

PRB - Session 2022-2023

Commission Mobilité 24/01/2023

COMPTE RENDU PROVISOIRE - Non encore approuvé par les orateurs.

Ne pas citer sans mentionner la source.



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

### **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 24 JANVIER 2023**

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.

Ne pas citer sans mentionner la source.

Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

**Mme la présidente** - Lors de sa convalescence, Mme la ministre Elke Van den Brandt sera remplacée par Mme la secrétaire d'État Barbara Trachte.

#### **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

**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 nuisances subies par des riverains le long de la ligne de métro 5 à Anderlecht et Woluwe-Saint-Pierre.**

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

**concernant les nuisances liées au passage du métro et les mesures pour y remédier.**

**M. Marc Loewenstein (Défi)** - Depuis le dépôt de ma question orale, le 13 décembre dernier, son titre aurait pu évoluer, puisque les nuisances communiquées à ce moment-là à Anderlecht et Woluwe-Saint-Pierre se sont, depuis, étendues à d'autres zones des lignes de métro 5 et 1. Je vais donc adapter mon texte à ces développements.

Pour rappel, à la mi-décembre, la presse révélait les importantes nuisances sonores et vibratoires subies par des riverains de l'avenue Gounod à Anderlecht. Des bruits émanant de la ligne de métro 5 desservant la station Veeweyde se font entendre à longueur de journée, interrompent le sommeil des habitants dès 5h30 le matin et le perturbent en soirée et en début de nuit. Outre ces bruits et vibrations, certains riverains ont vu apparaître des fissures dans leur bien et suspectent qu'elles ont générées par les vibrations liées au trafic anormal du métro dans la zone. L'article consulté juste avant le dépôt de ma question mentionnait d'autres nuisances à Woluwe-Saint-Pierre, le long de l'itinéraire de cette même ligne 5 de métro.

Depuis, via la presse et divers témoignages, j'ai pu constater que des nuisances similaires étaient également subies par des habitants d'Auderghem, de Woluwe-Saint-Lambert, d'Etterbeek et de Molenbeek-Saint-Jean. Elles seraient apparues il y a entre un an et dix mois et surgissent essentiellement lorsque circulent les nouvelles rames de métro M7 sur les lignes 1 et 5.

La STIB semble prendre le problème au sérieux et en étudie les sources, notamment en collaboration avec le constructeur des nouvelles rames. Elle a effectué un meulage des roues de certaines rames et a déclaré avoir réparé le système de graissage et entamé un reprofilage des roues. Certains habitants interrogés déclarent pourtant ne constater aucun changement, d'autres indiquent bel et bien une amélioration, mais temporaire et ponctuelle, ne dépassant pas le mois et demi. En d'autres termes, les actions entreprises ne satisfont pas. Les riverains attendent davantage de la STIB et certains ont les nerfs à vif, ce que l'on comprend soi-même aisément si l'on a subi de telles nuisances.

Plusieurs édiles communaux se sont adressés à la STIB et à la ministre pour demander des réponses concrètes et satisfaisantes, tant concernant la cessation des nuisances que la réparation des dommages causés aux habitations par ces dysfonctionnements.

Des rencontres entre la STIB et les habitants de certains quartiers touchés, à Woluwe-Saint-Lambert et Anderlecht, ont été organisées, et une réunion est prévue à Auderghem, ce jeudi 26 janvier. Des retours que j'ai eus, il semble néanmoins que les participants ne sont pas convaincus par les solutions apportées. Je suis, certes, conscient que la situation n'est pas facile à gérer.

Ce n'est pas la première fois que j'interroge la ministre de la Mobilité sur les nuisances subies par les riverains qui perdent patience et craignent pour leurs habitations.

La qualité de vie en ville doit être assurée pour chacun, sans distinction de quartiers, de communes, de revenus. Le bruit peut devenir une torture pour des familles entières. La lutte contre les nuisances est une question de santé publique. Je me permets de rappeler que l'article 30.3 du contrat de gestion de la STIB prévoit que « les parties poursuivent leurs efforts de réduction des nuisances sonores et vibratoires des transports publics, notamment dans le cadre des conventions conclues entre la Région, y compris Bruxelles Environnement, et la STIB ». Dans ce dossier, je rappelle que cinq plaintes collectives, venant de différentes communes, ont été adressées à Bruxelles Environnement.

Les causes exactes des bruits et des vibrations dont se plaignent les habitants des quartiers parcourus par les lignes de métro sont-elles maintenant connues ? Quelles sont-elles ? La STIB ou Bruxelles Environnement mènent-elles actuellement des analyses des bruits et des vibrations ? Peuvent-elles être communiquées au public, demandeur de plus de transparence dans ce dossier ?

Combien de plaintes d'habitants vous sont-elles revenues ? Des capteurs de bruits et de vibrations ont-ils été installés chez les habitants qui se plaignent ? Que donnent les relevés ?

Les mesures mentionnées par la STIB ont-elles été exécutées ? Que donne le suivi de ces mesures ? D'après les témoignages reçus, il semblerait que le meulage a des résultats, surtout pour le bruit, mais pas pour les vibrations. Ces résultats ne seraient toutefois que temporaires et il n'est pas possible de meuler à des fréquences trop rapprochées.

Quelles solutions sont envisageables à court et à moyen termes ? Quelles réponses ont été données aux habitants touchés par ces nuisances lors des premières réunions d'information ?

Une personne de contact de la STIB a-t-elle été désignée et est-elle clairement identifiable par les habitants concernés ?

S'il apparaissait que des fissures sont dues à des vibrations souterraines provoquées par le métro, un système de compensation pour les riverains concernés est-il prévu ? L'assurance de la STIB est-elle activée ? Qu'est-ce qui est prévu pour assurer la stabilité et l'intégrité des immeubles touchés ?

En complément à ma question initiale, j'ai lu que la STIB ne constatait pas de lien entre la circulation du métro et les fissures apparues dans certaines habitations. La STIB envisage-t-elle de mandater un expert indépendant pour confirmer, ou infirmer, ses conclusions et rassurer les riverains ?

Enfin, si les nuisances sont générées par la circulation des nouvelles rames M7 sur les lignes 1 et 5, la STIB peut-elle envisager de ne faire rouler ces rames problématiques qu'en journée et réinjecter les anciennes rames de métro le matin, avant les heures de pointe, et le soir, après les heures de pointe, afin d'offrir un peu de tranquillité aux riverains, dont certains sont aujourd'hui à bout de nerfs ?

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** - M. Loewenstein a très bien exposé le problème.

Si je crois résolument que le métro est un atout indispensable pour la mobilité de demain, à Bruxelles, il me paraît tout aussi indispensable d'assurer une gestion irréprochable de son réseau, de ses infrastructures et de ses externalités négatives. Après les métros en retard ou annulés récemment en raison de travaux, ces nuisances doivent être résolues urgemment, si l'on veut convaincre les Bruxellois d'opérer le report modal tant désiré.

Quand les vibrations ne constitueront-elles plus une nuisance pour les Bruxellois concernés ? Quelles mesures sont prises pour y remédier ?

Depuis quand ces nuisances existent-elles et quelles en sont les causes ?

Comment la STIB fait-elle pour objectiver les nuisances liées aux vibrations de ses rames de métro, avec ou sans plainte préalable d'un tiers ?

Les lignes 1 et 5 sont-elles les seules à causer des problèmes ? Si oui, pourquoi ?

Quel est le nombre de citoyens touchés par ces nuisances au sein des quartiers concernés ? De quelle façon la STIB en a-t-elle eu connaissance ?

Quelles sont les mesures et procédures décidées en matière de dédommagement ?

Pourquoi des mesures ne sont-elles pas mises en œuvre périodiquement pour assurer une utilisation irréprochable des véhicules ?

Certains dénoncent une forme de « cannibalisme » pratiquée sur les véhicules à la STIB, par manque de pièces ou de moyens. Est-ce que cette pratique explique pour tout ou partie les vibrations causées par des roues mal profilées ?

La STIB a-t-elle envisagé de réduire la vitesse de ses véhicules dans les quartiers concernés ? Quelles autres pistes sont-elles étudiées ?

**Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État** - Ma collègue m'indique qu'elle a déjà répondu à plusieurs reprises à des questions à ce sujet. Je vous invite donc à consulter également la réponse à la question écrite n° 1433 de décembre 2022, qui concernait les nuisances du métro avenue de Broqueville, ainsi que la question écrite n° 1354, qui concernait plutôt Anderlecht.

La STIB a effectivement été alertée à l'automne de nuisances lors du passage des métros dans certains quartiers, plus spécifiquement à Anderlecht, Woluwe-Saint-Pierre et Auderghem, sur le tracé des lignes de métro 1 et 5. Il est clair que ces nuisances pour les riverains ne sont pas acceptables. C'est pourquoi, dès réception des premières plaintes, la STIB a procédé à des examens du réseau de métro, afin d'objectiver les problèmes, d'en identifier les causes et de trouver des solutions le plus rapidement possible.

Elle a constaté à certains endroits du réseau une usure des voies, causée par le passage fréquent et intense des rames de métro. Vu le nombre de plaintes, elle a modifié le calendrier des opérations de maintenance et a réalisé un meulage des voies de métro aux endroits identifiés comme problématiques. Elle a également programmé de nouvelles opérations de meulage, à titre préventif, tout au long des prochains mois. Elle continue par ailleurs ses opérations régulières d'observation du réseau et planifie des opérations de maintenance corrective en fonction de ces observations.

Complémentairement, constatant que certaines usures ondulatoires étaient anormalement importantes, elle a vérifié sur le matériel roulant le fonctionnement des systèmes de graissage embarqué. Elle a détecté des avaries qui ont été réparées au cours du mois d'octobre. Elle a également constaté que sur certaines rames, les roues n'étaient plus suffisamment rondes, ce qui peut générer des vibrations et du bruit de roulement. Afin d'éviter d'utiliser du matériel roulant dont les roues ne sont pas parfaitement rondes, elle a introduit un programme de reprofilage systématique de toutes les roues des métros tous les 60.000 kilomètres. Une ovalisation des roues causée par des imperfections de l'ordre de 0,3 millimètre sur le diamètre des roues cause une signature de bruit et de vibrations différente de la normale. Il s'agit donc de déformations de très petite amplitude.

La STIB a mis au point une détection préventive de ces imperfections, afin de pouvoir intervenir de façon précoce dès qu'un défaut apparaît. Ce système est en cours de peaufinage.

La maîtrise de ces différents paramètres permettra de ramener les niveaux de vibration et de bruit au passage du métro aux niveaux historiquement constatés sur le réseau. Les effets ne seront pas immédiats, mais nous reviendrons progressivement aux mêmes niveaux de bruit qu'auparavant dans les prochains mois, au fur et à mesure que ces mesures seront appliquées. Étant donné l'ampleur de la tâche, cela prendra toutefois un peu de temps. La STIB a néanmoins profité des congés de fin d'année pour meuler cinq trains problématiques, ce qui a évidemment un effet positif sur la réduction des vibrations.

Étant donné que le problème concerne la totalité de l'axe 1-5, il n'est pas possible de réduire la vitesse des métros, sans quoi le temps de parcours s'en verrait allongé et la capacité réduite. En effet, la STIB ne dispose pas de rames de métro de réserve pour maintenir la fréquence. Or, les rames sont déjà très remplies. Cela étant, la STIB mettra tout en œuvre pour faire circuler en priorité les rames dont les roues ont été meulées. Ce meulage a précisément eu lieu lorsque les fréquences peuvent être réduites, à savoir durant les heures creuses.

Des mesures complémentaires sont également prévues. Dans le cadre de son programme d'amélioration continue, la STIB s'apprête à tester, sur un tronçon de test du réseau de métro, de nouveaux systèmes de fixation des rails sur les traverses.

Ces nouveaux systèmes ont été développés par la STIB avec ses fournisseurs d'équipements ferroviaires en vue de réduire le bruit du roulement des trains transmis à travers la voie. Ils n'ont pas d'impact sur les vibrations transmises. Ce projet, dont la mise en œuvre à titre d'essai est planifiée fin janvier 2023, vise à réduire le bruit entendu en surface au passage des trains. Les résultats seront objectivés au cours du mois de février 2023.

Le service clientèle de la STIB a réceptionné quelques dizaines de plaintes relatives à des nuisances sonores ou vibratoires aux environs de l'avenue de Broqueville et du côté d'Anderlecht. Certains riverains se sont directement adressés à leurs autorités locales, qui ont relayé leurs doléances à la STIB. En réponse à ces messages, la STIB a communiqué les différentes mesures prises et analyses réalisées ou en cours. D'après les mesures effectuées, les seuils qui pourraient affecter les bâtiments ne sont pas atteints. Le problème peut être lié à d'autres facteurs, comme le sol, et nécessitera, le cas échéant, d'être objectivé par une expertise indépendante.

Vu que les nuisances se concentrent principalement sur l'axe avenue de Broqueville-Montgomery à Woluwe Saint-Lambert, du côté de Veeweyde à Anderlecht et à Molenbeek-Saint-Jean, ainsi qu'à Auderghem, la STIB a organisé trois réunions publiques avec les autorités communales concernées pour leur fournir les explications en décembre et en janvier (le 20 décembre à Molenbeek-Saint-Jean, le 16 janvier à Woluwe Saint-Lambert et le 17 janvier à Anderlecht). Une quatrième réunion est prévue le 26 janvier à Auderghem. Dans l'intervalle, les riverains qui ont contacté la STIB ont été informés par voie électronique de l'avancée des analyses et des mesures prises.

Les responsables communaux sont également en contact régulier avec la STIB, ce qui leur permet de transmettre les informations reçues aux habitants. Par ailleurs, une page dédiée vient d'être créée sur le site internet de la STIB. Elle reprend toutes les informations communiquées lors de ces réunions. Ces dernières seront régulièrement actualisées pour faire état de l'évolution de la résolution du problème.

**M. Marc Loewenstein (DéFI)** - Je me réjouis que la STIB prévoie de mandater un expert indépendant, notamment pour infirmer ou confirmer ses propres conclusions et rassurer les riverains sur le lien entre la circulation des métros et les fissures. Je suis bien conscient qu'en l'absence de la ministre compétente, et je ne la mets pas en cause, il vous est compliqué de répondre à des questions complémentaires. Je vais tout de même les poser, quitte à ce qu'il y soit répondu ultérieurement, l'essentiel étant, pour nous tous, que des solutions concrètes et pérennes soient trouvées pour les habitants concernés.

Premièrement, la STIB peut-elle envisager de faire rouler ses rames problématiques en journée et d'injecter dans le réseau les anciennes rames le soir, après les heures de pointe, de manière à offrir un peu de tranquillité aux riverains, dont certains sont à bout de nerfs ?

Par ailleurs, il semble que ces nouvelles rames soient incompatibles avec les rails. Avant la mise en service de ce matériel, des essais ont-ils été réalisés ? A-t-on constaté des anomalies à cette occasion ? Comment ce problème peut-il être résolu, sachant que les livraisons de ce type de rame se poursuivent ? Que prévoit le cahier des charges ? A-t-il été respecté ? Des adaptations pourront-elles être réalisées sur le matériel roulant devant encore être livré ? Qu'en est-il de la garantie du constructeur ?

Toutes ces questions me semblent légitimes et je les poserai par écrit.

Enfin, les riverains, mais aussi certains bourgmestres et échevins demandent la transparence sur les analyses réalisées. Pourriez-vous les rendre publiques ? Est-il prévu que des analyses complémentaires soient effectuées par un bureau indépendant ? Je ne parle pas ici des fissures, mais de la problématique elle-même.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** - Je me joins aux questions de mon collègue.

La STIB a, certes, pris le problème à bras-le-corps, mais je suis sidérée qu'il ait fallu attendre les plaintes des riverains pour réagir. Je suis étonnée qu'il n'y ait pas eu de contrôle continu permettant d'identifier ces vibrations. Vous annoncez la mise en place d'un contrôle préventif, ce dont nous nous réjouissons. Il devrait être programmé à travers tout le réseau pour éviter que d'autres problèmes nuisent à la qualité de vie des habitants.

Si c'est la conjonction de l'usure des voies et de l'ovalisation des roues qui pose un problème, pourquoi ne met-on pas ces trains sur d'autres voies ? Il est important d'intervenir très rapidement aux endroits où les problèmes sont les plus criants, donc notamment dans la zone de l'avenue de Broqueville et du rond-point Montgomery.