

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET
DES QUESTIONS**

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

COMMISSION DE LA MOBILITÉ

CHARGÉE DES TRANSPORTS PUBLICS, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

COMMISSIE VOOR DE MOBILITEIT

BELAST MET HET OPENBAAR VERVOER, DE OPENBARE WERKEN EN DE VERKEERSVEILIGHEID

RÉUNION DU MARDI 23 MARS 2021

VERGADERING VAN DINSDAG 23 MAART 2021

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

VOORLOPIG VERSLAG

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

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

[107]

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JONATHAN DE PATOUL

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 masterplan relatif au stationnement vélo".

[109]

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. JULIEN UYTTENDAELE,

concernant "la mise en œuvre du masterplan stationnement vélo en Région de Bruxelles-Capitale".

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE,

concernant "la répartition inégale et inégalitaire en termes de stationnement sécurisé pour vélos en Région de Bruxelles-Capitale".

[111]

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Mon groupe se réjouit de l'augmentation de la pratique du vélo. Nous défendons une ville 100 % cyclable, dans le respect de tous les usagers. La question du vol des vélos est primordiale. D'après Pro Velo, en effet, 15 % des personnes interrogées renoncent à la pratique du vélo en raison de ce phénomène.

Je me réjouis d'apprendre que les gares S situées en deuxième couronne et les stations de métro en bout de ligne seront équipées de parkings à vélos. La situation est urgente et la liste d'attente, interminable, avec 8.000 demandes enregistrées pour 3.924 places offertes par la Région.

Pour l'aménagement des nouveaux boxes à vélos prévus à l'horizon 2030, disposons-nous d'un calendrier échelonné ou simplement d'un objectif final à atteindre ?

Pour ce qui est des partenariats avec le secteur privé, quelle est votre approche ? Par exemple, comment comptez-vous convaincre les sociétés de parking d'aménager des emplacements pour vélos ? L'opération peut être intéressante, sachant qu'une place de stationnement pour une voiture pourrait accueillir une petite dizaine de vélos. Je pense notamment aux parkings en bout de ligne de métro, comme le parking privé Stockel Square. Comment mettre en place de tels partenariats ? Quels incitants éventuels prévoyez-vous ?

[113]

Une concertation citoyenne sera-t-elle organisée par la Région pour décider de la localisation des équipements ? Les choses sont-elles pensées de manière à obtenir l'assentiment de l'ensemble des citoyens ?

Quelles sont les modalités fixées avec les communes ? J'entends que des appels à projets ont été lancés. Comment s'organiseront la réflexion et la discussion autour des nouveaux boxes à vélos ?

Les gares S et les stations de métro en bout de ligne semblent avoir été identifiées comme prioritaires. J'entends que sont visées les gares de Schaerbeek, Etterbeek et Jette. Quels sont les critères de sélection ? S'agit-il de la taille ou d'autres éléments ?

Quel est le calendrier d'équipement des stations de métro ? L'ordre de priorité des stations à équiper est-il encore en discussion avec la STIB ? Par exemple, la station de métro Montgomery est suffisamment vaste pour accueillir des parkings sécurisés. Cette option est-elle envisagée à ce stade ?

Une harmonisation des boxes à vélos est-elle prévue, notamment en matière de prix et d'accès - éventuellement à travers la carte Mobib -, pour faciliter la vie des cyclistes ? Vous avez déjà annoncé que la gestion serait harmonisée.

Quel est le prix d'achat d'un box à vélos ? Il me semble élevé, même si cela s'explique par la qualité du matériel. Des appels d'offres ont-ils été lancés en vue de sélectionner un type de box à vélos ?

[115]

Existe-t-il différents fournisseurs au niveau belge ou européen ? Les boxes à vélos choisis offrent-ils bien le meilleur rapport qualité-prix ?

Les citoyens sont également sollicités pour la mise en place de parkings dits "citoyens" dans des espaces privés, si j'ai bien compris. D'après M. Depoortere, une aide peut être apportée à la conclusion de conventions. Une aide financière pourrait-elle aussi être prévue, comme cela se fait au niveau communal, pour le réaménagement d'un espace ou l'installation des barres auxquelles seront fixés les vélos, etc. ? Nous pourrions nous inspirer, dans le domaine de l'environnement, de la stratégie Good Food, qui accorde des budgets modiques à des projets citoyens en faveur de l'environnement dans chaque commune.

Enfin, je voudrais aborder la question de la place du vélo partagé. Si celui-ci présente l'avantage d'être moins souvent pris pour cible par les voleurs, il n'en pose pas moins un problème lorsqu'on le laisse traîner sur le trottoir. Les trottinettes partagées sont d'ailleurs aussi concernées. A-t-on intégré cet aspect des choses à la réflexion ? J'entends que de nombreuses places seront réservées aux vélos privés aux abords des gares, mais ne pourrait-on pas également en prévoir pour les vélos ou trottinettes partagés ?

[117]

M. Julien Uyttendaele (PS).- On le sait, le vol de vélos est un fléau qui compte parmi les principaux facteurs de dissuasion au transfert modal. Par mon intermédiaire, le PS a déjà souligné à de nombreuses reprises la problématique de la disparition d'ancrages historiques dans l'espace public - parcmètres et lampadaires, notamment - et la nécessité de renforcer les possibilités de stationnement pour les vélos et d'arceaux pour vélos dans les quartiers commerçants.

Nous avons également relevé la nécessité d'avancer en créant davantage d'espaces et de zones de dépôt pour cycles partagés, en mettant simplement en conformité les zones de recul imposées par le Code de la route devant les traversées piétonnes. Outre un cadastre, cela ne demande pas de grands investissements, et cela

permettrait d'avoir rapidement des zones pour déposer les trottinettes, les vélos partagés et même des vélos privés.

Nous avons par ailleurs soutenu votre prédécesseur lorsque les premières stations de métro ont été équipées de parkings sécurisés collectifs.

Concernant le masterplan, certaines associations cyclistes comme le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) et le Fietsersbond ont récemment déploré l'absence d'objectifs chiffrés et de budgets spécifiques, alors que la liste d'attente pour l'obtention d'une place dans un box sécurisé est kilométrique.

En ce qui concerne les boxes à vélos privatisés, bien que ne permettant pas le partage et la rotation des places, ce dispositif a le mérite de permettre le stationnement sécurisé en voirie. Pouvez-vous nous préciser quelles sont, à ce jour, les règles de priorité pour les demandes et l'octroi des places ? Le choix de l'emplacement des boxes est-il juste fonction du nombre de demandes ? D'autres critères sont-ils pris en considération ?

Le stationnement dans le réseau de la STIB est-il réservé aux seuls détenteurs d'un abonnement de la STIB ? Qu'en est-il des horaires dans les stations de la STIB ? Les horaires des personnes qui travaillent très tôt le matin ou très tard le soir sont-ils pris en considération ?

[119]

Concernant les stations SNCB, des cofinancements sont-ils envisagés ? Dans votre présentation, M. Depoortere, vous avez cité le règlement régional d'urbanisme (RRU). Quelles sont précisément les modifications préconisées en vue de l'installation par des commerces de dispositifs de stationnement pour vélos au sol ou en façade ? Une modification du RRU serait préconisée pour ancrer le principe selon lequel l'implantation de boxes à vélos en voirie ne pourrait empiéter sur l'espace piéton. Pour ce faire, le dégagement des traversées piétonnes censées être respectées selon le Code de la route présente un potentiel important.

Le cadastre de ces zones à mettre en conformité sur les voiries régionales et communales est-il finalisé ? Combien d'emplacements potentiels cela représente-t-il ? Un premier calendrier de mise en conformité et d'équipement en arceaux, zones de dépôt, boxes à vélos a-t-il été établi ? Dans la négative, pour quand est-ce prévu ?

Le manque d'arceaux pour des stationnements de courte durée est criant, notamment dans les quartiers commerçants. Tant au niveau de cette commission que celle chargée de l'aménagement du territoire ou de l'urbanisme, il règne une large unanimité pour souligner la nécessité de libérer l'espace public d'un affichage publicitaire invasif.

Par conséquent, est-il prévu d'autoriser la pose de systèmes temporaires de stationnement pour vélos devant les commerces ? Des articles et des débats y ont été consacrés il y a quelques années. Dans l'affirmative, ces équipements devront-ils être neutres ou pourront-ils être sponsorisés ? Si oui, par qui ? Par le commerce qui le met à disposition ou le sponsor peut-il y être étranger ? Le RRU doit-il être révisé pour ce faire ? Quelles dispositions avez-vous soutenues en ce sens ?

Une standardisation des dispositifs d'arceaux a-t-elle été jugée souhaitable par l'établissement d'un cahier des charges spécifique ? Si oui, quand ce cahier des charges sera-t-il disponible ? Devons-nous par ailleurs

craindre un modèle de financement de ces équipements comme ceux qui ont été mis en place pour Villo ? Ou bien pouvez-vous nous garantir que ces équipements ne pourront, en aucune manière, servir ou dépendre de la publicité ?

Concernant la répartition inégale et inégalitaire des stationnements sécurisés pour vélos, nous aurions envie de nous focaliser sur les endroits où la demande est la plus importante. Toutefois, il faut se demander pourquoi certains quartiers enregistrent moins de demandes. Peut-être est-ce, justement, par manque de dispositifs ?

[121]

Comment expliquez-vous une telle fracture entre certains quartiers en matière d'équipements de stationnement ? Cette fracture refléterait-elle un message sociologique ou peut-être économique sur l'existence d'une certaine disparité, voire une dualisation à l'œuvre dans notre Région ? Nous pouvons également le constater en matière de cyclopartage. Il existe une certaine ségrégation géographique, voire sociale.

Quelles sont les installations prévues en vue de pallier cette fracture ? Les subventions évoquées en 2020 ont-elles été effectivement utilisées ? Quels sont les objectifs chiffrés de déploiement d'arceaux pour 2021 ?

Concernant le dispositif à l'échelle régionale, un cadastre a-t-il été réalisé ? Pouvez-vous me dire où en est cet inventaire ? Des zones ont-elles déjà été identifiées ?

(M. David Weytsman, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

[125]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Quelle est la part modale du vélo aujourd'hui à Bruxelles ? Si je vous pose cette question, c'est parce que l'ambition du plan Good Move est d'atteindre plus de 10 % pour l'ensemble des déplacements en lien avec Bruxelles - déplacements internes, entrants et sortants - et plus de 15 % pour les déplacements dits courts, de moins de cinq kilomètres.

Il s'agit de l'objectif à l'horizon 2030. Vous savez cependant que d'après les organisations cyclistes, ce plan de stationnement souffre d'un manque de chiffres clairs. Le plan Good Move donne des chiffres, issus notamment de l'enquête nationale sur la mobilité des Belges (enquête Beldam) : 2 % de part modale en 2001 et 7 % en 2011, mais on trouve par ailleurs aussi les chiffres de l'enquête Monitor, menée en 2017, qui font état d'une part modale de 4 %. Soit on compare des pommes et des poires, soit on serait passé de 7 % en 2011 à 4 % en 2017 ! Cela demande une explication.

Ce qui est intéressant lorsqu'on vise un objectif, c'est de commencer par savoir où on en est aujourd'hui. J'ai essayé de consulter tous les documents à notre disposition dans le plan Good Move et je n'ai rien trouvé à cet égard. Je vous rappelle qu'à Copenhague, la part modale du vélo est de 30 %.

Le deuxième élément de mon intervention concerne le masterplan en tant que tel. Cet instrument, supposé définir la politique régionale pour une période de dix ans, demande de fixer une ligne claire et précise. Pourtant, il n'y est pas fait mention des différents types de stationnement existant à Bruxelles et de leur évaluation. Concernant le stationnement sécurisé, il existe la possibilité d'entrer avec une carte, un code, un badge. Je n'ai malheureusement pas pu voir de bilan de ces différentes utilisations et de leur efficacité.

Il n'est par ailleurs pas fait mention des nouvelles formes de stationnement sécurisé testées à l'étranger, des phases de test ou des projets pilotes qui pourraient venir fleurir au cours des prochaines années dans notre capitale. Vous reconnaissez d'ailleurs que nous ne bénéficions toujours pas d'un cadastre actualisé des emplacements existants. Cela complique l'élaboration d'un cap, puisque nous ne disposons pas des données dans leur ensemble, à l'échelle de la Région.

[127]

Troisième élément, il peut paraître surprenant aussi qu'on ne mentionne qu'une seule fois la problématique des vols de vélos. Il est d'ailleurs rappelé que le plan pour lutter contre les vols de vélos doit encore être évalué et actualisé, sans pour autant préciser le calendrier. On peut se demander comment dresser les lignes directrices à dix ans d'un plan régional de stationnement vélo sécurisé, lorsqu'on ne l'accouple pas à la réflexion concernant le vol de vélos.

J'estime qu'il aurait été utile de nous présenter les deux plans en même temps, d'autant que les chiffres des vols de vélos continuent à croître. Une analyse fine des endroits les plus criminogènes aurait également pu faire émerger un plan d'action de sécurisations prioritaires plus détaillé.

Quatrième élément, la création de parkings pour vélos dans les grandes gares est une excellente initiative, que nous demandons depuis très longtemps. Cependant, nous pensons que l'on devrait privilégier leur création en amont des trajets des navetteurs, mais une concertation avec la Flandre est nécessaire. Il est intéressant d'avoir un pilotage commun avec les trois Régions.

On remarque également que les parkings situés aux stations De Brouckère et Bourse sont largement sous-utilisés, ce qui devrait susciter une évaluation et une réflexion sur les parkings à haute capacité. Ne vaudrait-il pas mieux créer de petits parkings partout, plutôt que de forcer le trait au niveau du nombre de places ? Je pense qu'il serait intéressant de pouvoir y réfléchir.

Le stationnement à proximité des gares situées à l'est de la Région est également à saluer. Néanmoins, combien de places envisagez-vous finalement ?

[129]

Le cinquième élément concerne le stationnement à proximité des arrêts de métro et prémétro, surtout en bout de ligne. Nous avons d'ailleurs voté une proposition de résolution en ce sens, il y a quelques années. Les travailleurs y laissent souvent leur vélo pendant toute la journée. Il est donc impératif d'offrir des solutions sécurisées. Reste à savoir combien et à quelles conditions.

En sixième point, le masterplan explique à juste titre l'importance de bénéficier d'une signalétique claire et uniforme sur le territoire régional. Comme l'illustre l'une des images du plan, il serait judicieux de développer le téléjalonnement. Les panneaux actuels ne permettent pas d'optimiser la numérisation afin d'orienter en temps réel les cyclistes vers un parking plutôt qu'un autre, en fonction des places disponibles.

Septième élément : le masterplan entend confier l'entière gestion du stationnement vélo régional à parking.brussels. L'agence dispose-t-elle de suffisamment de moyens humains et financiers pour l'assurer à grande échelle ?

Huitième élément : le masterplan prévoit des incitants financiers afin d'encourager les occupations temporaires. Nous comprenons qu'il faille avancer, mais cela représente des budgets considérables. Une large marge de manœuvre est laissée au gouvernement, lequel pourrait déterminer librement les modalités des trois

mécanismes de primes, le tout dans un contexte budgétaire difficile. Il me semble important de privilégier des installations plus pérennes. Les boxes à vélos vont être revus pour offrir plus que les cinq places actuelles. Où en est la procédure ? L'aspect esthétique pourrait-il faire l'objet d'un concours, comme dans de nombreuses grandes villes ?

Le neuvième élément concerne l'adaptation du règlement régional d'urbanisme (RRU). Le masterplan prévoit, pour les immeubles, un emplacement par chambre et, pour les bureaux, il ferait passer le ratio de minimum une place par 200 m² à une place par 100 m².

[131]

Le critère unique de la taille des bureaux ne semble pourtant pas suffisamment complet et représentatif de la réalité des différents bureaux et secteurs d'activité. Au vu du succès relatif des plans de déplacements d'entreprise (PDE), on pourrait plaider pour un renforcement prioritaire du volet de l'accompagnement et pour une règle plus souple.

Ce critère est-il vraiment le bon ? Une réflexion a-t-elle été entamée pour coller au maximum à la réalité des Bruxellois ? Comment avez-vous procédé ?

Il est question d'apporter des modifications au règlement régional d'urbanisme (RRU). Une concertation est-elle organisée entre votre cabinet et celui de M. Smet concernant le report de la réforme pour 2023 au plus tôt, ce qui serait synonyme d'un report de votre réforme en matière de stationnement ?

À une époque où il est beaucoup question de télétravail, ne faudrait-il pas assouplir ces règles extrêmement strictes, en tenant compte d'une présence réduite de personnel dans les bureaux au même moment ? Tous ces éléments appellent une poursuite de la réflexion, tout en ne négligeant pas la nécessité d'agir.

Votre plan mentionne : "dans le cadre des nouvelles constructions, le parking à vélos doit répondre aux besoins des occupants, mais également apporter une solution pour les besoins environnants (plus 25 %)." Pourriez-vous préciser cette disposition ? Signifie-t-elle que les nouvelles constructions devront prévoir des parkings pour les immeubles voisins, qui ne disposeraient pas de suffisamment de places de parking ?

[133]

S'agit-il d'une règle contraignante ou d'une possibilité offerte ? Ce point suscite de nombreuses interrogations.

Qu'en est-il de la mutualisation ? Il en est beaucoup question en matière de stationnement de voitures, mais aussi de vélos. Qui pourra mutualiser le stationnement, qui devra le faire : les particuliers, les entreprises, etc. ? Quelles aides financières leur seront-elles disponibles ? De la part de quelle autorité ? Bref, comment cette mutualisation fonctionnera-t-elle ? Il est important d'éclairer la commission sur ce point.

Nous vous avons déjà demandé de revoir l'arrêté de 2013 qui oblige les communes à supprimer une place de stationnement de voiture pour bénéficier d'un subside à l'installation d'un box à vélos. Je vous avais parlé de ce box à vélos installé au milieu d'un noyau commercial alors qu'il aurait été possible de le déplacer dix mètres plus loin, sans empiéter sur les espaces réservés aux piétons ou sur les espaces verts. En outre, il existait déjà énormément d'emplacements à vélos sur cette place très fréquentée. Un assouplissement de la règle peut-il être envisagé ? Une étude est-elle en cours pour mutualiser les places dans certains boxes aux endroits qui, comme les noyaux commerciaux, sont soumis à une forte pression ?

Dans les Park and Ride (P+R), il est possible de déposer son vélo assez facilement. On pourrait imaginer la même chose dans un endroit sécurisé où les places sont mutualisables.

Enfin, en ce qui concerne l'arrêté relatif aux parkings publics, le plan directeur précise que ceux-ci devront accueillir un nombre déterminé d'emplacements à vélos en fonction du nombre de places de stationnement de voiture.

[135]

Comment ces chiffres ont-ils été arrêtés, à savoir 5 emplacements pour 10 à 50 places de stationnement de voiture, puis 1 par 10 places supplémentaires ? Quel type de sécurisation y est-il prévu ? Si le système est payant, à charge de qui ? Comment les barrières d'accès seront-elles activées ? Ou s'agira-t-il d'un espace séparé ?

[137]

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).- De Fietsersbond was vrij kritisch over het Masterplan fietsparkeren. De bond vond het vooral een lijst van goede voornemens waarin gekwantificeerde doelstellingen en bijbehorende begrotingsmiddelen ontbraken. U zei wel iets over die begrotingsmiddelen, maar het was niet helemaal duidelijk. Zo meen ik te hebben gehoord dat het budget zou worden verdubbeld. Daarnaast had u het over een budget van 500.000 euro voor gemeentelijke projecten, waar vijftien gemeenten een beroep op hebben gedaan.

Het masterplan geeft aan waar de regering naartoe wil, maar komt er nog een gedetailleerd plan met de acties, tijdschema's en budgetten, zodat alles wat concreter wordt en we ons ervan kunnen vergewissen dat de nodige middelen voor de uitvoering van het plan beschikbaar zijn?

Hoe zullen de taken en de middelen tussen het gewest en de gemeenten worden verdeeld?

Parking.brussels zal de leiding nemen in dit verhaal. Beschikt het agentschap daarvoor over voldoende personeel of zal het extra mensen aanwerven? Ik krijg in mijn mailbox heel wat klachten van burgers over eentalige boetes, slechte communicatie enzovoort. Dat is een andere problematiek, maar het toont wel aan dat de burgers niet tevreden zijn over de werking van parking.brussels.

[139]

Het gaat natuurlijk om parkeren en parkeerboetes, maar ik wil graag weten of parking.brussels uitgerust is om die belangrijke taak te vervullen en de leiding te nemen in dit dossier. Of zullen er nog veranderingen worden doorgevoerd?

Ik begrijp dat het de bedoeling is om met de NMBS in dialoog te gaan of een contract af te sluiten om bij de stations parkeerplaatsen ter beschikking te stellen. Dat lijkt me logisch. Zijn er al gesprekken geweest met de NMBS? Is er al vooruitgang geboekt in dat dossier? Wat is de stand van zaken? Wie zal dit dossier behartigen? Is dat parking.brussels?

De fietsparkings aan de haltes Beurs en De Brouckère staan heel vaak leeg. Is al geëvalueerd waarom precies? Komt dat omdat ze te duur zijn? Of omdat de buurtbewoners vrezen dat ze niet veilig zijn?

[141]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Door omstandigheden heb ik de voorstelling van het plan door de medewerkers van Brussel Mobiliteit gemist, maar ik heb wel het plan zelf aandachtig gelezen. Groen is blij dat er een ambitieus plan voorligt, waarin het streefdoel is om het modale aandeel van het fietsgebruik in tien jaar tijd te verdrievoudigen. Het plan is goed uitgewerkt; zo wordt er bijvoorbeeld een opdeling gemaakt naar lengte van de verplaatsingen. Het is bovendien concreet en bondig. Dat zijn alvast drie sterke punten.

Op de vele elementen in het plan waarmee ik het eens ben, ga ik niet verder in. Wel heb ik nog een aantal vragen. Ten eerste, waarom kiest u met parking.brussels voor één operator? Is dat geen kwetsbaar model? Ook in andere contexten, zoals huisvesting, is gebleken dat als je snel sterk vooruit wilt gaan en capaciteit wilt uitbouwen, je beter met velen tegelijk kunt werken en er ook goed aan doet om de privésector in te schakelen. Waarom kiest u dan voor dat 'single point of contact' bij parking.brussels? Of sluit die keuze niet uit dat er meerdere spelers, waaronder gemeenten en privéspelers, worden ingeschakeld?

Een tweede fundamentele keuze die ik wil aankaarten, is de keuze om geen fietsboxen meer te plaatsen in voetgangersgebied. Dat zou een nieuwigheid zijn. In het verleden was de stelregel dat er 2 m vrije doorgang voor voetgangers bewaard moest worden. Als ik het correct interpreteer, kan er voortaan onder geen enkel beding een fietsbox komen op een voetpad, een plein of een andere voetgangersvoorziening, zelfs al zou er 4 m of meer beschikbare ruimte zijn. Fietsboxen worden met andere woorden enkel nog buiten het voetpad geplaatst, dus in een gebouw of op de openbare weg. Kunt u dat bevestigen?

[143]

Wat met de mogelijkheid om in grotere installaties te voorzien? In de fietsboxen die we vandaag kennen, kunnen vijf fietsen worden gestald. Er zijn fietsboxen denkbaar voor tien of zelfs twintig fietsen. In Schaarbeek is er een tiental jaren geleden een samenwerking geweest tussen Sint-Lukas en de gemeente om een aantal nieuwe vormen te bedenken. Dit heeft interessante creaties opgeleverd, zoals een installatie voor twintig fietsen en de mogelijkheid om ook daarrond nog fietsen te stallen. Dit neemt natuurlijk een grotere oppervlakte in en is dus misschien niet altijd mogelijk op de openbare weg. Is zoiets denkbaar op pleinen? Of sluit dit plan dat uit?

Een andere fundamentele keuze die ik in het kader van dit plan wil voorstellen, is die voor afgesloten stallingsplaatsen, voor een afgesloten box of een afgesloten ruimte in een gebouw. Dit biedt natuurlijk de beste bescherming en veiligheid voor het fietsmateriaal.

Als je naar andere steden kijkt, die verder staan op het vlak van fietsgebruik, zoals Gent en Leuven, dan zie je dat er nu nog steeds veel parkeeraanbod op de openbare weg wordt gecreëerd door middel van fietsbogen. Ik vermoed dat deze keuze wordt gemaakt om praktische redenen, omdat het heel moeilijk is om gebouwen vrij te maken op de benedenverdieping en daar fietsstallingen in te richten. Ook de ruimte voor fietsboxen is beperkt. Wil je een groot deel van de bevolking op de fiets krijgen en een veilige fietsstalling aanbieden, dan kun je niet anders dan op een bepaald moment fietsbogen te gebruiken, al dan niet overdekt met een soort overkapping.

Ik heb dit niet expliciet in het plan gelezen. Is dit geen optie om de gewenste verdrievoudiging waar te maken en om toch nog gegroepeerde fietsbogen op de openbare weg te creëren? Dit is niet de meest wenselijke optie voor fietsstallingen, maar op de korte termijn een haalbare kaart om veel meer mensen een iets veiligere fietsstalling te kunnen aanbieden.

[145]

Krachtens de besluiten die destijds zijn getroffen in het kader van het parkeerplan, moet iedere gemeente en wegbeheerder verplicht om de 150 meter een fietsboog plaatsen, en dit op alle voetpaden in alle straten in het gewest. We stellen echter vast dat dat niet het geval is.

Het is niet duidelijk of dit plan deze verplichting wil behouden. De parkeerordonnantie komt eraan, met in het zog daarvan nieuwe besluiten. De vraag is of met dit masterplan de verplichting verandert, ze behouden blijft of wordt verscherpt?

In de aanpassingen van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) wordt gevraagd om in een overdekte en beveiligde fietsenstalling per 100 m² kantoren en per tien auto's te voorzien. Hoe werden die cijfers berekend?

Op het eerste gezicht lijkt me dat weinig, gelet op de uitgesproken ambitie. Als u het fietsaandeel wilt verdrievoudigen en de auto nu al een minderheidsaandeel van ongeveer 30 à 40% heeft in het mobiliteitsgedrag, en u trekt maar een tiende van de parkeerruimte voor auto's uit voor fietsparkings, komt u dan wel aan de beoogde doelstelling? Moet de doelstellingen voor fietsparkings dan niet omhoog? Vanwaar de keuze voor deze getallen? De aantallen van het modale aandeel dat u wilt bereiken, staan in het fietsmasterplan aangegeven. Zijn daar vertalingen van te vinden? Beschikt de administratie over cijfermateriaal van het huidige aanbod van fietsparkeerinstallaties op de korte of lange termijn?

[147]

Is er een in cijfers uitgedrukte doelstelling waarmee elke wegbeheerder kan nagaan of hij op de goede weg is om die ambitie waar te maken?

[149]

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).- Het fietsparkeerplan is zeer divers, met veel verschillende lagen en een aanpak op meerdere fronten. Er wordt samengewerkt met de NMBS, met privéspelers enzovoort.

Ik vraag me wel of in hoeverre het welslagen van het plan afhangt van de goodwill van de gemeenten. Hoe loopt de samenwerking met hen? Het is goed om te horen dat Brulocalis vertegenwoordigd is in het opvolgingscomité, maar volstaat dat volgens u om alle gemeenten mee aan boord te krijgen?

Volgens mij is het heel belangrijk dat de tarieven binnen het gewest geharmoniseerd worden. Kunt u uitleggen hoe u zo'n harmonisering tot stand wilt brengen?

Komt er een abonnement aan een sociaal tarief? Er is veel armoede in het gewest, en armen zijn niet bepaald de meest fervente fietsers. Een fiets kopen en een abonnement nemen zijn allemaal hindernissen voor hen.

[151]

In gemeenten of wijken waar minder wordt gefietst, is er minder fietsinfrastructuur. Op welke manier zult u daar iets aan veranderen? Ook al staan extra fietsparkings eerst een paar maanden leeg of is er nog geen vraag naar, toch kunnen ze een stimulans zijn voor mensen om de fiets te gebruiken.

Kunnen subsidies worden aangevraagd wanneer in een groot gebouw een gezamenlijke fietsinfrastructuur wordt uitgebouwd? Zijn er voor culturele hubs of plekken ook faciliteiten om te voorzien in fietsparkings?

Ik heb al een antwoord gekregen op mijn schriftelijke vraag over fietsdiefstallen, waarvoor dank. Uiteraard is een goede fietsparking de beste vorm van preventie voor fietsdiefstallen.

[153]

M. Christophe De Beukelaer (cdH).-

(Inaudible)

Les objectifs fixés contiennent une série d'éléments très intéressants, bien que pas toujours inédits, puisque déjà présents dans d'autres plans. Cependant, pour rendre ce plan efficace, il manque une feuille de route claire et des chiffres sur lesquels vous engagez votre responsabilité politique. Nous voulons connaître la situation actuelle et vos objectifs chiffrés annuels jusqu'à la fin de la présente législature, en 2024, en matière d'utilisation du vélo, d'implantation de parkings pour vélos et de places supplémentaires.

Une fois ces chiffres connus, il faudra que vous nous présentiez clairement les budgets alloués à chaque politique, année après année, et le nombre d'équivalents temps plein (ETP) dédiés à ces tâches. Faute de personnel supplémentaire, qui prendra en charge ces nouvelles missions ?

C'est cette vision-là qui nous manque aujourd'hui. Vous ne pouvez pas noyer notre commission et les citoyens dans des déclarations d'intention et des chiffres très larges. Il faut que nous puissions suivre très précisément la situation année après année. Nous espérons que vous pourrez nous fournir des précisions, y compris sur le futur rôle de parking.brussels.

Comment le recrutement sera-t-il organisé ? Je rejoins la question de M. Verstraete sur l'utilisation des espaces dédiés aux piétons pour l'installation de parkings à vélos, alors qu'il y en a déjà suffisamment à ces endroits ?

Je souhaiterais que vous présentiez à cette commission un tableau et une feuille de route clairs, qui font actuellement défaut.

[155]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- De nombreuses questions ont été posées. J'invite les représentants de l'administration à intervenir s'ils veulent apporter des précisions.

Concernant l'usage du vélo à Bruxelles, l'échantillon utilisé pour l'étude Monitor est trop petit pour être représentatif. La marge d'erreur est de 5 %, soit plus que la part modale mentionnée. L'enquête nationale sur la mobilité des Belges (enquête Beldam) donne, elle, un chiffre de 7 % pour les déplacements intrabruellois. Une nouvelle enquête est prévue cette année, en collaboration avec la Flandre.

[157]

(verder in het Nederlands)

De vraag is gesteld waarom het fietsparkeerplan en het fietsdiefstalplan niet samengevoegd worden. Er is een sterke link tussen die twee plannen. Het masterplan is een van de laatste acties uit het fietsdiefstalplan van 2016. We werken nu aan een nieuw diefstalplan dat dit jaar moet worden goedgekeurd. Beide houden verband met elkaar, maar dat is een kip-en-eiverhaal en we willen op beide domeinen vooruitgang boeken.

Ook in het kader van het nieuwe fietsdiefstalplan moet er een analyse van de criminogene factoren gebeuren. Die kan bijdragen tot het ontwikkelen van het Masterplan fietsparkeren en op die manier kunnen ze elkaar versterken.

Er zijn heel veel vragen over de oprichting van een fietsvereniging. Het is belangrijk dat in een voorbereidende studie van het masterplan een berekening wordt gemaakt van het potentiële aantal plaatsen op de verschillende actiedomeinen. De precieze aantallen en budgetten daarvoor zijn echter niet altijd eenvoudig in te schatten omdat die vaak gelinkt zijn aan grotere werken. Voor de renovatie van een MIVB-metrostation bijvoorbeeld zijn de kosten in deze fase soms moeilijk in te schatten. Dat geldt ook voor de grotere NMBS-stations. De ambitie is er om daarin te investeren, ook bij federaal minister van Mobiliteit Gilkinet, maar er moeten zeker nog enkele zaken worden verduidelijkt.

De regering wil geleidelijk aan budgetten vrijmaken. Parking.brussels moet de komende jaren beter uitgerust worden om die nieuwe opdrachten te vervullen en moet ook geleidelijk kunnen groeien. Dat begint nu al met een eerste opvolgingscomité dat in maart wordt georganiseerd om het plan om te zetten in acties en op die manier naar een hogere versnelling te schakelen.

Voor 2021 hebben we het budget voor investeringen in fietsparkeren bij parking.brussels verdubbeld tegenover 2020. Parking.brussels heeft daarnaast ook een budget voor de operationele kosten in 2021. Brussel Mobiliteit beschikt ook over middelen, via verschillende posten, om zelf fietsparkings te plaatsen en om subsidies voor fietsparkings toe te kennen aan gemeenten. In totaal gaat het om een bedrag van meer dan 3 miljoen euro per jaar. Tegen eind 2021 zal er nog bijna een half miljoen euro extra naar de gemeenten gaan voor bijkomende fietsparkings.

[159]

We hebben twee subsidierondes georganiseerd. Ten eerste was er de klassieke ronde, waarin subsidies kunnen worden aangevraagd voor uitrusting en infrastructuur. Die oproep doen we elk jaar.

Daarna is in het kader van de relancemiddelen voor de gemeenten een bijkomend budget van 500.000 euro uitgetrokken om in fietsinfrastructuur te voorzien. Daardoor is het maximumbedrag dat de gemeenten konden aanvragen verhoogd van 30.000 naar 75.000 euro, meer dan een verdubbeling dus. Voor 2020 gaat het om 105 beveiligde en 448 niet-beveiligde fietsstallingen. De middelen werden verdeeld over 16 gemeenten.

[161]

(poursuivant en français)

On me demande s'il existe un calendrier concernant tous ces nouveaux boxes à vélos et ce qu'il est prévu de faire entre-temps. Le comité de suivi a établi une stratégie. À ce jour, il est difficile de donner des chiffres exacts. Cela dépend notamment de la répartition en voirie et hors voirie, qui sera différente selon les quartiers.

Il y a en effet des différences entre les quartiers, tant au niveau des taux de possession de voiture et de vélo que du taux d'utilisation des transports en commun, mais il y a aussi des différences entre les personnes, par exemple entre les hommes et les femmes. Il faut donc faire des analyses les plus détaillées possibles, qui tiennent compte de tout cela, notamment les éléments sociodémographiques.

De nombreuses études très intéressantes se penchent sur les rapports entre mobilité et pauvreté. Nous travaillons donc notamment sur l'accessibilité au réseau de la STIB et sur le leasing de vélo social, car nous sommes conscients de cet aspect des choses. Il est crucial, dans une société démocratique, que chacun et chacune ait la possibilité de se déplacer quand il ou elle le souhaite.

[163]

En ce qui concerne les subventions, les communes peuvent déjà en demander pour tous les types de stationnement pour vélos, qu'il s'agisse de boxes, d'arceaux, de locaux, etc. Deux types d'appels à projets ont été lancés cette année. J'espère dès lors que les besoins sont satisfaits.

[165]

(verder in het Nederlands)

Er beweegt veel in de gemeenten. Er is veel enthousiasme om verder te werken. De meeste gemeenten maken ook gebruik van de subsidies. Soms zijn er redenen waarom gemeenten dat niet doen, bijvoorbeeld als ze het jaar voordien al bepaalde zaken hebben ondernomen. Ik kan natuurlijk niet namens al die gemeenten antwoorden. Daarvoor moet u helaas zelf de verschillende gemeentebesturen contacteren. Als we merken dat er gemeenten zijn die systematisch niet reageren, dan kunnen we met hen in dialoog treden. We vragen ook aan de gemeenten in welke mate de subsidies toereikend zijn.

[167]

(poursuivant en français)

L'installation des boxes à vélos et leur emplacement font débat. Les aménagements ont lieu en étroite concertation avec la commune concernée, en fonction des demandes. Il est vrai que l'obtention du subside est conditionnée à l'installation du box à vélos sur une place de stationnement de voiture. Des exceptions sont prévues, par exemple là où il n'existe pas de places de stationnement, mais nous voulons éviter que les boxes à vélos empiètent systématiquement sur les espaces verts ou les zones réservées aux piétons.

On observe que, trop souvent, les boxes à vélos de la première génération sont installés à ces endroits-là, ou alors qu'ils gênent la vue. On ne peut pas faire comme s'il n'y avait pas de problème. Une réaction s'impose.

Les communes restent libres d'installer un box à vélos où elles le souhaitent, mais sans bénéficier d'une subvention.

Quant à la question des critères relatifs aux gares de la SNCB, nous retenons le nombre de voyageurs.

[169]

(verder in het Nederlands)

Aan de ene kant heb je het station, met de ratio naargelang van het in- en uitgaande verkeer.

[171]

(poursuivant en français)

Les gares émettrices représentent 15 % du nombre de voyageurs ; les gares réceptrices, 10 % et les gares équilibrées, 12,5 %.

Le cofinancement est évidemment possible, si le stationnement est à créer sur un terrain en dehors d'une gare de la SNCB, ou alors dans les gares qui sont concernée par le budget de Beliris. Cet aspect doit être examiné projet par projet.

En ce qui concerne les métros et prémétros, nous travaillons de manière pragmatique. Nous tirerons, par exemple, partie d'un chantier de rénovation d'une station de métro pour y inclure ces projets.

Concernant les horaires d'accès aux stations de la STIB, les stations Bourse et De Brouckère sont accessibles 24h/24 et 7j/7. Les besoins des autres stations doivent être évalués. Pour rappel, le maintien d'une station 24h/24 et 7j/7 occasionne d'importants frais d'exploitation. À titre d'exemple, pour l'instant, 450.000 euros par an sont prévus pour les stations Bourse et De Brouckère.

Quant au taux d'occupation des stations Bourse et De Brouckère, nous y comptons un peu plus de 600 abonnements. Toute personne qui possède un abonnement à un box ou à un local riverain a accès à ces parkings. Cette possibilité est clairement sous-utilisée pour l'instant, mais ne tirons pas de conclusion hâtive car la crise sanitaire, qui provoque une baisse des déplacements, fausse les résultats. Il en va de même des parkings réservés aux voitures. Lors de nos contacts avec les opérateurs des parkings publics à Bruxelles, certains affirmaient n'enregistrer un taux d'occupation que de 10 %. Nous observons la même chose avec les parkings régionaux, par exemple sur le site du Ceria, dont le taux d'occupation est encore plus bas.

Nous notons cependant une augmentation progressive des abonnements et de l'utilisation des parkings réservés aux vélos.

[173]

(verder in het Nederlands)

We hebben ook prognoses gemaakt van de bezetting. Als het fietsgebruik blijft toenemen, dan zijn de fietsparkings vol tegen 2025-2026.

De vertraging van het gebruik valt deels te verklaren door de werken aan de voetgangerszone. Je moet er al op de hoogte van zijn dat er een parking is, je moet weten waar de ingang zich bevindt, en die ingang moet toegankelijk en duidelijk aangeduid zijn. Het zijn mooie, aantrekkelijke fietsparkings, maar de omstandigheden om ze daadwerkelijk te gebruiken, waren niet ideaal. Dat is nog steeds zo: door de coronacrisis zijn restaurants gesloten en vinden er geen filmvoorstellingen of andere culturele activiteiten plaats. De concertzaal AB is bijvoorbeeld ook gesloten. Omdat er nu bovendien veel werken aan de gang zijn, is het op dit moment moeilijk om de toestand te evalueren. We gaan er uiteraard van uit dat de bezettingsgraad zal stijgen, en als dat niet zo zou zijn, dan houden we daar rekening mee voor de evaluatie.

[175]

(poursuivant en français)

S'agissant des emplacements de vélos partagés, d'importants efforts doivent effectivement être réalisés afin de mettre en œuvre les mesures C8 du plan Good Move, à savoir développer des services au sein des pôles d'échange. L'intention reste néanmoins de créer des boxes à vélos partagés aux abords des gares. À cette fin, des groupes de travail sont organisés avec la STIB, la direction de l'infrastructure des transports publics

(DITP), la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB). Blue Bike, qui détient l'exclusivité sur les terrains de la SNCB, a également été consulté. Pour Villo, les stations autour des gares figurent parmi les plus utilisées, en raison de leur attractivité en matière de mobilité.

La question est donc débattue avec la SNCB, qui assure la négociation, mais aussi avec parking.brussels, Bruxelles Mobilité, mon cabinet et les ministres concernés. Elle l'est également au sein du comité de suivi. Il est donc important que la SNCB en fasse partie.

À ma connaissance, le stationnement dans les gares en amont fait quant à lui l'objet d'une révision à l'échelle nationale à la SNCB. L'objectif est de disposer d'emplacements sécurisés dans un plus grand nombre de gares et de créer un cadre plus clair de collaboration avec les communes, pour les gares où le stationnement ne pourrait pas être organisé par la SNCB elle-même. Je ne peux m'exprimer que pour Bruxelles, bien entendu.

Au niveau de l'accès, le contrôle par Mobib a été testé sur 50 boxes. L'investissement est très coûteux, car cette technologie nécessite une alimentation électrique continue. Des serrures EVA sont actuellement utilisées. Elles restent le seul type de serrures qui existe encore en Région bruxelloise, mis à part quelques anciens boxes à clé, amenés à être remplacés. Nous nous penchons sur ce point, car la mise en place généralisée d'une alimentation électrique continue complexifie l'installation de boxes à vélos.

[177]

Pour la sélection du type de box à vélos, un appel d'offres européen a été lancé. Le nombre de constructeurs est limité en Belgique, et même en Europe, avec seulement quatre ou cinq candidats. Pour ce nouveau marché, le constructeur retenu réalisera des boxes personnalisés, plus confortables pour les usagers.

[179]

(verder in het Nederlands)

Dit is een belangrijk gegeven. Staatssecretaris Smet werkt momenteel aan de hervorming. In de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling hebben de parlementsleden daar vragen over kunnen stellen. Dat is voor ons uiteraard belangrijk, zeker wanneer we nagaan op welke manier we de fietsparkings in gebouwen zullen onderbrengen. Deze kwestie staat zeker op de prioriteitenlijst van staatssecretaris Smet. Ook binnen de regering wordt daarover overlegd, en we zullen erop toezien dat er werk van wordt gemaakt.

[181]

(poursuivant en français)

Une synthèse des recommandations figure dans le plan approuvé. Des recommandations plus élaborées se trouvent également dans le masterplan, et sont cohérentes avec la révision du règlement régional d'urbanisme (RRU). Tout se trouve désormais à nouveau sur la table. Je pourrais également proposer de nouvelles pistes, mais M. Smet est bien au courant des urgences et des nécessités en la matière.

Les 25 % supplémentaires correspondent à l'objectif de construire un parking de quartier lors de la construction de grands projets immobiliers. Il pourra être considéré comme une charge d'urbanisme. Il faudra évidemment analyser la situation au cas par cas et peaufiner tout projet à la lumière du RRU et avec Bruxelles Urbanisme et patrimoine (BUP).

Pour mobiliser les parkings des riverains, nous allons lancer une étude de conception de services pour accompagner les particuliers et définir leurs attentes et besoins. L'objectif est de prévoir une boîte à outils avec une convention type précisant le type d'arceau à placer, le tarif recommandé, les incitants financiers, etc.

[183]

(verder in het Nederlands)

Het is zoeken naar verschillende oplossingen. We moeten inzetten op al die aspecten en alle instellingen ondersteunen bij het creëren van fietsparkeerplaatsen. Enerzijds kunnen gemeentelijke instellingen nu al subsidies aanvragen, maar anderzijds is er ook bij bedrijven in mogelijkheden en begeleiding voorzien, in het kader van de bedrijfsvervoerplannen. Dat geldt ook voor culturele centra en instellingen.

Een aantal doelstellingen moet nog worden uitgewerkt. De onbewaakte stallingen staan in het gewestelijke parkeerplan. Dat is niet alleen om praktische redenen. Fietsbogen dienen om fietsen gedurende een korte tijdspanne te parkeren. Ze zijn voor veel mensen geen oplossing om hun fiets dag en nacht te parkeren, maar wel om hun fiets snel even veilig te parkeren.

Het masterplan bevat op zich geen doelstellingen voor die onbeveiligde stallingen aangezien ze al in het parkeerplan zijn opgenomen. In het kader van het nieuwe gewestelijke parkeerplan wordt dat ook opnieuw bekeken. Het masterplan legt de nadruk op beveiligde fietsparkings. De inspanningen die we op het ene domein leveren, zullen geen afbreuk doen aan de inspanningen op het andere domein.

[185]

(poursuivant en français)

En ce qui concerne le secteur privé, un partenariat est en cours avec BePark. Nous cherchons actuellement des sites. Pour le reste, nous attendons l'arrêté relatif aux parkings publics qui suivra l'ordonnance stationnement, car ce sont les arrêtés qui fixent les quotas.

Nous sommes sur tous les fronts : nous prenons contact avec des propriétaires privés pour transformer des garages en parkings pour vélos, mais également avec les communes qui disposent de locaux ou bâtiments vides. Les entreprises et organisations possédant des emplacements pouvant être reconvertis sont également invitées à contacter BePark.

[187]

(verder in het Nederlands)

Om dat in de praktijk om te zetten, is er een conventie tussen de eigenaar en parking.brussels. Die laatste betaalt huur en staat een deel van de abonnementsinkomsten af. In ruil daarvoor mag het de fietsparking uitbouwen. Eigenaars stellen dus een ruimte ter beschikking en ontvangen daarvoor een vergoeding. Parking.brussels beheert die fietsparking en zorgt dat die tegemoetkomt aan de behoeften van de buurt.

Op die manier hopen we zowel private, publieke als gemeentelijke eigendommen te kunnen omvormen. We merken dat daar steeds meer vraag naar is.

[189]

(poursuivant en français)

Pour ce qui est des priorités, la plate-forme Cycloparking attribue automatiquement les places en fonction de l'ancienneté de la demande, c'est-à-dire en suivant la liste d'attente, et en fonction de la distance jusqu'au parking à vélos. Comme je l'ai déjà mentionné, les demandes font l'objet d'une révision et d'une objectivation dans le cadre du transfert de Cycloparking à parking.brussels, car nombre de celles-ci ne sont plus d'actualité, par exemple pour cause de déménagement.

[191]

(verder in het Nederlands)

Ik kan mevrouw Van Achter en de heer Verstraete geruststellen dat parking.brussels even klantvriendelijk moet zijn als Cycloparking. Zo is de klantendienst bij de overname versterkt met drie nieuwe medewerkers, die alle werkdagen via e-mail of telefoon bereikbaar zijn.

Wat de harmonisatie van de tarieven betreft, zijn er nu drie tarieven. Bewoners betalen 60 euro per jaar voor een gewone fiets en 120 euro voor een bakfiets. Voor grotere parkings is dat 30 euro per jaar. We willen ook kortetermijntarieven invoeren, zodat mensen die geen abonnement willen ook toegang hebben tot de grote parkings, zoals Beurs en De Brouckère. Wie bijvoorbeeld 's avonds naar de AB gaat, moet zijn fiets veilig kunnen stallen, met of zonder abonnement.

Met de huidige tarieven zijn de exploitatiekosten hoger dan de inkomsten. Het is mijn overtuiging dat dat aanvaardbaar is, omdat we het gebruik van fietsparkings willen stimuleren.

[193]

(poursuivant en français)

J'ai ainsi tenté de répondre à un maximum de vos très nombreuses questions. Je ne doute pas que vous reviendrez vers moi avec celles qui n'ont pas obtenu de réponse ou qui nécessitent davantage d'éclaircissements.

[195]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je propose de ne pas monopoliser toute la commission avec ce sujet. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans un futur proche, avec de nouvelles questions et demandes d'explications plus précises.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Beaucoup de questions restent pendantes ou n'ont pas été entièrement éclaircies. Nous poserons donc de nouvelles questions, tant écrites qu'orales. Bien que vous ayez énuméré tous les subsides existants, le fait de ne pas bénéficier d'un véritable plan d'action lié à des dépenses pose problème. Nous aurions voulu connaître le budget alloué à chaque action. En principe, le RRU remanié ne verra le jour qu'en 2023. Cela pose question, puisque de très nombreux éléments de votre plan y sont liés. Nous supposons donc qu'ils ne pourront pas être concrétisés au cours de cette législature.

M. le président.- Il m'a semblé que Mme Van Achter souhaitait obtenir une étude.

[199]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous vous transférerons l'étude.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Mme la ministre ne répond pas à mes questions sur le plan d'action concret. Une action doit être liée à un budget et à un résultat, en définissant les situations de départ et d'arrivée. Nous en avons besoin pour suivre votre travail et mesurer l'efficacité de votre politique.

Je peux entendre qu'il n'y aura que peu d'augmentation dans les trois prochaines années, parce que vous préparez le terrain pour la suite, mais il faut que ce soit clair. Aujourd'hui, ce n'est pas clair du tout.

Comme je l'ai dit, toutes les actions décrites sont très intéressantes, mais elles ne sont malheureusement pas structurées dans un plan d'action concret, avec un calendrier précis. Il est donc difficile d'avoir confiance.

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

- *Les incidents sont clos.*

[105]

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,

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 "la prévention des nuisances et des risques subis par les riverains lors de chantiers".

[107]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Les 3 juillet et 6 octobre 2020, j'interrogeais, en question d'actualité et demande d'explications, le gouvernement sur les nuisances subies par les riverains lors du chantier de la STIB sur l'avenue de l'Hippodrome et sur les leçons à en tirer pour les chantiers à venir. Si les assurances de la Région ou de la STIB peuvent intervenir envers les propriétaires de biens détériorés par des chantiers, nous nous devons néanmoins de prendre des mesures pour prévenir les risques et éviter les tracasseries liées à la gestion de ces dommages.

Depuis le 29 juin 2020, l'avenue de l'Hippodrome à Ixelles a fait l'objet de plusieurs interventions de la STIB et de Bruxelles Mobilité. Faisant suite à des plaintes de riverains portant sur de fortes vibrations, la STIB a veillé à modifier sa procédure d'intervention et à réaliser des mesures vibratoires strictes pendant l'exécution du chantier.

Le 5 janvier 2021, de nouveaux travaux ont commencé à proximité du rez-de-chaussée du numéro 167 de l'avenue. Selon la propriétaire des lieux, après un important fracas, une fissure est apparue sur le mur à côté de la porte d'entrée et la porte s'est déchaussée, laissant apparaître un écart entre celle-ci et le chambranle. Le chef de chantier est venu voir les dégâts et a confirmé les faits, redoutant ce qui pourrait survenir pendant la suite du chantier.

Ces dégâts sont à mettre en parallèle avec les fortes vibrations qui ont ébranlé le quartier les 29 et 30 juin 2020. La norme de structure DIN 4150-3 y a été dépassée essentiellement dans la première phase des travaux. Au rez-de-chaussée de l'immeuble en question, les vibrations avaient brisé un service à thé. Au deuxième étage, de nombreuses fissures avaient été constatées par le propriétaire. Elles se sont élargies le 5 janvier.

[109]

Si les vibrations produites par les travaux du 5 janvier 2021 étaient beaucoup moins importantes que celles des 29 et 30 juin 2020, les dégâts provoqués semblent beaucoup plus manifestes. Cette situation démontre que si des actions ont bien été entreprises par la STIB à la suite des plaintes des riverains durant le chantier de l'été dernier, la Région ne semble pas avoir tenu compte des incidents passés et de la structure de cette voirie fragile comprenant de vieilles bâtisses. Enfin, Bruxelles Environnement ne semble pas disposer d'un outil d'urgence qui pourrait contribuer à sauver des bâtiments et des vies.

De quels outils la Région et la STIB disposent-elles pour prévenir les risques liés à un chantier et préserver l'intégrité physique des bâtiments ? Pour les chantiers dits normaux, toutes les voiries sont-elles considérées de la même manière ou des mesures particulières sont-elles prises si les immeubles sont davantage susceptibles de subir des dégâts ?

Bruxelles Environnement prévoit-elle de créer un outil d'urgence pour répondre rapidement aux inquiétudes des riverains subissant les nuisances de certains types de chantiers ? Un service d'urgence ouvert sept jours sur sept peut-il être organisé au sein de l'administration afin de permettre aux riverains de l'alerter pour qu'elle réagisse au plus vite ? Je rappelle que la question était adressée tant à la ministre chargée de la mobilité qu'au ministre chargé de l'environnement.

Par ailleurs, plusieurs élus locaux ixellois ont exprimé le souhait de voir déplacer le dépôt de tram situé sur l'avenue de l'Hippodrome. Une telle option est-elle étudiée par la STIB ? Quelles sont les solutions alternatives ? Il y a une dizaine de jours, la STIB a apporté un début de réponse dans la presse, en indiquant qu'elle refusait de déplacer le dépôt en raison de sa localisation stratégique. La Région compte-t-elle pousser l'analyse plus loin ?

Enfin, des riverains craignent le passage à venir des nouveaux trams de nouvelle génération (TNG), plus lourds que les trams actuels. Une étude a-t-elle été réalisée sur l'impact du passage de tels trams sur la fragile avenue de l'Hippodrome ?

[111]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- M. Maron et Bruxelles Environnement m'ont fourni les éléments nécessaires pour répondre aux éléments de votre question qui les concernent.

Les autorités régionales sont très attentives au maintien, tant de la qualité de vie des Bruxellois et des Bruxelloises, que du patrimoine. Les chantiers de la Région de Bruxelles-Capitale et de la STIB sont dès lors contrôlés et surveillés par différents canaux et législations.

Les agents de Bruxelles Environnement chargés de la surveillance sont habilités à contrôler le respect des législations énumérées à l'article 2 du Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale.

Par ailleurs, les législations relatives au bruit et aux permis d'environnement, et uniquement elles, sont susceptibles de contenir des dispositions en matière de lutte contre les vibrations. Toutefois, bien que les sources de vibrations fassent partie du champ d'application de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, ce champ d'application est limité aux effets néfastes pour la santé humaine, y compris la gêne. Cette ordonnance et ses arrêtés d'application ne peuvent donc contenir des dispositions visant à éviter les dommages aux constructions. Si une législation devait protéger les bâtiments, elle relèverait des compétences urbanistiques. L'article 87 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat), par exemple, mentionne que les règlements d'urbanisme peuvent contenir des dispositions de nature à assurer notamment la salubrité, la conservation et la solidité des constructions.

[113]

Une deuxième législation, à savoir l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, vise à assurer notamment la protection contre les dangers qu'une installation classée est susceptible de causer, directement ou indirectement, à la sécurité de la population. Cependant, pour que cette législation puisse servir de base à une intervention de Bruxelles Environnement, il y a lieu que l'activité ou l'installation source des vibrations soit une installation classée et que l'autorité délivrante du permis d'environnement ou de la déclaration préalable fixe des normes de vibrations.

Or, les chantiers de voirie, tels que celui de l'avenue de l'Hippodrome, ne constituent pas une installation classée et ne sont donc pas soumis à permis d'environnement ou à déclaration préalable. Néanmoins, comme de coutume pour les chantiers de voirie, un état des lieux de l'ensemble des façades à rue des immeubles jouxtant le chantier est réalisé par un géomètre agréé, avant le démarrage des travaux. Cela a été fait pour l'avenue de l'Hippodrome.

Par ailleurs, il n'est pas prévu de mettre sur pied au sein de Bruxelles Environnement un service d'urgence, accessible sept jours sur sept, pour évaluer les risques de dommages aux bâtiments. En effet, comme expliqué précédemment, cela ne relève pas de ses compétences.

Outre les législations susmentionnées, une convention environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB traite des bruits et vibrations générés par le trafic des bus, trams et métros. Bruxelles Environnement représente la Région pour l'exécution de cette convention. Bien que cette dernière ne porte pas sur le bruit et les vibrations générés par les chantiers liés à l'infrastructure, mais bien sur le réseau en fonctionnement, Bruxelles Environnement a pris l'initiative, le 3 août 2020, de demander à la STIB de tout mettre en œuvre pour rechercher des solutions afin de supprimer ou réduire les nuisances vibratoires liées au chantier de l'avenue de l'Hippodrome.

[115]

À la suite de ce courrier, la STIB a répondu qu'elle avait installé un dispositif de surveillance des vibrations produites par le chantier de l'avenue de l'Hippodrome, qui permet d'avertir immédiatement les responsables lorsque les valeurs mesurées atteignent 80 % des limites fixées par la norme DIN 4150-3. Ils ont ainsi l'occasion de prendre immédiatement les mesures adéquates. Il me semble avoir déjà répondu de manière plus détaillée à une question parlementaire sur le sujet. Ce dispositif paraît à Bruxelles Environnement bien plus adapté que la mise sur pied d'un service d'urgence ouvert sept jours sur sept.

La localisation du dépôt de l'avenue de l'Hippodrome est, elle, historique et idéale au vu de sa proximité immédiate avec les lignes qu'elle peut alimenter, que ce soit au départ du carrefour avec l'avenue Adolphe Buyl ou de la place Eugène Flagey. La STIB a déjà examiné des localisations alternatives dans le passé. Il est immédiatement apparu que toute autre localisation dans la Région conduirait à une augmentation sensible

des frais d'exploitation, du seul fait de l'allongement des parcours à vide entre le dépôt et le point d'injection sur le réseau ou du trajet de relève entre les conducteurs. Aux frais de construction d'un nouveau dépôt s'ajouterait un accroissement des coûts d'exploitation récurrents de la STIB de plusieurs centaines de milliers, voire de millions d'euros, en fonction de la localisation retenue.

[117]

Par ailleurs, l'ambition de la Région est d'augmenter la flotte de trams, avec la création de nouvelles lignes et la commande de matériel roulant en plus grand nombre et de plus grande capacité. Les terrains adaptés à l'implantation d'un dépôt de tram - dimensions, coût d'acquisition, proximité du réseau, complémentarité avec les dépôts existants - étant extrêmement peu nombreux, il faudra les réserver en priorité à l'extension du parc et pas au remplacement de dépôts existants.

Enfin, s'agissant des craintes des riverains suscitées par le passage à venir des nouveaux trams de nouvelle génération (TNG), plus lourds que les trams actuels, les performances du nouveau TNG seront au moins aussi bonnes que celles des trams des plus récentes générations (T3000 et T4000) actuellement en service, de sorte que son insertion sur le réseau ne requiert pas d'étude environnementale spécifique.

[119]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Vous dites qu'il n'est pas possible de déplacer le dépôt de la STIB. Il est vraiment fondamental de rencontrer les riverains et le comité de quartier pour voir dans quelles conditions ce dépôt et son activité peuvent s'intégrer au mieux, en limitant autant que possible les nuisances sur l'environnement proche. Cela permettrait d'apaiser les relations avec les riverains.

Par ailleurs, la situation vécue sur l'avenue de l'Hippodrome mérite d'être objectivée davantage. Les riverains se méfient lorsque la STIB met en avant des données, dans la mesure où ils considèrent qu'elle est à la fois juge et partie. Des riverains ont financé un rapport du bureau d'études Modyva qui, selon eux, est mal interprété par la STIB, laquelle en minimiserait les conclusions.

Les riverains ont le sentiment que leur vécu quotidien et les nuisances subies tant par eux que par leur bien ne sont pas suffisamment pris en considération par la STIB. Ils demandent une objectivation transparente des mesures de confort, c'est-à-dire des normes DIN 4153 et, pour la stabilité des bâtiments, DIN 4152.

En tant que pouvoir public, il est de votre responsabilité de mettre en place une procédure qui tienne compte tant des intérêts domestiques que de la sécurité et de la santé des riverains. Si le développement du tram est important et améliore la qualité de service aux usagers, il ne doit pas se faire coûte que coûte, au détriment de la qualité de vie des habitants. Le choix des voiries est important. Elles doivent pouvoir supporter ce type de charroi lourd et les analyses préalables doivent se faire avec le plus grand sérieux et la plus grande objectivité.

Outre le cas de l'avenue de l'Hippodrome, je pense au projet de tram à Neder-Over-Heembeek et au passage prévu du tram rue Vekemans et rue de Heembeek. Si notre souci partagé est l'amélioration de la qualité de vie à Bruxelles, ces préalables ont toute leur importance.

- L'incident est clos.

[123]

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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 formation liée à la livraison par vélos-cargos et leur promotion en Région de Bruxelles-Capitale".

[125]

M. Julien Uyttendaele (PS).- J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises sur ce sujet qui me tient à cœur. Je reste convaincu de l'importance des déplacements, plus particulièrement de la livraison, par vélos-cargos. Ils sont un moyen de lutter efficacement contre les embouteillages et la pollution. Ils donnent également une perspective d'emploi aux personnes ne disposant pas d'un permis de conduire.

Le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) le rappelle fort justement sur son site web : "Le cycliste ne doit pas disposer d'un permis de conduire pour circuler à vélo. Cela ne le dispense pourtant pas de respecter le Code de la route et les règles qui le concernent spécifiquement."

Toutefois, la conduite et le maniement d'un vélo-cargo chargé diffèrent de ceux d'un vélo classique de par son poids et ses dimensions. Ainsi, un vélo-cargo à pleine charge peut peser plusieurs centaines de kilos et ses distances de freinage sont plus importantes.

Le catalogue Dorifor de Bruxelles Formation ne propose qu'une formation intitulée "Chauffeur livreur/Chauffeuse livreuse en permis B". Selon le site web de Bruxelles Mobilité, Bruxelles Économie et emploi (BEE) développera un système de prime pour promouvoir l'utilisation du vélo-cargo à usage professionnel. Chez nos voisins, la création de formations au métier de "cyclo-logisticien(ne)" est déjà bien avancée.

[127]

Avez-vous entamé une concertation avec votre collègue Bernard Clerfayt, ministre chargé de l'emploi et de la formation professionnelle, au sujet de ce dossier ?

Quels sont les outils destinés à promouvoir et encourager la livraison par vélo-cargo ?

Des formations existent-elles ou sont-elles en phase de création ? Dans l'affirmative, quelles sont les conditions d'accès à ces formations ?

Concernant les vélos-cargos de manière plus générale, l'autorisation de remorques pour vélo plus larges dans le cadre du projet pilote de la Région ayant fait l'objet d'un recours au Conseil d'État, le niveau fédéral contestant la compétence de la Région, l'arrêt a-t-il été rendu et l'auditeur a-t-il rendu son avis ?

Enfin, à des questions posées en mars 2020, vous m'avez répondu que le bilan provisoire du projet de vélos-cargos semblait positif, mais aucune date n'était communiquée quant au bilan définitif. Aujourd'hui, près d'un an plus tard, et malgré la situation liée à la pandémie, avez-vous un bilan définitif à communiquer ?

Pouvez-vous nous préciser les différents opérateurs, leur nombre, leur type de clients et le type de vélos-cargos utilisés ?

[129]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La formation est l'un des piliers du projet Cairgo Bike, coordonné par Bruxelles Mobilité. Des formations à destination des particuliers seront offertes par Pro Velo dès le mois d'avril 2021 et se poursuivront jusqu'à mi-2023, soit la fin du projet. Ces formations permettront d'aborder le Code de la route à travers une formation théorique et l'utilisation du vélo-cargo à travers une formation pratique.

D'autre part, Urbike offrira un accompagnement aux professionnels désireux d'utiliser un vélo-cargo pour leurs livraisons ou leurs déplacements. Cet accompagnement inclut notamment une formation théorique et pratique, comme pour les particuliers. En 2021, Urbike accompagnera 39 entreprises. Urbike a publié un appel à manifestation d'intérêt pour cet accompagnement, qui a été relayé par les partenaires du projet Cairgo Bike et de nombreux acteurs bruxellois : administrations, fédérations professionnelles, etc.

Urbike, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont sélectionné les 39 entreprises retenues, parmi quelque 80 candidatures, sur la base de la maturité de leur projet. Dès 2022, Urbike étendra les accompagnements à un plus grand nombre d'entreprises, partagera les bonnes pratiques relatives au changement logistique avec tous les consultants désireux de traiter cette question, et automatisera certains points grâce à la diffusion d'informations et d'un arbre décisionnel sur le site internet du projet.

[131]

Les formations développées dans le cadre de Cairgo Bike sont destinées aux personnes déjà actives dans une entreprise souhaitant utiliser le vélo-cargo. La formation de chercheurs d'emploi représente toutefois un réel potentiel et sera examinée en cours de projet.

Le projet Cairgo Bike constitue le levier essentiel pour promouvoir la livraison à vélo, que ce soit par le biais de l'accompagnement offert par la coopérative Urbike, des subsides à l'achat proposés par Bruxelles Économie et emploi, du développement du stationnement dédié aux vélos-cargos organisé par parking.brussels et BePark, de l'évaluation objective de l'impact du projet réalisée par Bruxelles Environnement et la Vrije Universiteit Brussel (VUB) ou encore via la communication active autour du projet portée par Bruxelles Mobilité.

D'autres activités soutenues par Bruxelles Mobilité visent directement le développement du vélo-cargo, à savoir l'appel à projets Cargo Bike for Brussels à destination des communes et certains subsides octroyés à des associations sans but lucratif, comme le développement de Cozywheels - partage de véhicules entre voisins - par Taxistop, qui intègre désormais les vélos-cargos, ou encore les bourses de mobilité durable portées par le fonds de développement local Village Finance. De manière générale, la mise en œuvre des actions de Good Move soutient le développement du vélo-cargo grâce, entre autres, à l'apaisement des quartiers, au développement de pistes cyclables et à la limitation de la vitesse à 30 km/h.

En ce qui concerne les remorques plus larges, l'arrêt rendu par le Conseil d'État en janvier 2021 annule l'arrêt du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de 2019 relatif aux remorques plus larges pour bicyclettes, suivant en cela l'avis de l'auditeur. Toutefois, le développement du vélo-cargo à Bruxelles n'en est pas affecté. En effet, par arrêté royal du 16 juin 2020, le gouvernement fédéral a adopté un régime similaire.

[133]

Depuis mai 2019 et jusqu'à janvier 2021, une quarantaine de remorques plus larges ont circulé à Bruxelles, toutes des BicyLift de la marque FlexiModal. Elles ont déjà parcouru plus de 100.000 km et transporté entre 500 et 600 tonnes. La largeur de la remorque n'a pas provoqué le moindre accident.

Les entreprises bénéficiant d'une autorisation sont les mêmes que l'année dernière. Bruxelles Mobilité ne dispose toutefois d'aucune information concernant le modèle de vélo-cargo servant à tracter la remorque. Ces chiffres n'auraient pas pu être atteints sans l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, annulé par le Conseil d'État.

[135]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je vois que la ministre est aussi enthousiaste que moi envers ce projet. Dans quelques années, ce sera la norme. Nous devons donc préparer le terrain dans tous les domaines.

La formation des particuliers est une très bonne chose. J'ai rencontré les gens d'Urbike il y a quelques années et leur projet est on ne peut plus pertinent. Toutefois, il semble surtout cibler les entreprises qui veulent développer les vélos-cargos en leur sein. Or, l'enjeu ne concerne pas que les infrastructures et l'homologation, il est aussi socio-économique. Ces projets sont porteurs d'emplois nouveaux. J'espère que ce secteur se développera durablement, mais il faut préparer les candidats intéressés. Les chercheurs d'emploi auront-ils accès à des formations ?

Enfin, il faut réfléchir à la largeur des voies. Dans cinq ans peut-être, des vélos-cargos rouleront des deux côtés. Les pistes cyclables sont-elles prévues pour les accueillir ?

[137]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il existe évidemment différentes pistes cyclables. Quelques-unes sont assez larges, notamment les nouvelles pistes sur les tronçons de la Petite ceinture, d'autres méritent d'être élargies. Il faut chaque fois faire un choix. Le travail n'est pas fini.

Je ne peux pas affirmer que nous aurons dans le futur des pistes cyclables suffisamment larges pour accueillir tous les cyclistes et tous les vélos-cargos. Nous voulons que le règlement régional d'urbanisme (RRU) soit amélioré et intègre cet élément. Les pistes cyclables doivent aussi être pensées en fonction de l'avenir. Plus elles sont élargies, plus les cyclistes affluent. Aussi, les vélos-cargos vont prendre de plus en plus de place. Il faut y penser dès aujourd'hui. J'espère trouver un soutien auprès de toutes les communes bruxelloises. Je constate qu'il faut parfois rappeler la nécessité d'intégrer une réflexion prospective.

- *L'incident est clos.*

[141]

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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 développement de l'offre logistique par vélo-cargo et la mise en place effective d'un service d'homologation régionale de véhicules et des cycles en Région de Bruxelles-Capitale".

[143]

M. Julien Uyttendaele (PS).- À la suite de la sixième réforme de l'État, le service d'homologation des véhicules a été régionalisé depuis le 1er juillet 2014. Or, de nombreux moyens de livraison alternatifs sont encore bien souvent le fait de bricoleurs de génie, de passionnés de mécanique ou de start-up en devenir. Afin de pouvoir circuler, vous nous aviez informés que bon nombre de ces cycles, tricycles et quadricycles à motorisation électrique avaient donc dû bénéficier de dérogations.

Il faut savoir que la législation européenne induit un biais technologique important lorsqu'elle distingue les différentes motorisations des cycles électriques. En effet, elle se base sur la puissance de consommation maximale de 250 watts du moteur, et non sur la puissance et le couple délivré. Par incidence, notre Code de la route transpose indifféremment cette distinction, qu'il s'agisse de moteurs pédaliers avec démultiplication ou de moteurs logés dans les moyeux de roues sans démultiplication.

Les cycles électriques sont donc les seuls véhicules pour lesquels on ne tient pas compte de la puissance mécanique réellement délivrée. Cette réglementation pèse fortement sur le développement de cycles et cargos-cycles à assistance électrique, car les coûts et licences pour ces pédaliers de marque, dont la plus connue est Bosch, sont onéreux. Malheureusement, si l'on souhaite disposer d'une puissance similaire transmise à la roue avec un moteur moyeu, il faut un moteur dont la consommation maximale en pic est supérieure à 250 watts, ce qui fait réglementairement basculer ce cycle dans la catégorie des cyclos de classe B, soumis à homologation préalable, et ce, même si sa vitesse est bridée à 25 km/h.

[145]

Si cette réglementation est dommageable, car elle participe au maintien de prix artificiellement hauts pour les cycles électriques performants sans obligation d'homologation et contraint les cycles électriques abordables sans dispositif sous licence à des performances beaucoup plus modestes, ce frein réglementaire pèse aussi fortement sur la conception et la mise en circulation de vélos-cargos ou quadricycles légers et à assistance électrique.

Forts de ce constat, plusieurs porteurs de projets et entrepreneurs comptant recourir à des motorisations non démultipliées dans un moteur pédalier (les fameux pédaliers Bosch) ont pris contact avec l'administration de Bruxelles Mobilité, à présent compétente pour délivrer les précieux certificats de conformité devant permettre d'immatriculer les cycles d'une puissance de consommation de crête supérieure à 250 watts, même s'ils ne dépassent pas 25 km/h à l'aide de leur assistance électrique.

Malheureusement, l'administration régionale semble dans l'incapacité de donner suite aux demandes d'homologation. Les sollicitations par courriel restent souvent sans réponse et le service d'homologation est injoignable par téléphone, alors que la compétence est transférée depuis près de six ans. Cette situation est tout à fait inexplicable et dommageable pour l'entrepreneuriat, mais aussi pour l'économie régionale, l'emploi et nos ambitions d'une logistique reposant sur des flottes de vélos-cargos performants, compétitifs et sûrs.

Afin d'assurer la pérennité de ces modes de transport et de favoriser l'économie circulaire, il est indispensable de mettre en place un processus d'homologation régional, disponible et collaboratif, qui soit un réel support à l'entrepreneuriat en plein développement aujourd'hui à Bruxelles.

[147]

Des moyens importants ont donc été débloqués pour soutenir et développer la logistique par vélo-cargo et favoriser le développement d'une offre de cycles accessibles.

En ce qui concerne le secteur de la logistique par vélo-cargo, combien d'acteurs bénéficient-ils actuellement d'une dérogation provisoire ? Quels sont les motifs d'octroi d'une dérogation ? Quelle est la durée de ces dérogations ?

Ces dérogations sont-elles octroyées sur la base de simples dossiers administratifs ou les véhicules sont-ils préalablement inspectés ? Le cas échéant, cette inspection est-elle réalisée par Bruxelles Mobilité ou un service tiers ? Quelles sont, malgré ces dérogations, les prescriptions obligatoires en matière de sécurité, notamment au niveau des freins, de l'éclairage et des dispositifs réfléchissants ?

Qu'en est-il de la protection juridique des conducteurs de cycles lorsqu'ils circulent dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions sur des cycles bénéficiant de dérogations délivrées par Bruxelles Mobilité, en cas de dommages matériels ou corporels causés à des tiers ou à eux-mêmes ?

À ce stade, le service de Bruxelles Mobilité ne semble toujours pas opérationnel et n'est pas joignable par téléphone. Je le répète, cette situation porte grandement préjudice à l'innovation et à l'entrepreneuriat dans le secteur du cycle. Quelle est la composition actuelle du service d'homologation de Bruxelles Mobilité ? Quels sont les objectifs qui ont été fixés par votre cabinet à ce service pour 2021 ?

Tout type de véhicule motorisé ou remorque étant soumis à une homologation préalable, même du fait de simples transformations, pouvez-vous nous préciser quelles sont, à ce jour, les procédures d'homologation maîtrisées par ce service ?

Quelles sont les catégories de véhicules qui ont fait l'objet d'une homologation par la Région de Bruxelles-Capitale depuis la sixième réforme de l'État ? Combien de dossiers ont-ils été traités ?

[149]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Six entreprises bénéficient d'une autorisation pour utiliser des remorques plus larges, dans le cadre de projets pilotes.

Toute entreprise désireuse d'utiliser une remorque plus large pour un projet pilote de transport de marchandises à vélo peut introduire une demande auprès de Bruxelles Mobilité. Tant que la remorque répond aux exigences du Code de la route et que l'utilisation prévue ne sort pas du cadre de la dérogation, l'autorisation est octroyée. Elle l'est pour une durée de deux ans, sur la base d'un dossier administratif.

Les entreprises ont, jusqu'à présent, toujours utilisé le même modèle, connu de Bruxelles Mobilité. En cas de doute, il est toujours possible de poser la question.

La dérogation porte uniquement sur la largeur de la remorque. Les prescriptions en matière de freinage ou d'éclairage ne changent pas, conformément au règlement 168/2013.

Les utilisateurs de remorques plus larges bénéficient de la même protection juridique que les autres, celles-ci étant autorisées dans le cadre de projets pilotes pour le transport de marchandises à vélo.

La cellule en charge de l'homologation est composée de deux équivalents temps plein : un responsable du contrôle technique et de l'homologation et deux gestionnaires, dont un également chargé d'autres missions.

Les objectifs pour 2021 sont de traiter les demandes et les homologations émanant de citoyens bruxellois en priorité et de servir le citoyen au plus vite, dans le respect des règles.

Le service d'homologation de Bruxelles Mobilité traite les procédures suivantes :

- la procédure de validation pour l'importation depuis un pays européen. Cette procédure n'est pas une homologation : le véhicule bénéficie d'une homologation nationale et nous validons l'immatriculation du pays étranger ;
- la procédure individuelle nationale pour tout véhicule en provenance d'un pays non européen, la modification des véhicules après immatriculation, l'adaptation du véhicule à des personnes à mobilité réduite, etc. ;
- la procédure d'importation des motos en dehors de l'Europe.

[151]

La finalisation des dossiers d'homologation est réalisée par le service d'homologation de Bruxelles Mobilité, avec l'aide de services techniques qui réalisent les homologations partielles : les deux organismes de contrôle technique, AIB Vinçotte, l'entreprise d'homologation ESTL et les services techniques TDLF et CHTS, entre autres.

Pour les véhicules à deux ou trois roues, aucun service technique n'est approuvé à Bruxelles et en Belgique.

[153]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je pense qu'il y a un malentendu. Si certaines questions touchaient aux vélos-cargos, mon propos était plus large et concernait l'homologation de tous les vélos à assistance électrique ayant une puissance de consommation de crête supérieure à 250 W.

Il existe en réalité deux types de vélos électriques. Certains, qui sont équipés d'un pédalier Bosch, restent en dessous de 250 W et n'ont pas besoin d'homologation, mais ils coûtent le prix d'une voiture d'occasion. Tout le monde ne peut pas se le permettre. Beaucoup de constructeurs, dont certains belges ou bruxellois, décident de ne pas utiliser ces licences et optent pour un moyeu de roue. Dans ce cas, pour une assistance électrique suffisante, il faut dépasser cette consommation de crête de 250 W, ce qui impose une homologation, notamment à Bruxelles.

Ne pas organiser cette compétence, c'est brider l'entrepreneuriat et l'innovation et fausser la concurrence au détriment des constructeurs belges de cycles. Il importe donc de mettre en place une homologation efficace. Elle rendra aussi beaucoup plus accessibles ces vélos électriques, car le prix peut constituer un obstacle.

[155]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis partiellement d'accord. Il faut souligner aussi qu'il n'est pas possible, pour l'instant, de réaliser l'homologation d'un véhicule à deux ou trois roues, car il n'existe pas de service technique agréé pour traiter les demandes d'homologation partielle qui permettent l'homologation des véhicules dans leur totalité.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Ce problème n'est pas un problème de service technique. Ce n'est pas de la faute des constructeurs et fabricants bruxellois. Il relève de la responsabilité de la Région de Bruxelles-

Capitale et de Bruxelles Mobilité d'avoir les services techniques nécessaires, en interne ou en externe, pour assurer cette homologation.

C'est indispensable pour soutenir les entreprises bruxelloises qui essayent de concurrencer les géants du marché. Comme vous le savez, je reviendrai avec grand plaisir sur ces différentes questions lors d'une future réunion de commission.

- *L'incident est clos.*

[161]

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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 chiffres liés à la pratique du vélo en Région de Bruxelles-Capitale".

[163]

M. Julien Uyttendaele (PS).- La presse nous apprenait récemment que les déplacements à vélo avaient augmenté de 64 % à Bruxelles en 2020 par rapport à 2019. Ces données ont été obtenues par des mesures effectuées sur les artères équipées de bornes de comptage automatique. Nous apprenons également que le profil des cyclistes a évolué, puisqu'il y a désormais plus de femmes, alors que les cyclistes bruxellois étaient, pour deux tiers, des hommes.

J'ai déjà eu l'opportunité de vous interroger sur les méthodes et les outils de comptage utilisés dans le cadre de statistiques relatives à l'utilisation du vélo. Les méthodes traditionnelles de collecte de données comprennent, d'une part, des méthodes quantitatives, comme les comptages manuels et automatiques et, d'autre part, des méthodes qualitatives, souvent partielles, qui interrogent les utilisateurs sur leurs préférences et leurs habitudes. Or, en 2019, l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale a bénéficié d'un subside de 100.000 euros destiné notamment à une étude sur les femmes et le vélo. La méthodologie reposait sur des déclarations par le biais d'un formulaire.

Si la proportion de cyclistes masculins était auparavant de deux tiers, quelle en est aujourd'hui la répartition ? Quels outils de mesure ont-ils été utilisés pour parvenir à ces conclusions ?

Une nouvelle étude qualitative a-t-elle été réalisée par l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale ? Dans l'affirmative, un subside spécifique a-t-il été octroyé ?

[165]

S'agissant du coût unitaire d'un compteur cycliste, vous m'aviez répondu qu'il s'élevait à 90.000 euros, installation comprise, et que son entretien coûtait 800 euros par an. Or il apparaît qu'en 2019, des compteurs de vélos ont été subsidiés, l'un pour la commune de Forest (9.417 euros) et l'autre pour la commune d'Uccle (10.000 euros). La carte dynamique Mobigis, qui reprend par ailleurs dix-sept compteurs et pas dix-huit, relève un seul point de comptage, celui de Forest, et pas celui d'Uccle.

Combien de compteurs ont-ils été financés par la Région ? Combien l'ont-ils été par les communes et ont-ils bénéficié de subsides régionaux ? La subvention accordée est-elle partielle eu égard au budget global ? Les compteurs ont-ils effectivement été installés, notamment celui d'Uccle ?

Les données annoncées au niveau régional tiennent-elles compte des données des compteurs de Forest et d'Uccle, sachant qu'il sera nécessaire d'établir un index de départ ?

[167]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les chiffres de 2020 de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale devraient être diffusés par Pro Velo dans les prochaines semaines.

La proportion était de 64 % d'hommes et 36 % de femmes en 2019. La répartition est enregistrée lors de comptages manuels à 26 carrefours, entre 8h et 9h, quatre fois par an.

En 2020, l'enquête qualitative s'est penchée sur les enfants qui se déplacent à vélo à Bruxelles. Le rapport n'est pas encore disponible. Cette enquête était prévue dans la convention qui cadre l'Observatoire.

Les compteurs d'Uccle et de Forest sont les seules installations financées par la Région dans les communes. Il s'agit à chaque fois d'un subside qui couvre l'intégralité du coût du dispositif. Les compteurs qui apparaissent sur Mobigis sont les compteurs régionaux. Pour les deux compteurs communaux, rien n'est encore décidé quant à la transmission des données vers Mobigis.

Le rapport de 2020 de Bruxelles Mobilité sur les compteurs automatisés ne tient pas compte des compteurs de Forest et Uccle, puisqu'ils ne permettent pas la comparaison avec l'année 2019. Certains compteurs n'ont d'ailleurs pas été pris en compte, car ils n'ont pas été en service pendant toute l'année 2019. C'est pour cette raison que nous travaillons davantage avec des pourcentages, pour montrer l'augmentation, les chiffres absolus concernant certains points de mesure équipés d'un compteur automatisé.

Comme vous, je suis impatiente de connaître les chiffres de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale pour 2020 et je ne manquerai pas de les communiquer au parlement dès qu'ils me parviendront.

[169]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je me réjouis de découvrir cette nouvelle étude. Il convient certes de poursuivre les efforts pour promouvoir ce moyen de mobilité auprès de certains publics plus défavorisés qui ne l'utilisent pas, mais aussi de le développer autant auprès des femmes que des hommes. Je comprends l'attention portée aux enfants en 2020, mais l'utilisation du vélo selon le genre mérite une continuité d'analyse.

S'agissant des compteurs communaux, je suis favorable au partage de données entre autorités publiques. Nous sommes déjà peu de choses face aux "géants du net" ! Cette décision appartient sans doute aux autorités communales de Forest et d'Uccle. Je vous invite à consulter vos homologues afin que nous puissions agréger toutes les données disponibles en vue de préparer au mieux le Bruxelles de demain, avec davantage de vélos.

Je me permets de signaler que, de ma propre expérience, j'ai constaté que le compteur de la rue de la Loi ne prenait en compte que l'ancienne piste cyclable, et non la "coronapiste". La portée de ce compteur devrait donc vraisemblablement être élargie.

[171]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je veux juste corriger une petite chose, car je pense qu'il y a un malentendu. La répartition hommes/femmes sera comptabilisée cette année comme les autres années, de même que le port du casque et le type de vélo, mais l'analyse plus détaillée sera réalisée sur les enfants.

Par ailleurs, nous allons contrôler le compteur de la rue de la Loi, car nous souhaitons bien entendu éviter toute erreur dans les statistiques.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Sinon, vous pouvez me suivre sur Strava !

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Suivre tout le monde sur Strava, ce n'est sans doute pas le système le plus automatisé !

- *L'incident est clos.*

[179]

QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC

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 en place d'une piste cyclable en bois".

[181]

Mme Leila Agic (PS).- Nous avons appris dans la presse de ce 14 janvier 2021 qu'une piste cyclable en bois a été placée sur le pont de l'avenue Arnaud Fraiteur à Ixelles. Ce dernier, qui date de 1899, était en mauvais état et très étroit. Infrabel et la Région de Bruxelles-Capitale ont donc lancé des travaux de rénovation à la fin du mois de juin 2020. À la mi-décembre, les riverains ont pu découvrir un pont plus large doté de deux passerelles en bois, l'une réservée aux piétons, l'autre aux cyclistes.

Sous l'effet de la température et de l'humidité, le bois devient glissant, particulièrement lorsque la pluie, la neige ou le gel s'en mêle. Après de nombreuses chutes et glissades de cyclistes, la commune d'Ixelles a décidé de fermer la passerelle. Une analyse et des informations objectivées sur la sécurité du revêtement ont été demandées à Infrabel, propriétaire du pont et initiateur et gestionnaire du projet. En attendant, les cyclistes doivent emprunter la voirie et ne disposent donc plus de piste cyclable à cet endroit.

Cette situation est dommageable, car les aménagements en bois dans l'espace public présentent un intérêt esthétique certain.

Qui, d'Infrabel ou de Bruxelles Mobilité, a choisi d'installer cette passerelle en bois ? Son caractère glissant est-il dû à l'essence de bois utilisée ou au type d'installation ? De quelle essence de bois s'agit-il ?

Peut-on imaginer des revêtements en bois qui ne soient pas dangereux pour les piétons et les cyclistes ? Bruxelles Mobilité dispose-t-elle d'un cahier des charges ou de bonnes pratiques de référence pour de futures mises en œuvre de passerelles de ce type ? Est-il possible de ne recourir qu'à des essences de bois durables, certifiées et d'origine européenne ?

Quelles sont les mesures de correction envisageables pour les passerelles existantes ? Ces mesures seront-elles à charge de l'entrepreneur, d'Infrabel ou de la Région de Bruxelles-Capitale ?

[183]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La mise en œuvre de cette passerelle en bois est un choix d'Infrabel.

Nous ne connaissons pas la cause exacte du caractère glissant, mais nous avons interpellé Infrabel sur ce problème, qui nous a été signalé à plusieurs reprises. Entre-temps, le revêtement de la passerelle a été réparé et changé afin que celle-ci ne soit plus glissante. Elle est dès lors à nouveau accessible aux cyclistes.

En tant que gestionnaire du pont, Infrabel a analysé quel produit antidérapant convenait le mieux pour éviter des glissades à l'avenir et a réalisé les travaux nécessaires.

Bruxelles Mobilité n'installe que très rarement des revêtements en bois. C'est notamment le cas le long du boulevard de la Woluwe, où nous n'avons pas reçu de plainte. La seule passerelle en bois qui a posé des problèmes est celle d'Infrabel, mais la situation est désormais réglée.

Étant donné la spécificité de chaque passerelle, Bruxelles Mobilité ne dispose pas d'un cahier des charges ou d'un vade-mecum de référence pour les mises en œuvre futures de telles passerelles, mais propose un guide des surfaces les plus adaptées en termes d'accessibilité, qui tient également compte de leur caractère glissant, et formule des recommandations dans les différents vade-mecum cyclables.

Bruxelles Mobilité peut utiliser des labels de type Forest Stewardship Council (FSC), mais ne peut malheureusement pas imposer de bois européen, car une telle exigence limiterait trop le marché.

Infrabel est responsable du chantier de la passerelle et doit réceptionner une passerelle sûre pour tous les usagers. Au niveau de la responsabilité, il revient à Infrabel de décider si l'entrepreneur a commis une erreur ou non, et elle n'hésitera certainement pas à agir si elle le juge nécessaire.

[185]

Mme Leila Agic (PS).- Je pense que nous avons été nombreux à nous dire qu'il s'agissait d'une histoire bien belge quand nous avons lu cet article parlant d'un revêtement en bois sensible à la pluie, qui est tout de même souvent présente dans notre capitale. Je suis donc heureuse d'apprendre que des changements ont été apportés.

- *L'incident est clos.*

[189]

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "les interventions de la STIB quant à la réfection des voiries locales".

[191]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je me permets de poser ma question orale depuis le fauteuil présidentiel.

Les bus de la STIB qui sont, par définition, des véhicules lourds, peuvent contribuer à la détérioration de l'asphaltage des voiries communales, qui ne disposent parfois pas d'un asphaltage suffisant pour supporter le poids desdits véhicules.

Les détériorations, qu'elles soient signalées par les chauffeurs eux-mêmes ou par les gestionnaires de voiries, à savoir les communes, doivent faire l'objet d'une réparation, ce qui peut amener des coûts supplémentaires pour les pouvoirs locaux et bousculer le programme d'asphaltage initialement prévu.

Il apparaît que certaines détériorations sont prises en charge par la STIB et d'autres pas, en fonction du bon vouloir du délégué de la STIB, des projets en cours sur le territoire communal et de la force de persuasion des arguments avancés par le gestionnaire de voiries.

Ce manque de clarté potentiel dans la procédure d'intervention de la STIB sur les voiries m'interpelle.

Pouvez-vous m'indiquer le nombre d'interventions sur les voiries locales opérées et payées par la STIB en 2020 et sur les trois premiers mois de 2021 ?

Quel est le nombre de plaintes reçues des chauffeurs d'une part, et des gestionnaires de voiries d'autre part, quant à la qualité des voiries en 2020 et 2021 ?

Quelle est la procédure dans le cas où une détérioration est constatée sur une voirie communale ? Sur quelle base l'usure liée au passage des bus peut-elle être identifiée ?

Avez-vous envisagé de subsidier les pouvoirs locaux afin d'intervenir dans la réfection des voiries fréquentées par les bus ? Si non, pourquoi ?

Dans le cadre du nouveau plan directeur du réseau bruxellois de bus, la STIB a-t-elle vérifié la qualité et la résistance de l'asphaltage des nouveaux parcours ? Si non, pourquoi ?

Dans le cadre de nouveaux parcours, la STIB est-elle intervenue dans la réfection de l'asphaltage ? Si oui, selon quels critères et quelle méthode ?

[105]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Chaque gestionnaire de voirie est pleinement responsable de l'état et de l'entretien de celle-ci. En l'occurrence, le réasphaltage des voiries incombe au gestionnaire, quelle que soit la nature du trafic qui les concerne.

Il est concevable que le passage d'une ou plusieurs lignes de bus dans une chaussée entraîne une usure plus importante du revêtement, mais il faut aussi rappeler que le passage d'une ligne de bus représente un service public financé par la Région au profit de l'ensemble du territoire bruxellois, et donc des dix-neuf communes.

Il est aussi très difficile d'identifier la part que représente l'usure provoquée par le passage des bus par rapport au reste du trafic. En effet, les voiries communales empruntées par les lignes de bus sont aussi, de par leur aménagement permettant le passage des véhicules lourds, celles qui sont empruntées préférentiellement par les camions de toute nature.

En pratique, lorsque la STIB constate un mauvais état de la chaussée empruntée par ses bus, un rapport interne est établi et l'avarie (mauvais état de l'asphalte, nid de poule, orniérage...) est introduite dans le système Fix My Street créé par la Région. De la sorte, toutes les avaries sont portées à la connaissance des communes qui reçoivent ces signalements en première ligne.

À titre indicatif, en 2020, 355 nouveaux rapports de signalement ont été transmis via Fix My Street, ce qui inclut donc également les retours des chauffeurs, tant sur les voiries communales que régionales. En janvier 2021, on comptait 31 nouveaux rapports de signalement de ce type.

La STIB dispose de marchés de travaux lui permettant de prendre en charge des travaux d'envergure limitée en voirie en vue d'améliorer les conditions de circulation de ses trams et bus du réseau de surface. Ces interventions consistent principalement à réaménager des arrêts afin de mettre ceux-ci en conformité avec les règles relatives à l'accessibilité et au confort de ses clients : placer des garde-corps ou potelets pour sécuriser les aménagements, réaliser des marquages routiers.

[107]

Dans certains cas, il se peut que la STIB intègre dans les aménagements l'asphaltage des zones contiguës. À titre d'exemple, la STIB a récemment réasphalté la zone de stationnement de ses bus au terminus de la ligne 48 sur la place Anneessens.

Dans le cadre de la création de nouvelles lignes de bus ou du passage de bus dans des artères qui n'étaient pas préalablement desservies par des bus, il est aussi courant que la STIB prenne en charge la réalisation des aménagements requis pour un passage confortable de ses véhicules. Dans certains cas, il peut s'agir d'asphaltages, mais aussi d'aménagements de trottoirs, d'oreilles de trottoir, d'îlots, etc.

À titre d'exemple, il y a quelques années, pour permettre le passage de la nouvelle ligne de bus 75 dans le quartier de la Roue à Anderlecht, plusieurs artères pavées ont été asphaltées par la STIB. Plus récemment, dans le cadre de la mise en œuvre du plan directeur du réseau bruxellois de bus (plan bus), des aménagements locaux et des marquages routiers ont été effectués, par exemple pour permettre le passage dans les deux directions des bus 46 à travers le Pentagone, ou pour permettre le passage du bus 13 sur son nouvel itinéraire dans l'avenue de la Réforme ou l'avenue du Heymbosch.

Pour la mise en œuvre de ce même plan bus, de très nombreux aménagements de nouveaux arrêts ont dû être mis en place, mais certaines voiries ont aussi dû être mises en conformité, en particulier au niveau des dispositifs ralentisseurs, qui doivent respecter les normes requises.

L'examen de la qualité des fondations de voirie ne s'est pas fait préalablement à l'adoption du plan bus, et chaque situation est examinée avec les communes concernées afin de choisir la meilleure formule de financement des investissements indispensables. Lorsque le passage d'une nouvelle ligne de bus est mis à profit pour prendre des mesures qui vont dans le sens du programme Avanti (mesures de trafic, passage du bus à contresens, mise à sens unique pour le trafic général, nouvelle bande de bus, etc.), les aménagements peuvent relever de cette enveloppe budgétaire. En cas d'impossibilité, ceux-ci peuvent l'être dans le cadre des aménagements du réseau de surface de la STIB.

Bien sûr, ces aménagements liés au développement de l'offre ne peuvent être confondus avec l'entretien des voiries sur les itinéraires existants, qui reste à charge des autorités compétentes.

Actuellement, le gouvernement ne prévoit pas de subsidier les communes pour ces tâches d'entretien.

[109]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vos réponses ne me satisfont pas. Les camions sont les principaux responsables de l'usure de la voirie. Or, ils ne fréquentent pas les petites artères communales dont l'affaissement et l'usure sont provoqués par le passage fréquent des bus de la STIB.

Je relaie dans cette assemblée les demandes de communes qui s'interrogent sur la procédure. La STIB intervient parfois, mais pas toujours, sans non plus toujours en justifier les raisons.

J'entends que vous ne souhaitez pas tout réparer, mais, en présence de trous et d'affaissements observables sur des artères communales, une intervention serait justifiée. Il faudrait une plus grande souplesse d'intervention, car la réparation d'une chaussée incombe, en toute logique et en tout cas en partie, à celui qui l'abîme.

Le semi-piétonnier de la chaussée d'Ixelles et le piétonnier de la Ville de Bruxelles nécessitent tous deux, quelques mois seulement après leur aménagement, des réparations très importantes. Le passage des bus étant prévu dès le départ, on est en droit de s'interroger sur la réalisation de ces deux piétonniers. On ne tient visiblement pas assez compte de la destination de ces artères au moment de choisir leur revêtement. L'état des pierres bleues après quelques mois est un scandale, et ce problème se pose à toutes les intersections entre les zones piétonnières et les voies carrossables.

[111]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je comprends que vous estimez que toutes les voiries empruntées par des bus doivent être entretenues par la Région. Je vous ai cependant expliqué le système, qui veut que les voiries soient gérées par leur concessionnaire. Nous pouvons ne pas être d'accord sur ce point, mais c'est ainsi que s'opère la répartition actuellement.

Quant au revêtement, c'est le niveau de pouvoir qui le fait poser qui doit veiller à son bon état. Des pierres bleues et un bus, ce n'est pas un mariage idéal !

- L'incident est clos.

[115]

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "la politique régionale de stationnement à l'égard du personnel médical".

[117]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je me permets de poser ma question depuis le fauteuil présidentiel.

La mission accomplie chaque jour par l'ensemble du personnel soignant de notre pays a été mise en lumière par la terrible actualité de l'année écoulée. Plus que jamais, nous savons combien il est important de lui permettre d'exercer au mieux son métier, dans les meilleures conditions.

Dans le cadre de vos compétences, la faculté de circuler et, plus encore, de stationner librement peut apporter à ce personnel médical un confort non négligeable au moment d'effectuer ses missions. À ce titre, plusieurs cartes de dérogation sont proposées par parking.brussels sur l'ensemble du territoire de la Région :

- la carte de prestataires de soins médicaux urgents, valable dans toutes les zones réglementées pour les soins urgents à domicile, à destination des médecins généralistes et des pédiatres. Devant afficher la mention "en cours d'intervention" sur leur pare-brise ainsi qu'un disque de stationnement, ces derniers doivent s'acquitter d'un montant de 200 euros par an pour obtenir ladite carte ;

- la carte de prestataires médicaux non urgents, qui s'adresse cette fois aux personnes qui administrent des soins médicaux à domicile et qui sont reconnues par la Cocof, la Cocom ou la Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC), ou agréées par une fédération professionnelle de prestation de soins. Elles aussi doivent afficher la mention "en cours d'intervention" et elles bénéficient d'un stationnement limité à deux heures. Elles doivent quant à elles s'acquitter d'un montant de 75 euros par an ;

- la carte Parking+ permet aux personnels médicaux et paramédicaux d'être exonérés de toute redevance lorsqu'ils se garent sur les emplacements devant les garages adhérant au service. Ce sont les particuliers qui font la demande de manière bénévole et qui apposent alors sur leur garage un autocollant indiquant qu'ils sont associés à l'initiative.

Pour rappel, les personnes exerçant en dehors des professions médicales doivent s'acquitter, pour obtenir la carte de dérogation pour "professionnel en intervention" d'un montant de 90 euros par an.

Viennent s'ajouter une série d'initiatives communales telles que la carte "soins à domicile" sur le territoire d'Anderlecht. Cette dernière est proposée gratuitement aux personnels médicaux et paramédicaux prodiguant des soins à domicile. Elle est valable pour un an sur l'ensemble du territoire communal.

[119]

Permettre à notre personnel soignant, à domicile ou pas, en urgence ou pas, d'effectuer ses missions dans les meilleures conditions, déplacement et stationnement compris, garantit en retour une meilleure qualité de soins aux malades et personnes âgées. À cet égard, je me réjouis de constater que plusieurs solutions sont proposées, ainsi que quelques initiatives communales.

Combien de cartes de dérogation ont-elles été accordées pour les différentes catégories en 2019 et 2020 ?
Quelle est l'évolution observée depuis 2010 ?

Qu'est-ce qui justifie la différence de prix entre les cartes de dérogation ? Qu'est-ce qui justifie le prix d'une carte de dérogation par rapport aux autres cartes de stationnement délivrées par les communes ?

Quelles sont les professions concernées par la mention "professionnel en intervention" ?

Quelle est l'évaluation de la mesure ? D'autres professions vous adressent-elles des demandes de cartes de dérogation ? Entendez-vous adapter la réglementation actuelle ?

Quelle coordination est-elle opérée par parking.brussels pour les initiatives communales ? Hormis Anderlecht, d'autres communes offrent-elles des facilités ?

Comment s'opère pratiquement le contrôle des dérogations accordées au personnel médical ?

Combien d'emplacements ParkingPlus existe-t-il à l'échelle de la Région ? Ce nombre est-il en progression depuis son lancement en 2009 ? Pourquoi la cartographie n'est-elle pas accessible sur le site de parking.brussels ? Ne faudrait-il pas communiquer davantage et mieux sensibiliser la population au fait que tout citoyen peut offrir aux personnels soignants la possibilité de se garer temporairement devant son garage ?

Où en est votre réflexion sur le dispositif Smart Move et sur les conditions qui seront appliquées à ces différentes catégories de prestataires de soins ? Quelles dérogations avez-vous prévues ? Comment s'opère, à cet égard, votre collaboration avec les différents organes communautaires de la Région ?

[121]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'année écoulée a montré que le personnel médical jouait un rôle crucial pour notre société. Cela vaut pour le personnel hospitalier, mais également pour le personnel, moins visible, qui prodigue des soins à domicile. Le gouvernement régional est conscient de la charge mentale et des difficultés que peuvent rencontrer sur le terrain les prestataires de soins. Il a toujours tenu à soutenir ces métiers de contact en facilitant leur exercice, par exemple en leur offrant des possibilités de parking.

Ce soutien se traduit par des modalités de stationnement simplifiées par l'acquisition de cartes forfaitaires valables dans toute la Région, qui permettent au personnel médical et soignant à domicile de ne pas devoir se préoccuper des redevances de stationnement. De cette manière, le personnel gagne du temps et de la tranquillité d'esprit pour se consacrer à ce qui compte vraiment.

Cette facilité est fortement appréciée par le secteur, comme l'illustrent les chiffres fournis par l'agence de stationnement depuis 2014, qui montrent une croissance importante des bénéficiaires, année après année.

J'en viens aux différences de prix. Les modalités de délivrance des cartes de dérogation régionales, ainsi que les tarifs, ont fait l'objet d'un accord entre partenaires du gouvernement. Ils sont repris dans l'ordonnance du 22 janvier 2009 et dans l'arrêté du 18 juillet 2013 du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation.

Le prix d'une carte de dérogation pour "professionnel en intervention" a été décidé par le gouvernement lors de la prise de l'arrêté. Pour ce qui concerne les soins médicaux urgents, il a été convenu, sur avis de et en concertation avec l'Ordre des médecins, de fortement restreindre l'usage de ces cartes et de le réserver aux généralistes et aux pédiatres. Le prix plus élevé permet ainsi de limiter son usage à ceux qui en ont vraiment besoin et d'éviter les abus. La carte "d'intervention" vise, quant à elle, un public plus large, d'où un prix inférieur, mais bien déterminé.

[123]

La carte régionale de dérogation pour "professionnel" est destinée aux personnes physiques ou morales qui effectuent différentes interventions dans la Région de Bruxelles-Capitale pour l'exercice de leur profession.

Après concertation avec la Confédération construction Bruxelles-Capitale (CCB-C), il a été décidé d'octroyer ce type de carte aux professionnels des secteurs suivants :

- toiture et étanchéité ;
- menuiserie et vitrerie ;

-
- chauffage central, climatisation, gaz et sanitaire ;
 - électrotechnique ;
 - ascensoriste.

Par ailleurs, les impétrants de la liste officielle de la Région de Bruxelles-Capitale ont également droit à la carte pour "professionnel". Il s'agit de :

- pour le secteur du gaz : Eandis, Fluxys, Sibelga ;
- pour le secteur de l'électricité : Elia, Sibelga ;
- pour le secteur de l'eau : Hydrobru, la Société bruxelloise de gestion de l'eau (SBGE), Vivaqua ;
- pour le secteur des télécommunications : Proximus, Telenet, Brutele (VOO).

Enfin, pour ce qui concerne le secteur public, les communes et organismes régionaux (ministères, Bruxelles Environnement, STIB...) ou fédéraux (Infrabel, SNCB...) ont également droit à cette carte.

J'en viens à la différence de prix par rapport aux professions médicales. Les tarifs sont ceux décidés par le gouvernement lors de la prise de l'arrêté. Ils ont été convenus en fonction des groupes cibles. Le prix de la carte pour le personnel médical non urgent est ainsi légèrement inférieur à celui de la carte des professionnels en intervention.

Quant à la coordination par parking.brussels, la commune d'Anderlecht est la seule à proposer un abonnement pour "soins à domicile" gratuit. Cette carte réservée au personnel médical et paramédical prodiguant des soins à domicile permet à son détenteur de se garer gratuitement dans les zones vertes pour une durée maximale de deux heures, moyennant l'apposition d'un disque de stationnement indiquant l'heure d'arrivée derrière le pare-brise du véhicule. La carte est à renouveler tous les ans.

S'agissant du contrôle des dérogations, celles-ci sont accordées sur la base de la plaque d'immatriculation du véhicule, qui est alors enregistrée dans la base de données de parking.brussels. Lorsque la scan-car contrôle les véhicules détenteurs d'une carte de stationnement régionale, le droit est immédiatement reconnu.

[125]

Le champ d'application et les tarifs définitifs du dispositif Smart Move ne sont pas encore fixés. Le système fait l'objet de discussions avec tous les organes de concertation légaux prévus et les autres parties prenantes, et cela se poursuivra dans les jours, les semaines et les mois à venir. Une concertation est également prévue avec les représentants des compétences communautaires.

Nous avons proposé une nouvelle version de l'ordonnance relative à l'organisation de la politique du stationnement, qui sera suivie des arrêtés et des adaptations nécessaires.

[127]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Certaines de mes questions étaient peut-être prématurées. Je pensais que vous alliez nous expliquer ce qui était prévu dans ces arrêtés. En ce qui concerne les chiffres, pouvez-vous les annexer au compte rendu ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si vous me demandez un grand nombre de chiffres dans une même question, il m'est impossible de vous les fournir dans le délai imparti de trois minutes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous demandais le nombre de cartes de dérogation accordées en 2019 et 2020 et l'évolution observée, cela afin d'en vérifier le fonctionnement. Il suffirait d'ajouter ces éléments dans la réponse.

Par ailleurs, ma question portait essentiellement sur le dispositif Parking+. Or, je ne pense pas avoir obtenu de réponse à ce sujet. Où en est ce système censé exister depuis 2009 ? En effectuant des recherches pour trouver l'autocollant, j'ai constaté que le site internet ad hoc n'existait plus et que les informations étaient introuvables. Ce système existe-t-il toujours ? Est-il appelé à être modernisé ou a-t-il disparu parce qu'il ne fonctionnait pas ?

[135]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne les chiffres pour 2019 et 2020, les droits créés pour les interventions étaient, respectivement, au nombre de 1.031 et 1.050. On constate donc une légère augmentation. Les cartes pour interventions non urgentes étaient au nombre de 718 en 2019 et 834 en 2020. On comptait enfin 112 cartes pour interventions urgentes en 2019, et 131 en 2020.

Pour les plaques uniques, 669 cartes d'intervention ont été délivrées en 2019, et 503 en 2020. Pour les interventions non urgentes, 680 cartes ont été délivrées en 2019, et 790 en 2020. Pour les interventions urgentes, le nombre de cartes octroyées s'élève à 109 pour 2019, et 127 pour 2020.

On constate donc une légère augmentation, mais l'année 2020 étant une année exceptionnelle, j'ai préféré donner les chiffres généraux de 2014 à 2018, qui montrent une augmentation constante.

Les retours que nous avons eus sont plutôt favorables, ces dérogations répondant aux besoins.

Vous me demandez de présager du système prévu par un arrêté futur, ce qui m'est impossible. Nous n'avons ni envie, ni besoin d'adapter ce qui existe. Les arrêtés n'en sont qu'à la première lecture. Ils doivent encore suivre tout le trajet parlementaire. Nous souhaitons évidemment consulter le secteur afin d'aboutir à des solutions qui lui conviennent également.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le système ParkingPlus existe-t-il toujours ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il me semble que ce système plutôt local permettant aux citoyens d'afficher une autorisation de stationner devant leur garage existe encore, mais je vais m'en assurer. Dans le cas contraire, je m'informerai sur les raisons de sa disparition, car il s'agit en effet d'un principe positif.

- *L'incident est clos.*

[145]

QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC

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 vélos prêtés en leasing pour les Bruxelloises et Bruxellois en situation de précarité".

[147]

Mme Leila Agic (PS).- Mi-décembre, le gouvernement bruxellois a approuvé le plan de leasing social de vélos. Ce plan a pour objectif de permettre aux Bruxelloises et aux Bruxellois les plus précarisés de bénéficier d'un vélo de seconde main à moindre frais, et cela dans le cadre du plan de relance post Covid-19.

Ce projet a été lancé par trois associations cyclistes de la capitale : Cyclo, Pro Velo et les Ateliers de la rue Voot, qui auraient pour projet de remettre 400 vélos de seconde main à neuf et de les équiper d'antivols et d'un éclairage adéquat. Ensuite, ces vélos seront mis à la disposition d'organismes bruxellois qui s'occupent de publics précarisés, comme les centres d'intégration, les maisons médicales de quartier, les centres d'alphabétisation, les centres d'émancipation ou les CPAS.

Le projet sera lancé à grande échelle au début de cette année, mais une première phase de test a déjà eu lieu, avec vingt premiers vélos mis à la disposition de l'asbl Collectif Alpha, un centre d'alphabétisation bruxellois. La mission des organismes sélectionnés sera de choisir les personnes pouvant bénéficier du projet. Le but final est de mettre gratuitement un vélo à la disposition d'une personne précarisée pour une durée d'un an. En outre, la personne pourra bénéficier d'une formation à la mise en selle et aux bases de la mécanique cycliste.

Combien d'associations du secteur du vélo ont-elles répondu à l'appel à projets ? Quels étaient les objectifs énoncés pour ce projet dans l'appel d'offres ? Quelles associations n'ont-elles pas été retenues et pour quels motifs ?

S'agissant de mettre des vélos à la disposition de publics fragilisés ou précaires, comment les associations potentielles sont-elles identifiées et informées ? Sur quelle base les organismes bruxellois qui s'occupent de publics précarisés ont-ils été choisis et par qui ? Tous les organismes qui s'occupent de publics précarisés peuvent-ils participer ? La liste desdits organismes est-elle figée ou est-elle amenée à évoluer ? Qui est chargé de la coordination de ces projets ?

Des conventions sont-elles passées entre les associations du secteur du vélo et les associations de terrain travaillant avec les bénéficiaires ? La période de prêt d'un an est-elle renouvelable ? La même personne pourra-t-elle bénéficier du prêt de vélo durant plusieurs périodes d'un an consécutives ? S'agissant de vélos d'occasion reconditionnés, l'entretien et la réparation sont-ils inclus dans la mise à disposition ?

[149]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En juin 2020, observant la baisse importante de fréquentation des transports en commun à la suite de la crise du Covid-19, nous redoutions que le transfert modal ne se fasse vers la voiture individuelle, aggravant ainsi le problème bruxellois de congestion et de pollution de l'air. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a donc adopté une série de mesures destinées à favoriser

l'usage du vélo dans le cadre du plan de relance et de redéploiement, notamment avec un projet de leasing social de vélos.

L'objectif de la démarche était de créer un système de location de vélos de longue durée. Les sociétés privées actives sur ce marché ayant connu une très forte croissance en 2020, il nous a paru intéressant de soutenir cette tendance, aussi pour ceux qui n'avaient financièrement pas accès à ce type de service.

Il n'y a pas eu d'appel à projets initial. Le calendrier serré des actions du plan de relance post-Covid-19 nous imposait de trouver la solution la plus rapide à mettre en place. Dans ce contexte, nous avons pris contact avec les trois asbl proposant des services liés à la pratique du vélo dans la Région, comme la réparation, mais aussi la location de vélos de longue durée : Pro Velo, Cyclo et les Ateliers de la rue Voot. Ce projet consiste en la mise en commun d'activités menées séparément par ces trois asbl. Il vise à mettre rapidement en selle 400 personnes précarisées, à travers les actions suivantes :

- la remise en état de 400 vélos de seconde main trouvés en élargissant les gisements de vélos usagés, via l'application Fix My Street et le dépôt régional de vélos retrouvés, les déchetteries régionales et communales, les appels aux dons, etc. En ce sens, ce projet favorise l'économie circulaire et la gestion intelligente des ressources en Région de Bruxelles-Capitale ;
- la mise de ces 400 vélos à la disposition des publics cibles par le biais des institutions et associations à forte composante sociale. Lesdits vélos sont réparés avec les pièces de rechange nécessaires et sont munis d'un bon cadenas et d'un éclairage adéquat.

[151]

Pour favoriser l'adoption du vélo comme mode de déplacement, la mise à disposition est accompagnée d'une formation à la mise en selle et aux bases de la mécanique : crevaisons, tension des freins, lubrification, etc. Ce point est essentiel pour que les vélos mis à disposition soient effectivement utilisés et qu'un transfert modal ait bien lieu. Les expériences antérieures de Pro Velo indiquent que 80 % des personnes ayant suivi la formation de mise en selle ont effectivement continué à se déplacer à vélo.

Les deux demi-journées de formation à la circulation en ville ne permettent pas de rendre totalement autonome une personne qui n'a jamais fait de vélo. C'est pourquoi nous avons contacté en priorité des organismes ayant déjà participé à des actions de mise en selle de leurs membres. Le projet est ouvert à tous les organismes actifs parmi les publics défavorisés, mais ils doivent être prêts à lancer en leur sein une dynamique cycliste qui va au-delà de la location-vente de vélos.

En matière d'entretien, l'objectif est l'autonomie des participants. Un mois après la remise du vélo, ceux-ci sont invités à un premier examen de leur bicyclette ainsi qu'à une formation à l'entretien courant d'un vélo. Les réparations plus importantes sont à leurs frais. Si les réparations nécessaires sont dues à un problème de production ou si le vélo est vandalisé ou accidenté, le remplacement est prévu.

Dans un premier temps, les organismes sociaux démarchés ont été ceux qui avaient déjà participé au projet de mise en selle Via Vélo de Pro Velo. C'est lors de ces premiers contacts que le Collectif Alpha s'est proposé pour le test, qui a été réalisé en décembre. Depuis, des contacts plus larges ont été pris, mais nous attendons d'avoir fixé définitivement le contenu de la convention avec les organismes bénéficiaires pour élargir le projet à d'autres organismes intéressés.

Une convention sera signée entre les trois asbl qui soutiennent la pratique du vélo et chaque organisme bénéficiaire. La convention, en cours d'élaboration avec plusieurs futurs organismes bénéficiaires, détaillera les questions de propriété des vélos et de l'identité des personnes bénéficiaires, la durée de la location-vente, les engagements du projet Fietsleasing social, les engagements des organismes partenaires, les conditions d'entretien ou de remplacement des vélos, etc.

[153]

Les organismes sont choisis par le comité de pilotage, qui comprend des représentants de Bruxelles Mobilité et des trois asbl partenaires.

Tous les organismes actifs avec les publics précarisés peuvent participer, dans la limite du nombre de vélos disponibles, à condition qu'ils s'engagent sur les points repris dans la convention en cours d'élaboration.

La liste des organismes bénéficiaires est appelée à évoluer puisqu'elle est en cours d'écriture.

La coordination est confiée à une cheffe de projet engagée par l'asbl Cyclo.

Les organismes bénéficiaires, Bruxelles Mobilité et les trois associations de promotion du vélo sont en train d'élaborer les modalités définitives du système.

Les programmes existants d'apprentissage du vélo et de mise en selle sont souvent suivis par un public précarisé majoritairement constitué de femmes. C'est souvent par leurs enfants que celles-ci sont motivées à effectuer leurs déplacements à vélo. Ce programme peut donc être qualifié de social, mais aussi de féministe.

[155]

Mme Leila Agic (PS).- Ce projet est une excellente idée, notamment parce que de nombreuses femmes, et plus largement un public défavorisé, auront l'occasion d'y participer. J'espère qu'il pourra perdurer et j'ai toute confiance dans le fait que ses premiers résultats seront encourageants.

- *L'incident est clos.*

[159]

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

ET À MME NAWAL BEN HAMOU, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DU LOGEMENT ET DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES,

concernant "les questions relatives à l'organisation du changement de nom du tunnel Léopold II".

[161]

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Notre gouvernement a fait l'heureux choix d'une plus grande féminisation de l'espace public. Ainsi, à grands renforts de communication, un appel au public avait été lancé il y a quelques mois pour renommer le tunnel Léopold II.

Cet appel avait été mis en ligne par Bruxelles Mobilité. Le site web de Bruxelles Mobilité, consulté le 27 janvier 2021, mentionnait : "Dès que les travaux de nuit seront terminés (dernière phase en cours jusqu'à la mi-2021), le tunnel rouvrira de manière complète et sous son nouveau nom. La Région s'est entourée d'un comité d'experts et les habitants de Bruxelles ont pu proposer un nouveau nom via ce site. Sur la base de toutes les propositions récoltées, un comité d'experts constituera une liste des noms parmi lesquels les Bruxellois pourront choisir. Après ce vote, qui aura lieu bientôt, le nouveau nom sera annoncé. Le comité d'experts est composé de membres d'organisations de défense des droits des femmes et de membres d'associations spécialisées dans la décolonisation de l'espace public (Hand in Hand tegen Racisme et le collectif Mémoire coloniale et lutte contre les discriminations), ainsi que de deux responsables académiques."

Tout semblait aller pour le mieux et l'opération semblait rondement menée. La possibilité donnée au public de s'approprier un changement de nom et de mettre en avant une personnalité féminine dans un espace public - des arrêts de tram aux noms des rues - qui manque de noms de femmes, était unanimement saluée et appréciée. La presse nous a cependant ensuite informés que tout ne semble pas s'être déroulé selon le scénario prévu.

Je rappelle que cette question a été déposée il y a plus de six semaines.

La presse rapporte que 13.000 réponses ont été récoltées. En tête de la participation publique arrivent Annie Cordy, la reine Astrid et la reine Élisabeth.

Le comité d'experts a, quant à lui, rédigé une liste parallèle à l'aide du top 30 des citoyens. Il a déposé auprès de vos cabinets respectifs une présélection dans laquelle ne figuraient cependant pas Annie Cordy, ni les souveraines Astrid et Élisabeth. Vos cabinets respectifs ont validé cette présélection, qui a ensuite atterri auprès du gouvernement.

Certains s'y sont étonnés de la disparition du trio plébiscité par le public, faisant prendre conscience à vos cabinets respectifs que le choix du public comptait. Annie Cordy, la reine Astrid et la reine Élisabeth sont alors réapparues dans la liste du comité d'experts, et par la création d'une catégorie "Coup de cœur", le gouvernement bruxellois a permis au nom d'Annie Cordy de revenir dans la course.

[163]

Les Bruxellois et les Bruxelloises pouvaient donc choisir, à partir du 1er février 2021 et pendant un mois, entre : Annie Cordy, Andrée De Jongh, Chantal Ackerman, Isala Van Diest, Marguerite Yourcenar, Marie Curie, Rosa Parks, Semira Adamu, Simone Veil, Sophie Kanza et Wangari Maathai.

Bien que l'on sache aujourd'hui qu'elle a gagné, on avait pourtant l'impression que l'arrivée d'Annie Cordy dans cette liste finale avait donné lieu à de nombreuses circonvolutions et hésitations. Les débats dominicaux de la semaine passée faisaient également état de doutes de certains quant à ce choix, incriminant une chanson qui ne correspond pas du tout à l'esprit devant prévaloir dans ce contexte.

Combien d'experts composaient exactement ce comité et comment ont-ils été choisis ? De quelles organisations faisaient-ils partie ? À quelles unités de recherches de quelles universités les deux responsables académiques étaient-ils rattachés ?

Quelle était la répartition hommes/femmes au sein de ce comité ? Sur quelles bases fonctionne-t-il ? Quel était leur mode de délibération ? Ont-ils éventuellement perçu une rémunération, des défraiements, etc. ?

Comment cette opération a-t-elle été organisée et par qui ? Quel était son périmètre géographique ? Confirmez-vous qu'il était possible de participer plusieurs fois à cet appel depuis un ordinateur identique ? Un dispositif permettait-il de bloquer cela ? Depuis mon ordinateur du parlement, je n'ai en tout cas pas pu participer !

Quel était exactement le mandat original du comité d'experts ? Sauf erreur, le site web de Bruxelles Mobilité ne mentionnait pas que ce comité devait élargir la liste, ni qu'il pouvait substituer son choix à celui du public. Ce mandat a-t-il été modifié en cours de route ? Pour quelles raisons ?

Confirmez-vous que le nom d'Annie Cordy, pourtant largement plébiscité, n'a pas, dans un premier temps, été déposé auprès du gouvernement et que vous aviez validé cette décision de ne pas le déposer ? Dans l'affirmative, pourquoi avez-vous validé cette décision, alors que le nom d'Annie Cordy arrivait en première position pour le public ?

Pouvez-vous expliquer aux membres de la commission comment se déroulera la fin du processus, afin d'éviter de tels incidents lorsqu'il s'agira de donner un nouveau nom à d'autres infrastructures ?

[167]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Avec ma collègue Mme Nawal Ben Hamou, nous avons annoncé le 8 mars 2020 notre intention de rebaptiser le tunnel Léopold II en lui attribuant un nom de femme. Nous souhaitons ainsi pallier le déséquilibre manifeste entre le nombre de voiries bruxelloises qui portent le nom d'un homme et le nombre de voiries bruxelloises baptisées d'après une femme (seulement 6 %).

Notre volonté est d'augmenter la visibilité des femmes dans l'espace public afin d'en faire un des potentiels leviers de promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'espace public.

Le comité d'experts est composé de membres d'organisations de défense des droits des femmes (De Vrouwenraad et Noms Peut-Être) et de membres d'associations spécialisées dans la décolonisation de l'espace public (Hand tegen hand tegen racisme & collectif Mémoire coloniale et lutte contre les discriminations), ainsi que de deux responsables académiques. Voici sa composition exacte :

- Pascale Allard (De Vrouwenraad) ;
- Stella Nyanchama Okemwa (Hand in hand tegen racisme) ;
- Sassia Lettoun (Noms Peut-Être !) ;
- Guy Vanthemsche (professeur émérite de la Vrije Universiteit Brussel) ;
- Romain Landmeters (professeur au Centre de recherches en histoire du droit, des institutions et de la société de l'Université Saint-Louis) ;

- Yves Lodonou (Collectif mémoire coloniale et lutte contre la discrimination).

Les organisations et les universitaires ont été contactés par notre cabinet en raison de leur expertise et de leur expérience en matière de féminisation ou de décolonisation de l'espace public. Le groupe est composé de trois femmes et trois hommes, avec également une parité linguistique entre le néerlandais et le français.

La toute première étape du processus n'était cependant pas la constitution de ce comité, mais un appel aux suggestions, et non un vote. Les Bruxellois et Bruxelloises étaient invités à soumettre des propositions de noms. Il n'y avait donc pas de raison de limiter le nombre de participations par personne. Il n'y avait pas non plus de limites géographiques, le but étant d'avoir le plus de contributions possibles.

[171]

Le comité d'experts s'est basé sur la longue liste de propositions des Bruxellois pour rédiger une liste restreinte de dix noms. Les critères retenus étaient les suivants :

- il devait s'agir d'une femme ;
- il devait s'agir d'une personne décédée ;
- la personne devait figurer sur la liste des propositions des Bruxellois ;
- la personne devait avoir eu un impact positif sur la société.

Bruxelles ne dispose actuellement d'aucun cadre pour le changement des noms de rue. Le cabinet est en train de concevoir une ordonnance qui apportera de la clarté à ce niveau. En plus de féminiser davantage l'espace public, le changement de nom du tunnel Léopold II permet de tester une procédure de changement de nom. Le tunnel étant actuellement en rénovation, la fin des travaux est l'occasion de le renommer. De plus, un tunnel est un milieu peu contraignant pour ce faire, car il n'impose pas une grande charge administrative aux résidents locaux. À l'opposé, bien que nous y soyons favorables, un changement de nom du boulevard Léopold II aurait des répercussions pour tous les riverains et les commerçants. C'est pourquoi nous souhaitons commencer par le tunnel.

Le comité d'experts a effectivement rédigé une liste de dix noms de femmes. Huit des dix noms provenaient du top 30 des noms les plus suggérés par les Bruxellois. Il est vrai qu'aucun nom du top 5 n'était repris dans cette liste restreinte. Le gouvernement bruxellois a, dès lors, décidé de compléter la liste restreinte des experts avec les cinq noms les plus demandés par les Bruxellois.

Les Bruxellois ont eu jusque fin février pour voter pour l'une des quinze femmes reprises sur la liste. Le vote a été limité à un vote par adresse IP et un "Completely Automated Public Turing test to tell Computers and Humans Apart" (Captcha) a été mis en place pour éviter le vote par robot.

Quelque 30.715 personnes ont pris part au vote.

Le résultat a plébiscité les femmes suivantes : Annie Cordy avec 22,6 % des suffrages, Semira Adamu et Marie Curie.

Nous examinons pour l'instant le projet de décoration du tunnel avec l'artiste bruxelloise Charlotte Beaudry.

Le changement de nom interviendra en fin de chantier de rénovation du tunnel. Il s'agira d'une première étape, qui nous en apprendra beaucoup sur la marche à suivre pour les prochains changements de noms. Ce projet pilote permettra de vérifier si l'idée de travailler en trois phases doit être retenue ou s'il est préférable d'opérer en une seule phase de participation. Ces éléments seront examinés avec le comité d'experts. Cette procédure pour les tunnels et les ouvrages d'art sera ensuite inscrite dans l'ordonnance. Nous pourrions alors continuer à féminiser l'espace public, y compris dans des rues résidentielles, bien entendu en collaboration avec les riverains.

[173]

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je ne pense pas avoir eu de réponse sur le coût ou les éventuels défraiements attribués à celles et ceux ayant participé à l'opération. Il serait intéressant de disposer du coût global final de ce changement de nom, en ce compris le coût de la mise en œuvre du projet et du site internet utilisé pour le vote. Pouvez-vous nous le communiquer dès à présent ou ultérieurement ?

Il est heureux que le gouvernement soit intervenu, car les experts n'avaient pas tenu compte de l'avis du public en supprimant les cinq premiers noms. La popularité ne fait pas toujours bon ménage avec le monde de l'expertise.

En ce qui concerne le vote, il était sûrement utile de ne pas permettre à tous ceux travaillant dans les mêmes organisations de pouvoir voter. Toutefois, certaines personnes qui se sont connectées pour voter en ont été empêchées. Il faudrait peut-être envisager pour l'avenir un système permettant à tous de participer.

Vous faites remarquer qu'il est plus compliqué de renommer une rue. Il me paraît essentiel que les riverains soient les premiers concernés, mobilisés et invités en priorité à donner leur avis. Il ne faudrait pas leur imposer un changement qu'ils ne souhaitent pas, cela me semble le préalable à toute volonté de débaptiser une voirie. Ce n'est pas un obstacle insurmontable, mais cela doit entrer dans l'équation. On ne peut demander la participation des riverains pour certaines choses et pas pour d'autres.

[175]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis d'accord avec vous sur la nécessité de consulter les riverains, mais nous devons aussi tenir compte de la crise sanitaire.

Il est faux de dire que le comité d'experts se moquait bien de l'avis des Bruxellois. Je le répète, parmi les noms proposés, 8 sur 10 figuraient sur la liste des 30 noms les plus suggérés par ces mêmes Bruxellois. Le comité avait fourni des arguments pour expliquer son choix d'écarter le top 5, dont la grande présence de la famille royale parmi les noms de rues existants.

In fine, le gouvernement a posé le choix politique de n'écarter aucune suggestion, mais le comité d'experts a bien travaillé en soumettant une liste de dix femmes qui méritent d'être découvertes par les Bruxellois. Les discussions des quinze noms proposés au sein des écoles sont exactement le but que nous voulions atteindre : proposer une liste de femmes que les Bruxellois devraient apprendre à mieux connaître, de Sophie Kanza à Marie Curie.

[179]

Mme la présidente.- Quelle était la différence du nombre de voix entre le premier et le deuxième choix ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Annie Cordy a recueilli 6.940 votes (22,6 %) et Semira Adamu 4.202 votes (13,7 %). L'écart est donc important.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Et les deux reines ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La reine Élisabeth a recueilli 1.565 votes (5 %) et la reine Astrid, un petit peu plus populaire, a recueilli 2.040 votes (6,6 %).

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Les voix monarchistes ont donc été divisées ! Ensemble, elles auraient atteint le podium !

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En effet. Sans doute des gens ont-ils voté pour la reine Élisabeth en référence au parc situé dans le quartier.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Il aurait fallu ajouter Fabiola !

(Sourires)

- L'incident est clos.