

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 30 MARS 2021

VERGADERING VAN DINSDAG 30 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]

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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 retard du chantier de rénovation du tunnel Trône".

[109]

M. David Weytsman (MR).- Le chantier de la place du Trône a été suspendu, mettant fin aux travaux démarrés il y a quatre ans, en 2016. Cette information ne laisse pas indifférent, d'autant que la poursuite du chantier serait remise en question.

Si l'on en croit les commentaires, le chantier aurait reçu des interventions ponctuelles et les travaux devraient reprendre ultérieurement, dans le cadre d'un marché unique et coordonné. Le but serait de réduire la durée totale des travaux ; une information que vous confirmerez peut-être.

Par voie de conséquence, l'état général du tunnel présente un risque d'accident non négligeable. En effet, depuis longtemps déjà, l'absence de garde-corps au-dessus des murs expose à de sérieux dangers. Si l'intention de réduire la durée d'un chantier peut se défendre, ne procéder à aucun travail pendant quatre années pose questions.

Connaissant l'état des différents tunnels de la Région qui nécessitent une rénovation en profondeur, comment expliquer que la rénovation du tunnel Trône ait été morcelée entre plusieurs entreprises et chantiers ? Quel est l'élément exact qui a justifié de mettre fin au contrat conclu ? Des indemnités ont-elles dû être versées en compensation de l'arrêt des travaux ? Dans l'affirmative, quel a été le montant du dédit ? Quel est le montant du nouveau contrat et quels ont été les frais additionnels ? Comment justifiez-vous une interruption de quatre ans du chantier ? Quelles précautions supplémentaires seront prises pour sécuriser ces lieux ? Une analyse d'accidentologie a-t-elle été réalisée ?

[111]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les travaux lancés en 2016 s'inscrivaient dans le cadre du programme de rénovation des trémies des tunnels bruxellois, programme régi par un marché pour lequel Bruxelles Mobilité a désigné un adjudicataire unique.

Ces travaux se limitaient, d'une part, à renforcer les garde-corps situés au-dessus des murs et de la toiture afin qu'ils puissent résister à un choc de véhicule et empêcher celui-ci de tomber dans le tunnel et, d'autre part, à installer des panneaux acoustiques absorbants sur les murs et un nouvel éclairage, sans modification importante de la structure du tunnel.

Les analyses des bétons des plafonds de l'ensemble des tunnels, effectuées en 2017 et 2018, ont conclu à la nécessité de réaliser des travaux lourds de réparation et de protection afin d'assurer la sécurité des usagers à long terme. Un programme de réparation des plafonds de quatorze ouvrages, dont le tunnel Trône, a été élaboré et sera mis en œuvre entre 2021 et 2024 sur la base d'un marché publié dans les prochaines semaines.

L'ensemble des travaux seront ainsi exécutés en un chantier unique et coordonnés entre les deux adjudicataires de manière à réduire leur durée totale et les nuisances causées par leur exécution aux usagers. Sous réserve de la désignation, en cours, des entreprises et du délai d'obtention des autorisations de chantier, ils pourraient débiter au cours du second semestre 2021. Tout est mis en place pour que ce soit le cas, car cette situation ne peut plus durer.

Aucun contrat ni marché n'ont été arrêtés anticipativement. Les travaux sont réalisés dans le cadre d'un marché à bons de commande. D'autres commandes ont été passées à l'entrepreneur, qui lui ont permis de réaliser le volume de travaux global prévu pour le marché dont question. De ce fait, il n'a sollicité aucune indemnité.

Trois éléments ont mené à la suspension des travaux :

- la découverte, en cours de démolition, du fait que les fondations de la partie de la toiture en porte-à-faux au-dessus de la bande de circulation de droite, dans la sortie en direction de la porte de Namur, sont en très mauvais état et qu'elles doivent faire l'objet d'une rénovation en profondeur, non prévue avant de réaliser les premières démolitions ;
- l'opportunité d'intégrer, dans cette extension du programme des travaux, l'élargissement du trottoir au-dessus du tunnel afin d'augmenter la sécurité des piétons dans leur traversée de la Petite ceinture à hauteur du bâtiment ING. Cet élargissement nécessite d'allonger la dalle de couverture du tunnel ;
- l'opportunité d'intégrer les travaux de réparation en profondeur du plafond du tunnel.

[113]

Malgré la suspension des travaux, la zone de chantier reste contrôlée régulièrement, tant par l'administration que par son coordinateur sécurité-santé et par l'entreprise. Des barrières Heras ont été placées et solidarisées pour prévenir la chute de personnes, tandis que des éléments de retenue en béton ont également été installés contre les chutes de véhicules.

De même, la sécurité des usagers vis-à-vis des éventuelles dégradations du plafond du tunnel est assurée à l'heure actuelle grâce aux inspections visuelles et aux décapages ponctuels réalisés annuellement qui permettent de prévenir le risque de chutes de pierres sur la chaussée, mais n'empêchent pas de devoir procéder à des réparations en profondeur.

M. David Weytsman (MR).- Vous confirmez mes informations, tout en y ajoutant des détails intéressants. Premièrement, des dégradations plus importantes ont été constatées, ce qui n'était pas prévisible. Deuxièmement, vous mentionnez quand même deux opportunités d'améliorer la situation, ce qui est une bonne chose.

Par contre, je ne suis pas certain de comprendre l'analyse de risques. J'avoue que je relaie un sentiment partagé par les riverains, mais aussi certains automobilistes, qui craignent que le lieu soit dangereux. Une

analyse d'accidentologie a-t-elle été faite, ou une sécurisation particulière ? De simples barrières Nadar le long du tunnel me semblent une protection assez faible. Partagez-vous ma crainte ?

[117]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tant les experts de l'entreprise, de Bruxelles Mobilité que ceux chargés de la coordination des chantiers ont garanti la sécurité des lieux et je me fie à leur décision. Pour vous rassurer, je peux leur reposer la question. Je reconnais que la situation n'est pas agréable et notre objectif est bien d'avancer le plus vite possible dans la concrétisation de ces travaux.

M. David Weytsman (MR).- Pourrions-nous disposer de leur étude ? Et confirmez-vous que les travaux démarreront au début de l'année 2023 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'espère qu'ils pourront démarrer dès cette année. Nous attendons les autorisations de la commission de coordination des chantiers. Dès que nous les aurons obtenues, les travaux seront lancés. Nous espérons pouvoir démarrer le chantier dès le second semestre 2021 afin que la situation s'améliore d'ici à 2024 mais tout dépend de la coordination avec les autres gros chantiers bruxellois.

- *L'incident est clos.*

[125]

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant "les travaux d'aménagement au square des Héros à Uccle".

[127]

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le 10 décembre 2019, je vous interrogeais déjà sur l'aménagement du square des Héros à Uccle. Ce square, situé à deux pas du centre d'Uccle, est toujours dans un état lamentable.

Les correspondances entre les bus et les trams ne sont pas optimales. L'état et la taille des trottoirs sont déplorables. En tant que piéton, il faut faire de grands détours pour traverser le square d'un point à un autre, et l'on ne trouve que difficilement les passages piétons.

La STIB a fait de ce square une véritable plate-forme multimodale à l'échelle régionale entre les bus et les trams. À certains moments de la journée, notamment pendant les heures de pointe, l'on peut même qualifier ce square de véritable gare routière d'autobus en raison du nombre impressionnant de bus qui y sont stationnés en terminus.

À la fin de l'année 2019, vous me répondiez que la solution idéale était de planifier ce réaménagement pour l'été 2020, mais que Bruxelles Mobilité ne disposait pas à ce moment-là des ressources budgétaires et humaines suffisantes pour mener à bien ce projet de manière coordonnée avec le renouvellement des voies de tram.

Il est révoltant que Bruxelles Mobilité n'ait pas assez de moyens pour réaliser ce type de projet dans les temps. Il me semble qu'il aurait fallu réaménager le square des Héros en même que les travaux effectués par la STIB, comme cela a été fait pour la place Vanderkindere. Il s'agit encore d'une occasion manquée.

Entre-temps, rien ne se passe, hormis un asphaltage provisoire entre l'avenue Coghen et le square des Héros. Il n'y a toujours pas de projet, ni de chef de projet, etc. Les Ucclois attendent et les personnes à mobilité réduite (PMR) subissent cette situation inacceptable et impraticable pour elles.

Qu'attendez-vous pour agir et dégager les moyens nécessaires pour que cesse cette situation ?

Permettez-moi aussi de revenir sur le réaménagement du site propre des voies de tram et la sécurisation des espaces publics dans l'avenue Brugmann. Celle-ci étant une voirie régionale, l'aménagement des arrêts incombe donc normalement à Bruxelles Mobilité.

Cependant, faute de moyens, c'est la STIB qui a réalisé cet été les travaux d'aménagement du site propre. Toutefois, aucune intervention n'a eu lieu sur les quais à ce jour.

[129]

Un élargissement du quai, indispensable pour sécuriser cet arrêt, devait être réalisé mais rien n'a été fait. Les Ucclois attendent encore et encore. Le sud de Bruxelles est oublié.

Un réaménagement complet, requalifiant l'espace public de façade à façade, est-il prévu prochainement par Bruxelles Mobilité ? Si oui, quels sont les délais fixés ? Quels sont les grands principes repris dans le permis ? Quelles sont les étapes de ce projet ?

Bruxelles Mobilité dispose-t-elle désormais des moyens financiers et humains pour réaliser ce projet ? Avez-vous des contacts réguliers avec les autorités communales concernant la coordination du chantier à venir ? Enfin, des réunions d'information pour les habitants sont-elles prévues ?

[131]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le square des Héros est en effet un important pôle multimodal dont les caractéristiques paysagères et urbanistiques sont remarquables. Il nécessite un réaménagement, plus en phase avec la nouvelle politique régionale et les principes de Good Move.

Concernant les contacts avec la commune d'Uccle, j'ai en effet reçu un courrier du bourgmestre et de l'échevin de la mobilité d'Uccle suggérant un réaménagement complet de cet espace qui constitue un pôle de correspondances de transports en commun très important. Le site est desservi par cinq lignes de bus - les 37, 38, 41, 43 et 98 - et deux lignes de tram - les 4 et 92 - auxquelles s'ajoute actuellement le 51. De nombreux usagers, dont des écoliers, traversent ou transitent quotidiennement par ce square dans des conditions qui ne sont pas optimales. En effet, les passages piétons pourraient être plus larges et plus sécurisés.

Comme je vous l'ai déjà expliqué, je ne vais pas vous annoncer un projet avant d'en avoir un. Je m'efforce dès lors de renforcer les équipes de Bruxelles Mobilité et, lors des débats budgétaires, je me bats afin de disposer d'un budget suffisamment important. En effet, nous ratons parfois des opportunités par manque de moyens financiers ou humains. L'équipe des chefs de projets a déjà été renforcée, ce qui permettra à Bruxelles Mobilité de gérer davantage de projets. Le processus de recrutement d'autres collaborateurs est en cours.

Nous pourrions répondre à vos questions spécifiques sur le square des Héros dès qu'un chef de projet sera engagé. D'ici là, sans projet, je ne peux pas répondre à vos questions sur le calendrier et les délais.

[133]

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je suis un peu déçue par vos réponses. Plus d'un an après, nous ne disposons toujours pas de date pour le réaménagement. Je me demande combien de temps nous devons encore attendre. Nous avons besoin de perspectives !

Si ce n'est déjà fait, je vous invite à vous rendre sur place pour visualiser à quel point il est difficile pour les piétons et les écoliers de traverser ce square. Je vous invite aussi à relayer ces préoccupations pour le sud de Bruxelles lors des futures négociations budgétaires.

- *L'incident est clos.*

[137]

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "het gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen".

[139]

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het gebeurt wel vaker dat, wanneer je een vraag op de agenda zet, je in de weekendkrant het antwoord al kunt lezen. Dat is niets nieuws, het is van alle tijden in het parlementaire bestaan.

Gratis openbaar vervoer zou een van de pronkstukken van deze regering worden. Het regeerakkoord stelt dat Brusselaars jonger dan 25 en ouder dan 65 vanaf 2020 gratis gebruik zullen kunnen maken van het openbaar vervoer. Intussen gebeurde er evenwel niets en eind 2020 maakte de regering bekend dat het voor 2021 zou zijn. We hebben allemaal de 'groene overwinning' van de PS, Ecolo en one.brussels-sp.a gezien op Twitter en Facebook, met betrekking tot het gratis openbaar vervoer. Dat was een tijdje geleden. Ondertussen bleven we met veel vragen zitten.

Tijdens de begrotingsbesprekingen verduidelijkte u de plannen van deze regering. Vanaf september 2021 zou er gratis openbaar vervoer komen voor bepaalde doelgroepen, vooral voor jongeren. Daarvoor is in de begroting van 2021 3,3 miljoen euro ingeschreven en heeft de regering de nodige afspraken gemaakt om dat bedrag voor de volgende jaren te verhogen.

Intussen hebben we dit weekend in de pers vernomen dat jongeren tot 25 jaar slechts 12 euro betalen voor een abonnement. Dat is 1 euro per maand. Volgens de pers gaat het ook om een budget van 10 miljoen euro voor 2021. Eens dat volledig is gerealiseerd, bedraagt de jaarlijkse kostprijs 17 miljoen euro.

[141]

Ik heb nog altijd vragen bij de mate waarin dit dossier een echte impactanalyse heeft ondergaan. Het gratis verhaal is nu een bijna-gratisverhaal geworden. Het gaat om 1 euro per abonnement. Dat komt natuurlijk te pas in het kraam van paars-groen, de huidige meerderheid, maar iemand zal uiteindelijk de rekening moeten betalen, want gratis bestaat niet. Ofwel kan de MIVB minder openbaar vervoer organiseren, ofwel moet de belastingbetaler bijpassen.

Diverse studies hebben gewezen op de negatieve effecten van bijna gratis of gratis openbaar vervoer. Zo zou er minder waardering voor het openbaar vervoer zijn en zou er zich meer vandalisme voordoen. Bovendien zou de gewenste modal shift van autogebruik naar openbaar vervoer in mindere mate plaatsvinden. Het risico bestaat ook dat heel wat voetgangers plots op de tram of de bus zullen springen als de prijs lager wordt. Dat is vervelend voor de lijnen die vandaag al verzadigd zijn.

Welke bevolkingsgroepen zullen vanaf september 2021 van gratis openbaar vervoer gebruik kunnen maken? In de media lees ik dat eerst de schoolgaande jeugd van 12 tot 18 jaar en de studenten van 18 tot 25 jaar aan de beurt komen. Vanaf februari 2022 zouden de werkende 18- tot 25-jarigen 12 euro per jaar moeten betalen. Klopt die informatie? Hoeveel extra gebruikers zou het gratis of bijna gratis openbaar vervoer opleveren? Heeft dat een impact op het aantal voertuigen dat moet worden ingezet of op de frequentie waarmee ze moeten rijden? Wat is de geschatte impact op de lijnen die nu al bijna verzadigd zijn? Hoeveel inkomsten zal de MIVB door het gratis openbaar vervoer mislopen? Hoe wordt dat gecompenseerd?

[143]

Zal er minder aanbod zijn? Zal de belastingbetaler gewoon moeten bijpassen? Zal de Brusselse schuld daardoor toenemen, waardoor jongeren meer belastingen zullen moeten ophoesten zodra ze beginnen te werken?

In 2021 voorziet u in 3,3 miljoen voor gratis openbaar vervoer. Hoe evolueert dat bedrag de komende jaren? Wat dekt het bedrag exact? Is er enkel een compensatie voor de misgelopen inkomsten doordat sommige mensen via deze goedkopere abonnementen van het openbaar vervoer zullen gebruikmaken?

Tijdens de begrotingsbesprekingen van eind vorig jaar zei u dat u gratis openbaar vervoer wilde invoeren op grond van het principe 'jong geleerd is oud gedaan'. Ik vond dat een vreemde uitspraak, omdat volgens mij veel jongeren al voor 50 euro een abonnement kunnen verkrijgen. Er zijn er ook die recht hebben op een sociaal tarief. Onze jongeren leren dus wel degelijk al om het openbaar vervoer van de MIVB te gebruiken. Waarop was uw uitspraak precies gebaseerd?

[145]

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Ik begrijp dat u zegt dat het antwoord afgelopen weekend al in de krant stond, maar ik wijs erop dat er ongeveer om de drie weken een vraag over dit onderwerp op de commissieagenda staat. Op een bepaald moment moet de regering nu eenmaal beslissingen nemen, waardoor ze daarover vragen krijgt enzovoort. Bovendien stond deze vraag oorspronkelijk vorige week op de agenda. Het is niet uw schuld dat ze is uitgesteld, maar het is niet zo dat we bewust de planning aanpassen. Het was in dit geval onmogelijk om die te veranderen.

De regering heeft beslist om de focus te leggen op de jongeren tot 25 jaar. Brusselse jongeren een voordeeltarief aanbieden is een goede manier om hun die vrijheid te geven om gebruik te maken van het aanbod van de MIVB vandaag, maar ook in de komende jaren en om zich over het grondgebied van het Brussels Gewest te kunnen verplaatsen. Dankzij een jongerentarief maken we die diensten nog toegankelijker. We rekenen erop dat als die gewoonte om met het openbaar vervoer te reizen op jonge

leeftijd aangeleerd wordt de mobiliteitsgewoontes op latere leeftijd positief worden beïnvloed, want jong geleerd, is oud gedaan. Veel mensen schaffen hun eerste wagen voor de leeftijd van 25 jaar aan. We hopen om met deze maatregel zo aantrekkelijk mogelijke alternatieven aan te bieden, zodat jongeren de smaak van het openbaar vervoer te pakken krijgen en dat ook blijven gebruiken.

Er is gekozen voor een helder jongerentarief: scholieren, studenten en Brusselse jongeren tot en met 24 jaar kunnen allemaal een jaarabonnement aankopen voor de prijs van 12 euro. Dat jongerentarief zal bestaan naast de huidige voordeeltarieven. Kinderen tot 6 jaar kunnen gratis reizen. Voor kinderen tussen 6 en 12 jaar is er het gratis J-abonnement; 65-plussers kunnen een abonnement kopen voor 60 euro per jaar en voor leefloners of 65-plussers met een RVV-statuut (rechthebbende op de verhoogde verzekeringstegemoetkoming), erkend door het ziekenfonds, zijn er ook gratis abonnementen.

[147]

De startdatum verschilt voor beide doelgroepen. Voor studenten en scholieren - ook als ze geen Brusselaars zijn - gaat de maatregel al in op 1 juli 2021, met het oog op het schooljaar 2021-2022. Die abonnementen kunnen dus al in de zomer worden aangeschaft.

Voor de Brusselse jongeren tussen 18 en 25 die niet meer studeren, start de maatregel op 1 februari 2022. Dit is immers een nieuwe categorie in het tariefsysteem en zo iets vergt wat praktische aanpassingen en dus meer tijd.

De totale kostprijs van dit initiatief bedraagt 14 miljoen euro op een vol jaar.

Het is de bedoeling dat dit mooie voordeel extra gebruikers en extra ritten oplevert, maar die aantallen zijn moeilijk te voorspellen.

Wel wordt er verwacht dat dit geen probleem zal opleveren voor de capaciteit van het MIVB-netwerk, aangezien verschillende elementen elkaar in evenwicht houden. Enerzijds wordt het aanbod uitgebreid via onder andere het Busplan, door het vervangen van voertuigen - binnen enkele maanden zullen bijvoorbeeld ruimere tramstellen arriveren - en de ingebruikname van nieuwe metrostellen, waardoor via het PMM-project ook de frequentie van de metro zal kunnen worden verhoogd.

Tegelijk is er ook de impact van de coronacrisis op het aantal reizigers. De knik in het aantal reizigers zal zich moeten herstellen. Hoe snel dat gebeurt, valt echter moeilijk te voorspellen en zal ook afhangen van de verdere evolutie van de epidemie, ook na de vaccinaties van de komende maanden. Het is de bedoeling dat we met onze maatregelen de Brusselaars aanmoedigen om hun goede gewoontes in verband met de modal shift niet overboord te gooien.

[149]

We zijn er ook van overtuigd dat thuiswerken voor een stuk zal blijven bestaan. Iedereen snakt naar meer sociaal contact, maar veel mensen willen ook na de pandemie twee of drie dagen per week blijven thuiswerken. Dat zal ook op het openbaar vervoer een weerslag hebben. De nieuwe maatregel stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer. Dat er daardoor meer reizigers zijn, is zeker welkom, want dat is precies ons doel.

Om een duurzaam effect op lange termijn te verkrijgen is het logisch dat we inzetten op jonge Brusselaars. Zo krijgen ze vanaf jonge leeftijd doorheen hun hele adolescentie maximale kansen om vertrouwd te raken met dat openbaar vervoer. Het is ook de bedoeling dat studenten, zodra ze beginnen te werken, het openbaar

vervoer blijven gebruiken, en niet net dan naar een wagen overstappen. Dat gebeurt nog te vaak. We hopen zo trouwe en overtuigde klanten voor het leven aan de MIVB te binden.

De MIVB zal gecompenseerd worden voor het verlies aan inkomsten, zodat de maatregel niet ten koste gaat van andere investeringsprojecten en de MIVB geen middelen verliest.

[151]

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Momenteel betalen studenten 50 euro. Weet de MIVB precies hoeveel studenten zij nu niet bereikt? Heeft zij enig idee hoeveel klanten erbij komen als de prijs zakt tot 12 euro?

Voor de werkende Brusselse jongeren zullen het verschil voelen, want die betalen momenteel bijna 500 euro. Weet de MIVB echter hoeveel jongeren er momenteel hun MIVB-abonnement niet verlengen op het moment waarop ze beginnen werken? Hoe heeft ze dat berekend?

Voor bepaalde groepen is de maandelijkse kostprijs, onder meer dankzij de sociale tarieven, nu al erg laag. Een jaarprijs van 12 euro is bijna gratis, maar zal die prijsdaling nu werkelijk een grote impact hebben?

Voorts baart de verzaaging van sommige lijnen me grote zorgen. Zelfs een expert als Cathy Macharis zegt dat er ook tijdens de coronacrisis sprake is van overvolle lijnen. Ik ben het er volledig mee eens dat we het gebruik van het openbaar vervoer moeten stimuleren en dat we goede gewoonten moeten aankweken bij de Brusselse jeugd, maar ik ben niet overtuigd over de manier waarop u het aanpakt.

Ik zou dan ook graag de achterliggende cijfers willen ontvangen, ook om na te gaan hoe het bedrag van 14 miljoen euro op jaarbasis berekend werd.

[153]

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De MIVB heeft dat bedrag van 14 miljoen euro berekend aan de hand van ramingen op basis van het aantal personen dat binnen elke leeftijdscategorie op dit moment een abonnement heeft. Dat bedrag komt overeen met het te verwachten inkomstenverlies.

Enerzijds zegt u dat de maatregel weinig verschil zal maken, anderzijds dat er een verzaaging van het openbaar vervoer dreigt. Ook ik denk dat het gunsttarief meer mensen naar het openbaar vervoer zal lokken, en dat vind ik positief. Dat legt wel druk op het beleid: wij moeten blijven werken aan een capaciteitsuitbreiding, onder andere via ruimere toestellen. Het is in elk geval de bedoeling dat meer mensen het openbaar vervoer nemen.

U zegt ook dat een abonnement van 50 euro al heel goedkoop was. Dat klopt, maar voor heel wat mensen met veel kinderen en voor studenten kan dat wel degelijk een te hoge drempel zijn. Een tariefverlaging naar 12 euro maakt voor veel Brusselaars helaas nog altijd een groot verschil.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Er zijn ook nog sociale tarieven. Daarnaast zijn er ook heel wat Brusselaars voor wie 50 euro helemaal niet te duur is en die zullen voortaan ook minder betalen, waardoor het gat in de begroting alleen maar groter wordt. Uiteindelijk zijn het diezelfde kinderen die nu goedkoop openbaar vervoer kunnen gebruiken, die later de schulden zullen moeten afbetalen.

- *Het incident is gesloten.*

[159]

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "le développement du 'Mobility as a Service' (MaaS) à Bruxelles".

[161]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En avril 2017, j'interrogeais votre prédécesseur sur la mise en place du concept mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) à Bruxelles. À l'époque, les modèles de référence étaient Helsinki, Hanovre et Göteborg. En Belgique, la ville de Gand a mené un test par l'intermédiaire de Touring durant les trois premiers mois de 2017. Ce test impliquait une cinquantaine de ménages qui, pendant trois mois, échangeaient leur voiture personnelle ou abonnement aux transports publics contre un budget mobilité à dépenser auprès de différents partenaires participant à l'expérience. Aujourd'hui, ce projet, qui vise à améliorer les services proposés par les différents acteurs de la mobilité dans une ville en se centrant sur l'usager plutôt que sur le mode de transport, fait des petits un peu partout.

Depuis l'apparition de ce concept, mon groupe est convaincu que nous devons rapidement élaborer des solutions pratiques orientées clients et usagers et faire coopérer tous les acteurs afin d'améliorer la mobilité et de diminuer la congestion, tout en persuadant les automobilistes d'opter pour les transports en commun ou partagés, une solution facile et moins coûteuse.

Bruxelles connaît une multitude d'opérateurs de services publics et privés de mobilité : le métro, le tram et les bus de la STIB, De Lijn et le TEC, le train, Viljo, Cambio et le Waterbus, les taxis et véhicules de location avec chauffeur (VLC), les voitures, scooters, vélos et trottinettes partagés en flotte libre, sans oublier les parkings Park and Ride (P+R) et autres parkings accessibles au public (voitures, vélos, motos).

Pour constituer une vraie solution durable, la mobilité multimodale doit être flexible et intuitive, quel que soit le moment ou la raison du déplacement. Dans ce cadre, l'intégration tarifaire constitue un maillon essentiel. En outre, l'utilisateur doit disposer, en temps réel, de toutes les informations nécessaires pour planifier, réaliser et payer son déplacement, et ce quel que soit le moyen de transport utilisé à Bruxelles et en périphérie. L'utilisateur doit pouvoir faire son choix de transport public en toute facilité.

[163]

Une première étape a été franchie avec la mise en œuvre de l'intégration tarifaire, depuis le 1^{er} février 2021, par le biais de Brupass et Brupass XL. Attendue de longue date, il s'agit là d'une première étape qui doit en amener d'autres telles que l'élargissement de la zone, la réduction des prix, ainsi que l'augmentation des acteurs intégrés sur une seule et même plate-forme de planification et de paiement.

Le projet Good Move accorde bien évidemment une place à ce projet de MaaS. Nous avons appris par la presse en février dernier qu'une nouvelle application de la STIB, réunissant tous les acteurs de la mobilité à Bruxelles, serait disponible à partir du printemps 2022. Le budget consacré à son élaboration est de 31 millions d'euros. En outre, ce projet faisant partie du plan de relance européen, un budget de près de 6 millions d'euros sera alloué pour accélérer son élaboration.

Depuis septembre 2020, quelque 2.000 personnes participent à la phase test de l'application pilote de la STIB "MoveBrussels". Cette plate-forme propose les services des opérateurs de transport public, à savoir la STIB, la SNCB, De Lijn et TEC, et de certains acteurs privés, comme les vélos Villo ! et Billy, les trottinettes Dott et les voitures Cambio.

Nous apprenons que le nombre de testeurs sera élargi et que des discussions sont en cours avec d'autres acteurs privés. L'une des limites du système actuel réside dans la redirection des utilisateurs vers les applications d'opérateurs autres que la STIB au moment de payer. Le responsable du projet MaaS pour la STIB précise viser une intégration plus profonde, notamment en matière de paiement, en vue d'appliquer le principe "plan, book and pay" du MaaS.

Selon différentes études, notre voiture personnelle est à l'arrêt 96 % du temps. Le coût d'une voiture personnelle - en ce compris le carburant, les entretiens, l'assurance, le financement, la perte de valeur, les taxes de mise en circulation et de circulation et le stationnement privé et public - avoisine 5.000 euros par an. Le confort a donc un certain prix que de nombreux automobilistes sont prêts à continuer à payer. Pour cette raison, le recours à des schémas de remplacement ne pourra prendre le dessus que s'il est moins cher, et surtout meilleur, c'est-à-dire plus flexible et mieux adaptable à nos besoins.

[165]

L'application est aujourd'hui testée par 2.000 usagers. Comment ont-ils été choisis ? De nouveaux testeurs seront-ils prochainement intégrés ?

Combien de personnes ont-elles répondu à l'appel à volontaires lancé par la STIB ? Quels sont leurs profils et jusqu'à quand cet appel à volontaires est-il ouvert ? Quels sont les outils mis à leur disposition ?

Comment sont organisées les évaluations ? Des adaptations se font-elles au fur et à mesure ? De premiers enseignements peuvent-ils déjà être communiqués ? Combien de temps ce test va-t-il durer ?

Les modalités de paiement posent aujourd'hui un problème puisque l'utilisateur est redirigé vers la plate-forme d'un opérateur autre que la STIB. La responsable du projet souhaite une intégration plus profonde pour atteindre le principe "plan-book-pay". Voilà qui, selon moi, doit être une première étape dans l'intégration, la seconde étant de faire en sorte que les usagers bénéficient de prix plus attractifs liés à la mise en commun des différents services.

La STIB prévoit-elle, en concertation avec ses partenaires, d'aller dans une telle direction ou se contentera-t-elle de proposer aux usagers de payer chaque service séparément ?

Lors de l'audition récente du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) dans le cadre de l'évaluation de la résolution de septembre 2016 sur l'accessibilité des transports publics aux personnes à mobilité réduite (PMR), le collectif regrettait que cette phase test de la mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) ne les intègre pas suffisamment.

Il constatait par exemple qu'il n'était pas possible de réserver un TaxiBus ou le service d'assistance en station, ni de trouver un taxi PMR ou d'accéder aux informations concernant les Accessibus par le biais de l'application. Ce qui démontre une fois de plus que, malgré les résolutions votées ou l'annexe au dernier contrat de gestion de la STIB, le réflexe PMR n'est pas encore acquis ou, à tout le moins, que l'accessibilité des services n'est considérée que dans un second temps.

Outre le fait que l'application ne tiendra compte - pour les PMR - que des stations de métro équipées d'un ascenseur, ce qui réduit les PMR à celles souffrant d'un handicap physique et non sensoriel, des adaptations y ont-elles été apportées depuis lors ?

[167]

Enfin, le budget consacré à l'élaboration de cette application s'élève à 31 millions d'euros. La presse précise que, le projet entrant dans le plan de relance européen, un budget de près de 6 millions d'euros sera alloué pour accélérer son élaboration.

Ces 6 millions d'euros viennent-ils s'ajouter aux 31 millions en question ? Pouvez-vous apporter des précisions quant aux coûts d'élaboration de l'application ? Quels sont les postes couverts par ce budget ?

[169]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je reviendrai plus tard sur la question de la prime Bruxell'air, intimement liée au projet mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS). Je vais ici me concentrer sur la question du partage de données.

Nous ne pouvons que nous féliciter de l'investissement de la STIB dans le développement du projet MaaS. Toutefois, il convient de le préciser : un contrôle affiné de l'apport logistique de tous les opérateurs publics et privés d'une part, et des besoins en déplacement de l'autre, est avant tout un enjeu stratégique dans le pilotage de nos politiques régionales de mobilité et d'aménagement du territoire.

Lors de la précédente législature, le groupe PS avait fortement insisté pour que la transmission anonymisée des données des opérateurs de cyclopartage soit rendue obligatoire, afin de pouvoir objectiver le rapport logistique à l'échelle du territoire.

De la même manière, le PS souhaite que des dispositions similaires soient prises pour les opérateurs de partage de voitures et de plate-formes numériques actives dans le secteur des taxis.

En conséquence, pour être cohérents et garantir la transmission de données statistiques pertinentes et exploitables, il faut une stratégie relative à la production, à la transmission et à l'exploitation de données qui soit coordonnée et qui englobe tous les opérateurs de transport présents dans notre Région. Cette stratégie doit dépasser le seul objectif d'une simple application à destination de l'utilisateur final.

Pour les autorités régionales, il s'agit d'établir un cadre réglementaire cohérent et harmonisé afin de garantir la production de données de qualité et exploitables. Celles-ci seraient alors disponibles pour l'ensemble des administrations régionales susceptibles d'en avoir besoin, que ce soit pour la gestion de la mobilité, l'optimisation des transports publics, la mobilité douce, la collecte des déchets, la promotion de la vitalité des noyaux commerciaux, ou encore l'aménagement des espaces publics et de tout notre territoire.

Par conséquent, pouvez-vous confirmer que la logique de partage des données qui s'impose aux opérateurs publics - et qui a été intégrée à l'ordonnance relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile -, sera bien étendue à tous les autres opérateurs de mobilité privée actifs dans notre Région ?

[171]

À cette fin, l'ordonnance relative à l'autopartage sera-t-elle revue ? Avez-vous prévu le même type de dispositions pour les exploitants de plate-formes actives dans le secteur des taxis ? Des protocoles ont-ils été établis concernant le type de données, leur format, les garanties évidentes d'anonymisation et leur fréquence de transmission ?

Ces dispositions seront-elles transposées dans chaque ordonnance ou arrêté d'exécution ou une ordonnance spécifique sera-t-elle prévue ? Quand sera déployé un dispositif complet concernant ce partage des données et quelles seront les données alors partagées ?

[173]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Mobility as a service (MaaS) is een veelbelovende ontwikkeling in de mobiliteit, waar Groen naar uitkijkt. Het wordt het Netflix van de mobiliteit genoemd. De ontwikkeling heeft veel potentieel, maar het is belangrijk om garanties in te bouwen zodat ze wel degelijk bijdraagt aan de duurzame mobiliteitsvisie die het Brussels Gewest nastreeft met Good Move. Hoe zult u ervoor zorgen dat de MaaS-app bijdraagt aan het gewenste mobiliteitsmodel?

Voor welk marktmodel kiest u? Is dat een model met een overheidsspeler en ruimte voor alle privéspelers die zelf iets willen ontwikkelen en meespelen op de markt? Of hebt u een ander doel voor ogen?

Het lijkt me in elk geval belangrijk om te weten wie zorgt voor het beheer van de app die de overheid ontwikkelt. Gaat het om de MIVB, Brussel Mobiliteit of een andere instantie? Hoe zal de samenwerking met de andere spelers georganiseerd worden?

Is er al beslist over het model? Kiest u voor een zogenaamde 'soft integration' waarbij alleen de beschikbaarheidsinformatie wordt gebundeld? In dat geval wordt de persoon die bijvoorbeeld beslist om een step te nemen, doorverwezen naar de website van die aanbieder. Of kiest u voor 'deep integration'? Dat systeem heeft meer voordelen voor de gebruiker, omdat alles op een plaats kan worden afgehandeld, maar stuit op veel weerstand bij de aanbieders. Of is er een derde optie, namelijk een systeem daartussenin?

[175]

Wat is de feedback op het huidige systeem, zoals dat nu door gebruikers en providers wordt getest? Zijn er plannen om het geheel te promoten bij burgers en bedrijven? We moeten er ook voor zorgen dat het systeem gebruikt wordt.

Zoals de heer Loewenstein vinden ook wij dat de toegankelijkheid gegarandeerd moet worden. Kunt u daarover meer vertellen?

[177]

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Voici quelques questions complémentaires.

Tout d'abord, pouvez-vous exposer votre vision de ce projet mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) ? Comment envisagez-vous le rôle des pouvoirs publics dans ce cadre ? Vous savez qu'il existe des initiatives privées déjà assez abouties.

Les pouvoirs publics ont-ils l'ambition de mettre en permanence à disposition des citoyens une application frontale ? Ou se limiteront-ils, à l'avenir, à récolter les données et à les mettre à disposition des entreprises

de manière sécurisée afin de leur permettre de développer des applications frontales et tout ce que cela implique ?

En ce qui concerne les rôles de la STIB et de Bruxelles Mobilité, je ne comprends toujours pas pourquoi la STIB a pris la tête des opérations dans ce dossier. Si elle ne rencontrait pas de problèmes de management, c'est clairement Bruxelles Mobilité qui aurait dû être chargée de cette mission. En effet, cette autorité est bien plus indépendante et impartiale que la STIB, qui est elle-même un opérateur.

Cela ne remet nullement en cause la qualité du travail que réalise la STIB sur ce MaaS. Il s'agit simplement d'une question de gouvernance et j'aurais aimé que vous nous donniez un mot d'explication à ce sujet.

En ce qui concerne le financement du MaaS, peut-être pourrez-vous me fournir quelques éléments de réponse aujourd'hui. On parle d'un montant total de 36 millions d'euros. Pouvez-vous nous expliquer la ventilation de ce budget et sa répartition dans le temps ? Envisagez-vous d'aboutir à une version complète, ou plusieurs versions sont-elles déjà à l'ordre du jour, comme c'est souvent le cas pour ce genre de projet ?

Il est étonnant que vous comptiez investir une partie de cette somme dans le plan de relance, car en quoi le MaaS va-t-il participer à la régénération de notre économie et à une refonte structurelle de nos moyens de production ? Pour rappel, ce projet de MaaS figurait déjà dans votre déclaration de politique générale (DPG) avant la crise du Covid-19. Cela témoigne du manque d'ambition de votre gouvernement en matière de relance. J'aimerais vous entendre sur ce sujet.

[179]

En ce qui concerne le cadre légal, vous avez affirmé il y a quelque temps que Bruxelles Mobilité travaillait à une ordonnance permettant d'encadrer le MaaS. Où en êtes-vous et quelles sont les grandes lignes de ce texte ?

Enfin, la mobilité ne s'arrêtant pas aux frontières régionales, une articulation avec Flandre et la Wallonie est-elle prévue ? Les modes de transport flamands seront-ils également repris dans le MaaS ou un MaaS fédéral est-il en discussion ?

[181]

M. David Weytsman (MR).- Le groupe MR est évidemment favorable à la création de différents types de mobilités tout-en-un (mobility as a service, MaaS). Ce sont des outils intéressants. Je voudrais juste m'assurer de l'efficacité de notre investissement et du succès de ces services, qu'ils soient privés ou publics.

Dans l'exposé du budget 2021, une phase test de six mois était annoncée. Je pense qu'elle a été prolongée, mais pourquoi ?

Quel est le budget total engagé pour le projet de MaaS régional bruxellois ? En ajoutant au coût de sa création les études, les consultations, etc., j'arrive à 40 millions d'euros. Si l'on divise cette somme par 1,2 million d'habitants, on se rend compte que c'est beaucoup pour un tel service.

Combien de Bruxellois utiliseront-ils ce service ? Quelles sont les projections ? Nous voulons nous assurer de la pertinence de cet investissement public, notamment au regard d'autres applications privées qui offrent des services similaires.

La STIB ou Bruxelles Mobilité a-t-elle étudié la possibilité de mettre un programme back-end à disposition des acteurs privés pour les laisser développer ce type d'application ? L'un n'empêche évidemment pas l'autre.

Disposez-vous d'une étude comparative de projets MaaS publics réussis, notamment en matière de téléchargements ?

Pourquoi l'intégration du paiement dans l'application n'est-elle pas encore possible dans le projet bruxellois actuel ? Pour quand est-ce prévu ?

Enfin, pourquoi certains acteurs tels que les taxis ou les limousines de location ne sont-ils pas repris dans l'application ?

[183]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- La mobilité, considérée comme un service qui n'est plus forcément lié à la possession d'un moyen de transport, fait partie intégrante de la vision de mobilité durable développée dans le plan Good Move. Le projet MaaS contribue à organiser la multimodalité de nos trajets en offrant à l'utilisateur une gamme étendue de possibilités de transport et les combinaisons de celles-ci pour réaliser un trajet donné, ainsi que les facilités pour payer ces services.

Il est donc très important pour mon groupe que le projet MaaS et l'application qui y est liée soient développés par le service public afin que les offres de mobilité proposées s'inscrivent bien dans les objectifs de Good Move. Cela permettra aussi d'exercer un contrôle sur les données récoltées en faveur d'un meilleur développement du service au public, bien évidemment dans le respect de la vie privée. Nous insistons aussi pour que le projet MaaS ne remplace pas les offres d'information et d'achat des billets classiques, accessibles aux personnes ne disposant pas d'un smartphone, ceci afin de ne pas accentuer la fracture numérique.

De quelle manière le principe STOP, qui est cher à Good Move, sera-t-il appliqué dans le projet MaaS ? En dehors du coût et de la durée du trajet selon la combinaison choisie, y aura-t-il, par exemple, un indicateur de l'impact environnemental du choix qui est fait ?

Pouvez-vous nous rassurer sur l'introduction d'une option personne à mobilité réduite (PMR) dans le projet MaaS ? Les personnes à mobilité réduite (PMR) se verront-elles proposer des trajets qui leur seront accessibles ? Les services de mobilité et d'assistance spécifiques aux personnes à mobilité réduite (PMR) seront-ils intégrés à ces propositions ?

Par ailleurs, je rejoins la remarque concernant la redirection de l'utilisateur vers les sites des différentes applications pour le paiement. Du point de vue de l'utilisateur, il serait évidemment plus pratique de pouvoir payer l'ensemble du trajet d'un seul coup sans perdre trop de temps en manipulations.

Vers quel système se dirige-t-on ? Quelle sera l'étendue géographique du projet MaaS ? Correspondra-t-elle à la zone Brupass XL ?

Où en est la mise en place du cadre légal du projet MaaS ?

Le développement du projet MaaS bénéficie-t-il d'une approche genrée ? Il se peut que des problématiques telles que le harcèlement et le malaise dans l'espace et les transports publics rencontrés par les femmes aient une influence sur leur utilisation de la mobilité tout-en-un et leur propension à abandonner la voiture individuelle pour leurs déplacements.

[185]

Quelle est la proportion de femmes parmi les 2.000 personnes qui testent actuellement MoveBrussels, l'application développée par la STIB ? Observe-t-on une différence d'utilisation ou de choix du mode de transport entre les hommes et les femmes ?

De façon plus générale, pouvez-vous décrire la diversité aux niveaux socio-économique, de l'âge, de la présence ou non d'enfants, etc., des personnes ayant testé l'application ? Cela permettrait d'avoir une vision globale de l'influence de cette diversité sur l'utilisation du futur projet MaaS.

[187]

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Ik hoor hier dat het MaaS "het Netflix van de mobiliteit" wordt genoemd, wat ik wel een aardige omschrijving vind. Binnen het MaaS past een digitalisering van de MIVB-diensten. Zo is het belangrijk dat de klant zijn ticket digitaal kan kopen en dat onmiddellijk tot zijn beschikking heeft. De digitalisering van Brupass en Brupass XL zou ten vroegste begin 2022 plaatshebben, wat ik rijkelijk laat vind. Hier ligt een grote taak te wachten. Is er al een plan?

Om aan de steeds grotere nood inzake mobiliteit te beantwoorden, moet er een sterker mobiel datanetwerk gecreëerd worden. 5G zal hierbij een grote rol spelen. Onlangs verscheen een verontrustend rapport over het risico op verzadiging bij het mobiel dataverkeer. In grote steden zoals Brussel wordt verwacht dat de dekking dit jaar al, maar zeker volgend jaar, matig tot sterk achteruit zal gaan op piekmomenten. Zonder 5G is MaaS ten dode opgeschreven.

Het is goed dat de heer Loewenstein bijzondere aandacht vroeg voor personen met een beperkte mobiliteit. Zal de bijzondere app die er voor hen komt, ook labels bevatten voor blinden en slechtzienden? Dankzij die labels kunnen ze lezen wat er staat. Het is aan de ontwikkelaars om die labels toe te voegen.

Voor het overige sluit ik me aan bij de vragen die de collega's hebben gesteld.

[189]

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).- Mevrouw Dejonghe heeft al terecht gewezen op de verzadiging van de 4G-netwerken. Uit een studie van het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT) blijkt dat er volgend jaar al grote vertragingen op ons netwerk kunnen optreden. De stralingsnormen in Brussel moeten dan ook worden aangepast. Wat is de stand van zaken? Het is van groot belang om met mobility as a service (MaaS) stappen vooruitgang te boeken, maar dan moet ook het netwerk evolueren, zodat we onze smartphones in de toekomst kunnen blijven gebruiken.

Wat is de participatiegraad van de testers? Is die door de gezondheids crisis sterk afgenomen? Wordt er daarom overwogen nieuwe testers in te schrijven? Zo niet, kunt u de redenen toelichten?

Welke feedback kwam er tijdens de online vergaderingen naar voren? Ik ga ervan uit dat er zowel Nederlandstalige als Franstalige testers zijn, zodat alles in beide talen perfect wordt getest. Bevestigt u dat? Wat is de geraamde kostprijs?

MaaS en de applicatie MoveBrussels worden in de relanceprojecten opgenomen. Ook wordt altijd het verband gelegd met de applicatie. Hoe zijn die projecten dan precies aan elkaar gekoppeld? Kunt u meer informatie verstrekken over het verband tussen de MaaS-applicatie en de mogelijke ontwikkelingen van Smart Move?

Dit weekend had ik het geluk de heer Briec de Meeûs over de MIVB en over MaaS te horen spreken.

[191]

Hij lichtte daarbij het model van de applicatie toe en ging ook dieper in op het beheer ervan. Dankzij hem weet ik nu dat de MIVB de applicatie ontwerpt, maar dat Brussel Mobiliteit belast is met het beheer. Klopt dat en waarom werd daarvoor gekozen?

Zal deze applicatie enkel voor Brussel gebruikt worden of zijn er gelijkaardige projecten op nationaal of grootstedelijk niveau? Werd het taxivervoer ondertussen opgenomen in de applicatie?

[193]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Plusieurs éléments de réponse figurent dans la question écrite n° 649 de M. De Beukelaer. Avant d'aborder la phase définitive, je vais évoquer la phase test, et plus précisément ce qui concerne les testeurs, les éléments mis à leur disposition, les évaluations, les adaptations et les enseignements.

La STIB indique d'ores et déjà que 1.788 personnes sont inscrites en tant que testeurs, sur les 4.757 personnes ayant présenté un intérêt pour le pilote dans la période entre la phase de prérecrutement début 2020 et aujourd'hui.

Le contexte sanitaire ralentit considérablement la mobilité et, par conséquent, celle des testeurs, ainsi que leur motivation. On se déplace moins, en privilégiant des trajets que l'on connaît déjà. Les conditions ne sont pas optimales, ni représentatives, pour tester le projet mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS). Cela explique la prolongation du test.

Les testeurs ne sont pas choisis par sélection. Leur inscription se fait en réaction aux campagnes marketing de recrutement, effectuées au cours des mois passés. En revanche, la STIB analyse en continu les statistiques démographiques, de façon à réorienter si nécessaire ses prochaines campagnes de recrutement.

La STIB évalue actuellement l'opportunité d'élargir le panel durant l'année 2021, et d'agrandir la couverture géographique, deux dimensions qui augmentent considérablement le volume de données à traiter. Dès lors, la STIB cherche le meilleur compromis, en tenant compte des opportunités d'apprentissage.

Un budget mobilité à destination du panel de testeurs de l'application pilote n'est pas encore prévu, mais c'est évidemment l'objectif final ; j'y reviendrai. Ils bénéficient actuellement de la mise à disposition de l'application pilote. Pour les récompenser, la STIB met également régulièrement en place des concours permettant de remporter des lots, et a imaginé un système de points, basé sur leurs contributions aux missions et enquêtes. Ce système de points permettra à la STIB de distribuer des lots liés à la mobilité plus importants, tels que des casques ou des trottinettes électriques.

[195]

Une plateforme de gestion du panel permet à la STIB de solliciter des testeurs pour des missions et enquêtes, dans le but de confronter les hypothèses de travail. Tous ces résultats servent notamment à définir la feuille de route du produit final, c'est-à-dire la stratégie de priorisation des fonctionnalités.

L'un des derniers apprentissages révélé par ces enquêtes est qu'une part importante d'utilisateurs - particulièrement les navetteurs et conducteurs de voitures -, ne comparent que rarement ou jamais les

différents moyens de transport avant d'effectuer un trajet. Il en résulte, pour ceux-ci, un usage naturel de la voiture, sans remise en question.

La STIB a donc bon espoir que l'application MaaS aide au transfert modal rien qu'en mettant ce comparatif à disposition des utilisateurs.

[197]

(verder in het Nederlands)

Dit is een testfase. Het is uiteraard de bedoeling om nadien over te gaan tot een definitieve fase. Brussel Mobiliteit werkt het juridische kader uit waarbinnen MaaS-applicaties ontwikkeld kunnen worden. Daarin staan onder meer afspraken over de manier waarop er met gegevens wordt omgegaan en hoe ze gepresenteerd worden. Dat juridische kader is van toepassing voor alle operatoren.

De MIVB is een van die operatoren, maar er zullen nog andere operatoren zijn die apps kunnen ontwikkelen. Er is momenteel al een dynamiek ontstaan. Meerdere bedrijven zijn bezig met de ontwikkeling van een app of hebben al operationele applicaties.

[199]

(poursuivant en français)

En ce qui concerne les possibilités et modalités de paiement, la volonté est effectivement d'atteindre un niveau d'intégration maximal dans l'application. Le principe du "plan-book-pay", la possibilité de planifier, réserver et payer son titre de transport à partir d'une même application, doit améliorer l'expérience utilisateur.

C'est un élément primordial de la version définitive de l'application de la STIB, et qui répond parfaitement au besoin de centralisation des services et des moyens de paiement exprimé par les usagers. M. Loewenstein a énuméré tous les opérateurs présents à Bruxelles. Afin d'éviter la multiplication des applications, le but est effectivement d'intégrer à la fois l'ensemble de l'offre et des modes de paiement.

L'application MoveBrussels redirige les usagers vers les applications des partenaires au moment de la réservation du service, via un lien profond (deep link). Deux contraintes doivent être prises en compte lors de ce processus. D'abord, les partenaires de la STIB doivent mettre à disposition une interface qui permette d'augmenter l'intégration. Tous ne sont pas encore en mesure de le faire à l'heure actuelle. D'autre part, la connexion à l'interface des partenaires représente une charge de travail proportionnelle au niveau d'intégration souhaité.

La STIB essaie dès lors d'utiliser au mieux les capacités du partenaire chargé de développer l'application pilote, afin d'expérimenter et d'en tirer des enseignements.

L'intégration d'un plus grand nombre de fournisseurs de services de mobilité s'avère donc importante non seulement pour élargir l'offre, mais aussi pour se confronter aux différentes configurations. Actuellement, l'accent est davantage mis sur l'élargissement de l'offre que sur la proposition de "prix combinés" ou l'optimisation des coûts pour l'utilisateur, mais il en sera bien entendu tenu compte dans le projet définitif.

En ce qui concerne l'accessibilité, il s'agit d'une préoccupation constante, tant pour la STIB que pour le gouvernement bruxellois, quelles que soient les déficiences.

[201]

(verder in het Nederlands)

We willen rekening houden met motorische, sensorielle en cognitieve beperkingen. Voorts willen we de applicatie zo toegankelijk mogelijk maken, onder meer met technologie die ervoor zorgt dat bepaalde elementen in spraak kunnen worden omgezet, maar we houden ook rekening met de beperkingen in het aanbod.

In de testfase kunnen gebruikers nu al een aantal persoonlijke criteria ingeven, zoals hun wandelsnelheid of het feit dat ze slecht ter been zijn.

(Onverstaanbaar)

Het zou inderdaad logisch zijn om zulke zaken in het definitieve ontwerp op te nemen. De MIVB denkt daar uiteraard over na.

[203]

(poursuivant en français)

Étant donné qu'il s'agit d'une application pilote, l'intention de la STIB est de mettre au minimum à la disposition de l'utilisateur des informations déjà disponibles sur les réseaux, en l'occurrence toute information relative à l'accessibilité au réseau.

Afin d'élargir les services de mobilité destinés aux personnes à mobilité réduite (PMR), il est prévu d'intégrer prochainement au projet pilote l'accès service TaxiBus.

La STIB est particulièrement attentive à l'accessibilité de cette interface mobile, qui intègre déjà certaines fonctionnalités pour les personnes présentant une déficience visuelle, par exemple la lecture audio des horaires.

L'information sur l'accessibilité des services de mobilité, l'incorporation de services de mobilité spécifiquement destinés aux PMR, ainsi que l'accessibilité intrinsèque de l'interface mobile sont au cœur des requis pour l'application finale.

En ce qui concerne le principe STOP, l'objectif du projet MaaS est de fournir aux Bruxellois une solution simple et intégrée qui touche le plus grand nombre d'utilisateurs possible. Pour atteindre cet objectif, nous sommes convaincus qu'un maximum d'opérateurs doivent être disponibles et présentés en respectant le principe STOP. À temps de déplacement identique, les modes actifs seront présentés avant les autres modes. C'est l'objectif visé pour le projet final.

Concernant l'étendue géographique du MaaS, dans un premier temps, le projet se limitera à la Région bruxelloise, mais il sera développé de manière à intégrer les solutions qui sortent de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette intégration apparaîtra dès la phase de développement. Plus l'étendue géographique sera large, plus pertinent sera l'outil pour les utilisateurs, stimulant le transfert modal chez les navetteurs également.

En ce qui concerne le cadre juridique régissant le MaaS, l'idée est que la STIB crée une application pour être en connexion avec ses clients. Le cadre juridique sera fixé par Bruxelles Mobilité, et donc par le gouvernement. Mais la STIB n'est en effet qu'un des opérateurs en concurrence avec d'autres applications.

[205]

Grâce à un soutien de la Commission européenne, Bruxelles Mobilité bénéficie, pour dresser le cadre réglementaire du MaaS bruxellois, du soutien de l'International Transport Forum, un organe de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

Le projet a démarré à l'automne 2020 et aboutira dans le courant de l'été 2021. Le résultat prendra la forme d'une série de recommandations pour l'établissement d'un cadre réglementaire robuste et adapté au futur.

En ce qui concerne l'approche genrée du développement du MaaS, 60 % des testeurs sont des hommes et 40 % sont des femmes. Le projet pilote étant toujours en cours, et le confinement et le télétravail modifiant profondément les habitudes de déplacement, il n'existe pas encore d'analyse sur la base de ces paramètres. Cette analyse est néanmoins importante, et elle nous permettra d'affiner l'algorithme du MaaS pour tenir compte d'éventuelles différences de comportement. Nous en tirerons des enseignements très utiles.

[207]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je ne pense pas avoir reçu de réponse sur les détails du financement. Je souhaiterais des précisions sur la ventilation des dépenses.

L'inscription des testeurs se fait sur une base volontaire. Avez-vous des informations plus précises sur leur profil, notamment socio-économique et géographique ? Vous indiquez que la STIB prévoit, en fonction des données dont elle dispose, un rééquilibrage par des campagnes de marketing. Cela fonctionne-t-il ?

De manière plus générale, une formule alternative visant à inciter les automobilistes à troquer leur voiture individuelle au profit des transports collectifs doit être flexible et intuitive, confortable et facile à utiliser. En plus de planifier son déplacement, il faut pouvoir le payer facilement. Ce n'est pas encore le cas, mais j'entends que la volonté est bien là. J'espère que cette barrière sera vite levée. Vous dites utiliser douze applications sur votre téléphone. C'est peut-être le cas de nombreuses personnes qui souhaitent adopter de nouveaux comportements en matière de mobilité. Il faut leur faciliter la vie.

Par ailleurs, il est essentiel de diversifier l'offre, en Région de Bruxelles-Capitale et en périphérie, malgré les contraintes institutionnelles. Le projet MaaS met l'utilisateur au centre. Les institutions, qu'il s'agisse des Régions ou des sociétés de transport, doivent aussi adopter cette posture et penser à l'utilisateur avant tout. J'y reviendrai dans ma question sur le projet co.mobility.

L'étape suivante consiste à baisser les prix et à prévoir des packs et des produits attractifs favorisant le transport multimodal. Des initiatives sont-elles prises en ce sens ? Les modèles de consommation évoluent avec le monde. Comme je l'ai dit dans mes précédentes interventions sur le même sujet, on achète moins de CD, DVD, disques Blu-ray ou cassettes vidéo, mais on s'abonne à Spotify et à Netflix. Il doit en être de même pour la mobilité.

La STIB et la Région engagent beaucoup de moyens dans le développement du projet MaaS. Elles doivent aller au bout de leur logique et aboutir à un réel Netflix, un réel Spotify de la mobilité.

[209]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je rejoins les remarques de M. Loewenstein. Je ne pense pas avoir reçu réponse sur le partage des données. Or, à mon sens, un tel partage est fondamental pour que l'application ait un réel sens pour nous, acteurs politiques. Se limiter à une application adaptée à l'utilisateur pour inciter les gens à utiliser différents modes de mobilité serait un gâchis. Ces données pourraient en effet être utilisées pour définir une action politique concrète et efficace sur le terrain, qui réponde aux besoins et permette l'utilisation concrète de nos routes.

Je ne manquerai pas de vous interpellier à nouveau sur ce point essentiel.

[211]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik kan me vinden in wat de heer Uyttendaele zegt. MaaS moet een hefboom zijn om de Brusselse mobiliteit te verbeteren. Een van de manieren om dat voor elkaar te krijgen, is het delen van gegevens van alle vervoersbedrijven, ook die van de MIVB. Het is natuurlijk niet wenselijk dat er MaaS-toepassingen ontstaan die ingaan tegen onze mobiliteitsdoelstellingen.

Ik begrijp dat de gebruikers belang hebben bij deep integration, maar zie ook dat het gebruik van de MIVB gepaard gaat met andere eisen dan het gebruik van een scooter of een deelstep. Ik zou nagaan of er geen hybride vorm tussen deep en soft integration mogelijk is, vooral om interessante ontwikkelingen op de privémarkt niet uit te sluiten.

[213]

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je n'ai pas eu de réponse à ma question sur le financement, mais surtout sur l'opportunité et l'utilité du MaaS dans le cadre du plan de relance.

S'agissant des partenariats avec les autres Régions, comment allons-nous faire pour éviter que le MaaS soit complètement isolé de sa périphérie ?

[215]

M. David Weytsman (MR).- Je n'ai pas non plus compris quel était le montant global engagé par la Région bruxelloise pour ce projet. Je m'interroge également sur la proportion d'applications privées et publiques, sur les douze applications évoquées par la ministre.

Pourquoi ne pas avoir encouragé un MaaS privé ? M. Loewenstein cite Spotify et Netflix, mais nous n'avons pas besoin de chercher de grandes sociétés privées internationales telles que celles-là, nous pouvons également soutenir des entreprises privées - notamment bruxelloises - qui élaborent leur propre MaaS. Je ne suis pas convaincu de l'utilité pour la Région bruxelloise d'engager des sommes pareilles plutôt que de soutenir ou de nouer des partenariats avec des acteurs privés.

Je n'ai pas eu de réponse sur le nombre de Bruxellois qui utiliseront ce MaaS en fin de compte, ni sur les comparaisons avec les applications publiques présentant de bonnes statistiques de téléchargements. Par ailleurs, j'ai récemment visité Lyon, ville pionnière et inspirante en matière de mobilité. Vous connaissez probablement Optimod'Lyons, qui n'a été que peu téléchargée par rapport à des applications privées, alors qu'elle a coûté assez cher.

Quelques acteurs privés de la mobilité craignent de participer au MaaS parce qu'ils ont consenti de gros investissements dans des interfaces conviviales en vue d'accroître leur clientèle.

Votre réponse au sujet du principe STOP m'inquiète. Je me rallie résolument à ce principe, mais je ne voudrais pas d'une application qui manipule ou qui prive de leur liberté de jugement les usagers bruxellois sans connaître leur situation personnelle. Je suppose que le MaaS ne connaîtra pas l'âge de l'utilisateur ni ses éventuelles difficultés à se déplacer. Privilégier le principe STOP du gouvernement pourrait être perçu comme une manipulation des Bruxellois, que je souhaite pour ma part voir libres de leurs déplacements.

[217]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Mme la ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je suis quant à moi favorable à ce que ce projet soit mis en œuvre par le public pour les raisons que j'ai déjà évoquées. Je suppose que l'idée n'est pas d'interdire un autre choix que la marche ou le vélo mais plutôt de réfléchir à l'ordre dans lequel sont présentées les options. Il me semble logique d'appliquer les principes de Good Move et le principe STOP dans cette application.

Pour en revenir au texte, il est regrettable que la crise sanitaire nous prive de données représentatives. Cependant, moyennant des données suffisantes, une analyse fine du groupe pilote permettrait d'anticiper les problèmes éventuels. Il faudrait que l'application définitive puisse, autant que possible, tenir compte des caractéristiques de chacun. Je ne vois aucun inconvénient à ce que soient introduites dans le MaaS des caractéristiques telles que la difficulté de marcher, car nous en avons besoin pour pouvoir orienter la personne vers les services PMR. L'important est de garantir la confidentialité de ces données.

[219]

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Volgens mij is het onmogelijk om alles 100% te integreren in een applicatie. We moeten ons daar zeker niet blind op staren, want ook andere applicaties worden met dat probleem geconfronteerd. Als je echter alle mobiliteitsopties in één app kunt combineren, inclusief de prijs, de afstand van het voertuig en zo meer, is dat wel een behoorlijk pluspunt. Het feit dat je wordt doorgestuurd naar een andere applicatie is weliswaar niet ideaal, maar anderzijds echt geen ramp.

[221]

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).- Aangezien alle collega's heel enthousiast zijn over MaaS, ga ik ervan uit dat ze dat ook zijn om de stralingsnormen aan te passen, want anders gaan we veel geld besteden aan de app. De vraag is hoeveel dat juist is. Als de normen niet worden aangepast, zullen we de applicatie bovendien niet kunnen gebruiken in realtime omdat onze smartphones niet meer zullen werken.

Is er al dan niet een link met Smart Move?

Zijn de taxi's intussen betrokken bij MaaS of gebeurt dat in de toekomst?

[223]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je pense qu'il y a eu un malentendu. Notre objectif n'est pas de limiter le projet au secteur public.

Le cadre légal sera créé par l'administration publique et toutes les applications MaaS devront s'y inscrire. Il s'agit, notamment, de définir les règles relatives au partage des données et au respect de la vie privée. À cet égard, nous sommes en train de dresser la liste des enjeux avec le soutien de la Commission européenne, ce qui sera notre première étape.

Ensuite, des acteurs publics et privés peuvent développer des applications MaaS. Citons, entre autres, la STIB qui est en phase de test. Nous soutenons ce projet, car il est important que la STIB ait une bonne relation avec ses clients et cet instrument y contribue. Mais d'autres opérateurs participent aussi au projet MaaS et il n'y a pas que des multinationales. Skipr, par exemple, offre une application très performante qui est une forme de MaaS.

Concernant les inspirations internationales, le modèle de Vienne est vraiment la référence vers laquelle nous souhaitons tendre et combine justement le secteur public et le secteur privé. En Belgique, il existe aussi déjà des projets MaaS, comme Slim naar Antwerpen qui incite les automobilistes à se déplacer autrement qu'en voiture.

Un projet MaaS n'est pas qu'une application. Le but est vraiment d'intégrer l'offre dans une application, mais aussi dans un site internet et même hors ligne au niveau d'un guichet par exemple.

[225]

Quant à la présentation des options et le principe STOP : si les temps de parcours à pied et en voiture sont identiques, ce n'est pas parce que l'on affiche l'option "à pied" en premier que l'on ne montre pas l'option "voiture". Il nous semble utile, dans la présentation, de recourir à des techniques d'incitation (nudging) pour encourager les modes actifs.

Toutefois, l'option pédestre n'est pas toujours la meilleure - surtout lorsque les distances sont grandes - et les utilisateurs restent entièrement libres de choisir l'option qui leur convient le mieux.

Le budget qui serait couvert par le plan de relance européen pour le développement et la maintenance d'une plate-forme publique de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) - dont le back-end, le PaaS (Platform as a Service), le SaaS (Software as a Service), le développement d'une application mobile MaaS et le front-end - est de cinq millions d'euros. Cette plate-forme inclut notamment des services tels qu'un planificateur d'itinéraires, la billettique, etc. Nous attendons le feu vert de l'Europe, mais ce projet rentre a priori dans les critères du plan de relance.

Le gouvernement n'entend pas se limiter à ce seul projet dans le cadre du plan de relance européen, tant s'en faut.

[227]

(verder in het Nederlands)

Taxi's maken al deel uit van het proefproject. De sector is ook vragende partij.

Mevrouw Van Achter, het is inderdaad de bedoeling dat de kilometerheffing wordt geïntegreerd in MaaS-apps, zodat meteen duidelijk wordt hoeveel je verplaatsing kost.

[229]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En ce qui concerne le financement, le budget annoncé s'élève à 31 millions d'euros, auxquels s'ajouteraient 5 millions d'euros provenant du plan de relance. Ces 5 millions serviront-ils à financer ces 31 millions d'euros ?

S'agissant des testeurs, vous dites que l'inscription se fait sur une base volontaire et que tout le monde peut participer. Des informations plus précises sont-elles disponibles concernant les profils ?

Vous affirmez que la STIB va réajuster la campagne de marketing. Cette campagne est-elle efficace ?

Les testeurs appartiennent-ils à une zone géographique ou à une catégorie socioéconomique particulière ? Comment faire pour que le panel soit suffisamment représentatif de la population bruxelloise ?

[231]

M. David Weytsman (MR).- Le budget global affecté à ce projet avoisinerait 40 millions d'euros. Pour mieux comprendre les ambitions de la Région, les partenariats potentiels avec les acteurs privés, et le coût de ces simples applications, un détail du budget serait nécessaire.

Pouvez-vous partager ce détail avec les commissaires afin de mieux comprendre et d'avoir une ventilation complète du budget du projet MaaS ?

[233]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai mal compris votre question, M. Weytsman.

M. David Weytsman (MR).- Je vous demandais quelle était la ventilation du projet MaaS.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les 5 millions d'euros du plan de relance sont une partie du budget. Je vous propose que nous discutons des éléments spécifiques et de leur coût dans le cadre des débats budgétaires. Je peux vous énumérer les différents postes, mais je ne dispose pas avec moi des chiffres pour chacun d'entre eux.

M. David Weytsman (MR).- Les 5 millions font-ils partie des 31 millions ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Normalement, oui, mais je dois m'informer. Je sais qu'un montant de 5 millions d'euros est prévu dans le plan de relance. Un budget est également prévu à la STIB. Je reviendrai ultérieurement sur la ventilation.

Concernant les profils des testeurs, l'inscription est ouverte à tous. La STIB ne sélectionne pas à l'entrée mais étudie les profils a posteriori, grâce aux données collectées. L'idée est de faire la promotion du projet pilote à partir des profils existants. Ainsi, si l'étude des profils révèle la présence de nombreuses personnes provenant du nord-ouest de Bruxelles, la promotion sera ciblée vers cette zone. De même, si les profils sont plutôt jeunes ou plus âgés, la campagne de la STIB se fondera sur ces éléments.

L'analyse des données fournit énormément d'informations, car tout le monde ne se déplace pas de la même manière. Pour rendre compte de l'âge, de la localisation, du profil des usagers, il est crucial d'en apprendre le plus possible. Les conclusions se feront à partir de ces informations sociodémographiques. Pour l'instant, la STIB est toujours à la recherche d'une diversité de profils à Bruxelles et souhaite, notamment, inclure les navetteurs dans le projet.

[243]

M. David Weytsman (MR).- La ventilation de ce budget peut-elle être jointe à votre réponse ? Un budget de 40 millions d'euros m'a, me semble-t-il, été évoqué. Je comprends que vous ne puissiez pas répondre tout de suite, mais il serait utile de connaître ce budget pour comprendre l'ambition de la Région.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour des raisons pratiques, il est plus facile de ne pas l'inclure dans la réponse, mais d'y consacrer une question écrite.

M. David Weytsman (MR).- Ce sera fait.

- L'incident est clos.

[249]

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant "l'accident mortel avenue Albert entre une cycliste et une voiture".

[251]

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE,

betreffende "de verkeersveiligheidsmaatregelen in het Brussels Gewest, naar aanleiding van het dodelijk ongeval in de Berkendaelstraat in Vorst".

[253]

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. EMMANUEL DE BOCK,

concernant "le réaménagement de l'avenue Albert et les mesures urgentes à prendre à la suite de l'accident mortel du samedi 20 février 2021".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteur, et avec l'accord de la ministre, la demande d'explications jointe de M. De Bock est lue par M. Loewenstein.

[255]

M. David Weytsman (MR).- Un tragique accident de mobilité est survenu à Forest, le samedi 20 février dernier. En effet, une cycliste est décédée sur l'avenue Albert, à hauteur de l'arrêt de tram Berkendael.

Je tiens avant tout à présenter mes condoléances à la famille et aux proches de cette dame.

Selon les premières informations reçues, la cycliste aurait traversé le passage pour piéton. Si le tram s'est bien arrêté, l'automobiliste n'aurait malheureusement pas vu le vélo. Selon les riverains, l'avenue est connue pour sa dangerosité. Elle a été le lieu de nombreux accidents et les riverains auraient d'ailleurs interpellé Bruxelles Mobilité à ce propos à plusieurs reprises. Début février, un citoyen a même rédigé et envoyé une note assez complète sur les pistes de solutions pour pallier les problèmes de mobilité du quartier.

Mme la ministre, vous qui rappelez régulièrement viser l'objectif "zéro mort", sur quels éléments l'enquête que vous avez ouverte porte-t-elle ? Disposez-vous déjà de premières conclusions ou de l'analyse du procès-verbal de la police ?

S'agissant de la dangerosité des lieux, disposez-vous d'informations à propos du nombre et du type d'accidents survenus à cet endroit ? Certains étaient-ils graves ?

Pour quelles raisons cet endroit n'est-il pas repris dans les 30 zones à concentration d'accidents (ZACA) prioritaires ? Il figurerait en revanche dans la liste des 100 ZACA. Pourriez-vous nous communiquer la fiche de cette ZACA ? Quelle analyse d'accidentologie a été réalisée ? Quel aménagement Bruxelles Mobilité a-t-elle recommandé à ce propos ?

Concernant le suivi ou la mise à jour de la liste des ZACA, je tiens à souligner que la liste des 30 ou 100 ZACA noires prioritaires a été élaborée il y a plus de six ans. J'en profite également pour rappeler, pour la quatrième fois, que nous n'avons toujours pas reçu l'étude des ZACA ni même les études d'accidentologie.

[257]

Quelles mesures avez-vous prises pour rendre cet endroit moins dangereux, et ainsi éviter des accidents futurs ? Avez-vous pris des mesures spécifiques pour améliorer la visibilité et sécuriser la piste cyclable ?

Des aménagements étaient prévus depuis plusieurs années. Pourquoi ont-ils été si souvent différés au vu de la dangerosité des lieux ? Plusieurs associations avaient relayé des demandes de sécurisation. Quel suivi a-t-il été apporté à celles-ci ? L'inaction en la matière est-elle liée à un problème budgétaire, à un problème de coordination des travaux prévus ou à prévoir, ou à un manque de volonté politique ?

Un riverain vous a transmis une série de remarques et de propositions d'adaptation à court, à moyen et à long termes qui me semblent assez pertinentes. Avez-vous pris connaissance de cette note ? Que pensez-vous de ces pistes de solutions ? Ma question a une portée générale, mais voici quelques exemples : placer des panneaux signalant la présence d'une école, un panneau radar indiquant la vitesse, un radar de verbalisation, des coussins berlinois, déplacer la borne STIB ou améliorer l'éclairage. Les propositions sont nombreuses.

[259]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Eerst en vooral wil ik mijn medeleven betuigen aan de nabestaanden van het slachtoffer.

De Albertlaan ter hoogte van de Berkendaalstraat in Vorst staat voor zover ik weet niet op de lijst van de dertig zwarte verkeerspunten in Brussel. Toch is het er duidelijk gevaarlijk voor actieve weggebruikers, zoals blijkt uit het tragische ongeval van 21 februari en zoals een buurtbewoner al eerder had aangekaart.

Het overlijden van de fietsster is natuurlijk verschrikkelijk nieuws, vooral omdat het ongeval kon worden voorkomen. In die wetenschap moet het gewest er alles aan doen om herhaling te vermijden. Ondanks de vele geleverde inspanningen, is er nog werk aan de winkel.

Welke informatie heeft Brussel Mobiliteit verzameld over het ongeval? Welke analyse is ervan gemaakt en welke lessen worden eruit getrokken?

Beschikt de administratie over voldoende expertise en middelen om snel een grondige inschatting te maken van dit soort ongevallen? Nederland en Scandinavische landen staan al verder en maken als deel van een continu leerproces systematisch een grondige ongevallenanalyse. Is dit ook het geval bij Brussel Mobiliteit? Behoort de oprichting van een dergelijk analyseteam tot de mogelijkheden?

[261]

Was de situatie op dat kruispunt van de Albertlaan en de Berkendaalstraat bekend bij de administratie als een officieel zwart punt? Als dat niet het geval was, welke aanpak hanteert Brussel Mobiliteit dan voor situaties die als gevaarlijk gemeld worden, maar die niet officieel op de lijst van zwarte punten staan?

Kan de Berkendaalstraat in Vorst een zone 30 worden? Blijkbaar is dat ondertussen al beslist en uitgevoerd, met zogenaamde Berlijnse kussens. Dat is goed natuurlijk, maar het doet ook vragen rijzen. U wilde hier al langer een zone 30 invoeren, maar de gemeente Ukkel vroeg u om dat niet te doen en de zone 50 te handhaven. Dat blijkt nu wel een foute inschatting te zijn geweest.

Hoeveel van de zwarte verkeerspunten bevinden zich in een zone 50? Kunnen al die punten zone 30 worden? Zijn er nog plaatsen waar het gewest onder druk van de gemeente terugkwam op zijn ambitie om een zone 30 aan te leggen? Moeten we op die plaatsen nu niet snel ingrijpen om fatale ongelukken te vermijden?

Hoever staat u intussen met de versnelde aanpak van de lijst met zwarte punten? De Groen-fractie is in elk geval voorstander van de zogenaamde quick-and-dirty-benadering, waarbij met betonblokken en verf een gevaarlijke situatie al snel kan verbeteren. Welke snelle ingrepen kunnen op korte termijn de verkeersveiligheid aan alle zwarte punten verbeteren? Beschikt Brussel Mobiliteit over de nodige materiële en personeelsmiddelen om op korte termijn de fysieke inrichting van zwarte punten te verbeteren? Wat zijn de belangrijkste hindernissen voor zo'n versnelde aanpak? Hoe zult u die wegwerken? Wat kan het parlement daarbij doen?

Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) zou een veiligheidspact volgen, dat u dan vervolgens zou omzetten in beleid. Kunt u daar een update van geven?

[263]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le samedi 20 février dernier en soirée, une cycliste de 30 ans a été heurtée par une voiture alors qu'elle traversait l'avenue Albert à Forest, au niveau de la rue Berkendael. Nos pensées vont à sa famille, mais aussi à toutes les victimes décédées ou survivant avec des séquelles graves.

L'enquête complémentaire devrait clarifier les circonstances exactes. Toutefois, selon les premières constatations, la police indique, avec toutes les précautions d'usage, que la cycliste a traversé sur le passage pour piétons. Le tram se serait arrêté là et la voiture qui arrivait n'aurait pas vu la cycliste.

Cet accident dramatique en rappelle d'autres survenus à cet endroit au cours des vingt dernières années. Il rappelle également les alertes passées et présentes visant à améliorer la sécurité routière. À l'heure où la ministre chargée de la mobilité rappelle son objectif "zéro mort", il importe de prendre toutes les mesures nécessaires, sur l'avenue Albert ou ailleurs à Bruxelles, pour réduire les risques et éviter autant que possible de tels drames.

En réaction à cet accident, Bruxelles Mobilité a déclaré qu'elle examinerait de près les circonstances dans le procès-verbal dressé par la police et qu'elle se rendrait sur place pour déterminer les causes de l'incident et envisager comment améliorer l'infrastructure.

Au-delà de ce point noir ponctuel sur l'avenue Albert, j'ai eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises, ainsi que votre prédécesseur M. Pascal Smet, sur l'état d'avancement du réaménagement définitif de cette voirie. Pour rappel, voilà environ huit ans que l'avenue Albert a été réduite à une bande et dotée d'une piste cyclable, une première étape visant à améliorer la sécurité routière dans le quartier. Cet aménagement "temporaire" doit logiquement être suivi d'un réaménagement définitif qui a pour objectifs d'élargir les trottoirs, de créer une piste cyclable séparée et de sécuriser les traversées piétonnes.

Si, à l'époque, on m'a répondu que l'étude était en cours et qu'une demande de permis serait introduite, il m'a été précisé plus tard que la priorité budgétaire de la Région portait désormais sur le réaménagement de la Petite ceinture. Quant à la dernière réponse de votre part, elle défendait une logique globale intégrant à la fois l'axe Churchill-Albert, le futur de la ligne 7 et la rénovation de la place et de la station Albert.

S'il y a cohérence à aborder les aménagements définitifs de manière globale, il ne faudrait pas non plus qu'une telle approche mène à l'immobilisme dans ce dossier, empêche toute action plus ponctuelle ou reporte sine die tout nouvel aménagement.

[265]

La traversée piétonne au niveau de la rue Berkendael semble visiblement être un point noir au niveau de la sécurité routière du quartier. C'est d'autant plus inquiétant que se trouvent, à proximité directe, un arrêt de tram, mais aussi des écoles et des crèches. Des associations et des riverains ont demandé des aménagements d'urgence pour réduire la vitesse à cet endroit. Un riverain avait envoyé une note de quatre pages à Bruxelles Mobilité au début du mois de février, donc avant l'accident. Il y dénonçait la dangerosité de cet axe et faisait, en sa qualité d'habitant, quelques modestes propositions à soumettre aux experts de Bruxelles Mobilité.

Parmi les actions suggérées figurent la pose de panneaux rappelant la présence d'une école, le placement de radars préventifs et répressifs rappelant la vitesse, de ralentisseurs, l'installation d'un feu passant au rouge pour les voitures lorsqu'un piéton en fait la demande en pressant un bouton, tels que ceux installés sur l'avenue Van Volxem, ou encore la limitation de la vitesse à 30 km/h. Une autre demande porte sur le déplacement de la borne GO de la STIB, située au niveau du passage pour piétons.

Le 5 mars dernier, vous avez annoncé, Mme la Ministre, que vous limiteriez la vitesse sur l'avenue Albert à 30 km/h, que vous installeriez des ralentisseurs et déplacerez la borne GO. À ma connaissance, le casse-vitesse a été installé et la borne a été déplacée. J'ignore ce qu'il en est de la limitation de vitesse.

Quelles conclusions avez-vous pu tirer de l'examen du procès-verbal de la police et de la visite sur les lieux par Bruxelles Mobilité ? Quelles suites ont été données à la note communiquée à Bruxelles Mobilité par un riverain de l'avenue Albert ? Pourriez-vous les détailler et les motiver ? Enfin, depuis votre dernière réponse sur le réaménagement définitif de l'avenue Albert, la Région y voit-elle plus clair dans son calendrier ? Qu'en est-il du permis d'urbanisme ? Quand pourra-t-il être déposé ? Il y a quelques années déjà, des plans avaient été présentés aux anciens bourgmestres et échevins de la mobilité et des travaux. Ont-ils été retravaillés ? Des estimations budgétaires ont-elles été réalisées ?

[267]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Nous adressons également nos condoléances à la famille et aux proches de la victime qui doivent traverser cette terrible épreuve. Il convient de mettre en place des mesures pour éviter qu'un tel accident se reproduise. Vous avez rapidement décidé de la mise en zone 30 de l'avenue. Nous avons également constaté ces derniers jours que des coussins ont été posés pour ralentir le trafic, ainsi qu'un radar mobile. Nous vous remercions pour cette réaction rapide. Des mesures similaires sont-elles prises à

d'autres endroits qu'au niveau de l'arrêt Berkendael ? Il y a en effet de multiples raisons de promouvoir le calme tout au long de l'avenue Albert, notamment la présence d'une école.

Les circonstances de l'accident ont-elles déjà été analysées et, dans l'affirmative, quelles sont-elles ? La limitation de vitesse à 30 km/h est-elle déjà effective ? Dans la négative, à partir de quand le sera-t-elle ? Concernant l'aménagement plus définitif des avenues Churchill et Albert, des pistes cyclables avaient été marquées sur les deux avenues, dans l'attente d'un projet de plus grande envergure, à savoir des pistes cyclables séparées et la sécurisation des traversées. En janvier 2020, vous m'aviez répondu que les permis n'étaient pas confirmés. Qu'en est-il aujourd'hui, et quel est le planning éventuel pour ces projets de réaménagement ?

[269]

M. Youssef Handichi (PTB).- Pour rappel, la cycliste et l'automobiliste de 21 ans ne se sont pas vues en raison d'un tram obstruant la vue à l'arrêt Berkendael. Lorsque Iwona, la cycliste, s'est engagée sur le passage piéton, la collision était inévitable. Elle est décédée des suites de ses blessures peu de temps après.

Une femme est décédée à cause d'un aménagement dangereux, c'est dramatique. Le groupe PTB présente ses condoléances à la famille de la victime.

Mme la ministre, il est du devoir de la Région d'agir sur la sécurisation de ce passage. Des citoyens et même des députés avaient déjà fait des interpellations à ce sujet. Qu'a-t-il été entrepris depuis lors ? Rien, je crains, ou alors, malheureusement, juste après l'accident.

Lorsque j'entends le groupe Ecolo vous remercier d'avoir réagi rapidement, je tiens à rappeler que vous avez réagi après le drame. Il aura donc fallu un drame pour avoir une réaction.

Ce secteur a été déclaré zone 30, mais l'aménagement demeure toujours aussi dangereux. Des propositions concrètes ont pourtant été formulées pour améliorer et sécuriser le lieu, tels que des casse-vitesse, des pistes cyclables sécurisées, le retrait des panneaux publicitaires JCDecaux qui gênent la vue.

On apprend que des coussins berlinois ont été placés, mais vous avez été forcée d'agir et malheureusement, je le répète, après le drame. Il reste à améliorer la visibilité sur ce carrefour. Nous vous demandons d'inverser la logique et d'accélérer les travaux pour sécuriser concrètement les endroits dangereux.

Il s'agit d'une zone à concentration d'accidents (ZACA). Or, nous n'avons toujours pas pu obtenir de plan détaillé des zones où vous comptez intervenir en priorité. Les ZACA sont pourtant connues et devraient être votre priorité afin de réellement augmenter la sécurité.

[271]

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).- Zaterdag 20 februari was een zwarte dag voor de verkeersveiligheid in Vorst en bij uitbreiding voor het hele gewest. Ik wens ook mijn medeleven te betuigen aan de familie en de vrienden van het slachtoffer.

Wij willen er allemaal voor zorgen dat zulke ongevallen nooit meer kunnen plaatsvinden. Het is goed dat u snel hebt ingegrepen door de zone 50 om te zetten in zone 30 en door vorige week al Berlijnse kussens te laten aanleggen.

Nochtans doken slechts een uur na de aanleg van die verkeerskussens al signalen op van nieuwe gevaarlijke situaties. Buurtbewoners merkten op dat auto's niet vertragen, maar via een manoeuvre om de Berlijnse kussens te vermijden, op het fietspad rijden. Dit leidt in feite tot een nog gevaarlijkere situatie. Wie is er verantwoordelijk voor de follow-up van de heraanleg en zal ervoor zorgen dat nieuwe gevaarlijke situaties zo snel mogelijk rechtgetrokken worden?

Dit toont nogmaals het belang van afgescheiden fietspaden aan op wegen die breed genoeg zijn daarvoor, om te vermijden dat wagens alsnog over het fietspad gaan of erop parkeren.

Wat zijn de plannen voor een afgescheiden fietspad op de Albertlaan en bij uitbreiding in Vorst? Er zijn namelijk een heleboel straten in Vorst waarvan we weten dat ze gevaarlijk zijn en waar afgescheiden fietspaden wel mogelijk zouden zijn. Ik denk daarbij aan de Fonsnylaan en de Van Volxemlaan.

Hoe kan er vandaag snel ingegrepen worden om al die bekende gevaarlijke punten opnieuw aan te leggen?

[273]

Tijdens de eerste lockdown hebt u laten zien dat het mogelijk is om heel snel te reageren en tijdelijke fietspaden aan te leggen. Op plekken waar het zeer gevaarlijk is en waar een definitieve heraanleg te veel tijd in beslag zou nemen, is het misschien toch mogelijk om snel aanpassingen door te voeren om de veiligheid van alle Brusselaars te garanderen.

[275]

Mme Leila Agic (PS).- Comme l'ont dit mes collègues, une cycliste a été heurtée par une voiture alors qu'elle traversait l'avenue Albert sur la commune de Forest. La victime a succombé à ses blessures à l'hôpital. Au nom de mon groupe, je présente mes condoléances à sa famille et à ses proches.

Pourtant, un habitant du quartier avait déjà interpellé Bruxelles Mobilité sur le danger que représente cette avenue et envoyé une note de quatre pages à l'administration régionale pour demander des actions permettant de sécuriser cette artère et les passages piétons qui la traversent. Il y signalait que ladite avenue fait partie des voiries où la vitesse maximale autorisée a été maintenue à 50 km/h lors du passage généralisé de notre Région en zone 30. Il y expliquait notamment que l'aspect de ligne droite de l'avenue incitait certains conducteurs à conduire plus vite, et il proposait plusieurs solutions, dont le placement de panneaux indiquant la présence d'écoles, de feux de signalisation actionnés à la demande des piétons qui souhaitent traverser et de coussins berlinois qui forcent les conducteurs à ralentir.

Il est malheureux qu'une personne ait perdu la vie à cet endroit avant que des mesures n'aient été prises. Faisant suite à cet accident, les riverains de l'arrêt de tram Berkendael ont lancé une pétition demandant au gouvernement bruxellois de revoir la circulation à ce carrefour.

Lors du passage en zone 30, sur la base de quels critères le maintien de la limitation de vitesse à 50 km/h sur l'avenue Albert a-t-il été décidé ?

Avez-vous reçu la pétition des riverains ? Leurs demandes ont-elles été prises en compte par vos services ?

Qu'allez-vous mettre en place pour éviter qu'un tel drame ne se reproduise ? Nous savons en effet que ce n'est pas le seul endroit qui pose encore problème dans notre Région.

[277]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'adresse tout d'abord toutes mes condoléances à la famille et aux amis de la personne décédée. Chaque mort sur nos routes représente une perte irréparable et une douleur insoutenable pour les proches.

[279]

(verder in het Nederlands)

Telkens wanneer we met zoiets worden geconfronteerd, worden we stil. De dood van Iwona heeft ook buiten haar naaste kring heel veel mensen geraakt, ook mij persoonlijk. Veel Brusselaars hebben haar samen herdacht op de plaats van het ongeval. Helaas is verkeersonveiligheid voor iedereen in de stad nog altijd een realiteit. Naast verdriet om het verlies is er ook boosheid en weerklinkt de roep om in heel Brussel verkeersveiligheid hoog op de agenda te plaatsen.

Buurtbewoners kennen de Albertlaan uiteraard het best. Ik ben ter plaatse geweest om met hen te praten en te kijken welke ingrepen nuttig en nodig zijn. Vorige week zijn er aanpassingen doorgevoerd om voor meer veiligheid te zorgen in afwachting van een volledige heraanleg. Er zijn acht Berlijnse kussens, paaltjes en fietsnietjes geplaatst.

Mevrouw Rochette, er staan ondertussen paaltjes naast de Berlijnse kussens. Een Berlijns kussen moet eerst geplaatst worden omdat het een tijd moet drogen. Ondertussen moeten de auto's eromheen rijden. Uiterlijk een paar dagen later worden er dan paaltjes gezet om het fietspad te beschermen. Dat is ondertussen gebeurd. Er zijn ook fietsnietjes voor de parkeerplaatsen geplaatst aan de zebrapaden die het zicht belemmeren. De bedoeling is ook om opvallende parkeermarkeringen aan de scholen en op de fietspaden aan te brengen. We hebben de aanbevelingen van de verkeersveiligheidsdienst en de buurtbewoners onderzocht en ondertussen werden die ook uitgevoerd.

[281]

(poursuivant en français)

Mme Agic, j'ai évidemment rencontré les riverains et j'ai pris note de leurs propositions. Bruxelles Mobilité a par ailleurs réalisé une analyse sur la sécurité routière et des aménagements ont été réalisés la semaine dernière, conformément aux propositions des riverains et des services chargés de la sécurité routière. Ces aménagements prévoient :

- la mise en place de huit coussins berlinois ;
- la mise en place de potelets pour sécuriser la piste cyclable lors de l'installation des coussins berlinois ;
- la mise en place d'arceaux vélo à la place des emplacements de stationnement situés à proximité des passages piétons et qui obstruaient la vue ;
- les marquages routiers indiquant les écoles et les pistes cyclables ;
- le déplacement des bornes de la STIB empêchant également une bonne visibilité.

Des adaptations sont faites pour ce carrefour. Il ne s'agit toutefois pas du seul axe bruxellois dont la situation est potentiellement dangereuse. C'est la raison pour laquelle il nous faut agir en urgence partout à Bruxelles

et qui explique pourquoi la sécurité routière est une de nos priorités. Nous avons par ailleurs décidé d'imposer la limitation des 30 km/h sur cet axe et nous envisageons de prendre la même mesure pour d'autres axes. Il faut tout mettre en œuvre pour garantir la sécurité de nos infrastructures.

Outre les questions cruciales d'infrastructure, d'autres éléments sont à prendre en considération. Sans entrer dans les détails des diverses formes d'accidents, il nous faut aussi prendre des mesures de sensibilisation et d'éducation des automobilistes et cyclistes.

Par ailleurs, les objectifs de l'analyse post-accidents menée par la cellule chargée de la sécurité routière sont multiples. Dans un premier temps, sur la base des données disponibles, l'idée est d'établir les éventuels scénarios types relatifs aux accidents survenus. Ensuite, le but est de déterminer si l'infrastructure peut être directement mise en cause dans le cadre de ces accidents et de voir dans quelle mesure un autre type d'aménagement aurait contribué à en réduire les conséquences. Dans un second temps, ce rapport permet d'identifier des mesures de sensibilisation, d'éducation ou de contrôle pouvant être prises de manière ponctuelle ou générale en vue de réduire les éventuels facteurs liés aux comportements ayant entraîné l'accident.

Pour des raisons de respect de la vie privée, je ne peux pas vous donner l'ensemble des éléments ayant sans aucun doute contribué à la survenance de ces accidents. En revanche, je peux vous faire part des recommandations formulées dans le rapport post-accidents et vous informer des conclusions que nous avons tirées, ainsi que des adaptations réalisées sur cet axe.

[283]

À court terme, l'objectif est d'améliorer la visibilité mutuelle des usagers, grâce à plusieurs propositions. Comme je vous l'ai annoncé, la borne de vente de tickets de la STIB sera déplacée. Des arceaux pour vélos à côté du passage piéton seront prévus.

Le deuxième objectif vise à réduire la vitesse d'approche aux passages piétons, qui sont également utilisés par des cyclistes, à défaut d'autre solution à court terme, ainsi qu'à gérer les risques liés à la mauvaise visibilité. Nous avons décidé de réduire la vitesse autorisée à 30 km/h et nous avons placé des coussins berlinois pour faire respecter cette limitation.

Une série de propositions concerne la mise en place de signalisations complémentaires, comme le marquage au sol. Maintenant que les adaptations ont été faites, l'axe à 30 km/h sera instauré dans les jours à venir, ce qui est crucial pour réduire l'impact des éventuels accidents.

Il faut également prendre des mesures pour améliorer la sécurité générale, à travers la sensibilisation et la formation de manière continue.

Entre 2004 et 2020, on dénombre sept accidents sur cet axe dans son entièreté, parmi lesquels trois ont eu des conséquences graves pour les victimes, qui étaient des piétons. Ces accidents ont eu lieu avant la modification de profil de l'avenue Albert. Certains d'entre vous ont remarqué qu'une bande de circulation avait été réduite, avec le marquage d'une piste cyclable. On constate que cette modification du profil (passage de deux voies à une voie) a eu des conséquences positives sur l'accidentologie des lieux. Je le dis toutefois avec prudence, en raison de l'accident mortel qui est malheureusement survenu.

[285]

Des contrôles de vitesse sont effectués de manière régulière sur l'axe Albert par la zone de police Midi. Il s'agit le plus souvent de contrôles mobiles, non visibles et de courte durée. Il y a aussi des lidars, qui sont plus visibles. Les vitesses constatées tendent à être bien représentatives des vitesses pratiquées en temps normal.

Le taux de conducteurs en excès oscillait entre 0,9 à 2,3 % par rapport à la vitesse de 50 km/h. Ces chiffres sont issus de contrôles réalisés en octobre 2019, janvier et septembre 2020.

[287]

(verder in het Nederlands)

De zone omvat een ongevalgevoelige zone van niveau 3 op basis van twee ongevallen met lichamelijk letsel in de periode 2010-2013, waarin de tramspooren een rol speelden.

Dat zo'n invalsweg niet tot de belangrijkste prioriteiten behoort, betekent echter niet dat er niets hoeft te gebeuren. Het is wel uitdrukkelijk de bedoeling om alle prioritaire zwarte punten nog tijdens deze regeerperiode door tijdelijke of definitieve ingrepen weg te werken.

Iemand vermeldde de twee rijbanen in beide richtingen zonder verkeerslichten, maar intussen was er al een fietspad gemarkeerd, waarmee het wegprofiel verbeterde, maar helaas bleek dat ontoereikend om het dodelijke ongeval te vermijden. Intussen is de snelheid er tot 30 km/u beperkt.

Negentien van de prioritaire zwarte punten liggen op een weg waar een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt en een aantal op invalswegen waar een hogere snelheid is toegestaan. We willen daar snel aanpassingen doen. Aan twee van de zwarte punten staan werken op stapel: het kruispunt van de Leopold II-laan en de Ribaucourtstraat en het kruispunt van de de Smet de Naeyerlaan en de Houba de Strooperlaan. Tien andere moeten nog worden aangepakt.

Aan een aantal van die punten is het onderzoek intussen gestart. Het Meiserplein, het kruispunt van de Kroonlaan en de Generaal Jacqueslaan en het Daillyplein zijn bekende probleempunten, maar we hebben de ambitie om overal een tijdelijke of definitieve oplossing uit te werken.

[289]

De diensten bij Brussel Mobiliteit behoeven uitbreiding om dat te kunnen waarmaken.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) werd eind 2020 afgesloten. De administratie stelt momenteel het bijbehorende actieplan op. De eerste versie zal, zoals aangekondigd, worden voorgelegd aan de partners die hebben meegewerkt aan de staten-generaal, zoals verenigingen en gemeenten, waarna het plan ter goedkeuring naar de regering gaat. Het is nog te vroeg voor conclusies, maar uiteraard blijft 'vision zero' de enige aanvaardbare doelstelling.

Mijn kabinet en de administratie proberen gevaarlijke toestanden langs de invalswegen zo snel mogelijk te verhelpen. We bekijken ook of nog meer wegen een snelheidsbeperking van 30 in plaats van 50 km/uur moeten krijgen.

[291]

M. David Weytsman (MR).- Je suis un peu déçu par votre réponse, Mme la ministre. D'un point de vue politique, je trouve vraiment scandaleux et intolérable d'admettre avoir connaissance du danger de ces endroits, sans avoir mis en œuvre tous les moyens pour y remédier. Ce serait ma priorité !

La priorisation de la sécurité routière ne consiste pas uniquement à promouvoir le projet de zone 30 généralisée à l'aide d'arguments de sécurité routière. Il s'agit de se concentrer sur les endroits où l'existence d'un danger est connu ; sur les points noirs pour la mobilité et les lieux d'accidents mortels.

Si j'adopte un ton quelque peu déplaisant à votre égard, c'est que votre côté sympathique cache un manque de transparence. Cela fait plusieurs mois que je vous interpelle sur les zones à concentration d'accidents (ZACA) et que vous promettez d'en transmettre l'étude et les fiches d'accidentologie. Vous reconnaissez qu'il s'agit ici d'un des ZACA de l'étude, mais je n'ai toujours pas de fiche. Vous ne voulez pas partager cette étude qui devrait pourtant être publique et qui a été payée par les contribuables.

Vous y avez fait référence à plusieurs reprises, dans les réponses aux questions écrites que je vous ai envoyées, sans toutefois nous l'envoyer. Vous ne voulez pas non plus nous communiquer les rapports d'accidentologie avant cet accident, ni le rapport rédigé après l'accident, ni l'évaluation de Bruxelles Mobilité. Et pour des soi-disant raisons de vie privée, vous ne souhaitez pas nous expliquer quelles étaient les difficultés à cet endroit.

Je sais qu'il s'agit non pas d'un problème de vitesse mais de visibilité. Comment pouvons-nous comprendre et analyser votre action, si vous ne partagez aucune donnée ? À mon sens, votre politique ne témoigne pas des investissements nécessaires à faire sérieusement de la sécurité routière une priorité.

[293]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Bedankt voor uw aanhoudende inspanningen voor de verkeersveiligheid in Brussel. Uit dit ongeval blijkt eens te meer welke rol snelheid in het verkeer speelt.

[295]

(poursuivant en français)

La zone 30 sauve des vies, cela a été à maintes reprises démontré. Un automobiliste circulant à 30 km/h qui se trouve à 14 m d'un passage piéton et voit que quelqu'un veut l'emprunter peut s'arrêter à temps. S'il roulait à 50 km/h et réagissait aussi rapidement que dans l'autre configuration, la vitesse au moment de l'impact avec le piéton serait toujours de 50 km/h. Dans ce cas, les chances de survie de la personne percutée sont bien moindres. C'est toute la différence entre les zones 50 et 30.

Je suis donc ahuri par l'intervention de M. Weytsman. J'ai devant moi un communiqué du MR dans lequel vous déplorez que la zone 30 ait été mise en place aussi rapidement, sur l'ensemble de la Région et sans adaptation de l'infrastructure routière. Aujourd'hui, vous vous plaignez de la lenteur du processus et du fait qu'on ne prend pas la sécurité routière suffisamment au sérieux. C'est scandaleux et inacceptable ! Vos propos sont totalement contradictoires dans ce dossier. Cet accident mortel mérite mieux qu'un petit jeu politique.

[297]

M. David Weytsman (MR).- Cet échange avec M. Verstraete est une occasion de mettre au clair ce qu'il faudrait faire ou ne pas faire. Premièrement, notre seule certitude émane d'une étude de zone à concentration d'accidents (ZACA), qui a identifié des points noirs, parmi lesquels une centaine de points dangereux, où des accidents et des décès se produisent, et qui affectent tous les modes de transport, des piétons aux voitures. Depuis le début, nous demandons simplement de porter une attention particulière à ces points.

Deuxièmement, le groupe MR affirme depuis le début qu'il n'est pas opposé aux zones 30. Il est à souligner que 65 % des voiries étaient déjà en zone 30. Les communes libérales ont d'ailleurs mis en œuvre des zones 30, et j'ai moi-même défendu ce dispositif. Néanmoins, ces zones 30 devaient bénéficier d'aménagements.

Si nous vivons cette situation aujourd'hui, c'est justement parce qu'il n'existait pas d'aménagements sur cette voirie. C'est la raison pour laquelle la ministre s'est empressée d'installer des aménagements - tels que des coussins berlinois - et de travailler sur la visibilité. D'une part, cela montre la nécessité de déterminer des priorités ; or pour le MR, les priorités sont les points noirs de la mobilité. D'autre part, si vous souhaitez que la zone 30 soit effective, notamment en matière de sécurité routière, il nous faut prévoir ensemble le plus vite possible des aménagements.

[299]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je note une réaction rapide face à la mobilisation citoyenne, et c'est tant mieux pour ce quartier qui a la chance de compter en son sein des habitants actifs et soucieux de leur quartier. Il faudra évidemment faire de même là où la mobilisation est moins importante ou inexistante.

Pour rappel, la philosophie de la zone 30 est de limiter la vitesse à 30 km/h dans l'ensemble des voiries et de réserver les grands axes à 50 km/h, notamment pour réguler le trafic de transit. Je suis bien conscient de la demande des riverains de limiter la vitesse à 30 km/h, mais je m'interroge sur les circonstances de cette décision au regard de plusieurs éléments.

Pourquoi l'avenue Albert a-t-elle été maintenue à 50 km/h lors du passage à la ville 30 ?

Le dramatique accident dont nous avons parlé sera-t-il évoqué comme précédent pour faire passer toutes les voiries de 50 km/h à 30 km/h dès qu'un accident s'y produit ?

Vous dites que d'autres axes sur lesquels la vitesse est actuellement limitée à 50 km/h vont passer en zone 30. Lesquels ? Est-il encore possible d'installer des zones 30 intelligentes au regard de la mise en place de la ville 30 ?

Qu'en sera-t-il lorsque l'avenue Albert sera réaménagée et comprendra une piste cyclable séparée et sécurisée ? Sera-t-il prévu de revenir à un autre régime de vitesse pour qu'elle corresponde aux voiries à 50 km/h ? Le réaménagement global et définitif de cette avenue, attendu depuis de longues années, est-il prévu prochainement ?

[301]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- J'appuie la demande de M. Loewenstein : les permis concernant le réaménagement complet des avenues Churchill et Albert ont-ils été obtenus ? Ces travaux font-ils l'objet d'une future programmation ?

[303]

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).- Mevrouw de minister, ik dank u voor uw snelle reactie. De paaltjes zijn inderdaad geplaatst, ik was daar niet van op de hoogte. Buurtbewoners en mensen die verkeersveiligheid hoog in het vaandel dragen, reageren altijd snel, maar gelukkig waren de gewestelijke diensten er ook snel bij.

Toch ontbreken die paaltjes wel nog op verschillende plekken in Brussel. Die moeten dus nog worden aanpakt. Ik zal er een aantal signaleren, zodat ze sneller bekend worden.

Het is goed dat de diensten van Brussel Mobiliteit versterkt zullen worden. Die leveren fantastisch werk, maar met meer handen kun je natuurlijk veel meer doen.

Ik kijk uit naar het actieplan van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) (SGVV). Hebt u al een idee wanneer dat klaar is?

[305]

Mme Leila Agic (PS).- Votre cabinet a pris contact avec les habitants à l'origine de la pétition et une série de leurs demandes auraient été entendues, ce qui me réjouit.

Pourriez-vous me dire si des panneaux publicitaires sont présents sur ce carrefour ? Le Code de la route interdit de tels panneaux au niveau des carrefours, mais l'interdiction est rarement respectée. Profiterez-vous des futurs aménagements pour retirer les panneaux publicitaires qui ne seraient pas conformes au Code de la route ?

[307]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'étude et les rapports ne vous sont pas parvenus par manque de volonté, mais en raison d'un problème dans leur transmission. Je vérifierai ce qui s'est produit.

Je vous ferai parvenir les éléments de l'enquête que la police m'autorise à vous communiquer, dans le respect de la vie privée.

Ce qui importe, c'est de résoudre les problèmes structurels et de faire en sorte qu'il n'y ait plus d'accidents.

En ce qui concerne la visibilité, des arceaux à vélos sont en cours d'installation sur les places de stationnement trop proches du passage piéton. La STIB va déplacer sa borne d'achat de titres de transport également située trop près du passage piéton. Les panneaux publicitaires qui gênent la vue se voient normalement refuser le permis. Le panneau dont question est situé derrière le carrefour, pas à côté du passage piéton.

[309]

Concernant les avenues Albert et Winston Churchill, il est actuellement question d'aménagements temporaires (coussins berlinois, potelets protégeant la piste cyclable, etc.). Bien entendu, un réaménagement

de façade en façade qui créerait une piste cyclable séparée serait préférable, mais nous n'avons pas de permis pour un tel projet. Nous y travaillerons.

[311]

M. David Weytsman (MR).- Quatre documents pourraient nous aider à mieux comprendre la situation.

Le premier est l'étude générale sur les zone à concentration d'accidents (ZACA), qui ne m'a pas été transférée. J'ai obtenu l'étude de base, mais pas les fiches d'analyse. Elles nous permettraient pourtant de connaître les endroits où des aménagements seraient utiles.

Le deuxième est une étude d'accidentologie "pré-accident" de ce point noir, puisque cette avenue figurait dans l'étude complète. Nous pourrions au moins disposer de cette étude réalisée en 2015 ou 2016 par Bruxelles Mobilité.

Le troisième est l'étude "post-accident" de Bruxelles Mobilité qui vous a incitée à procéder rapidement aux aménagements que vous nous avez expliqués. Cela nous permettrait de comprendre si la mise en zone 30 fait suite à un réel problème, à savoir la vitesse sur cet axe, ou si d'autres aménagements sont à prévoir.

Le quatrième est le rapport d'accident. Il contient probablement des éléments d'ordre privé, mais il est tout à fait possible de les biffer ou de nous faire un rapport exhaustif de ce qui a provoqué l'accident.

Je ne comprends pas pourquoi ces rapports, mis à part le dernier, que je peux comprendre, n'ont pas été communiqués plus tôt. Ils sont importants, pour ce ZACA et d'autres, afin de comprendre ce qui doit être mis en œuvre.

[313]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik zou die studies ook graag inkijken. Mij interesseren vooral de versnelde ingrepen die nodig zijn om de knelpunten op zeer korte termijn veiliger te maken. Daarbij moet de minister zich van de steun van de gemeenten vergewissen. Elke Brusselse politieke fractie die vandaag opwerpt dat er nooit meer dodelijke verkeersongelukken mogen gebeuren, moet die woorden in daden omzetten en positief meewerken aan de ambitieuze voorstellen van de minister.

We willen geen persberichten meer zien waarin sommigen trots melden dat ze ervoor gezorgd hebben dat een bepaalde laan zone 50 blijft, zodat automobilisten nog steeds flink kunnen doorrijden. Het kan echt niet meer door de beugel dat parlementsleden hier komen vertellen dat snelheidscontroles vooral bedoeld zijn om geld uit de zakken van de automobilisten te slaan. Het moet gedaan zijn met politierechters en procureurs die eigengereid oordelen dat een zone 30 een overdreven maatregel is en die de norm dan maar naar 46 kilometer per uur verleggen. Al wie zulke dingen zegt of doet, brengt de veiligheid in gevaar. Ik hoop dat het debat van vandaag bijdraagt tot meer bewustzijn op dat gebied.

[315]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Mme la ministre, une nouvelle fois, vous n'avez pas répondu à mes questions complémentaires, mais je reviendrai ici sur mes questions principales.

Pourquoi la limitation de vitesse a-t-elle été maintenue à 50 km/h sur l'avenue Albert alors que Bruxelles est passée en zone 30 ?

Est-il encore possible aujourd'hui d'installer des zones 30 intelligentes à Bruxelles dans le cadre de la mise en place de la ville 30 ?

Quant au réaménagement de l'avenue Albert, je suis effaré par votre réponse. Vous nous dites que rien n'est prévu alors que, quand j'étais échevin des travaux publics à Forest, j'avais pu assister à une présentation de projet par Bruxelles Mobilité. Celui-ci devait faire l'objet d'un permis d'urbanisme, mais, finalement, la demande n'a pas été faite, le projet devant être retravaillé.

Je suis donc assez inquiet au sujet du réaménagement global de cette voirie, pourtant annoncé depuis des années. À vous entendre, il n'y a aucun espoir de voir l'avenue Albert prochainement réaménagée. N'y-a-t-il vraiment aucun projet ou disposez-vous seulement d'informations partielles sur ce dossier ? Les riverains attendent depuis de longues années que cette voirie soit réaménagée de façade à façade.

[317]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La liste des études qui seront réalisées sera transmise au secrétariat de la commission.

Concernant l'identification des zones à concentration d'accidents (ZACA), les études portent sur trois axes :

- la localisation des accidents et l'identification des ZACA ;
- la méthodologie de priorisation des ZACA à régler et l'analyse multicritère ;
- les études détaillées des 30 ZACA de priorité 1 avec des analyses de procès-verbaux, des inspections de sécurité routière sur les 30 sites, l'élaboration de solutions à court terme, les opportunités et les visions de chacun.

Vu leur situation sur un même axe, les ZACA sont regroupées dans un seul rapport de résolutions, que je peux vous transmettre.

Par ailleurs, nous disposons de l'analyse post-accident. Pour des raisons de respect de la vie privée, je ne peux pas vous donner l'ensemble des éléments qui ont joué un rôle dans l'accident, mais la liste de toutes les recommandations qui ont été formulées dans le rapport post-accident sera transmise au secrétariat de la commission.

À court terme, il a été recommandé d'améliorer la visibilité, de déplacer la borne de vente de tickets, d'ajouter des panneaux signalant la traversée côté impair, vu son éloignement par rapport au carrefour avec la rue Berkendael, et de mettre l'axe à 30 km/h une fois ces aménagements effectués. Ces recommandations ont été mises en œuvre.

Quant au passage de l'axe à 30 km/h, de nombreuses études ont démontré qu'en cas d'accident, la différence de vitesse entre 30 et 50 km/h a un effet majeur sur les conséquences de l'accident.

[319]

M. Loewenstein, le dossier ne repart pas de zéro, mais il n'y a pas de permis actuellement. Une série d'éléments sont nécessaires pour obtenir un permis. Or, il était important de redémarrer le projet. Nous

n'avons pas voulu attendre de l'obtenir pour entamer le réaménagement de la voirie et avons donc déjà procédé à des adaptations. C'est d'ailleurs le cas dans d'autres artères.

L'avenue Albert est l'un des axes bruxellois où un réaménagement de façade à façade sera le plus intéressant, mais ce n'est pas le seul. L'avenue Churchill, juste à côté, en est un autre. Il faudra veiller à ce qu'à terme, Bruxelles Mobilité obtienne un permis de réaménagement global pour ces projets.

[321]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Pourquoi avez-vous maintenu l'avenue Albert à 50 km/h lors du passage à la ville 30 ? Pourquoi n'est-elle pas directement passée à la vitesse de 30 km/h ?

M. David Weytsman (MR).- J'ai lu les études portant sur la vitesse de 30 km/h : il y a une corrélation évidente entre la vitesse et l'accident. On pourrait alors se demander pourquoi la vitesse maximale n'est pas passée partout à 10 ou 20 km/h ? Je crois que le point optimal que vous avez trouvé se situe à 30 km/h. Si je comprends bien votre réflexion, vous voulez mettre toute la Région à 30 km/h ?

[325]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Certains axes ont été maintenus à 50 km/h, afin de permettre la traversée de la ville. Nous avons cherché à maintenir un certain équilibre. Des critères existent, pour déterminer si un axe peut passer ou non à une limitation de 50 km/h. Les piétons et les cyclistes doivent notamment être suffisamment protégés.

Sur l'axe de l'avenue Albert, en l'occurrence, la piste cyclable est peinte mais n'est pas séparée de la voirie, et la sécurité n'est pas totale pour les modes actifs. Il est donc préférable d'y réduire la vitesse à 30 km/h. C'est également ce qui nous a été recommandé à la suite de l'analyse effectuée sur place.

Cette analyse sera à nouveau réalisée pour d'autres axes sur lesquels il y a matière à discussion. Nous désirons bien entendu éviter qu'un tel drame ne se reproduise. Je ne dis pas que la vitesse est la cause de l'accident en question mais sachant que, de manière générale, la vitesse est effectivement un facteur aggravant, nous avons décidé de limiter la vitesse sur l'avenue Albert à 30 km/h.

- *Les incidents sont clos.*

[103]

(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

[105]

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JULIEN UYTENDAELE

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 prime Bruxell'air".

[107]

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

concernant "les contours de la réforme de la prime Bruxell'air".

[111]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Début février, la presse a annoncé la refonte de la prime Bruxell'air afin d'encourager davantage les Bruxellois à faire le choix d'une mobilité plus durable et à renoncer à leur voiture.

Compte tenu de l'augmentation du budget alloué à cette prime, trois fois plus de Bruxellois devraient en bénéficier. Avec l'extension de services de mobilité éligibles (taxis, vélos et trottinettes partagées) la prime Bruxell'air deviendrait dès lors un véritable budget mobilité en faveur de la multimodalité que nous appelons tous de nos vœux.

D'après mes informations, la nouvelle prime Bruxell'air serait toujours accessible à tous les Bruxellois qui renoncent à leur voiture pendant au moins un an. Elle leur octroierait un véritable budget mobilité (de 500 à 900 euros) pour une durée de deux ans. Ce budget leur permettra de piocher, à la carte, parmi une palette de services de mobilité (transports en commun, taxis, voitures partagées, vélos, trottinettes) afin de trouver la solution de mobilité la plus adaptée à leurs besoins.

Une autre information importante, saluée par le groupe PS, est que le montant de la prime octroyée sera modulé en fonction du revenu et du statut du bénéficiaire. De plus, Bruxelles Environnement organisera un service d'accompagnement mobilité (mobility coach), afin de faciliter l'adoption de ces nouveaux modes de déplacement et d'accompagner gratuitement sur le terrain les Bruxellois.

La prime pourra-t-elle être affectée à tous les types d'abonnements de transport en commun (STIB, TEC, De Lijn, SNCB) ? Pourra-t-elle être utilisée pour financer l'achat d'un abonnement Brupass ou d'un abonnement de train valable au-delà de la zone ?

Comment le recours à la prime est-il organisé pour l'offre de transport en taxi ? Les personnes à mobilité réduite (PMR) peuvent-elles utiliser la prime afin de couvrir le recours au service TaxiBus de la STIB ?

Un nouveau service d'accompagnement mobilité (mobility coach), assuré par Bruxelles Environnement, est annoncé en sus de ce nouveau dispositif de prime. Un diagnostic de mobilité sera-t-il effectué pour chaque Bruxellois qui en fait la demande ou ce service sera-t-il réservé aux seuls bénéficiaires de la prime ? Quel est précisément le contenu de cette mission d'accompagnement ? Pourquoi ce rôle ne revient-il pas à Bruxelles Mobilité qui est au cœur de la promotion de la stratégie de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) ? L'administration de Bruxelles Environnement disposerait-elle déjà d'un personnel formé et opérationnel à cette fin ?

[113]

Quels sont les moyens humains et financiers dédiés à l'exécution de cette mission ? Comment les administrations de Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité collaboreront-elles à cette fin ? Une méthodologie d'évaluation de cette mission et des objectifs visés par la réforme de cette prime a-t-elle déjà été adoptée ?

En ce qui concerne la modulation de la prime en fonction du revenu et du statut du bénéficiaire :

Quels sont les critères de modulation et les statuts particuliers retenus ? La composition et les revenus des ménages sont-ils pris en compte ? La prime est-elle liée à un bénéficiaire unique ou à un ménage ? Qu'en est-il des véhicules appartenant à des personnes à charge ?

En ce qui concerne les opérateurs de mobilité partagée, vous connaissez mon agacement sur la couverture géographique éminemment discriminatoire pour certaines communes et quartiers qui sont totalement dépourvus d'offre. Cela constitue une iniquité territoriale persistante en matière d'alternatives de transport. Nous devons également nous interroger sur la durabilité de ces engins et la protection des travailleurs employés par ces différents opérateurs.

J'avais suggéré, lors d'une précédente commission, qu'une convention soit négociée avec les opérateurs de mobilité partagée, afin qu'ils couvrent – à tout le moins progressivement – un nombre minimum de zones au niveau régional (notamment au nord du canal), en échange de leur éligibilité à cette nouvelle prime Bruxell'Air. Cette convention permettrait également de relever les normes de durabilité des vélos et trottinettes ainsi que les exigences sociales et environnementales relatives à l'entretien et le rechargement de ces engins.

Avez-vous prévu de telles dispositions ? Dans l'affirmative, pouvez-vous les détailler ?

[115]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Dès le 1er janvier 2022, quelque 55.000 nouveaux véhicules ne pourront plus circuler à Bruxelles en raison de la zone de basse émission (LEZ). Avec cette nouvelle interdiction, plus d'un quart du parc automobile immatriculé à Bruxelles depuis 2018 serait alors interdit dans la LEZ, soit 120.000 véhicules. Et pourtant, chaque année, avec la régularité d'un métronome, les interdictions se suivent.

En vue de cette évolution, le gouvernement a annoncé une réforme de la prime Bruxell'air pour la fin de l'été. Cette réforme envisage une modulation de la prime en fonction du revenu du bénéficiaire, accompagnée d'une augmentation du seuil maximal qui passe de 500 à 900 euros pour les personnes plus défavorisées et les personnes en situation de handicap. Elle prévoit également l'instauration de ce fameux "budget mobilité", qui semble viser l'ensemble des modes de déplacement et des opérateurs de mobilité, publics comme privés. Enfin, la réforme devrait comprendre la possibilité de bénéficier d'un "coaching mobilité".

Je m'associe aux nombreuses questions de mon collègue. Ma demande d'explications est toutefois aussi adressée à M. Maron et j'espère que vous répondrez en son nom. Il avait annoncé que la prime serait revue avant la fin de l'été, "si tout va bien". Pourquoi une telle réserve ? Quels sont les obstacles observés ? Cette réforme est-elle bien prévue pour la fin de l'été ou un nouveau calendrier est-il prévu ? Quand les Bruxellois pourront-ils bénéficier de la nouvelle prime et du coaching tant attendu ?

[117]

Le budget de la prime passera de 750.000 à 3 millions d'euros par an. Comment celui-ci sera-t-il ventilé ? En effet, on nous avait annoncé que cette prime toucherait trois fois plus de Bruxellois. Ce n'est pas le cas. Y a-t-il une ventilation plus importante à l'égard des personnes en situation de handicap et des personnes défavorisées ?

Comment fonctionnera ce budget mobilité nouvelle version ? Par qui, comment et sur quelle durée s'opérera

le futur coaching mobilité ? Nous pensons bien sûr à Bruxelles Environnement, mais il y a Bruxelles Mobilité et les communes. Quelle est la meilleure façon d'opérer ? Combien de personnes envisagez-vous d'accompagner ? Sans doute faudra-t-il prévoir du renfort.

En dehors de ces nouveautés, d'autres adaptations sont-elles prévues ? Par exemple, y aura-t-il un soutien pour l'achat d'un véhicule électrique ?

Quelles sont les raisons qui expliquent que la prime LEZ adressée aux petites et micro-entreprises n'ait fait l'objet d'aucune annonce ? Entre sa mise en place en 2018 et le mois de janvier 2020, seules cinq demandes ont reçu un avis favorable. Le système ne fonctionne donc pas. Une réforme de cette prime est-elle à l'ordre du jour ?

Où en est l'accès sans pass aux parkings de dissuasion ?

Pourquoi les chiffres concernant les véhicules interdits datent-ils de 2017 ? Y a-t-il eu une actualisation en la matière ? Un pilotage en temps réel me semble opportun.

Où en êtes-vous concernant l'étude sur la sortie du diesel et de l'essence ? Vous avez annoncé vouloir atténuer les abus des personnes qui demandaient la prime et rachetaient une voiture ensuite. Pouvez-vous me communiquer le nombre d'abus, connu ou estimé, durant les années 2019 et 2020 ? Comment allez-vous simplifier la procédure d'octroi des primes et des dérogations ? Comment comptez-vous mieux communiquer à ce propos ? Quel sera le coût de cette transition ?

En dehors de la position que vous défendez pour le contrôle des véhicules étrangers, quels sont les moyens de contrôle prévus afin de mettre tous les conducteurs sur un pied d'égalité, quelle que soit leur plaque minéralogique ?

[121]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'ai eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises au sujet de la prime Bruxell'air. C'est donc avec une attention particulière que j'ai pris connaissance de la communication du gouvernement datant du début du mois de février sur la modernisation et l'extension de cette prime.

Le budget alloué sera supérieur aux 750.000 euros annuels actuels, à savoir 3 millions d'euros. Les services, aujourd'hui limités à un abonnement STIB et/ou Cambio et/ou prime de vélo, seront étendus à d'autres modes de transport comme les voitures, vélos et trottinettes partagés ou encore les taxis.

L'augmentation du budget et l'extension des services sont bien entendu une bonne chose. La modulation de cette prime en fonction des revenus et de la situation du bénéficiaire est également logique. Je m'interroge néanmoins sur cette modulation. Cela signifie-t-il que cette prime ne sera pas attribuée à partir d'un certain revenu ? Ce serait à mon sens excessif, ces mesures ayant pour but d'inciter les gens à utiliser des modes de transport alternatifs à la voiture. Cet incitant doit être maintenu pour tous les Bruxellois, quitte à être réduit pour les personnes plus aisées, l'objectif étant de convaincre les citoyens de renoncer à la voiture.

Le scénario de base est maintenu, c'est-à-dire qu'une prime est octroyée en échange de la radiation de sa plaque d'immatriculation. Je pense cependant qu'il serait intéressant d'aller plus loin et d'également octroyer la prime aux personnes qui continuent d'utiliser leur voiture, éventuellement en la réduisant. Ce serait une manière d'encourager la multimodalité. Ce n'est pas prévu à l'heure actuelle, mais cela pourrait le cas échéant être envisagé lorsque cette nouvelle prime sera évaluée.

La mise en place d'un système d'accompagnement mobilité (mobility coach) est une autre nouveauté dans le système proposé. Il serait intéressant de savoir ce que cela couvre exactement et qui pourra en bénéficier.

En ce qui concerne la couverture territoriale des services de mobilité partagée - question soulevée par mon collègue M. Uyttendaele -, je comprends l'enjeu, mais je comprends aussi l'inquiétude de ces sociétés à l'idée de se lancer dans des zones où elles ne sont pour l'instant pas assurées. Elles n'ont pas de certitudes sur la viabilité économique d'une telle couverture si elle leur était imposée. Cela représente pour elles un risque, il faut donc les aider à s'y développer.

En réponse à une question écrite concernant le nombre de déplacements en véhicules partagés (Villo, vélos électriques, trottinettes, scooters et voitures en libre-service intégral (free floating)), j'avais proposé lors d'un précédent débat d'envisager un forfait d'un euro à prélever sur tous les déplacements via les outils de micromobilité agréés par la Région.

Pour obtenir le total maximum sur l'année du nombre de déplacements tous types de transports confondus, il suffit de maximiser le nombre de déplacements sur la base du meilleur trimestre pour chacun des types de transport susmentionnés, de les multiplier par quatre, et de les additionner. On obtient ainsi le chiffre de quatre millions de déplacements, sachant que certains opérateurs inclus dans ce calcul ne sont aujourd'hui plus actifs sur le territoire.

[123]

Dès lors que l'usage de ce type de mobilité peut réduire l'utilisation de la voiture et la congestion, et favoriser la qualité de l'air et de vie, il me paraît intéressant de creuser cette piste.

En plus des questions déjà posées, pouvez-vous fournir des précisions au sujet de l'accompagnement mobilité (mobility coach) ?

Le projet de réforme de la prime Bruxell'air est sur les rails. Une méthode d'évaluation a-t-elle déjà été élaborée ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous en dire davantage ?

Et enfin, quel soutien est-il envisagé pour encourager les acteurs de micromobilité à couvrir l'ensemble du territoire bruxellois ?

[125]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Voor Groen is het belangrijk dat u naast doortastende ingrepen zoals de invoering van de lage-emissiezone (LEZ) ook begeleidende maatregelen neemt voor personen die overstappen van autobezit naar een multimodaal mobiliteitsgebruik.

De Brussel'Air-premie is op dat vlak een zeer goed instrument, maar was aan vernieuwing toe. Kunt u meer zeggen over de herziening die minister Maron en u samen hebben uitgewerkt? Groen vindt het alvast een goede zaak dat u de premie aanpast aan de hoogte van het inkomen. Voor welke bijkomende vervoersmodi kunnen gebruikers voortaan de premie aanvragen? De Brussel'Air-premie wordt veeleer een budget. Bent u van plan om dat aan mobility as a service (MaaS) te koppelen?

De invoering van een mobiliteitscoach is een goede zaak. Heel wat mensen zouden financieel en qua gebruiksgemak gebaat zijn bij een deelwagen, maar zijn te weinig met dat systeem vertrouwd. Zij hebben iemand nodig die hun uitlegt wat de voordelen zijn en hen begeleidt bij hun eerste stappen om het systeem uit te proberen. Hoe zal dat in zijn werk gaan? Wie neemt de taak van mobiliteitscoach op zich? Kunnen de

Brusselaars die hun auto van de hand willen doen, rekenen op steun van een dergelijke coach?

Welk doel hebt u voor ogen? Hebt u een streefcijfer wat betreft het aantal mensen dat de overstap maakt als gevolg van de hervorming?

[127]

Hoe voorkomen we misbruik door mensen die korte tijd later opnieuw een auto kopen? Komen bedrijfswagens in aanmerking voor de premie? Een bedrijfswagen is net het tegenovergestelde van wat we met de premie willen bereiken, want hij is een vorm van financiële overheidssteun aan mensen die een auto bezitten. Het is te gek voor woorden dat de overheid dan nogmaals een premie zou toekennen.

[129]

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Een herziening van de Brussel'Air-premie was essentieel gezien de recente ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit, waaronder de vele operatoren die in Brussel actief zijn geworden, de verhoopte komst van mobility as a service (MaaS), de goedkeuring van het Good Moveplan en de invoering van een lage-emissiezone (LEZ).

De nieuwe premie zal socialer en multimodaler zijn. Verder blijft het basisprincipe hetzelfde: de Brussel'Air-premie is beschikbaar voor elke inwoner van het Brussels Gewest die zijn of haar kentekenplaat schrapt. De premie kan worden gebruikt door de aanvrager of iemand uit diens huishouden. De aanvrager verbindt zich ertoe dat noch hij, noch een lid van zijn huishouden een wagen registreert of zijn auto vervangt door een bedrijfswagen gedurende een jaar na de schrapping van het kenteken.

[131]

(poursuivant en français)

Avant toute chose, je précise que cette réponse est faite en concertation avec M. Alain Maron, car il s'agit d'une compétence partagée.

Les nouveaux principes qui accompagnent la nouvelle prime Bruxell'air sont les suivants :

- une prime plus sociale : plutôt qu'une prime forfaitaire, le montant de la prime pourra être modulé en fonction des revenus du ménage du demandeur, ce qui permet de mieux cibler les publics les plus précarisés. Le montant varie entre 500 et 900 euros en fonction des revenus ou du statut du ménage. Les catégories de revenus définies sont les mêmes que celles utilisées dans le cadre des primes énergie ;

- un meilleur accompagnement des personnes en situation de handicap, car le montant de la prime sera plus élevé - 900 euros - lorsqu'une personne au sein du ménage du demandeur répond aux conditions d'octroi d'une carte de stationnement pour personne handicapée, et ce quels que soient les revenus du ménage ;

- formule à la carte et davantage intermodale grâce à l'intégration de nouvelles solutions de mobilité : la nouvelle prime Bruxell'air permettra de sélectionner un ou plusieurs services de mobilité, jusqu'à épuisement de son budget, voire de charger un compte sur une plate-forme ou carte bancaire de type mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS). Ce budget pourra être dépensé pour ces services de mobilité dans un délai de deux ans.

Pour rappel, il faut aujourd'hui choisir une des options. Avec la nouvelle prime, le budget peut être

simultanément affecté à plusieurs options.

Ce budget mobilité pourra être composé des différents services proposés :

- abonnements STIB annuels ou mensuels, en fonction du profil du demandeur : abonnement STIB, BruPass, Brupass XL, abonnement 65+, tickets 10 voyages, etc. Un travail est également en cours au sein de la STIB afin d'intégrer une offre pour le service TaxiBus et les autres sociétés de transport telles que la SNCB, De Lijn, etc. ;
- prime vélo : permet l'achat d'un ou plusieurs vélos - électrique, cargo, pliant... -, accessoires ou services, en ce compris les adaptations nécessaires ou un vélo adapté pour les personnes en situation de handicap, ainsi qu'une formation à la conduite à vélo en ville ;
- intégration des services des taxis ;
- intégration de toutes sortes d'opérateurs de mobilité tels que les voitures partagées comme Cambio ou Poppy, les vélos partagés comme Swapfiets ou Villo, et les micromobilités telles que Dott, ou autres ;

Une évolution logique vers un budget mobilité de type MaaS, intégrant la possibilité d'achat de services de mobilité via une plate-forme ou carte bancaire de type MaaS, est bien évidemment prévue. Nous suivrons les évolutions en la matière.

[135]

(verder in het Nederlands)

Wat de begeleiding betreft, sinds begin 2020 heeft Leefmilieu Brussel een mobiliteitscoach. Hij helpt mensen die na de invoering van de LEZ op zoek zijn naar verplaatsingsalternatieven. Iedereen kan een beroep doen op de dienst.

De mobiliteitscoach is aangesteld bij Leefmilieu Brussel want die instantie is bevoegd voor de LEZ. De mobiliteitscoach werkt in overleg met Brussel Mobiliteit, maar Leefmilieu Brussel heeft ook de nodige expertise in huis.

[137]

(poursuivant en français)

Le mobility coach aura également pour fonction d'accompagner les demandeurs de la nouvelle prime Bruxell'air, afin de les aider à opérer les meilleurs choix de mobilité en fonction de leur profil et de leurs besoins. Dans ce cadre, Traject étudiera de manière plus approfondie la méthodologie et les outils spécifiques dont il conviendrait de disposer pour accompagner au mieux les demandeurs de la prime Bruxell'air.

Ce marché est piloté par Bruxelles Environnement, et son comité d'accompagnement est composé, entre autres, de Bruxelles Mobilité et de mon cabinet. La mise sur pied de ce service fait donc l'objet d'échanges entre les deux administrations.

Pour l'année 2020, le montant du marché attribué était de 108.000 euros hors TVA. Pour sa répétition en

2021, un montant de 85.000 euros est prévu. Ce marché est sous-traité au consortium Maestromobile d'Espaces-Mobilités et Traject. Cela concerne seulement le mobility coach.

En ce qui concerne la ventilation du budget, le budget disponible avoisine aujourd'hui 4 millions d'euros, répartis entre Bruxelles Environnement - un peu plus de 3 millions d'euros - et Bruxelles Mobilité - 750.000 euros -. Le financement de la prime, qui est le poste le plus conséquent, est principalement à charge de Bruxelles Environnement.

Bruxelles Environnement finance la communication liée à la promotion de cette nouvelle prime, et Bruxelles Mobilité financera les frais d'élaboration et de maintenance du formulaire électronique. La STIB emploie une personne à plein temps pour la gestion du service d'appui de la prime.

En ce qui concerne la prime pour les professionnels, il est primordial d'accompagner les acteurs bruxellois dans la décarbonation progressive du parc automobile de la Région. De nombreuses actions ont été entreprises à cet égard ces derniers mois. Selon mes informations, le cabinet Trachte préparerait une révision de la prime liée à la zone de basse émission (LEZ) pour les PME.

Nous avons déjà travaillé à la prime pour les particuliers et communiqué à ce propos, mais cela ne nous empêche pas d'avancer également sur d'autres aspects de la prime.

Pour les particuliers, nous avons souhaité revoir la prime Bruxell'air cette année et accroître sensiblement son budget. Parallèlement à cela, l'administration de M. Maron a également mis en place un mobility coach et le concept de Mobility Visit, qui permettent aux Bruxellois d'obtenir des conseils personnalisés de la part d'experts en mobilité.

[141]

(verder in het Nederlands)

Het is niet vanzelfsprekend om de vragen over eventueel misbruik te beantwoorden en harde cijfers te geven. De hervorming moet er zeker voor zorgen dat we daar een beter beeld van krijgen. Wie een aanvraag doet, moet gecontroleerd kunnen worden via een geautomatiseerd systeem.

De fraudecijfers waarover we beschikken, dateren al van enkele jaren geleden. Het ging toen om ongeveer 6%. Degelijk toezicht is echter cruciaal om een accurater beeld te krijgen.

[143]

(poursuivant en français)

S'agissant de la simplification de la procédure d'octroi des primes, la nouvelle base légale prévoit la possibilité pour le demandeur d'effectuer sa demande via le guichet électronique de la Région bruxelloise. L'objectif est d'automatiser le processus en cours.

[145]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Nous nous réjouissons de la modulation en fonction des revenus et des statuts. C'est une très bonne chose de tenir compte de la présence dans le ménage d'une personne à mobilité réduite (PMR) sans qu'il s'agisse forcément du bénéficiaire direct. D'autres critères sont-ils pris en considération ?

L'offre de TaxiBus à destination des PMR est essentielle pour inclure ces personnes dans la prime Bruxell'air.

Le budget pour les vélos, vélos-cargos et autres types de vélos couvre-t-il également les trottinettes et les nouveaux engins de ce type ?

Le système fonctionnera-t-il en cas de résiliation d'un leasing, qu'il soit professionnel ou privé ?

Je crois que nous avons manqué l'occasion, au moment de l'adoption des ordonnances cyclopartage et autopartage, de créer un rapport de force avec les opérateurs. Au contraire de M. Loewenstein, je pense que nous pouvons progressivement y arriver. Même si leur plan de développement est bien évidemment fragile, nous pouvons les accompagner et cibler des zones prioritaires. J'ai eu l'occasion de discuter en privé avec certains d'entre eux : si on leur donne une liste, ils sont prêts à le faire.

Il n'est pas nécessaire de couvrir la surface complète de la Région : il suffirait de 20 ou 30 points précis par commune pour obtenir, in fine, une couverture acceptable pour tous les quartiers. Il serait vraiment dommage de ne pas saisir cette occasion capitale, car je ne suis pas sûr qu'elle se présentera encore.

[147]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Une réforme est enfin annoncée, après s'être fait attendre près de dix ans.

Une prime sociale représente bien entendu une avancée. Je me réjouis également que le budget de la mobilité soit désormais étendu aux acteurs privés de micro-mobilité et qu'il reflète un peu mieux la richesse de l'offre de mobilité actuelle.

Mon groupe appelait depuis longtemps de ses vœux le déblocage de moyens pour mettre en place un coaching mobilité et salue donc cette bonne nouvelle.

Votre réponse me laisse toutefois sur ma faim et je crains que la réforme que vous envisagez ne puisse répondre aux attentes d'un très grand nombre de Bruxellois, a fortiori en pleine crise sanitaire et économique. Nous regrettons que les mesures d'accompagnement prévues soient insuffisantes et qu'elles délaissent ceux qui ont réellement besoin d'une voiture pour travailler, de nombreux ménages, des indépendants et des commerçants.

Vous avez annoncé ne pas vouloir débloquer de moyens pour des primes à l'achat de véhicules propres en cas de destruction de son véhicule. Mon groupe le déplore. Sur l'ensemble de l'Europe, il existe plus d'une centaine de zones de basse émission. Certaines, très proches de nous, comme Gand et Anvers ou Rotterdam, constituent de véritables exemples. Il n'a fallu que quatre ans pour atteindre les objectifs de verdurisation du parc automobile de Rotterdam, grâce à des primes à la casse intelligentes. Tout propriétaire qui démolissait un ancien véhicule diesel, essence ou LPG recevait entre 1.000 et 2.000 euros, voire 6.500 euros s'il optait pour une voiture électrique ou au gaz - soit nettement plus que ce qu'il aurait pu espérer sur le marché de l'occasion. Des milliers de Rotterdamois ont donc sauté le pas. Près de chez nous, Gand propose une subvention à l'achat allant jusqu'à 4.500 euros.

Toute une partie des Bruxellois risque de rester sur le bord de la route et la crise sanitaire que nous vivons ne fera qu'accentuer le phénomène. J'appelle la ministre à travailler à cette prime LEZ dont je regrette l'absence dans cet ensemble de réformes, et je reviendrai prochainement sur la question.

[149]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- M. Uyttendaele, vous dites ne pas être d'accord avec moi, mais je pense que nous parlons plus ou moins de la même chose. À partir du moment où on demande à des sociétés privées de prendre des risques et de s'étendre dans des zones non encore couvertes, il faut les accompagner et les aider. Ces aides peuvent prendre différentes formes. J'ai eu l'occasion de discuter avec des opérateurs. Il est important de le faire plutôt que de leur imposer purement et simplement ce déploiement supplémentaire.

À moins d'avoir été distrait, il me semble que vous n'avez pas répondu quant au rôle du mobility coach et de la couverture de sa mission.

Concernant l'évaluation de la prime Bruxell'air, disposez-vous déjà d'informations sur la méthode qui sera utilisée ?

[151]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik ben het helemaal eens met de keuze voor de Brussel'Air-premie in plaats van steun voor de aankoop van een nieuwe auto. Een auto vervuult niet alleen, hij legt ook beslag op de openbare ruimte, leidt tot files en parkeerproblemen enzovoort.

Er ontspon zich een debat over micromobiliteit. Dat is een onderwerp waar we zeker op moeten terugkomen, maar het is nu niet aan de orde.

De mobiliteitscoach klinkt veelbelovend. Ik denk dat hij het verschil kan maken.

[153]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Selon moi, cette prime Bruxell'air est un soutien au secteur de l'autopartage et du cyclopartage. En effet, la demande en la matière va augmenter et les opérateurs de ces secteurs vont donc de facto être soutenus.

Avant d'envisager de donner un euro pour chaque trajet, commençons par analyser l'augmentation de cette demande par le biais de la mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) ou de la prime Bruxell'air.

[155]

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Iedereen die een nummerplaat inlevert, die op zijn of haar naam staat, kan de premie krijgen.

[157]

(poursuivant en français)

Comme je l'ai expliqué, un service d'accompagnement a été mis sur pied en la personne du mobility coach. Pour vous faire une idée du service, voyez ce que fait Bruxelles Environnement, qui accompagne les personnes touchées par la zone de basse émission (LEZ) et qui cherche les meilleures solutions pour changer nos modes de déplacement.

Ce service est ouvert à tout le monde et bénéficiera d'une campagne de promotion accrue.

Concernant la micromobilité, il faut effectivement travailler sur la réforme. Dès que le projet mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) aura été mis en place, nous pourrons l'accompagner de la prime Bruxell'air. De même, dès que le nouveau système de micromobilité sera opérationnel, nous pourrons le lier à des éléments, mais nous devons avancer sur tous les fronts.

[159]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Quand précisément les Bruxellois pourront-ils bénéficier de la réforme de la prime Bruxell'air en 2022 ? C'est étonnant, étant donné qu'un budget était prévu pour cette année. Que s'est-il passé ?

Le même montant de 3 millions d'euros sera-t-il réinscrit au budget 2022 ?

[161]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La plupart des budgets sont inscrits chez M. Maron. Notre objectif est d'être prêts dès que la nouvelle phase de la LEZ entrera en vigueur.

- *Les incidents sont clos.*

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

[167]

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME INGRID PARMENTIER

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

concernant "l'état d'avancement du RER vélo ainsi que la coordination des études et des aménagements des nouveaux projets".

[169]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Comme l'indique le site web de Bruxelles Mobilité, dans un rayon de 15 km autour de la Grand-Place de Bruxelles, 70 % des déplacements sont inférieurs à ces 15 km. Sur une telle distance et avec une bonne infrastructure cyclable, il est très facile d'effectuer ses déplacements à vélo et, ainsi, de ne plus contribuer aux bouchons et à la pollution générés quand ces trajets se font en voiture.

Une bonne infrastructure est décrite comme se composant de pistes cyclables droites, plates, avec le moins d'arrêts possible aux intersections. Ces pistes doivent offrir un confort optimal et être suffisamment larges pour laisser circuler tous les types de cyclistes avec des flux potentiellement importants. Cela implique, par exemple, des pistes asphaltées d'une largeur standard de quatre mètres pour une piste cyclable à double sens et de deux mètres pour une piste cyclable à sens unique le long d'un grand axe. Précisons qu'avec la multiplication des vélos-cargos, notamment, même de telles dimensions peuvent parfois paraître trop petites en fonction des flux attendus.

Au total, le plan du réseau express régional (RER) vélo compte 400 km pour 32 routes, dont 15 ont été désignées prioritaires en raison de leur haut potentiel d'utilisation. Nous avons appris en ce mois de janvier

que Beliris avait lancé une étude de faisabilité pour trois itinéraires : Dilbeek-Bruxelles, Louvain-Bruxelles et Anderlecht-Bruxelles Nord.

Pour le premier, un tracé le long de la ligne ferroviaire L50, entre le parc Roi Baudouin à Jette et le boulevard Émile Bockstaël, est envisagé. L'itinéraire Louvain-Bruxelles pourrait suivre la ligne ferroviaire 36 entre la chaussée de Haecht à Haren et la gare de Schaerbeek. Le troisième itinéraire est situé à Anderlecht, le long de la ligne ferroviaire 28 entre la station de métro Jacques Brel et l'ancienne gare de Cureghem.

[171]

Existe-t-il un document de référence décrivant le bon aménagement attendu d'un RER-vélo ?

Quelle proportion du réseau total du RER-vélo existe-t-elle déjà ? Est-elle satisfaisante du point de vue de son aménagement ? Quels sont les projets en cours visant à améliorer la qualité du RER-vélo déjà existant, tel celui qui longe le canal ?

Les acteurs chargés d'étudier, d'autoriser, de construire et d'entretenir le RER-vélo sont multiples : Beliris, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, la STIB, Infrabel, les communes ou encore le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale. Comment la cohérence de leurs interventions est-elle assurée ?

Quels sont les moyens humains consacrés par Bruxelles Mobilité à la réalisation des tronçons manquants du RER-vélo et à l'amélioration de ce qui existe déjà ?

Les associations de cyclistes sont-elles associées à tous les projets ? En particulier, le seront-elles aux études lancées par Beliris ?

Une concertation régulière est-elle organisée avec les Brabants wallon et flamand, d'une part, et les Régions flamande et wallonne, d'autre part, pour assurer la continuité du RER-vélo bruxellois dans la périphérie bruxelloise et de la périphérie vers la Région bruxelloise ?

Un enjeu majeur consiste à réserver les espaces nécessaires à la concrétisation du réseau, notamment en refusant de délivrer des permis d'urbanisme qui ne tiendraient pas compte du futur RER-vélo. Quel est le réel pouvoir de Bruxelles Mobilité et de la Région pour garantir cela ? Des concertations à ce sujet ont-elles eu lieu avec urban.brussels ?

En 2021, le bureau d'études Tridée avait déterminé que les itinéraires étaient idéalement situés le long des voies de chemin de fer et des canaux, et dans les vallées, ce qui est tout à fait logique du point de vue de la continuité et pour éviter des dénivelés importants. Cela avait donné lieu à un plan de quinze lignes prioritaires, première esquisse du RER-vélo. Depuis lors, le RER-vélo a été repris dans le plan régional de développement durable (PRDD) et sur le site de Mobigis. Les tracés du RER-vélo sont-ils susceptibles d'évoluer en fonction des résultats des études de faisabilité des différents projets ?

Enfin, la Région bruxelloise devrait bénéficier de 395 millions d'euros grâce au programme européen de facilité pour la reprise et la résilience. Le RER-vélo faisait partie des projets proposés pour ce financement. Est-ce toujours le cas ? Quelle est la hauteur du financement demandé ? À quels projets concrets et à quels opérateurs serait-il affecté ?

[175]

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Pour le groupe DéFI, il est important de défendre une ville 100 % cyclable, dans le respect de tous les usagers de la route.

Un cycliste de plus fera sans doute un automobiliste qui roulera mieux et de manière plus fluide et, espérons-le, un piéton apaisé. En effet, nous sommes tous des piétons et pourtant, nous avons parfois tendance à l'oublier lorsque nous utilisons un autre moyen de transport : en voiture, il nous arrivera de stationner sur un passage pour piétons et à vélo, de circuler sur un trottoir. Ce point mérite notre attention.

S'agissant du vélo, pour en accroître l'usage, il convient d'améliorer l'attractivité et la sécurité des pistes cyclables, outre d'autres problématiques déjà abordées, comme la protection contre le vol de vélos.

Concernant le réseau express régional vélo (RER-vélo), je rejoins l'ensemble des questions posées. Je serais particulièrement intéressé de vous entendre, Mme la ministre, sur l'évolution des tracés de ce RER-vélo. La concertation avec les autres régions a été évoquée par Mme Parmentier, mais qu'en est-il des communes bruxelloises, qui sont des acteurs-clés dans la mise en œuvre de ce genre de projet ?

Enfin - Mme Parmentier l'a également évoqué, mais je souhaite insister sur ce point -, la pratique du vélo évolue. Les vélos-cargos sont de plus en plus utilisés, à juste titre. De jeunes couples arrivent par exemple à se passer de voiture, car ils peuvent y installer leurs enfants pour les emmener à l'école.

Ce moyen de transport s'améliore et permettra vraisemblablement de tracter des charges de plus en plus lourdes. La question de l'espace se pose dès lors car, si la charge de ces vélos augmente, il en ira peut-être de même de leur taille. Cette réflexion fait-elle partie des plans RER-vélo ? Mme Parmentier a abordé la taille des pistes cyclables : la présence éventuelle de vélos-cargos plus imposants est-elle prise en compte ? Ne faudrait-il pas envisager de limiter la taille de ces vélos de façon à ce qu'elle corresponde aux gabarits standard des pistes cyclables ?

[177]

De heer Pepijn Kennis (Agora).- Ook in de burgerresolutie van het burgerpanel Make your Brussels mobility staat de vraag naar een comfortabel netwerk van aaneengesloten fietspaden.

[179]

(poursuivant en français)

C'est la deuxième demande des citoyens résultant du panel citoyen consacré à la mobilité, qui s'est tenu lors de la dernière législature. En effet, ils demandent un réseau cohérent et ininterrompu de pistes cyclables sécurisées. Le RER-vélo peut dès lors véritablement répondre à cette demande.

Où en est ce projet ? Un calendrier est-il prévu pour sa finalisation ? Comme M. de Patoul l'a évoqué, des adaptations sont-elles envisagées par rapport à la largeur, etc. ? J'aimerais en savoir plus et vous rappelle donc l'existence de cette résolution citoyenne sur la mobilité.

[181]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Un vade-mecum du bon aménagement des véloroutes est en cours de finalisation. Il est rédigé par le Centre de recherches routières (CRR), avec la collaboration des différentes administrations régionales et la province du Brabant flamand. Il paraîtra en 2021.

Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le RER-vélo a été intégré dans le réseau vélo plus du plan Good Move.

[183]

(verder in het Nederlands)

Het gewestelijk expresnet voor de fietser (fiets-GEN) en het plus-fietsnetwerk uit Good Move beantwoorden al deels aan de vraag naar één groot basisnetwerk van aaneengesloten, veilige en gescheiden fietspaden.

[185]

(poursuivant en français)

Un état des lieux dressé au début de l'année 2020 nous apprenait que 30 % du réseau disposait d'un aménagement cyclable satisfaisant et 22 %, d'un aménagement à améliorer, et que 48 % du réseau restait à réaliser. Dans le cadre des mesures sanitaires, en 2020, 17 % d'aménagements ont été ajoutés au réseau. Ces aménagements provisoires pour la plupart devront aussi être améliorés.

Plusieurs projets situés le long du canal sont financés par le Fonds européen de développement régional (Feder) : création de passages sous les ponts de la place Saintelette, du square Jules De Trooz et Van Praet, amélioration de la chaussée de Vilvorde entre l'avenue Van Praet et la chaussée de Buda. Des microprojets sont à l'étude à d'autres endroits le long de cet axe.

Ensuite, quelque 40 kilomètres de pistes ont été aménagés sur le réseau vélo plus. La piste cyclable sur la E40 sera connectée avec sa partie flamande au niveau de l'avenue du Péage. Ces travaux seront exécutés par De Werkvennootschap et financés par la Région bruxelloise. Les travaux se poursuivent sur la Petite ceinture et sur la rue des Palais. Ces axes font également partie du réseau vélo plus.

Tous les acteurs - Bruxelles Mobilité, perspective.brussels, les partenaires flamands et wallons, y compris la province du Brabant flamand, et, au niveau fédéral, Beliris, Infrabel et la SNCB - concernés par la mise en œuvre du RER-vélo se retrouvent dans un groupe de pilotage qui se réunit tous les trois mois en présence des représentants politiques. C'est ce même groupe de pilotage qui assure la coordination avec mes homologues de Flandre et de Wallonie. Plusieurs réunions bilatérales ont lieu en parallèle. Elles sont coordonnées par le manager vélo.

[187]

(verder in het Nederlands)

In Brussel, maar ook in de twee andere gewesten, is er zeker ambitie om de nodige inspanningen te leveren. Het thema komt regelmatig ter sprake op de interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie. In het kader van het Europees herstelplan zijn er verscheidene voorstellen ingediend ter uitvoering van het fiets-GEN. Op die manier hopen we, in samenwerking met de andere beleidsniveaus, een stevige stap voorwaarts te kunnen zetten.

Als er goed wordt samengewerkt tussen de gewesten, wordt daar meestal minder aandacht aan besteed. Daarom wil ik de samenwerking in dit kader extra ondersteunen.

[189]

(poursuivant en français)

Les missions liées à la réalisation du RER-vélo et à son amélioration sont aux mains des différentes directions de Bruxelles Mobilité : planification, construction et entretien. Tous les projets d'aménagement passent en principe deux fois devant la Section modes actifs de la Commission régionale de la mobilité (CRM), lors de leur initiation et juste avant la demande de permis, ce qui assure le suivi par les usagers. Beliris associe également les associations cyclistes dès le départ. Dernièrement encore, elles ont fait partie du jury chargé de choisir le bureau d'études pour le projet L28.

Pour chaque itinéraire du RER-vélo, une étude de faisabilité est menée. L'étude du bureau Timenco de 2012 a en effet uniquement étudié les possibilités sur carte, pas sur le terrain, et ce, même si nous nous sommes basés à l'époque sur une étude détaillée réalisée en 2004 par Bruxelles Environnement. À la suite des études de faisabilité, certains tronçons sont susceptibles d'être adaptés, tant que les modifications ne portent pas préjudice aux objectifs du projet.

Des moyens pour des projets RER-vélo sont demandés par Bruxelles Mobilité et Beliris dans le cadre du plan de relance européen Recovery and Resilience Facility. La concertation interfédérale et la concertation avec la Commission européenne étant toujours en cours, je ne peux pas vous en dire davantage à ce sujet. Je suis néanmoins assez positive sur l'issue de ces concertations.

M. de Patoul, concernant votre question relative aux vélos-cargos, il existe déjà une limitation de leur largeur. La semaine passée, j'ai répondu à une question de l'un de vos collègues concernant l'adaptation du code de la route, ainsi que la possibilité de mettre en œuvre des projets pilotes avec une largeur d'une euro-palette. Ce point est important, tout comme l'aménagement des pistes cyclables afin qu'on puisse les emprunter avec ce type de vélos-cargos. Les largeurs standards des pistes cyclables sont prévues dans le règlement régional d'urbanisme (RRU) ainsi que dans le vade-mecum vélo. C'est la raison pour laquelle nous y sommes attentifs. Des débats ont parfois lieu autour de la question de la largeur de telle ou telle piste cyclable. Certains considèrent alors qu'un mètre est suffisant alors qu'il convient de tenir compte des besoins à court, mais aussi à moyen et long termes.

[191]

(verder in het Nederlands)

Voor de bestaande wegen is er geen haalbaarheidsstudie nodig. Voor werkzaamheden naast spoorwegen is dat wel het geval, omdat er een analyse wordt gemaakt van de ondergrond, de inbedding enzovoort.

[193]

(poursuivant en français)

Mais je me réjouis d'un tel enthousiasme quant au RER-vélo dans cette commission.

[195]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Il me semble que vous n'avez pas répondu à ma question concernant les éventuelles concertations avec urban.brussels pour réserver les espaces nécessaires à la concrétisation du réseau. Ce point mérite attention, notamment lorsque des permis d'urbanisme sont demandés pour des espaces dont on pourrait avoir besoin pour ce futur RER-vélo. Une réflexion ou une collaboration est-elle en cours avec cette administration à ce sujet ?

Si les décisions sont prises au cas par cas, c'est plus risqué car il faut que Bruxelles Mobilité soit consultée et que la personne qui se rend en commission de concertation y soit attentive. Qu'est-il mis en place pour éviter la délivrance de permis qui pourrait mettre en danger le futur RER-vélo ?

[197]

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Outre les projets en cours, d'autres projets de RER-vélo à grande échelle sont-ils envisagés en vue d'augmenter le nombre de trajets au niveau bruxellois ?

De même, est-il prévu d'inclure ou avez-vous déjà inclus les communes dans les concertations à ce sujet ?

[199]

De heer Pepijn Kennis (Agora).- Ik begrijp dat het fietsnetwerk in uitvoering is. Een aantal stukken worden al aangelegd, terwijl er voor andere nog analyses lopen. Het is belangrijk dat u daar duidelijk over communiceert.

In de burgerresolutie wordt om een volledig fietsnetwerk gevraagd. Binnen een dergelijk netwerk vormt het fiets-GEN de snelweg. De kleinere wegen zijn echter ook belangrijk. De bewegwijzering en de communicatie kunnen nog beter. Welke plannen hebt u op dat vlak?

Voorts had u het over de vademecums, in het bijzonder voor het fiets-GEN. Wilt u de andere fietsvademeccums ook herzien in het kader van de algemene zone 30 en de ingreep op de Azalealaan in Schaarbeek?

[201]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je reviendrai sur les espaces nécessaires à prévoir et sur les contacts échangés avec urban.brussels, qui doit veiller à réserver les terrains. Le réseau vélo plus est inscrit dans le volet réglementaire et, dès lors, dans les cartes du plan Good Move.

J'espère que le gouvernement approuvera cette spécialisation multimodale des voiries dans les prochains mois. Lorsque ce sera fait, le statut juridique de ces espaces sera plus clair.

[203]

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Parmentier, naast de vademecums hebben we nu ook een gids uitgebracht. Die gids heeft niet dezelfde draagwijdte als een vademecum, maar biedt een andere kijk op de kwestie.

De titel van de gids klinkt beter in het Frans: BABE of "le bon aménagement cyclable au bon endroit". Je kunt er lezen welke infrastructuur in welke omstandigheden het best wordt aangelegd. De denkoefening daarover is nog niet afgerond.

Aan de hand van de gids kan men een keuze maken tussen de verschillende types infrastructuur. Zodra er is beslist welke infrastructuur zal worden aangelegd en de breedtes enzovoort vastliggen, kan de norm worden geraadpleegd in een vademecum. Je hebt beide teksten dus nodig.

[205]

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions portant sur l'existence d'éventuels autres projets RER en cours et sur la concertation avec les communes.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le RER-vélo fait partie du réseau vélo plus, qui est l'une de nos priorités. La mise en œuvre d'une piste cyclable qui y est dédiée est déjà une mesure importante. Une procédure de concertation avec les communes a bien eu lieu. Le RER s'inscrit dans le cadre du plan Good Move, qui est dynamique. Les réflexions sont en cours et nous devons peut-être faire des choix car tout ne peut pas être fait au même endroit. Chaque projet devra être abordé avec les communes et les autres partenaires.

- *L'incident est clos.*

[211]

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER PEPIJN KENNIS

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "het participatieproces over de heraanleg van de Sainctelettebrug".

[213]

De heer Pepijn Kennis (Agora).- Onlangs communiceerde u in de media over het participatieproces dat van start ging inzake de heraanleg van de Sainctelettebrug. Het lijkt Agora alvast een goed idee om de Brusselaars te betrekken bij de heraanleg van dit zwarte kruispunt.

Toch lijkt de participatie pas in een late fase aan bod te komen. De grote lijnen zijn zoals meestal immers al uitgezet. Uiteraard voert u hierbij verder het beleid uit dat onder meer in Good Move is opgenomen. Daar gingen overigens ook participatieprocessen aan vooraf, zoals u ongetwijfeld zult opmerken. Toch wordt er gecommuniceerd met ronkende krantenkoppen als 'Brusselaar mee aan de tekentafel voor Sainctelettebrug'.

[215]

(poursuivant en français)

Agora veut en effet radicalement inverser ce processus de participation. Il nous semble important de demander aux Bruxellois quels sont les choix essentiels à faire dans la société, en l'occurrence dans la mobilité. Nous pourrions alors, en tant que responsables politiques et même techniciens puisque épaulés par les administrations, nous occuper des détails.

Il s'agit donc d'une inversion du processus habituel selon lequel nous posons trop souvent de grands choix politiques, et demandons ensuite aux citoyens leur couleur de bande préférée ou autres détails. Selon nous, il faut cesser de prendre de grandes décisions et de demander par après l'avis des citoyens concernant des futilités.

Je pense d'ailleurs que la déclaration de politique régionale (DPR) va dans le même sens.

[217]

(verder in het Nederlands)

Welke keuzes zijn er al gemaakt in verband met de herinrichting van de Sainctelettebrug? Welk deel van de brug wordt voorbehouden voor gemotoriseerd verkeer, voetgangers, fietsers, openbaar vervoer enzovoort?

Welke keuzes zijn nog niet gemaakt? In hoeverre zijn dat cruciale keuzes, in hoeverre gaat het om details? In welke mate kunnen de Brusselaars invloed uitoefenen op de keuzes die nog niet zijn gemaakt? Hoe gaat dat in zijn werk? Is het mandaat van de participatiegroepen duidelijk en hoe wordt erover met de Brusselaars gecommuniceerd? Vandaag lijkt het alsof ze mee aan de tekentafel mogen zitten, maar is dat daadwerkelijk zo?

Zult u zich neerleggen bij het resultaten van dit participatieve overleg? Hoe verzekert u een diverse deelname van Brusselaars in deze participatiefase? Al te vaak blijken immers bepaalde groepen wel en andere groepen niet deel te nemen. Hoe vermijdt u dat alleen de meest geëngageerde Brusselaars deelnemen aan het proces?

(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt opnieuw als voorzitter op)

[221]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik sluit aan bij de vraag van de heer Kennis. Het is heel belangrijk dat we de participatie goed aanpakken, zeker voor de heraanleg van de Sainctelettebrug, die al zo lang een zwart punt is in het Brussels Gewest. Mijn eerste verkiezingsfolder ooit, die van 2014 dateert, ging trouwens over mobiliteit, onder meer over een fietsoplossing voor de Sainctelettebrug in de vorm van een ondertunneling en een veilige oversteek op de brug zelf.

Ik ben het echter niet eens met de heer Kennis wanneer hij stelt dat participatie alleen goed is als er vertrokken wordt van een wit blad en iedereen alles nog van a tot z kan bespreken. Wat betreft mobiliteit is er duidelijk al inspraak geweest over de grote principes, wat leidde tot Good Move. Participatie is vooral geslaagd als je helder bent over de concrete verwachtingen naar diegene die inspraak gevraagd wordt, en dat je daar dan ook consequent in bent.

Uiteraard mag het niet alleen gaan over de kleur van bijkomende inrichtingen of meubilair. Dat zou immers een karikatuur van inspraak zijn. Maar voor mij kan een overheid bijvoorbeeld perfect stellen dat de bereikbaarheid voor fietsers en de verkeersveiligheid verbeterd moeten worden en dat over die vereisten niet gediscussieerd kan worden.

Mevrouw de minister, kunt u bevestigen dat dit de insteek is? En kunt u ook verduidelijken welke andere randvoorwaarden u koppelt aan het participatieproces? Uiteraard ben ik het er wel mee eens dat de deelnemers een duidelijk zicht moeten hebben op wat van hen verwacht wordt, wat zij op hun beurt kunnen verwachten en wat hun niveau van inspraak is. Hoe zult u daarover communiceren aan de deelnemers?

Wat is de planning? Wanneer mogen we resultaten verwachten?

[223]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ma question concerne le processus participatif. Quand les Bruxellois sont-ils amenés à donner un avis lors d'un réaménagement de l'espace public, et comment ?

Dans ce cas précis, nous avons bien vu que Bruxelles Mobilité avait créé un site internet

- saintelette.brussels - sur lequel chacun peut s'informer et répondre à un questionnaire très cadré sur la place Saintelette, mais aussi sur la place de l'Yser et sur l'avenue du Port. Les habitants sont invités à participer à la construction des futurs espaces publics et n'importe qui disposant d'une adresse peut y contribuer, ce qui est un point positif.

Comment allez-vous à la rencontre d'acteurs plus éloignés d'une intervention de ce type dans le débat public, mais qui sont bien concernés par les aménagements ? Comment se passe la publicité du dispositif ? Comment s'organise la concertation ?

Comment faites-vous le tri entre les différents aménagements ? Le square Maréchal Montgomery étant en passe d'être aménagé, demandera-t-on à la population ce qu'elle en pense ? De quelle façon ? Ou nous limiterons-nous à la concertation actuelle ?

[225]

M. David Weytsman (MR).- Le groupe MR tient d'abord à marquer son soutien à un tel investissement dans ce quartier. Ce projet permettra de sécuriser les lieux pour l'ensemble des modes de transport, mais aussi pour les habitants et les commerçants.

En ce qui concerne la qualité de vie, nous voudrions avoir toutes les garanties sur le fait que vous ferez la part belle à la verdurisation. Nous avons été un peu échaudés par les aspects souvent trop minéraux des travaux réalisés ces dernières années. Je voudrais aussi m'assurer que le projet actuel prévoit un plan ambitieux d'éclairage public, étant donné les problèmes de nuisances et le sentiment d'insécurité en soirée.

En matière de mobilité, quelle partie du projet vise à résoudre les problèmes d'embouteillages à ce croisement ?

Par ailleurs, ce projet rejoint le contrat de rénovation urbaine (CRU) Citroën-Vergote. Pour répondre à la crainte des habitants, pourriez-vous nous garantir que les travaux ne seront pas effectués simultanément, afin de ne pas encore engorger davantage le quartier ?

[227]

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Dans la société civile d'où je suis issue, j'ai pratiqué la participation sur les demandes de permis d'urbanisme et les projets de plan pendant plus de vingt ans, et continue à le faire. J'ai beaucoup d'estime pour le travail d'Agora et je suis ravie que vous soyez ici parmi nous, M. Kennis. Sur cette question, je me sens davantage militante de la démocratie urbaine à vos côtés, que parlementaire de la majorité face à un parlementaire d'opposition.

Nous débattons tous ensemble au sein de ce parlement virtuel et tirons de nombreux enseignements des interventions de l'ensemble des collègues. Je comprends mieux pourquoi certaines options d'aménagement - qui me paraissaient évidentes - ne le sont pas forcément pour tout le monde, telle la limitation de la vitesse dans toute la Région de Bruxelles-Capitale à 30 km/h, sauf sur les axes structurants. Cela me paraît tomber sous le sens pour des raisons de sécurité routière, mais j'entends qu'il y a débat, ce qui est normal et sain. Nous avons tous envie de faire avancer cette ville même si nous ne partageons pas la même vision de la ville, de la société et de l'économie.

Cela étant dit, je me demande si vous posez les bonnes questions à propos de la participation du public sur les projets d'aménagement de l'espace public, et ce pour trois raisons. Premièrement, il s'agit de projets publics. On peut donc espérer qu'ils soient conformes aux plans des pouvoirs publics. Deuxièmement, quelle

est la nature de la participation qui est proposée par Bruxelles Mobilité ? Troisièmement, vous posez des questions de fond qui doivent à mon sens obtenir une réponse dépassant le cadre de ce projet-ci, et de la part de l'ensemble du gouvernement.

Selon moi, les projets publics d'aménagement vont plutôt dans la bonne direction au sein de la Région bruxelloise ces dernières années, même si, naturellement, des améliorations suggérées par le terrain sont toujours possibles. C'est d'ailleurs le sens du processus prévu.

Mais ce n'est évidemment pas toujours le cas : tous les projets publics ne sont pas de bons projets uniquement parce qu'ils sont publics. Je garde par exemple un assez mauvais souvenir du projet d'aménagement de la place Rogier, organisé sous un mandat précédent de M. Pascal Smet.

[229]

Dans le cadre de ce projet, le maintien des flux automobiles était indiscutable, même au détriment des autres modes de transport au besoin (suppression de passages piétons, réduction des pistes cyclables). Ceci allait à l'encontre du plan Iris 2, la Région nous demandant donc de faire ce qu'elle dit et non ce qu'elle fait ! Le concours d'architecture a débouché sur l'aménagement du grand auvent, dont l'instabilité était prévisible, entraînant les surcoûts et retards que nous connaissons.

La difficulté réside dans le décalage entre les plans et la réalisation. En l'espèce, le projet semble conforme au plan Good Move.

La participation de Bruxelles Mobilité dans le projet relève davantage de l'information. Je regrette que nous ne disposions pas des plans, que nous découvrirons dans le cadre de l'enquête publique. Je souhaiterais les recevoir.

[231]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis d'accord avec certaines de vos remarques. Il y a, évidemment, les grands cadres fixés et, en regard, la pratique, les projets.

Il convient de préciser que ce projet étant déjà en cours et les plans, dessinés, je les ai repris pour inspiration, mais n'ai pas eu l'occasion de lancer un processus de participation comme si le projet en était à son début.

Nous nous concentrons donc sur les phases de travail en cours pour faire avancer le dossier. La demande la plus importante est, en effet, de sécuriser cette partie de la ville. Ce point noir en termes de sécurité routière doit, par ailleurs, devenir un espace public valorisé, rendu plus agréable pour les usagers.

[233]

(verder in het Nederlands)

We vertrekken van de bestaande plannen. In het lopende proces, waarin buiten het openbaar onderzoek eigenlijk geen ruimte was voor participatie, willen we toch nog elementen van participatie opnemen. Voor het ontwerp is een wedstrijd uitgeschreven. Het winnende ontwerp stelt een project voor waarbij de brug wordt verbreed om meer ruimte te geven aan actieve modi. De voetpaden aan beide kanten van het kanaal worden omgevormd tot groene pleinen met ook een verblijfsfunctie. Met dit basisconcept gaan we verder aan de slag, zoveel mogelijk in samenwerking met de burgers.

Het kruispunt wordt minder complex, en bijgevolg veiliger en leesbaarder. Het hele project moet uiteraard passen binnen het kader van Good Move. Het is niet zozeer een kwestie van percentages die al vastliggen, het gaat er eerder om dat alle vervoersmodi nieuwe tracés en circulatiemogelijkheden toegewezen krijgen op het kruispunt.

De mobiliteitsopties die nu al vastliggen, zullen uiteraard worden toegelicht. De essentie is dat we uitleggen welke beslissingen al genomen zijn en waarom. Daarnaast moeten we ervoor zorgen dat mensen vragen kunnen stellen. We moeten ook duidelijk communiceren voor welke elementen nog participatie mogelijk is. Anders wordt de indruk gewekt dat het hele project nog kan worden aangepast, terwijl al een aantal zaken vastliggen.

De keuzes die via de huidige enquête en de komende workshops openstaan voor ideeën van bewoners en gebruikers, zijn gericht op zeven zones, die vervat zitten in de hoofdrichtlijnen van het project. De focus voor participatie in dit project zal dus veeleer liggen op de invulling van de publieke ruimte dan op het omgooien van de mobiliteitskeuzes.

Dat neemt niet weg dat mensen vragen kunnen stellen en voorstellen formuleren, die we uiteraard zullen bekijken. We proberen evenwel eerlijk te zijn over wat nog wel en niet mogelijk is. Alle opmerkingen zullen worden geanalyseerd. Als er elementen zijn waarmee geen rekening wordt gehouden, dan zal dat worden gemotiveerd. Details van de geselecteerde elementen zullen ook deel uitmaken van het werk van het ontwerp bureau.

[235]

(poursuivant en français)

Nous comptons différentes étapes dans le processus de participation, ainsi que divers outils de communication et de discussion, ce qui est difficile à mettre en place en contexte de pandémie.

En février, l'équipe et Bruxelles Mobilité se sont rendues sur le terrain pour soumettre un questionnaire à des usagers et à des riverains.

[237]

(verder in het Nederlands)

Er worden dus gewoon voorbijgangers op het terrein aangesproken.

Sinds februari is er een website met informatie, waar mensen suggesties kunnen doen en via een vragenlijst kunnen reageren op de huidige toestand van het plein. Die blijft tot na de paasvakantie online. De input die we ontvangen, vormt de basis voor de besprekingen in de workshops. Het bestaan van de website is bekendgemaakt via de pers, sociale media, posters en brochures.

[239]

(poursuivant en français)

En mai, un atelier en ligne est prévu, avec les interlocuteurs locaux : les comités de quartier, les associations représentant les modes actifs, les commerçants, les riverains et les acteurs situés dans le périmètre, afin d'entrer vraiment dans les détails.

Les groupes seront de taille réduite pour permettre un débat de qualité. Les invitations seront évidemment individuelles.

[241]

(verder in het Nederlands)

Dat is een specifieke workshop. Daarnaast komt er een workshop waaraan alle burgers kunnen deelnemen. De Brusselaars worden daarvan op de hoogte gebracht via folders die ze in hun brievenbus krijgen. Het is de bedoeling om met die workshop een groot aantal personen te bereiken.

Ik vrees dat ook die workshop nog online zal moeten plaatsvinden en dus in de vorm van vragen en antwoorden zal verlopen, al zullen de deelnemers ook suggesties kunnen doen. Ik zal nagaan wat binnen de huidige context mogelijk is.

Ondertussen blijft de website online. Vanaf mei of juni zal een interactieve wandeling in het toekomstige project met behulp van een smartphone of computer aangeboden worden. Ook in de toekomst zal de communicatie over het project via de website verlopen. Dat zal bij elke nieuwe fase gebeuren: bij de aanvraag van de vergunning, wanneer de werf loopt, wanneer ze wordt opgeleverd enzovoort. Op het plein zelf hangen affiches met een Quick Response-code (QR-code) die naar de website leidt.

Er zijn met andere woorden verscheidene overlegmomenten. Ik ga ervan uit dat die heel wat input zullen opleveren voor zowel het team van het ontwerp bureau als voor het participatiebureau en voor Brussel Mobiliteit. Alle opmerkingen worden onderzocht en als ze relevant zijn, worden ze in het ontwerp verwerkt. Daarnaast wordt er een volledig verslag opgemaakt en gepubliceerd.

Ten slotte komt er een openbaar onderzoek. Dat vindt plaats wanneer de vergunning al is toegekend, maar ook dan is er nog inspraak mogelijk. Er is een overlegcommissie die ik alle kansen wil geven. Ze moet er immers voor zorgen dat burgers hun mening kunnen uiten en dat het project desgevallend wordt bijgestuurd.

Het is echter belangrijk dat eerder ook al wordt overlegd, want zodra de vergunningsfase is ingegaan, liggen er al heel wat grote lijnen vast. Ik vind het dan ook belangrijk dat we nu al de wijzigingen doorvoeren die mogelijk zijn, anders moeten we achteraf stappen achteruitzetten, wat met tijdverlies gepaard gaat.

Ik wil de uitvoering niet uitstellen. De combinatie van een bus- en een trambaan vormt immers een uitdaging waarvoor een reeks technische studies nodig waren. Terwijl die liepen, konden we de burgerparticipatie organiseren. Ik ben het ermee eens dat de burger zo vroeg mogelijk moet worden betrokken bij het overleg. Ik wil echter vooral vooruitgang boeken met deze plannen en ga daarom op deze manier te werk.

[247]

De heer Pepijn Kennis (Agora).- U hebt ons meer inzicht gegeven in het proces dat u volgt. Dat een aantal zaken al beslist zijn, lijkt me in deze context logisch.

Ik wil even inpikken op wat collega Verstraete daarnet opwierp. Zelf ben ik ook niet van mening dat een participatieproces alleen van een wit blad kan vertrekken. In het ideale geval worden burgers er, zoals de minister al zei, zo vroeg mogelijk bij betrokken en ontwerp je samen het project. Alleen ga je sneller, maar samen ga je verder, is hierbij het motto. In die zin bouwt dit basisconcept voort op Good Move en dus ook op het burgerpanel inzake mobiliteit dat ik daarnet vermeldde. Dat is zeker het geval voor de grote lijnen. Alleen is de communicatie hierrond van essentieel belang. Op dat vlak is het zoeken naar de algemene lijn

van deze regering. Zo vragen de bewoners van de Leopold II-wijk al langer om inspraak over het stadsvernieuwingscontract (SVC). Dit betreft weliswaar de bevoegdheid van een andere minister, maar het is in elk geval soms zoeken naar de algemene lijn van deze regering om burgers zo vroeg mogelijk te betrekken bij projecten.

De openheid over waar er nog geparticipeerd kan worden en waar niet, over welke beslissingen al vastliggen en welke nog niet, is essentieel om frustratie te vermijden. Zo vermijden we immers dat burgers ten onrechte verwachten dat ze mee kunnen nadenken en alles nog kunnen veranderen. Zo vernam ik dat er nu ineens een mobipunt zou komen, maar duidelijkheid is hierover niet.

De algemene communicatie over dit project op de website lijkt me ook niet erg duidelijk. Ik heb er in elk geval geen plannen of grote lijnen op teruggevonden. U zei dat de enquête nog loopt, maar op de website lijkt ze in elk geval afgesloten sinds eergisteren. De resultaten, die aangekondigd worden vanaf 28 maart, zijn nog niet beschikbaar. Dat kan uiteraard een paar dagen duren, maar het is belangrijk om die communicatie up-to-date te houden.

Uiteraard is participatie organiseren in coronatijden extra moeilijk, wat Agora zelf ook ondervindt. We wensen u alvast goede moed hiermee. Het is echter wel mogelijk en kan zeker resultaten opleveren.

[249]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- U hebt de voorgeschiedenis goed geschetst. Ik kan me vinden in uw aanpak. Het is belangrijk dat deelnemers duidelijk weten wat er van hen verwacht wordt en wat zij mogen verwachten.

We mogen overigens niet onderschatten hoe belastend participatie kan zijn. In Schaarbeek lopen momenteel bijvoorbeeld drie participatieateliers over verkeersluwe mazen. Die vergen veel van de deelnemers, ze moeten er meerdere avonden aan besteden. Ze doen dat met plezier, maar laten we dat werk niet onderschatten. Het komt erop aan om een gulden middenweg te vinden.

[251]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je ne pense pas avoir obtenu de réponse à ma question mais, étant donné que j'ai deux autres questions prévues sur le même sujet, je crois que je vais approfondir celui-ci dans les semaines qui viennent.

[253]

M. David Weytsman (MR).- Je suis satisfait de savoir que la place Rogier ne sera pas un modèle pour la place Saintelette.

[255]

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Merci pour ces éléments de réponse. Je déposerai une autre question à ce sujet, car ce projet suscite ma curiosité.

[257]

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Mijnheer Kennis, ik stel vast dat de enquête inderdaad is afgesloten, terwijl ze tot eind april had moeten lopen. Ik vraag na hoe dat komt en zal u de correcte

informatie bezorgen.

[259]

- *Het incident is gesloten.*