

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 6 JUILLET 2021

VERGADERING VAN DINSDAG 6 JULI 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.

[105]

QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS

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 récent réasphaltage et réaménagement du boulevard Van Haelen à Forest".

[107]

M. Marc-Jean Ghysseles (PS).- Début mai, la Région a commencé des travaux sur le boulevard Guillaume Van Haelen, à la suite, notamment, d'un nouveau trajet de bus. La Région a procédé à des réasphaltages et à divers aménagement dont le but était, bien évidemment, de sécuriser la voirie.

Le débat ne porte pas sur les choix réalisés mais sur la programmation et le suivi des travaux.

Concernant les études de réaménagement de la voirie, qui a été chargé de réaliser ces études : la Région ou un consultant privé indépendant ? Quelles étaient les instructions et le but recherché dans les choix posés en matière de réaménagement ?

Y a-t-il eu des présentations ou des contacts préalables avec la commune concernant ces réaménagements ? La commune a-t-elle reçu les plans des travaux que la Région envisageait de réaliser ? Si oui, quand et sous quelle forme ?

À quel moment exact la Région a-t-elle démarré les travaux ?

Des réunions préalables avec les riverains ont-elles été organisées ? Si oui, à l'initiative de qui ? La commune était-elle associée à ces présentations ?

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

[111]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En préambule, je voudrais préciser que les travaux sur le boulevard Guillaume Van Haelen sont de deux types. Ils consistent tout d'abord en la construction d'arrêts de bus - y compris leurs dépendances, dans le cadre de la réalisation du plan directeur du réseau bruxellois de bus : ces travaux concernent les deux arrêts se trouvant à proximité de la rue Pierre Decoster. Dans ce cadre, les plans sont réalisés par la STIB, mais mis en œuvre par la Région de Bruxelles-Capitale.

Les travaux ont ensuite consisté à réasphalter le boulevard. Profitant de cette phase, nous avons introduit une demande de sécurisation de la circulation cycliste là où c'était possible. Les plans ont été établis par Bruxelles Mobilité et transmis pour avis à la commune. Une réunion a eu lieu avec celle-ci, mon cabinet et Bruxelles Mobilité. À l'issue de cette réunion, les plans adaptés aux demandes exprimées en réunion ont été de nouveau transmis à la commune. Une réunion publique d'information s'est tenue le 27 mai.

C'est Bruxelles Mobilité qui s'est chargée des études de réaménagement de la voirie. Pour rappel, l'objectif n'était pas du tout d'échapper à la procédure de demande de permis, mais justement de profiter du réasphaltage qui devait être fait pour sécuriser autant que possible la circulation cycliste dans la montée.

Au sujet de l'abribus problématique, à la suite des discussions entre le chef de chantier, les riverains et la STIB, nous avons cherché une localisation alternative offrant une solution acceptable pour tous.

Quant au calendrier, les travaux des quais ont commencé le 15 mars 2021, sur la base des plans de la STIB. Les travaux d'asphaltage, de signalisation et de marquage, réalisés par le service de maintenance de Bruxelles Mobilité, ont été effectués entre le 7 et le 10 mai.

Le service compétent de Bruxelles Mobilité a réceptionné six réactions de riverains, principalement axées sur le délai mis pour le marquage après réasphaltage - notamment pour un emplacement de parking pour personnes à mobilité réduite -, ainsi que des questions sur les perspectives liées au boulevard, telles que le projet de piste cyclable et ses implications.

[113]

Une réunion publique rassemblant une vingtaine de riverains a été organisée. Tous les riverains ne se sont donc pas prononcés mais il s'agit de l'ensemble des réactions formelles que nous avons reçues.

Je ne peux pas vous indiquer le budget des travaux parce que l'entrepreneur n'a pas encore transmis leur état d'avancement en mai. Concernant les travaux réalisés par Bruxelles Mobilité, les coûts s'élèvent à près de 160.000 euros. La plus grande part du budget, soit 130.000 euros, est consacré aux travaux d'asphaltage tandis que les travaux de marquage et de signalisation représentent environ 30.000 euros.

[115]

M. Marc-Jean Ghysels (PS).- Connaissez-vous les dates des réunions avec la commune et celles relatives à la transmission des plans ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les plans ont été transmis au service technique de la commune. Une réunion entre la commune, des membres de mon cabinet et Bruxelles Mobilité s'est tenue le 4 mai 2021. Les plans ont encore été adaptés à l'issue de cette réunion et ont, par conséquent, été transmis à nouveau à la commune. Cette dernière a marqué son accord, moyennant la tenue d'une réunion d'information publique le 27 mai, de 20h à 22h.

- *L'incident est clos.*

[121]

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la représentation des usagers des transports publics au sein du conseil d'administration de la STIB".

[123]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Les transports publics sont, comme chacun sait, l'un des piliers fondamentaux de notre politique de mobilité. La demande ne cesse d'augmenter. La clientèle de la STIB a encore augmenté en 2019 de 4 % avec 433,5 millions de voyages effectués, soit une hausse de 16 millions par rapport à 2018. Cela illustre bien que les montants importants que la Région investit chaque année dans le développement du réseau, la fréquence ou la qualité de l'expérience utilisateur doivent répondre à une demande, et donc à un besoin, toujours grandissants.

La Région contribue en partie financièrement au développement de son réseau de transports en commun. Le pouvoir fédéral, via Beliris, y participe également. Les citoyens, comme les usagers de ces transports doivent donc être en mesure de donner leur avis sur la gestion opérée par la STIB. Les usagers sont les premiers concernés par des dysfonctionnements, il est donc crucial qu'ils puissent également émettre au besoin des recommandations. Afin de faire remonter ces avis, la STIB réalise chaque année des enquêtes de satisfaction. Elle participe également à la Commission régionale de la mobilité (CRM) au sein de laquelle sont représentées les associations de voyageurs.

Je m'interroge cependant sur l'absence de ces associations d'usagers au conseil d'administration de la STIB. Ce dernier est chargé d'arrêter le budget de la société, de conclure le contrat de gestion avec le gouvernement, ou encore d'approuver les conventions collectives négociées par l'administrateur-directeur général. Il est composé de dix-neuf membres nommés par le gouvernement. Le conseil d'administration comprend entre autres des représentants du gouvernement et des communes bruxelloises. Les délégués permanents du personnel y siègent avec voix consultative. On ne compte donc pas, au sein du conseil d'administration de la STIB, de représentants des associations d'usagers. En Flandre, pourtant, l'association TreinTramBus, qui représente les clients des transports publics, est présente au sein du Comité consultatif des usagers de la SNCB, des cinq comités régionaux au sein de De Lijn, ainsi qu'au sein de la CRM de Bruxelles-Capitale. Le Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles (Gutib), chez nous, est également présent au sein de la CRM mais n'est pas représenté au sein de la STIB.

[125]

Je trouve qu'une réflexion devrait, à tout le moins, être engagée à ce sujet. Il s'agit de transparence, de bonne gouvernance, de démocratie participative. Chez nos voisins, le gouvernement flamand a chargé TreinTramBus d'émettre un avis concernant chaque nouveau projet proposé par De Lijn. Il s'agit là d'associer directement ceux qui connaissent le mieux le terrain, qui utilisent chaque jour son infrastructure et qui sont les mieux placés pour accompagner le développement de nouveaux projets. Cette participation n'a de sens que lorsqu'elle est opérée en amont du développement des projets et que la voix des usagers représente un poids réel dans le processus de décision.

Avez-vous approché la STIB dans le sens d'une inclusion d'associations d'usagers dans le conseil d'administration ? Quelle est sa position à ce sujet ?

Un autre organe interne à la STIB permet-il de faire rencontrer la direction et les représentants des usagers ?
Si oui, comment fonctionne-t-il ?

De quelle manière ces associations sont actuellement informées et associées à des projets de développement au sein de la STIB ? Avez-vous décidé de vous aligner sur la position flamande et de demander systématiquement un avis à ces associations concernant les nouveaux projets ? Si non, pourquoi ?

Quelle forme de soutien régional est-il accordé à ces associations ? Le cas échéant, pouvez-vous m'éclairer sur le montant ? Pourquoi n'existe-t-il pas, au sein de la CRM, une section spécifique dédiée aux transports publics et associant des usagers et la direction de la STIB ? Une telle évolution retient-elle votre préférence ?

En plus des enquêtes de satisfaction réalisées, de quelle manière la STIB collecte-t-elle les recommandations des usagers ? Quelles sont leurs principales revendications ?

[127]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vais commencer par présenter l'organe représentant les usagers au sein de la STIB. Le comité tripartite, dans le cadre de la démarche qui vise à mesurer la conformité des services de la STIB aux engagements qu'elle prend avec et pour les clients, s'assure que les moyens sont mis en œuvre pour assurer en continu la performance des services fournis sur le parcours des clients.

Ce comité est constitué de représentants des clients - le Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles (Gutib) et la Ligue des familles -, de représentants de la Région et de la STIB. Outre la performance de la qualité du service de la STIB, ce comité veille également à ce que la STIB obtienne la certification Afnor NF service pour le transport de voyageurs.

En 2021, ce comité tripartite s'est réuni sept fois pour des comités dits techniques. Il se réunira encore au moins une fois pour vérifier la performance des indicateurs de qualité de service.

Par ailleurs, des échanges structurels existent aussi avec des associations représentant des personnes à mobilité réduite (PMR) dans le cadre du groupe de travail dédié à l'accessibilité.

La STIB n'organise plus de consultation systématique des associations représentatives des usagers pour les projets de développement. Le processus qui existait il y a encore quelques années ne répondait plus aux attentes des parties. La STIB reste disposée à rencontrer toutes les associations réellement représentatives des voyageurs de la STIB et à réfléchir à une façon pertinente de les associer ou de les consulter.

Le comité tripartite est informé de certains projets passés, en cours, ou à venir via les comités tripartites techniques. Sept d'entre eux se sont donc déjà déroulés en 2021, sur les thématiques suivantes : le bus, le métro, le tram, le "field support", les ventes, le service à la clientèle et l'infrastructure. Ces comités sont informatifs. Le comité tripartite général est, quant à lui, décisionnel.

En plus du comité tripartite, les grands projets de transport public de la STIB sont régulièrement présentés pour information ou pour avis en Commission régionale de la mobilité plénière, où sont notamment représentées différentes associations bruxelloises.

[129]

À côté de ces éléments, la STIB réalise régulièrement un sondage pour recueillir l'avis de ses voyageurs. C'est un outil important, d'abord pour mesurer leur satisfaction, mais aussi pour connaître leurs attentes en matière de qualité de service et de nouveaux produits.

Différents moyens sont utilisés à cette fin :

- un baromètre annuel de satisfaction ;
- deux enquêtes quantitatives variées sur les produits et les services de la STIB, existants ou à venir ;
- la consultation d'un panel représentatif des clients, qui sont des études plutôt qualitatives ;
- le panel de test pour le projet MaaS est également en cours ;
- la consultation des riverains et des voyageurs pour des grands projets d'extension du réseau, telle la démarche participative pour le choix de tracé du tram vers Neder-Over-Heembeek ;
- le test de concepts innovants avec les clients ;
- un dialogue permanent avec les clients sur les réseaux sociaux, ce qui permet de connaître leurs doléances, leurs avis, leurs retours sur les services de la STIB, qu'ils soient positifs ou négatifs.

Dans le dernier baromètre de satisfaction, le service clientèle de la STIB a connu la plus forte hausse. Les voyageurs ont donc su apprécier sa disponibilité.

Des enquêtes portent également sur les attentes des clients en matière de propreté des arrêts, Bootik, Kiosk et véhicules afin d'ajuster les engagements des services de la STIB et de mesurer les performances liées. Les résultats sont attendus dès 2022 concernant l'ensemble de 29 indicateurs de qualité de service suivis par la STIB, la Région et les représentants des clients.

MoveBrussels, une application de mobilité tout-en-un, sera lancée dans sa version définitive dans le courant de 2022. Elle regroupe en vérité une véritable machinerie informatique et générera une grande quantité de données. Elle permettra également d'évaluer de manière plus précise les besoins et les réactions des usagers de la STIB et des autres modes de transport. Le retour de ces informations sera permanent et permettra des analyses plus fines des comportements de mobilité à Bruxelles.

Les principales attentes des voyageurs de la STIB se cristallisent autour de la mission de base de la STIB, selon les résultats du dernier baromètre de satisfaction. Il s'agit des cinq points suivants : la fréquence, le confort, la ponctualité, les correspondances et les temps de parcours.

Par ailleurs, sur la base de l'étude auprès des non-utilisateurs de la STIB, il s'avère qu'améliorer ces éléments est une priorité pour convaincre les voyageurs d'utiliser ses services.

[131]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La STIB a fortement amélioré sa communication et son information aux citoyens. Elle est à l'écoute de ses clients par le biais de nombreux canaux. Il y a trois ans, nous avons d'ailleurs eu l'occasion d'assister à une présentation au siège de la STIB, au cours de laquelle nous avons

appris de quelle manière la société de transports prenait le pouls de ses usagers et assurait la communication avec ceux-ci.

Ma question orale avait pour but de vous inviter à faire en sorte que l'on puisse, en amont des projets, bénéficier de l'expertise d'associations représentatives des usagers en les faisant entrer au conseil d'administration de la STIB. Les associer le plus tôt possible à des projets permettrait la coconstruction de ceux-ci. Vous nous expliquez que ces associations ont comme tout le monde la possibilité de donner leur avis, mais je vous propose de rendre cette démarche beaucoup plus proactive.

Une réflexion serait selon vous actuellement menée au sein de la STIB en vue d'encourager davantage la participation de ces associations d'usagers. J'imagine que vous pourrez nous en parler dans quelques mois et nous faire part d'une amélioration de cet aspect des choses, en amont des projets donc.

[133]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour les grands projets de réaménagement, par exemple, on demande toujours en amont l'avis de la section modes actifs de la Commission régionale de la mobilité.

Peut-être serait-il intéressant de présenter un jour son fonctionnement aux parlementaires. Cette Commission traite de tous les projets de mobilité, et pas seulement des projets de la STIB. Elle vient d'ailleurs d'être réorganisée. Sa composition très diverse intègre des usagers de la STIB mais aussi des personnes qui ne le sont pas. Il est aussi important d'avoir l'avis de ces derniers sur tous les projets de réaménagement.

Par ailleurs, au sein du comité tripartite, le Gutib et la Ligue des familles passent également pas mal de temps en amont sur ces projets techniques. Donc, la participation est réelle là où c'est possible. En outre, nous réfléchissons à l'opportunité de reprendre l'ancien système avec plusieurs associations représentatives des usagers.

[135]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je n'ai pas compris pourquoi ce processus n'existe plus.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les associations représentatives se rencontraient dans un cadre différent, qui ne répond plus aux attentes des différentes parties autour de la table. Pour l'instant, nous travaillons avec la Commission régionale de la mobilité (CRM), qui réalise un travail intéressant et de qualité. La CRM se penche non seulement sur les projets de la STIB, mais aussi sur ceux de Bruxelles Mobilité et des communes. Cet organe permet de rassembler les mêmes personnes autour de la table pour discuter des différents projets relatifs à Bruxelles. La CRM rend, par exemple, un avis formel pour des projets tels qu'une nouvelle ligne de tram ou un plan bus.

Nous avons veillé à renforcer la représentativité de la CRM, qui est, selon nous, l'organe de consultation central pour les questions de mobilité dans la Région. C'est une consultation intrarégionale. Quant au comité tripartite, il permet de mener une concertation au sein de la STIB.

Il est toujours intéressant de mener une réflexion sur les éventuelles améliorations. La STIB est prête à rencontrer d'autres organisations pour discuter des procédures, qui sont actuellement évaluées de manière positive. La participation est réelle, mais il faut évidemment évaluer certains points et voir si le cadre doit être adapté, ce que nous ferons si cela s'avère nécessaire.

[139]

- *L'incident est clos.*

[141]

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la sécurisation de l'usage des deux-roues motorisés à Bruxelles".

[143]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En 2011, une étude menée par Transport & Mobility Leuven avait démontré les effets positifs des motocyclistes sur le trafic aux heures de pointe. En effet, si 10 % des automobiles optaient pour un deux-roues motorisé, les files diminueraient de 40 %. La même année, la législation en vigueur a autorisé par voie d'arrêté la circulation des motocyclistes sur les bandes bus, moyennant l'apposition du signal F17 suivi du symbole de deux-roues motorisé prévu à l'article 72 § 5 du Code de la route.

Nous devons malheureusement constater que cette possibilité pour les motocyclistes n'existe pas en Région bruxelloise. Or, selon l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA), le parc de motos y a augmenté de 47 % entre 2007 et 2017, contre 27 % dans les deux autres Régions. Il existe donc un réel attrait pour ce mode de transport qui, par ailleurs, ne semble pas faire l'objet d'une attention particulière dans le plan régional de mobilité Good Move. Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler.

Trois villes, à savoir Paris, Londres et Genève, ont fait la démarche de lancer des études sur l'utilisation des bandes bus par les motards, avec des informations de sécurité importantes. À Bruxelles, la présence des motards sur les bandes bus est ressortie dans plusieurs zones à concentration d'accidents (ZACA), notamment celles de la chaussée de Louvain. Leur réaménagement progressif - bien trop lent à notre goût - et l'intégration des deux-roues à cette occasion permettent de dégager de nouvelles perspectives.

À ce sujet, les états généraux de la sécurité routière, lancés en janvier 2020, devaient être l'occasion d'analyser l'opportunité des différentes manières d'assurer la sécurité des usagers. Depuis le 1er janvier 2021, l'introduction de la ville 30 a permis de réduire les vitesses pratiquées. De nombreuses pistes cyclables sécurisées ont vu le jour et une série d'axes piétons ont fait l'objet de rénovations. Les bénéfices sur la sécurité routière et la séparation des modes de déplacement doivent donc permettre d'engager à nouveau la réflexion au sujet de la circulation des deux-roues sur les bandes réservées aux bus.

Quelles ont été les conclusions des états généraux de la sécurité routière au sujet des deux-roues motorisés ? Des recommandations ont-elles été formulées ? Si oui, lesquelles ?

[145]

Une nouvelle étude a-t-elle été réalisée sur la base des résultats de la ville 30 en matière de vitesse et de sécurité routière ? Si oui, dans quel sens et avec quelles conclusions ?

Quels contacts entretenez-vous avec les associations de motards à ce sujet ?

Quelle est la position de la STIB ? Quelles sont ses principales réserves quant à une telle cohabitation ?

Avez-vous demandé à Bruxelles Mobilité de réaliser des comptages des deux-roues motorisés afin d'identifier les zones dont l'accès doit être amélioré ? Prévoyez-vous de relever les problèmes de sécurité routière sur le réseau bruxellois ?

Vous venez d'annoncer la fin des scooters à Bruxelles en 2028, soit demain et avant tous les autres moteurs thermiques. Pourquoi ce traitement différencié ? Les motos, qui roulent presque exclusivement à l'essence, seront interdites dès 2035. Elles constituent pourtant une véritable alternative en termes de mobilité. Comment allez-vous mieux sécuriser leurs infrastructures de stationnement et leurs trajets à Bruxelles ?

[147]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme vous le savez, la sécurité routière est une priorité absolue et nous accordons une grande attention aux deux-roues dans ce cadre. Notre approche des points noirs prend généralement l'ensemble des modes de déplacement en considération et nous privilégions les lieux où les accidents sont les plus fréquents et les plus graves.

Dans les études précédentes, le pourcentage de victimes parmi les usagers vulnérables était un des critères utilisés pour hiérarchiser les ZACA. En matière de sécurité routière, les deux-roues motorisés sont considérés comme des modes vulnérables, puisqu'ils ne sont protégés par aucune carrosserie. La question des deux-roues motorisés est reprise dans les études ZACA et elle figurera également dans le futur plan d'action de sécurité routière.

Ce dernier, élaboré sur la base de divers ateliers, est en cours de rédaction. Ses objectifs ont été définis de manière participative avec les partenaires, lors de la rencontre d'octobre 2020, et les groupes de travail qui ont suivi. Ce processus s'est bien déroulé, malgré la pandémie, grâce à des rencontres numériques. J'espère pouvoir vous présenter ce plan d'action à la fin de l'année.

Nous avons également parlé des bandes bus, qui sont un élément phare de votre question. Nous en avons déjà parlé à l'occasion d'une autre de vos questions. À Bruxelles, la présence de motards sur les bandes bus est ressortie à plusieurs reprises lors de l'identification des ZACA, notamment sur la chaussée de Louvain. L'ouverture des bandes bus aux motards n'est pas d'actualité, pour des raisons de sécurité routière. Ce n'est pas par mauvaise volonté. Les études réalisées à Londres et à Paris n'y sont pas non plus favorables, pour les mêmes raisons de sécurité routière. Elles ont montré que l'usage des bandes bus par les deux-roues créait des conflits supplémentaires avec les usagers faibles, par exemple ceux qui sortent des bus, et des dangers accrus pour les motards eux-mêmes.

[149]

Je reste très prudente s'agissant des chiffres relatifs à l'introduction de la ville 30, car il est trop tôt pour en tirer des conclusions. De plus, le début de l'année a été marqué par la pandémie, qui influe sur ces chiffres.

La vitesse moyenne pratiquée diminue partout à Bruxelles, selon les vitesses mesurées par les lidars à la fin de l'année 2020 et pendant les quatre premiers mois de 2021. L'agrégation des données permet de constater une diminution constante et significative de 7 à 20 % de la vitesse moyenne pratiquée sur l'ensemble des axes contrôlés, à savoir des axes à 30 et à 50 km/h. Cela se traduit par une première baisse du nombre d'accidents, bien que ces chiffres doivent être pris avec beaucoup de prudence. Nous constatons la même évolution que dans les villes étrangères qui nous précèdent dans cette expérience. Nous sommes donc

prudemment positifs, car il faudra encore du temps pour démontrer que la ville 30 est une étape importante vers une ville sûre et conviviale avec moins de morts et de blessés sur la route.

Il y a toujours un lien entre vitesse et sécurité routière. Bruxelles Mobilité constate bien une réduction du nombre d'accidents pour ce premier quadrimestre 2021 : 635 contre 814 au premier quadrimestre 2020. Pour éviter tout biais lié au confinement, nous pouvons également comparer ces chiffres avec ceux du dernier quadrimestre 2020, lors duquel 708 accidents ont été recensés. Le nombre de personnes décédées ou grièvement blessées pendant les trois premiers mois de l'année n'a jamais été aussi bas au cours des cinq dernières années.

Quant aux bandes bus, la STIB constate qu'elles sont déjà partagées avec plusieurs acteurs : taxis, cyclistes et, dans certains cas, les véhicules qui tournent à droite ou certaines exceptions prévues par le gestionnaire de voirie (circulation locale, etc.). Ces aménagements destinés à améliorer la performance des transports publics sont mis à mal par une utilisation intempestive, des livraisons, des arrêts en double file, etc. Cela a un impact négatif sur la circulation des véhicules de la STIB, sur leur vitesse commerciale et, donc, sur l'offre offerte aux voyageurs.

[151]

Cela va à l'encontre de l'objectif qui consiste à encourager les Bruxellois à prendre les transports en commun. Plus des véhicules tiers seront admis sur les bandes bus, plus les véhicules de la STIB seront ralentis.

En outre, certains aménagements sont protégés par un dispositif de filtre (écluse à bus) ne pouvant être franchi que par un véhicule large (et par un deux-roues). Des carrefours ont par ailleurs été conçus avec une phase de feux ne s'ouvrant qu'à la demande, lorsqu'un véhicule de la STIB y est détecté. Revenir à un phasage de feux ordinaire avec alternance entre les branches se traduirait par une dégradation globale de la mobilité dans ces carrefours.

[153]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Dans ma question orale, je n'évitais pas les différentes études qui ont été réalisées à Londres, Paris et Genève. Celles-ci relevaient effectivement des problèmes de sécurité, mais qui ne concernaient pas des zones 30. Dès lors, ces études sont sans objet chez nous.

Par ailleurs, une série d'experts ont estimé que la circulation des motos sur les bandes bus pouvait être autorisée, étant donné que le Code de la route le permet. Les bus de la STIB sont davantage ralentis par les vélos que par les motos sur les bandes bus, car les motos sont beaucoup plus rapides.

Je retiens des états généraux de la sécurité routière que cette question est encore à l'étude.

Vous n'avez pas répondu à mes questions sur l'abandon du diesel et de l'essence, ce dernier carburant étant utilisé dans la plupart des motos et scooters. Je vous poserai donc une question spécifique sur ce point.

- *L'incident est clos.*

[157]

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 "de recente opstoot in verkeersagressie ten aanzien van fietsers".

[159]

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De maand mei begon en eindigde slecht, althans op het vlak van verkeersagressie. Op 2 mei verscheen op de sociale media een filmpje van een fietser die opzettelijk door een automobilist werd aangereden. De fietser hield gelukkig geen al te grote verwondingen over aan deze volkomen onnodige uiting van agressie.

Eind mei vond het Critical Mass Event plaats. Ook bij die gelegenheid werd een fietser het slachtoffer van brutale verkeersagressie. Een van de deelnemers was van de groep geïsoleerd geraakt en werd aangevallen door drie mensen die uit een auto stapten. Door de zware klappen kon de fietser niet verder fietsen. Bovendien was zijn fiets stuk.

Het mobiliteitsdebat in Brussel is sterk gepolariseerd. Automobilisten en fietsers leven hoe langer hoe meer op gespannen voet met elkaar. De incidenten van de voorbije maand zijn geen uitzondering. Het is moeilijk te achterhalen waaraan de polarisatie exact ligt.

Enerzijds is er al veel te lang onvoldoende fietsinfrastructuur. Het gebrek aan hoogstaande en veilige fietspaden maakt dat de keuze voor de fiets in Brussel niet altijd de meest voor de hand liggende is.

Anderzijds worden automobilisten de voorbije jaren geconfronteerd met een beleid en communicatie die er uitdrukkelijk op zijn gericht om de auto uit de stad te weren. Denk maar aan het schrappen van parkeerplaatsen of rijstroken, zelfs op invalswegen.

Fietsers en automobilisten hebben mijn inziens het gevoel dat zij met elkaar moeten concurreren voor een plaats in de stad. Dat is nergens voor nodig en leidt tot onnodige polarisatie.

[161]

Het mobiliteitsbeleid, maar vooral de communicatie daarover, is het middel bij uitstek om die polarisatie tegen te gaan.

Wat vindt u van de recente gevallen van verkeersagressie en de toegenomen polarisatie tussen automobilisten en fietsers? Waaraan is die polarisatie volgens u te wijten? Welke acties onderneemt u om de polarisatie tussen fietsers en automobilisten tegen te gaan?

Hebt u een zicht op de evolutie van het aantal gevallen van verkeersagressie in Brussel? Hoeveel klachten over fysieke en verbale verkeersagressie werden er in 2020 en 2021 bij de politie ingediend? Welke acties onderneemt u om verbale en fysieke verkeersagressie tegen te gaan?

[163]

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De voorbeelden die u aanhaalt, zijn bijzonder ernstig en absoluut onaanvaardbaar. We moeten elk geval van verkeersagressie ernstig nemen.

Een belangrijk aspect van het hele verhaal is het gebrek aan veilige ruimte voor de verschillende vervoersmodi. We maken daar met kleine en grotere ingrepen werk van. Het is zeker niet de bedoeling om met het plan Good Move weggebruikers tegen elkaar op te zetten. Het plan is erop gericht om veilige verkeersomstandigheden voor alle weggebruikers te creëren en alternatieven te bieden voor mensen die geen auto gebruiken. Ook de volledige fietsbaarheid van de stad is een van de doelstellingen van Good Move.

De hedendaagse realiteit is dat het rijden met en het parkeren van auto's 70% van de openbare ruimte inneemt. De voetgangersvoorzieningen zijn vaak erg beperkt. Om de infrastructuur voor zwakke weggebruikers te verbeteren, moeten we echter keuzes maken. We kunnen de wegen immers niet verbreden. Die keuzes nemen we niet ten koste van voetgangers, want dat zou tegen het STOP-principe ingaan.

Los van de ruimte voor elk type van weggebruiker, speelt ook het feit dat door de soms sterk oplopende temperaturen de stad een hitte-eiland wordt. Dat betekent dat we voldoende moeten inzetten op vergroening en ontharding. Onze omgang met de openbare ruimte vergt andere keuzes dan in het verleden.

Als we veilige fietsinfrastructuur willen aanleggen, gebeurt dat inderdaad op plaatsen die momenteel een andere functie hebben. Als we veilige alternatieven voor de auto willen, moeten die ook de nodige ruimte krijgen, wat op termijn ook beter is voor automobilisten, want hoe meer mensen voor een alternatief vervoersmiddel kiezen, hoe vlotter het autoverkeer verloopt.

Heel veel mensen gedragen zich zowel op de weg als op de sociale media zeer hoffelijk, maar het klopt dat agressie ten opzichte van fietsers in een aantal groepen wordt gebanaliseerd en een auto in de verkeerde handen een moordwapen kan zijn.

[165]

In bepaalde groepen worden regelmatig berichten gepost waarin die interactie wordt aangemoedigd. Helaas zijn er ook politici die in die groepen olie op het vuur gooien. Ik betreur die dubbele houding. Je kunt niet voor meer fietsinfrastructuur zijn en je tegelijkertijd verzetten tegen projecten om fietsers een legitieme plaats te geven. Op een gegeven ogenblik moet je keuzes maken.

De agressie gaat om individuele gedragingen. Die zijn volgens ons niet enkel een gevolg van de gewestelijke mobiliteitskeuzes. Ik begrijp dat die keuzes soms wrijvingen veroorzaken, maar dat is niet de enige reden. Uit een enquête van Vias van december 2020 blijkt dat 35% van de ondervraagde Brusselaars vindt dat de agressie in het verkeer gestegen is sinds het begin van de lockdown. Volgens diezelfde studie vindt 19% van de Brusselaars dat de agressie van de andere weggebruikers het grootste mobiliteitsprobleem is dat voortvloeit uit de gezondheidscrisis. Ook in andere landen zien we meer agressie achter het stuur sinds de gezondheidscrisis. De agressie wordt dus niet alleen veroorzaakt door reële wijzigingen op de weg.

We voeren verschillende bewustmakingsacties waarin we telkens proberen inclusief te werk te gaan en alle weggebruikers rond een aantal gevoelige verbeteringen te verenigen. Dat is niet altijd gemakkelijk, maar het is wel de insteek die we hanteren.

Momenteel wordt Good Move uitgevoerd. Sommigen interpreteren de veranderingen op het terrein als een inperking van hun bewegingsruimte. Het is dus belangrijk dat we goed communiceren over die veranderingen, duidelijk uitleggen waarom we die doorvoeren en de nodige begeleiding bieden.

In 2019 hebben we verschillende acties gevoerd rond hoffelijkheid op de weg.

[167]

Samen met burgers en vertegenwoordigers van verscheidene verenigingen hebben we overleg over hoffelijkheid op de weg georganiseerd. De nood aan hoffelijkheid kwam er duidelijk tot uiting en we hebben dat aspect dan ook in onze campagnes opgenomen, met onder andere het thema 'respect op de weg'.

Sinds de rondetafelconferentie en de grote denkoefening staat hoffelijkheid centraal in onze jaarlijkse bewustmakingsacties, bijvoorbeeld in het programma 'Contacts' op de RTBF, op BX1, in 'Kijk Uit', in educatieve projecten voor jongeren, zoals actie Boekentas, het voetgangers- en fietsersbrevet.

We subsidiëren al een aantal jaren vzw's die burgers met andere vervoersmiddelen laten kennismaken, zodat ze zich rekenschap geven van de beleving van andere weggebruikers. Ook debatten en gedachtewisselingen tussen onder andere automobilisten en fietsers, leiden tot meer begrip.

Ik heb geen cijfergegevens over de evolutie van het aantal gevallen van verkeersagressie. Ik kan me dus alleen baseren op onze beleving.

[169]

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het is inderdaad belangrijk om met alle groepen aan tafel te blijven zitten en goed na te denken over de communicatie.

Om de noodzakelijke modal shift te bereiken, moeten er keuzes worden gemaakt, want er is niet overal plaats voor alle voervoerswijzen (voetgangers, fietsers, auto's, openbaar vervoer). Over die veranderingen moet er evenwel ook goed worden gecommuniceerd. Vandaag ligt de klemtoon nog te vaak op wat er wordt afgepakt. Er wordt aangekondigd dat er parkeerplaatsen zullen verdwijnen, maar de mensen zien niet direct wat daarvoor in de plaats komt en moeten nu al dikwijls lang naar een parkeerplaats zoeken.

We moeten dus heel omzichtig met al die zaken omgaan en een goede communicatie voeren, zodat we verbeteringen kunnen doorvoeren zonder dat dit tot polarisatie leidt. We moeten met iedereen in gesprek gaan over de veranderingen. Zo moeten we bij de invoering van de verkeersarme wijken aan de buurtwoners en de groepen die een belangrijke stem in onze stad hebben, uitleggen welke veranderingen er precies zullen worden doorgevoerd en waarom. We moeten uitleggen dat het niet om een pestbeleid tegen de auto gaat, maar dat we een betere stad willen creëren dankzij een slim mobiliteitsbeleid. Ik hoop dat u daar werk van maakt.

- *Het incident is gesloten.*

[173]

QUESTION ORALE DE MME CLÉMENTINE BARZIN

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

concernant "la remise en état de l'avenue Churchill".

[175]

Mme Clémentine Barzin (MR).- Depuis de nombreuses années, l'avenue Winston Churchill voit son état se dégrader. Au moment d'écrire cette question, l'on pouvait par exemple constater de nombreuses barrières

arrachées, avec dès lors des barres de fer au sol, des corbeilles urbaines détachées, des dépôts clandestins, des câbles arrachés, des poteaux de signalisation détruits ou encore des tags sur la voie publique.

Comment l'entretien de cette artère régionale est-il effectué ? À quelle fréquence des agents régionaux y sont-ils présents ? Quelle(s) administration(s) est (sont) responsable(s) de l'entretien de cette avenue ? Il est manifestement à regretter, de longue date, que les différents services régionaux se rejettent cette responsabilité. J'espère que ce matin, vous disposez également d'éléments de réponse relatifs à la propreté publique, puisque ma question a été simultanément adressée à votre collègue M. Alain Maron.

Aujourd'hui, la commune d'Uccle souhaite un examen en profondeur, ainsi qu'une intervention pérenne. Avez-vous rencontré la commune d'Uccle au sujet de l'état de l'avenue Churchill ? Que ressort-il de ces contacts ? Qu'allez-vous mettre en place, à court et moyen termes ? En effet, à ce stade, il s'agit non seulement d'un indispensable entretien mais, plus fondamentalement, d'une véritable remise en état globale.

À ce titre, un projet de réaménagement de façade à façade a été envisagé. Qu'en est-il ? Quelle est votre collaboration avec la commune d'Uccle à ce sujet ? Quels sont, outre la mobilité, les éléments concrets de ce projet ? Dans quel délai sera-t-il concrétisé ? Avec quelle approche participative préalable et pour quel budget ?

L'avenue Winston Churchill est un axe majeur en matière de mobilité, mais aussi d'habitation. La qualité de vie qui en fait aussi le prestige doit demeurer la préoccupation de celles et ceux qui en ont la responsabilité.

[177]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Avant toute chose, sachez que certains éléments de réponse nous proviennent de Bruxelles Propreté et relèvent donc des compétences de M. Maron.

L'entretien de la voirie et de son mobilier urbain relève de la responsabilité de Bruxelles Mobilité ; l'entretien des infrastructures de la STIB (voies, lignes aériennes) relève de la STIB ; l'entretien des abris aux arrêts dépend de la commune d'Uccle au travers de son contrat avec un concessionnaire. De façade à façade, site propre compris, la propreté relève intégralement de Bruxelles Propreté.

Le nettoyage de l'avenue Winston Churchill est sous la responsabilité Bruxelles Propreté. Les fréquences de nettoyage de la voirie de l'avenue Churchill sont les suivantes :

- le balayage a lieu quatre fois par semaine entre le rond-point Churchill et la chaussée de Waterloo, d'une part, et cinq fois par semaine entre le rond-point Churchill et l'avenue Brugmann, d'autre part ;
- la vidange des corbeilles a lieu six fois par semaine ;
- les dépôts sauvages sont enlevés soit sur demande par le biais du système AlloProNet de Bruxelles Propreté dans les 24 heures (excepté le week-end), soit au passage de notre tournée de ramassage des dépôts clandestins (deux fois par semaine). Un agent de proximité de Bruxelles Propreté est également à la disposition de la commune pour toute problématique de nature opérationnelle.

Bruxelles Propreté a la responsabilité de l'enlèvement des graffitis, uniquement sur les bâtiments régionaux et à hauteur d'homme. L'agence affirme n'avoir pas eu de contact avec la commune d'Uccle quant à une problématique de propreté de l'avenue Churchill. Seule la dangerosité de la piste cyclable lors des chutes de feuilles a été soulevée par la commune.

Les plaintes enregistrées depuis le début de l'année concernent :

- les corbeilles défectueuses, manquantes ou taguées : quatorze plaintes ;
- la propreté générale (balayage) : une plainte concernant les masques ;
- les problèmes de propreté liés aux dépôts clandestins : sept plaintes.

Les biens dégradés de Bruxelles Mobilité seront réparés ou remplacés dès que possible, en particulier les garde-corps, les poubelles, les panneaux et les potelets endommagés. Tout matériel abandonné utilisé dans le cadre des chantiers ou de l'installation de la signalisation temporaire sera signalé au propriétaire du matériel, pour autant qu'il puisse être identifié.

Les inspecteurs de Bruxelles Mobilité sont régulièrement sur le terrain, mais ne peuvent pas toujours faire les observations nécessaires à court terme. Nous tenons donc à rappeler que les dommages ou irrégularités peuvent être signalés par le biais de Fix My Street, la plate-forme qui permet aux usagers de déterminer et de contacter plus rapidement et facilement le service compétent.

[179]

Je réalise que l'avenue Churchill figure parmi les axes qui méritent d'être réaménagés, mais je ne peux pas m'avancer quant au projet, à ses délais et à son contenu, car ce sont des projets envisagés pour le futur. Dès que nous aurons des informations à communiquer, nous le ferons.

Comme pour l'ensemble des projets importants, il va de soi que votre participation sera demandée. Concernant les coûts de ces réaménagements, je ne peux rien communiquer pour le moment, puisqu'ils dépendent des choix qui seront effectués.

Il s'agit d'une avenue qui mérite amplement d'être réaménagée dans le futur, comme quantité d'autres axes à Bruxelles.

[181]

Mme Clémentine Barzin (MR).- Je constate avec satisfaction que vous avez également recueilli des informations provenant de Bruxelles Propreté.

Si des graffitis apparaissent lors de l'aménagement des projets de mobilité de la STIB, seront-ils nettoyés ? C'est la théorie de la vitre cassée : quand quelque chose se dégrade, cela ouvre la porte à des comportements similaires. Il faut donc intervenir rapidement avant que le matériel ne soit fortement altéré. Quelle est la solution pour ces graffitis qui sont toujours présents aujourd'hui ?

Enfin, quel est le plan de réaménagement envisagé ? Quels sont les scénarios éventuels ? Les premiers travaux seront-ils entamés au cours de cette législature ?

[183]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne peux pas actuellement vous dresser la liste des scénarios de réaménagement, car tout n'est pas encore prêt. C'est un projet sur lequel nous comptons travailler. Il est trop tôt pour évoquer un calendrier ou des montants.

Je conviens que la théorie de la vitre cassée requiert que la STIB nettoie rapidement les véhicules et les arrêts de bus qui relèvent de sa responsabilité. Concernant les questions qui relèvent de Bruxelles Propreté, je vous ai communiqué les informations que j'ai reçues de M. Maron, mais je préfère ne pas m'avancer avant de disposer de données concrètes puisque cela ne relève pas de mes compétences.

Des agents régionaux sont présents sur le terrain pour prévenir les dégradations, mais ne voient pas tout. Le cas échéant, les citoyens peuvent recourir à Fix My Street pour nous permettre de réagir au plus vite. Nous procédons en tout cas au nettoyage ou au remplacement des biens dégradés dans les plus brefs délais.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Je remercie d'avance la Région pour l'attention qu'elle accordera à l'entretien des véhicules et au réaménagement de l'avenue que j'attends dans les prochaines années. Bruxelles Mobilité travaille-t-il déjà aujourd'hui sur les différents scénarios ? Des techniciens réfléchissent-ils déjà à la question ?

[187]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je peux vous répondre sur ce que nous sommes en train de faire. En revanche, il m'est très difficile de vous dire ce que nous réaliserons peut-être dans le futur et ce n'est d'ailleurs pas prévu par le règlement du parlement. Nombre d'axes méritent d'être réaménagés. Je sais que vous restez dans l'incertitude mais, dès que nous aurons de nouveaux projets, je vous en informerai.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Nous resterons alors attentifs à ce dossier.

- *L'incident est clos.*

[193]

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "le rappel des batteries eVillo".

[195]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le 1er juin, à la suite d'un problème de fabrication identifié avec son fournisseur de batteries, Villo a contacté ses utilisateurs par courriel afin de procéder, par précaution, au rappel de l'ensemble des batteries eVillo en circulation.

Le retour peut s'effectuer en se rendant dans la boutique eVillo (rue Joseph Stevens 5, 1000 Bruxelles) ou en renvoyant gratuitement la batterie, accompagnée d'un document en PDF, par l'intermédiaire de bpost ou d'un Point Poste. Les échéances de prélèvements sont bien évidemment suspendues à la réception de la batterie. Dès qu'une nouvelle batterie sera disponible, les utilisateurs en seront informés par courriel.

Si les usagers sont les premières victimes des rappels de ce type, l'environnement en souffre également. Aujourd'hui, l'obligation de recyclage d'une batterie lithium-ion n'est que de 50 % - contre 90 % pour une batterie au plomb. De plus, malgré son évolution, le recyclage des produits de ce type reste une pratique énergivore, polluante, qui ne permet de récupérer qu'une infime fraction du contenu des batteries.

Économie circulaire et batteries au lithium ne font donc pas bon ménage. Certains composants recyclés, comme le lithium, ne servent d'ailleurs jamais à la production de batteries, car trop impurs. La durée de vie d'une batterie est également fortement liée à la qualité de sa recharge. L'usage d'un chargeur intelligent, évitant les recharges à pleine capacité, est donc indispensable pour prolonger au maximum la durée de vie des batteries.

Quelle était la nature de ces dysfonctionnements ? Combien de plaintes ont-ils engendrées ? Qu'en est-il des utilisateurs ne disposant pas d'une imprimante ? La convention ne prévoit-elle pas des batteries de remplacement ?

Une compensation pour le désagrément occasionné est-elle prévue ? Dans l'affirmative, sous quelle forme ?

Les chargeurs seront-ils également remplacés pour que les utilisateurs puissent disposer d'un chargeur intelligent garantissant une durée de vie maximale des batteries ?

[197]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La nouvelle communiquée par Villo n'est en effet pas bonne. Un risque de surchauffe en cas de court-circuit de la carte électronique a été identifié et deux incidents de ce type ont été signalés à Lyon. À notre connaissance, aucune plainte n'a été formulée par les clients d'eVillo à Bruxelles, mais la prudence est de mise.

Pour les utilisateurs ne disposant pas d'une imprimante, il est également proposé de ramener la batterie à la boutique eVillo située au 5 rue Joseph Stevens. Si cela est trop compliqué, ils peuvent appeler le service client d'eVillo, qui leur adressera directement par voie postale le formulaire imprimé.

À ce stade, il n'y a pas de batteries de remplacement disponibles. Elles arriveront dans le courant de l'été. En guise de compensation, l'abonnement eVillo sera automatiquement prolongé, à minima de la durée d'interruption du service.

Les chargeurs actuellement mis à la disposition des clients d'eVillo sont des alimentations USB-C qui, au branchement de la batterie, dialoguent avec le chargeur intelligent installé dans le système électronique de la batterie. Ce dernier a d'ores et déjà la capacité de piloter la charge pour garantir une durée de vie maximale de la batterie.

Nous avons bien entendu exprimé notre préoccupation à Villo. Garantir la sécurité implique de prendre des mesures désagréables pour les utilisateurs d'eVillo dans notre Région. J'espère que le problème sera solutionné le plus rapidement possible.

[199]

M. Julien Uyttendaele (PS).- J'entends que les batteries de remplacement ne sont pas disponibles pour le moment. Étant moi-même détenteur d'une batterie eVillo, je n'ai pas l'impression que les utilisateurs ont été avertis de ce délai de plusieurs semaines. Les usagers quotidiens auraient sans doute préféré attendre que les nouvelles batteries soient disponibles avant de renvoyer l'ancienne. Y a-t-il eu une communication en ce sens ?

Je ne suis pas un grand défenseur des Villo de manière générale, et encore moins des eVillo dont les batteries sont peu faciles à transporter. Cette situation doit nous inciter à réfléchir à un autre système. Doit-il s'agir de vélos partagés ou pas ? Nous avons eu des auditions très intéressantes à ce sujet en commission, notamment

avec Billy Bike. Ceci doit nous faire réfléchir au système et au modèle économique que nous voulons. Est-ce pertinent de mettre à disposition des vélos qui ne sont pas d'une très grande qualité en échange de panneaux publicitaires à travers notre Région ? Cela mérite réflexion.

De même, concernant le modèle de vélo électrique, nous voyons dans d'autres capitales, comme à Madrid, des systèmes de type Villo dont les bornes rechargent les vélos, sans obliger l'utilisateur à se promener avec une batterie dans sa poche de veston, comme on a pu le voir lors de l'inauguration. Ce serait beaucoup plus simple.

- *L'incident est clos.*

[203]

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le développement de 'vagues vertes' de feux de circulation sur les principaux axes routiers".

[205]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Depuis leur première apparition en 1957 dans la ville de Toronto, différents systèmes de synchronisation des feux ont été installés dans de nombreuses métropoles pour apporter une meilleure rationalisation et une gestion plus efficace des différents flux de trafic en milieu urbain.

Ce système a permis le développement de vagues vertes, cet enchaînement de feux de signalisation sur des axes principaux, permettant au trafic de circuler à vitesse constante et de favoriser la fluidité des axes principaux de circulation. La synchronisation des feux ne permet pas seulement de lutter contre la congestion, mais également de diminuer la consommation de carburant et la pollution atmosphérique.

De plus, une étude de 2004 a démontré qu'en matière de sécurité routière, la synchronisation des feux peut réduire par sept le nombre d'infractions liées au non-respect du feu rouge par rapport aux carrefours non synchronisés. Une meilleure comptabilisation des flux et une meilleure analyse permettent d'apporter une réponse plus spécifique et adaptée aux besoins de mobilité de l'ensemble des Bruxellois.

Durant le confinement, en avril 2020, Bruxelles Mobilité avait adapté la synchronisation des feux afin d'améliorer la fluidité de la circulation des cyclistes et piétons, au vu de la baisse du trafic automobile. Il était estimé, à l'époque, que le trafic automobile avait baissé de 55 % à 75 % sur les principaux axes majeurs.

En juillet 2020, vous avez indiqué qu'avec le déconfinement et la reprise du trafic automobile, vous analysiez au cas par cas les modifications à apporter. À titre d'exemple, en 2015, au Luxembourg, quatorze tronçons avaient été désignés pour intégrer un système de vagues vertes. Ces tronçons se trouvent majoritairement sur les voies pénétrantes de la ville de Luxembourg et les axes principaux de la région.

[207]

Où en sommes-nous aujourd'hui à Bruxelles en matière de vagues vertes ? Quels axes sont à présent concernés ? Quelles modifications avez-vous apportées et à quels carrefours ? Quelles réalisations sont prévues et comment sont-elles inscrites au budget 2021 ?

Que disent les dernières analyses concernant la reprise du trafic automobile, les transports en commun, le vélo, la micromobilité et la marche dans le cadre de ce déconfinement ? Quelle évolution avez-vous constatée pour les différents modes de transport ? De quel type de vagues vertes parlons-nous aujourd'hui ?

La synchronisation des feux nécessite-t-elle toujours une intervention humaine pour modifier les quatre cycles ? Un modèle adaptatif en temps réel et automatique basé sur les informations récoltées par les capteurs ou par les caméras installées aux carrefours est-il utilisé ? Si non, est-il envisagé de le mettre en œuvre ?

Enfin, ne faudrait-il pas revoir la synchronisation des feux le soir, la nuit et les week-ends ? En effet, de nombreux automobilistes bruxellois - roulant à vitesse constante et dans le respect des limitations - se plaignent de devoir s'arrêter à tous les feux sur divers grands axes de la capitale. Est-ce voulu ? Si oui, pourquoi ?

[209]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Une onde verte est très efficace sur des axes unidirectionnels comme la rue de la Loi et la rue Belliard. Par contre, sur des axes bidirectionnels où une coordination est possible et souhaitable, il est préférable d'avoir une coordination dite équilibrée, qui bénéficie aux véhicules roulant dans les deux directions. Sur des axes bidirectionnels, une onde verte parfaite dans une direction pourrait générer une onde rouge dans l'autre direction, en fonction des distances entre carrefours et des limitations de vitesse.

Lorsque les automates de ces carrefours coordonnés sont connectés à la centrale des feux, il est possible d'adapter à distance la logique de coordination et ce, en fonction de l'état du trafic, d'un événement ou d'une volonté de gestion de trafic. Actuellement, les adaptations automatiques se font sur des événements très spécifiques, comme la fermeture de certains tunnels. Des projets sont en cours pour permettre une gestion plus dynamique de certains axes. La connexion des carrefours à la centrale se poursuit également avec un objectif de 50 carrefours connectés par an.

La programmation des feux doit toujours être prédéfinie dans l'automate, notamment afin d'assurer la sécurité et afin que le fonctionnement des signaux corresponde à l'objectif souhaité, à savoir la gestion du trafic, le confort pour les modes actifs, les télécommandes des feux pour les transports en commun, entre autres. Il s'agit d'une programmation de base, mais qui s'adapte en temps réel aux nombreuses détections locales, dont des détections de véhicules routiers, mais aussi les messages radio des transports en commun. Tous les carrefours connectés à la centrale possèdent jusqu'à 32 programmes différents. Ils permettent par exemple de faire varier les durées de vert, les coordinations entre carrefours et les fonctionnements, à savoir l'ordre des phases, le vert donné uniquement sur demande, la télécommande des feux, etc.

Il est important de savoir que tous les axes ne sont pas coordonnés. C'est principalement dû à la présence de nombreux transports en commun, qui influence plus de 50 % des carrefours régionaux. Ainsi par exemple, sur le boulevard Général Jacques, il n'y a pas de coordination sur l'axe, mais bien entre certains carrefours, comme entre celui du boulevard du Triomphe et celui de la Chaussée de Wavre, car chaque carrefour est influencé par plusieurs lignes de transports en commun importantes, dont une ligne dite chrono.

Ces transports en commun roulent sur l'axe, mais à une vitesse différente des automobilistes, du fait des arrêts principalement. Des lignes traversent également l'axe sur de nombreux carrefours, tels que Étoile, Buyl, Couronne, et Wavre. Ainsi, une coordination sur cet axe serait contradictoire avec l'objectif de priorité des transports en commun.

[211]

A contrario, sur des axes avec moins de transports en commun, il est possible d'avoir un système d'axe coordonné en maintenant l'influence des transports en commun. Il faut toutefois prendre en considération une certaine variabilité. Par exemple, la coordination devient moins efficace lorsqu'un véhicule des transports en commun influence le carrefour. C'est le cas sur le quai des Usines, l'avenue de Tervueren ou l'avenue d'Auderghem.

Concernant l'évolution du trafic et de la mobilité, les conclusions les plus récentes sont les suivantes :

- le trafic automobile dans les tunnels bruxellois durant les jours de la semaine en mai 2021 a été réduit, en moyenne, de 15 % par rapport à mai 2019. Cette réduction était de 17 % début mai et de 11 % fin mai. On a donc assisté à une variation de cette réduction au cours du mois de mai ;
- la fréquentation de la STIB est remontée à 62,9 % en sous-sol et 71,3 % en surface.

Le retour des usagers dans les transports en commun démontre leur confiance vis-à-vis des transports en commun, mais aussi le caractère indispensable de ces derniers.

De manière générale, nous pouvons toujours observer une diminution du trafic automobile, peut-être en raison du télétravail. Toutefois, je resterai très prudente et j'attendrai de voir si cette situation se prolonge en septembre.

[213]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Merci pour cette explication. L'exemple du boulevard Général Jacques, où passent plusieurs lignes de la STIB, est éclairant.

Nous regrettons toutefois la lenteur du processus, puisque cela fait partie des instruments permettant de décongestionner Bruxelles. Visiblement, ce n'est pas votre priorité. Mais je vois que ça avance.

Les 32 programmes sont intéressants, mais notre idée était que cela se fasse automatiquement, en fonction de la congestion et des priorités. Beaucoup de Bruxellois se plaignent de cette sensation d'être bloqués à tous les feux, en particulier la nuit et les week-ends. Il y a alors beaucoup moins de transports en commun, ce que l'on peut regretter ; mais ce n'est donc pas dû à leur rythme. Or, sur le boulevard du Souverain ou l'avenue de Tervueren, on est systématiquement arrêté. Cela crée plus de pollution et personne n'y gagne.

Pourrions-nous, avec la commission, visiter la cellule de gestion des feux ? Comment fonctionne-t-elle, avec ses caméras, ses télévisions, ses capteurs ? Un meilleur agencement serait tout bénéfique pour les Bruxellois.

[215]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne sais pas si l'on pourrait encore inscrire cette visite à l'agenda de la commission. Ce serait en tout cas très intéressant.

Il y a des contraintes. Notre priorité est la fluidité des transports en commun, mais nous essayons de fluidifier aussi la circulation automobile là où c'est possible, car cela arrange tout le monde. Des vagues vertes sont créées là où elles n'interfèrent pas avec les voitures qui roulent dans l'autre sens.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Luxembourg a donc défini 14 axes faisant l'objet de vagues vertes. Je n'ai pas entendu quels axes, à Bruxelles, répondraient à la volonté de la ministre de la mobilité que vous êtes.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme je l'ai dit, les vagues vertes sont possibles sur les axes unidirectionnels comme la rue de la Loi ou la rue Belliard.

Pour les axes où il y a un trafic bidirectionnel, je puis vous donner une liste non exhaustive des voiries coordonnées dont les automates sont connectés à la centrale des feux : l'avenue Charles Quint, le quai des Usines, l'avenue du Parc Royal, l'avenue des Croix du feu, le boulevard de Smet de Naeyer, la chaussée de Louvain, la rue de la Loi, la rue Belliard, l'avenue d'Auderghem et l'avenue de Tervueren.

Ces axes ont chacun leur propre aménagement. Le trafic de la rue de la Loi et de la rue Belliard est unidirectionnel, cela ne pose pas de problème. En revanche, nous cherchons à établir une coordination balancée sur l'avenue Charles Quint, qui fait l'objet d'une vague verte dans une direction. Les 32 programmes permettent d'adapter les feux au moment de la journée, à l'intensité du trafic, etc. Notre priorité reste la prise en compte des transports en commun présents, qui ont leurs propres télécommandes de gestion des carrefours.

Nous devons également tenir compte des axes transversaux. Nous cherchons à fluidifier au mieux les axes inclus dans le système de coordination, dans le respect des contraintes.

- *L'incident est clos.*

[223]

QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

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

concernant "les inondations dues aux orages et leur impact en Région bruxelloise".

[225]

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Le 4 juin dernier, un épisode orageux accompagné de fortes pluies a considérablement perturbé la circulation dans notre Région. Les médias ont relaté les faits, décrivant des stations de métro sous eau, des voiries submergées à Molenbeek-Saint-Jean et à Ixelles, les tunnels Porte de Hal, Vleurgat et Stéphanie inondés et fermés.

Ces épisodes orageux ne nous sont pas inconnus, et pourtant nous avons l'impression d'une répétition, comme dans le film "Un jour sans fin" où chaque matin, le personnage principal revit la même journée.

À l'une de mes questions, le ministre Alain Maron m'avait répondu ceci : "Le réchauffement climatique va aggraver les pluies ponctuelles torrentielles, et même un curage parfait du réseau ne permettra pas une

évacuation complète de ces eaux. C'est donc bien en amont qu'il faut lutter, en réduisant les surfaces imperméables".

La question des inondations risque donc de se poser à nouveau à l'avenir, entraînant, pour les usagers de la ville, notre environnement urbain et notre économie, des conséquences préoccupantes.

Une évaluation du coût des inondations du 4 juin est-elle en cours, ou ce coût est-il déjà connu ? Connaître ce chiffre pourrait nous pousser à investir en amont dans des mécanismes plus pertinents pour contrer ces inondations.

Quelles actions ont-elles déjà été prises depuis votre entrée en fonction pour faire face à ces épisodes météorologiques violents, qui arriveront encore ? Quelles mesures comptez-vous prendre dans le cadre de vos compétences pour limiter les dégâts et assurer la sécurité des usagers qui empruntent les transports en commun en surface ou souterrain, qui circulent en voiture, à vélo, ou à moto ? Avec quel objectif et quel planning ?

Enfin, ce travail est-il mené en bonne intelligence avec les communes, les opérateurs régionaux, d'autres Régions et le gouvernement fédéral ?

[227]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les inondations dans les tunnels routiers provoquent un nombre important de fermetures non programmées chaque année : entre 2015 et la mi-2020, Bruxelles Mobilité a recensé un total de 207 incidents, représentant à peu près 227 heures de fermeture.

Le tunnel Georges Henri est largement en tête de liste avec 66 inondations entre 2015 et 2019, soit 34 % du total régional. Comme vous le savez, la pertinence ce tunnel suscite de nombreux débats tant au sein de la population qu'avec la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

Ensuite, les tunnels Stéphanie et Vleurgat partagent la deuxième place avec 52 inondations entre 2015 et 2019, soit 26 % du total. Enfin, les tunnels Arts-Loi, Porte de Hal et Vleurgat sont fréquemment touchés par les inondations. Sur 207 inondations de la chaussée entre 2015 et la mi-2020, Bruxelles Mobilité a recensé :

- 11 fermetures partielles, dont l'impact était limité sur une bande de circulation ;
- 142 fermetures complètes d'un sens de circulation ;
- 54 fermetures complètes des deux sens de circulation.

Quand on comptabilise les temps de fermeture de chaque incident, on arrive à une durée moyenne d'un peu plus d'une heure de fermeture par incident.

Lors des réunions de retour d'expérience, plusieurs pistes potentielles d'amélioration ont été recensées par Bruxelles Mobilité :

- le renforcement du nettoyage des avaloirs en surface et en tunnel ;
- la possibilité de renforcer le nettoyage préventif par un véhicule balayeur ;

- la possibilité d'ajouter des avaloirs transversaux en bas de trémie.

Dès lors, une convention entre Bruxelles Mobilité et Bruxelles Propreté est en cours d'élaboration. Un accent y est mis sur les voiries inondables et la coopération mutuelle, comprenant notamment :

- la création d'une cellule de coordination entre Bruxelles Propreté et Bruxelles Mobilité ;
- la mise au point d'une procédure de repérage des incidents de bouchage répétés et de détermination des zones sensibles comportant des risques d'inondation ;
- le curage des avaloirs par Bruxelles Propreté ;
- la réparation des avaloirs par Bruxelles Mobilité ;
- l'établissement d'un rapport périodique.

À titre préventif, la déminéralisation, entreprise un peu partout sur le territoire régional, consiste à supprimer du revêtement imperméable là où c'est possible et à le remplacer par de la végétation. Cela contribue à réimperméabiliser les sols et à lutter contre les inondations.

[229]

La circulation des bus est perturbée par les inondations lorsqu'une voirie n'est plus praticable, ou en raison de la congestion de la circulation automobile engendrée par les conditions climatiques. Il n'y a cependant pas d'actions préventives spécifiques susceptibles d'être mises en place par le mode bus lorsque des orages sont annoncés.

Au niveau des trams, deux actions sont entreprises. D'abord, un nettoyage régulier des voies, des grilles d'avaloirs et des installations d'égouttage situées dans l'emprise des voies, avec une attention particulière au niveau des aiguillages, pour éviter l'accumulation de l'eau dans les moteurs. Ensuite, des adaptations aux endroits où la STIB constate un problème récurrent, qui sont évidemment soumises à permis d'urbanisme. C'est notamment le cas dans la zone Cambre/Étoile, où l'égouttage a été agrandi.

Le règlement d'exploitation des trams interdit le passage des trams sur les deux voies lorsque celles-ci sont sous eau.

La plupart des stations de métro sont équipées de stations de pompage permettant de rejeter l'eau de pluie vers le réseau d'égouts de la Région Bruxelloise. Quelques stations de métro n'en sont pas équipées, mais l'eau est alors récupérée par gravité dans la station suivante, qui est équipée de pompes. Ces installations fonctionnent de manière à éviter tout risque d'inondation.

Les causes d'inondation en station sont généralement liées à un manque de nettoyage des avaloirs ou des grilles du réseau d'égouttage bruxellois. De manière générale, l'eau qui entre dans certaines stations de métro par les accès lors d'orages provient des voiries inondées, qui rejettent dès lors de l'eau dans la station.

En cas de forte pluie, le problème est lié au dimensionnement du réseau d'égout de la Région bruxelloise. La STIB rejette l'eau de pluie dans ce réseau, mais cela ne peut pas fonctionner si ce dernier est saturé. Il arrive même que l'eau pénètre directement par l'entrée des stations aux aménagements urbanistiques.

Des arrivées d'air du métro sont parfois situées à côté d'avaloirs du réseau d'égouttage. Suivant le même principe, si le réseau d'égouts est saturé, l'eau pénètre dans le réseau de la STIB. Le réseau de pompes de la STIB se met alors en fonctionnement, mais rejette vers le réseau d'égouts, qui ne peut absorber cet afflux s'il est saturé. En matière de maintenance, la STIB veille à l'entretien et au nettoyage annuels de ses arrivées d'air.

[231]

À la suite des orages que vous évoquez, la société chargée du nettoyage des stations est intervenue pour évacuer l'eau dans les stations Louise, Élisabeth, Porte de Hal, Érasme, Osseghem, Schuman, Bourse, Trône, Stuyvenbergh et Maelbeek, pour un montant total de 3.573 euros.

[233]

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Votre réponse complète dresse un état des lieux de la question.

Je rejoins les propos sur la déminéralisation et la problématique de la bétonisation à outrance de notre Région, dont les conséquences ont un coût.

Il faut y réfléchir au sein de notre commission comme dans d'autres.

- *L'incident est clos.*

[237]

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "les accidents de vélo sur les pistes cyclables".

[239]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je voudrais vous parler spécifiquement de l'application Fix My Street. Développée par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise, celle-ci rencontre un certain succès depuis sa création en 2013.

L'application offre aux utilisateurs la possibilité de signaler des défauts de revêtement sur les voiries de notre Région, permettant ainsi aux services compétents de coordonner leurs efforts pour réparer ou pallier les problèmes rencontrés : nids de poule, défauts de mobilier urbain, dépôts clandestins. Les pistes cyclables ont été intégrées au système.

Parallèlement à cette évolution positive, nous pouvons constater que l'analyse des accidents corporels des cyclistes se heurte à une double difficulté. Premièrement, bon nombre d'accidents ne sont pas déclarés auprès des services de police pour diverses raisons, liées en partie à la prise de temps nécessaire à la déposition d'une déclaration d'accident. Deuxièmement, aucune information ne semble être collectée en temps réel concernant les zones dangereuses ou les zones que je qualifierais de "presque accidents", situations vécues par des cyclistes ayant réussi à éviter un accident de justesse.

J'ai déposé une proposition de résolution visant à élargir les fonctionnalités de Fix My Street en matière de sécurité routière. Elle demande d'intégrer un outil "Make Me Safe" sur l'application déjà existante qui permettrait aux utilisateurs de signaler des endroits où ils ont été confrontés à une situation dangereuse.

De plus, la prise en considération des différents types d'accidents peut s'avérer fort instructive, comme un accident survenu seul ou au contact d'un véhicule motorisé, d'un autre cycliste, d'un utilisateur d'une trottinette électrique, d'un piéton, voire lié directement ou indirectement à l'état de la voirie ou de la signalisation. En donnant aux utilisateurs accès à un outil visant à informer directement de ces événements et de leur type, les services de Bruxelles Mobilité seraient à même de détecter les endroits les plus accidentogènes selon le nombre de signalements.

[241]

Ne faudrait-il pas affiner les statistiques concernant les accidents de vélo ? Dans l'affirmative, comment et selon quelle grille d'analyse ? Des contacts ont-ils eu lieu avec les associations de cyclistes et les zones de police ?

Quelles sont les dernières statistiques concernant les accidents corporels impliquant des cyclistes ? Quelle est la proportion suivant les différents types d'accidents et leur gravité ?

Comment sont référencées les zones dangereuses, hormis à travers les zones à concentration d'accidents, dont l'analyse date de 2015 ? Une nouvelle étude est-elle en cours ? Dans l'affirmative, sur quoi porte-t-elle exactement ?

Une intégration de la collecte d'informations concernant les accidents et "presque accidents" est-elle à l'étude ? Dans l'affirmative, qui en est chargé ? Par quels moyens ?

Les pistes cyclables temporaires posent certains problèmes de sécurité. Où en est la procédure concernant la piste cyclable temporaire de la rue Belliard, l'une des pistes cyclables les plus dangereuses de Bruxelles ? Qu'en est-il du choix définitif concernant la piste cyclable de la rue de la Loi ?

[243]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Concernant les statistiques, les accidents impliquant des cyclistes ont fait l'objet d'études détaillées en 2006 et 2017. Les statistiques sont régulièrement consultées pour orienter les actions de sensibilisation et de réaménagement. L'orientation des aménagements est réalisée en fonction des scénarios d'accidents identifiés dans les études.

En 2020, nous avons dû déplorer 1.035 accidents légers de cyclistes et 45 accidents graves. Il n'y a pas eu de décès de cycliste en 2020. En 2021, selon des données partielles pour le premier quadrimestre, 6 cyclistes ont été gravement blessés, 1 cycliste est décédée - ce que nous déplorons vivement - et 172 cyclistes ont été légèrement blessés. En 2019 et 2020, 1.441 cyclistes ont été blessés, toutes gravités confondues, dans une collision impliquant une voiture. Toujours pour les années 2019 et 2020, 314 cyclistes ont été blessés dans des accidents sans partie adverse et 55 lors d'accidents impliquant un piéton. Les accidents entre cyclistes ont fait 80 victimes.

Les contacts entre les associations et les zones de police sont évidemment réguliers au sein de la commission vélo et de la commission modes actifs, qui font partie de la Commission régionale de la mobilité (CRM), en tant qu'organe de concertation formel.

Pour ce qui est des zones à concentration d'accidents (ZACA), seules les zones incluant l'ensemble des modes de déplacement donnent lieu à un programme de résolution spécifique. Les zones dangereuses identifiées en 2015 étaient en grande partie déjà comprises dans les ZACA. Une nouvelle identification de ces zones est bien prévue et couvrira l'ensemble des modes de déplacement. Notre priorité actuelle est d'établir un nouveau plan global de sécurité routière et de traiter le plus vite possible les points noirs prioritaires déjà identifiés.

Dans le cadre du plan d'actions régional de sécurité routière, des réflexions ont eu lieu concernant la possibilité de réduire le sous-enregistrement chronique des accidents, plus particulièrement avec blessés légers, impliquant des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et deux-roues motorisées).

[245]

Il est possible d'élargir les catégories existantes dans Fix My Street. Pour l'instant, il est envisagé d'inclure l'enregistrement des accidents et des presque accidents pour l'ensemble des modes de déplacement. Les accidents impliquant des piétons sont également peu enregistrés. Ces données peuvent s'ajouter aux données des accidents enregistrés et enrichir les réflexions.

Des pistes cyclables ont été évaluées par Bruxelles Mobilité et la sécurité figurait parmi les critères d'évaluation. L'évaluation n'est pas encore terminée, mais elle n'a pas mis en lumière de dégradation par rapport à la situation avant l'installation des pistes cyclables. Au contraire, dans beaucoup de cas, une amélioration a été constatée, tant par Bruxelles Mobilité que par les zones de police.

Parallèlement, nous étudions encore la façon d'améliorer le projet pour le rendre plus vert et offrir plus d'espace et de sécurité aux modes actifs, quel que soit l'axe concerné. Quant à la rue de la Loi et la rue Belliard, des débats auront encore lieu une fois le projet définitif présenté.

[247]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Votre réponse est un peu maigre concernant les rues Belliard et de la Loi. J'aurais voulu connaître les délais, car les situations provisoires y durent depuis un moment.

Dans ma question, je vous proposais de procéder en temps réel à une comptabilisation des "presque accidents". Je connais beaucoup de personnes qui sont tombées de vélo à cause d'un problème sur une piste cyclable, sans interaction avec un piéton, une voiture ou un autre cycliste. Énormément de cyclistes se cassent la figure tout seuls et vous avez donné des statistiques effrayantes à ce sujet. Souvent, la raison de la chute est un objet qui se trouvait sur la piste cyclable ou un potelet, un bac à fleurs, ou encore une déféctuosité de la piste cyclable.

Quand on est tombé de son vélo, on est tenté d'utiliser Fix My Street, si on connaît cette application. La communication à son sujet pourrait être améliorée, car les chiffres sont bons, mais pourraient être meilleurs. De plus, il serait intéressant que cette application se développe davantage pour permettre aux gens de rendre compte des problèmes relatifs à leur sécurité routière, en tant que cyclistes et piétons.

Il est possible d'améliorer la situation et j'espère que vous prendrez cette action à cœur. Refaire une étude sur les zones à concentration d'accidents est important, mais ne livrera jamais qu'une photographie à un temps déterminé. Je vous propose pour ma part d'effectuer le comptage en continu, de façon à établir les priorités pour les réaménagements ou les interventions de Bruxelles Mobilité pour l'amélioration des trajets cyclistes et piétons.

[249]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La manière dont les études sont réalisées est abordée dans le cadre du plan de sécurité routière. Des éléments comme Fix My Street et l'idée d'une carte plus dynamique sont abordés dans ce contexte. Dès que ce plan de sécurité routière sera achevé, ces éléments pourront être repris.

Il nous incombe avant tout de traiter la liste existante. Il y a 30 points très prioritaires parmi les zones à concentration d'accidents et nous devons nous en occuper. Nous réfléchissons en même temps à la manière d'établir un point de la situation et veillons à ne pas être attentifs aux seuls accidents mais aussi aux "presque accidents". C'est très important pour le sentiment de sécurité routière et la sécurité routière effective.

Cette réflexion est en cours dans le cadre du plan de sécurité routière. Ces éléments sont également ressortis des ateliers mis en place dans le cadre du processus participatif d'élaboration de ce plan.

En ce qui concerne la rue de la Loi, un test a été réalisé pendant la crise du coronavirus. Nous constatons une augmentation du nombre de cyclistes qui empruntent cet axe. Les cyclistes et les piétons apprécient l'aménagement, qui les sécurise. Il ne s'agit toutefois que d'un test. Il faudra l'évaluer, puis demander un permis d'urbanisme pour le pérenniser. Comme vous le savez, des délais légaux sont prévus.

Pour la rue Belliard, la phase pilote avait été lancée par mon prédécesseur juste avant les élections régionales de 2019. Elle a consisté à faire passer de cinq à quatre le nombre de bandes de circulation automobile. Comme le test a commencé il y a deux ans, Bruxelles Mobilité a introduit une demande de permis d'urbanisme pour régulariser la situation. Pour ce qui concerne l'avenir, une réflexion plus en profondeur doit être entamée.

Vous faites référence à un article paru dans la presse. Je vous assure que ce n'est pas moi qui ai envoyé des informations à la presse. Je pense en effet qu'il est préférable de discuter de ces questions dans les commissions prévues.

En résumé, nous avons demandé un permis pour régulariser et pérenniser la situation actuelle. Nous pensons en effet que qu'elle améliore la cyclabilité et qu'elle n'induit pas de problèmes pour les flux. Il faut toutefois encore réfléchir au futur et au meilleur aménagement à réaliser de manière à améliorer la sécurité et augmenter la place réservée aux modes actifs.

[251]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- L'enquête publique a-t-elle donc déjà démarré, pour la rue de la Loi ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La rue de la Loi fait l'objet d'une phase de test dans le cadre du projet de piste corona. Les phases de test sont riches en enseignements, et celle-ci livre une évaluation pour l'instant assez positive.

Les blocs de béton en place sont nécessaires à la sécurité de la piste, mais elle ne sera pas maintenue ainsi, car la rue de la Loi mérite mieux que cela. Dès que l'on entamera la pérennisation de la voirie, un réaménagement plus élégant sera envisagé. Dans le cadre légal de la demande de permis d'urbanisme, il y aura alors une réflexion, une participation du public et une enquête publique. Mais le permis n'est pas encore déposé.

- *L'incident est clos.*

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

[259]

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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 réaménagement de la chaussée de Ninove".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ISABELLE EMMERY

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 déplorable de la chaussée de Ninove"

[263]

Mme Françoise Schepmans (MR).- La chaussée de Ninove est une artère traversant les communes de Molenbeek-Saint-Jean et Anderlecht. Bien qu'étroite selon les tronçons, elle constitue un axe structurant de notre capitale. Elle est véritablement un point d'entrée et de sortie pour les navetteurs. Elle absorbe ainsi tout le trafic venant du ring ouest en direction de Bruxelles. Elle est également un axe commercial important pour nos communes, avec de nombreux petits commerces et autres grandes surfaces.

Mais cette chaussée étouffe. Le trafic a explosé au cours des dernières années et affecte sérieusement la qualité de vie des habitants de cette voirie, tout comme les alentours. La sécurité est également mise à mal pour les piétons qui empruntent des trottoirs et des passages cloutés, ainsi que pour les cyclistes en raison de pistes cyclables délabrées. Bruxelles Mobilité envisageait une rénovation des trottoirs et une mise à niveau des pistes cyclables, mais les travaux menés par Vivaqua ont ralenti ce projet. Après un audit, Bruxelles Mobilité a programmé des chantiers dont les trottoirs nécessitent une rénovation.

Cela fait des années que mon groupe le réclame ; la chaussée de Ninove a besoin d'une rénovation en profondeur. Elle doit être traitée à la hauteur de son importance en tant qu'axe structurant.

Quel est le calendrier prévu pour le chantier des trottoirs de la chaussée de Ninove ? Pourriez-vous nous en fournir les détails ? Quels tronçons seront traités en premier lieu ? Allez-vous profiter de l'occasion pour augmenter le nombre de passages piétons ?

Un projet de réaménagement sur le tronçon de la chaussée de Ninove entre le boulevard Louis Mettwie et le ring de Bruxelles est en cours d'étude. Où en est-il ? Disposez-vous d'un calendrier ?

L'entrée et la sortie 13 du ring de Bruxelles donnant sur la chaussée de Ninove constituent un véritable point noir en matière de sécurité routière.

[265]

Le gouvernement flamand se penche sur la question. Avez-vous plus d'informations sur ladite étude ? Analyse-t-elle la possibilité de créer un parking de dissuasion ? Avez-vous été consultée ?

Le remplacement des voies de tram sur le tronçon de la chaussée de Ninove entre la porte de Ninove et la gare de l'Ouest est programmé pour 2022. Est-il toujours d'actualité ? Dans l'affirmative, disposez-vous d'un calendrier plus précis ?

[267]

Mme Isabelle Emmery (PS).- La chaussée de Ninove constitue l'axe historique principal vers Bruxelles au départ de l'ouest de la capitale. Elle relie le centre de Bruxelles et Dilbeek en traversant les communes de Molenbeek-Saint-Jean et d'Anderlecht, bien représentées dans cette commission. Des travaux d'aménagement y sont prévus, certains étant encore au stade de l'étude, d'autres étant plus approfondis. Il me revient notamment qu'un projet de réaménagement des entrées et sorties du ring à hauteur de la sortie de Dilbeek rendraient moins aisés les accès vers le ring depuis Anderlecht. Cependant, un autre point retient surtout mon attention, éveillée par les riverains mécontents : il semblerait qu'aucuns travaux ne soient prévus sur le tronçon anderlechtois de la chaussée de Ninove, entre le boulevard Louis Mettwie et Molenbeek-Saint-Jean. Vu l'état très préoccupant de la voirie, il me semble pourtant urgent d'intervenir à ce niveau. De nombreux usagers de cette chaussée interpellent régulièrement les autorités communales pour dénoncer l'état général de cette voirie régionale, qui constitue un axe majeur pour la mobilité dans cette partie de la Région.

En outre, cette portion de la chaussée abrite aussi un noyau commercial peu valorisé. Le sentiment d'abandon dans le chef des riverains, des acteurs économiques du quartier et des usagers, dont de nombreuses écoles, n'y est probablement pas étranger.

Dans l'attente des travaux d'envergure qui paraissent indispensables, il convient urgemment de procéder à un entretien en profondeur de la chaussée en tenant compte en particulier de la sécurité des piétons, et ce tout simplement en repeignant les traçages au sol qui ont pratiquement disparu.

Pourriez-vous nous faire le point sur les travaux programmés ? Des concertations ont-elles été prévues avec la Région flamande à ce propos ? Si elles ont déjà eu lieu, quels en sont les résultats ? Pourquoi ces travaux ne concernent-ils pas la totalité de la chaussée ? Puisque nous nous attellerons à cette tâche, autant avoir une vue globale de la rénovation. Le tronçon anderlechtois a-t-il été oublié ? Des concertations avec De Lijn ont-elles eu lieu ou sont-elles programmées ? J'ajoute également que les arrêts de De Lijn sont dans un état déplorable : les poubelles n'y étant ramassées que très irrégulièrement, ces arrêts semblent être laissés à l'abandon.

[269]

La participation citoyenne me semble essentielle en amont de la prise de décision. Les riverains ont-ils été consultés ou le seront-ils ?

Enfin, qu'en est-il d'un ancien projet de connexion par le tram entre la gare de l'Ouest et le boulevard Mettwie ? Serait-il envisageable de le prolonger vers le boulevard de la Grande ceinture et vers le Westland shopping center, qui est en pleine rénovation, en passant par le quartier du Peterbos, comme le suggèrent certains riverains ? Eu égard au peu d'investissements de la STIB dans ce quartier, une réflexion à ce niveau pourrait également être utile.

[271]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne l'étendue des travaux, la rénovation des trottoirs s'est effectuée sur la base d'un relevé d'état des lieux. Dans le cadre de notre plan trottoir régional, la mise en œuvre s'est concentrée prioritairement sur les parties les plus dégradées de la chaussée (tant sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean que sur celui de la commune d'Anderlecht) et qui devenaient dangereuses pour les piétons. Il était crucial d'agir immédiatement sans attendre le réaménagement de cet axe.

En ce qui concerne les concertations dans le cadre du nouvel aménagement de la chaussée de Ninove, et plus spécifiquement du tronçon entre le ring et le boulevard Louis Mettwie, la société De Lijn est invitée à participer au comité d'accompagnement, à l'instar de la Région flamande et de De Werkvenootschap. De Lijn sera également invitée aux conseils d'administration sur les deux autres tronçons (Mettwie/gare de l'Ouest et gare de l'Ouest/canal), dès que les études auront démarré.

Pour rappel, l'axe a été découpé en trois parties. Celle comprise entre le boulevard Mettwie et la frontière régionale est dans une phase déjà plus développée. Mais je vous rejoins sur l'urgence de travailler les deux autres parties, qui sont dans un état déplorable. Ce réaménagement reste une de nos priorités.

Pour ce qui est de la participation citoyenne, il est prévu d'organiser une participation citoyenne en amont de toute décision car elle est bien sûr essentielle.

Le projet de réaménagement du tronçon entre le boulevard Louis Mettwie et le ring fait actuellement l'objet d'une étude, en collaboration avec la Région flamande, qui travaille sur le même axe au niveau du ring et au-delà. Il importe que l'axe soit réaménagé dans son entièreté, indépendamment de la frontière régionale.

[273]

L'ambition de la Région est de déposer le plus vite possible une demande de permis. J'espère que ce sera fait en 2021, ou au plus tard au début de l'année 2022.

La Région flamande nous a présenté pour la première fois, lors du dernier conseil d'administration, leurs intentions au niveau des entrées et sorties 13 du ring. C'était pour nous l'occasion de rappeler les ambitions de Good Move, et plus particulièrement l'importance de protéger et de privilégier les cheminements piétons, les cyclistes et les transports en commun.

Le projet de la Région flamande ne comporte à ce stade pas de parking de dissuasion.

Il est prévu de remplacer les voies de tram en 2023-2024. Le réaménagement de ce tronçon est une priorité. Une étude se basant sur le plan de qualité paysagère et urbanistique va être entamée, couvrant une zone allant du débouché du quai de Mariemont jusqu'à la gare de l'Ouest, en ce compris la place de la Duchesse de Brabant. Celle-ci a du potentiel et pourrait être beaucoup plus attractive.

Afin de garantir une circulation piétonne de meilleure qualité, la rénovation des trottoirs a déjà débuté dans le tronçon situé entre le boulevard Louis Mettwie et la gare de l'Ouest. Certaines oreilles de trottoirs ont aussi été améliorées. Les travaux de l'autre côté suivront en fonction des permis Osiris. J'espère que nous les obtiendrons assez rapidement.

La STIB investit dans le secteur du Peterbos. Elle a doublé son offre sur l'est de la moyenne ceinture : à la ligne 49 s'ajoute la ligne 53 qui rejoint l'arrêt Westland Shopping en passant par Bockstael. Ainsi, avec le 89, trois lignes de bus importantes desservent désormais l'arrêt Peterbos. Pour celles-ci, Bruxelles Mobilité a

créé des bandes de bus continues dans les deux sens sur les boulevards de la Grande Ceinture, où roulent les 49 et 53, et sur le boulevard Maria Groeninckx-De May pour les lignes 53 et 89. La ligne 53, prolongée dans le secteur, a été d'emblée exploitée en bus articulés ; la ligne 89 suivra en automne puis, à terme, la ligne 49. Enfin, le quartier du Peterbos est aussi desservi à l'ouest, du côté de la cité-jardin Moortebeek, par la ligne 46, qui a été prolongée jusqu'au quartier nord en passant par Bourse et De Brouckère. Celle-ci est désormais aussi exploitée en bus articulés.

[275]

Par ailleurs, à la faveur du contrat de quartier Peterbos, la STIB est associée afin de réaménager l'arrêt Peterbos dans le respect des normes. Des rencontres ont déjà eu lieu entre les auteurs de projet du contrat de quartier et la STIB. Ainsi, nous continuons d'investir dans ces quartiers conjointement avec la STIB.

[277]

Mme Françoise Schepmans (MR).- Votre réponse est étoffée mais comporte néanmoins des imprécisions quant aux calendriers, qui sont demandés avec raison par les riverains.

J'ai appris qu'une demande de permis d'urbanisme allait être introduite pour une partie de la chaussée de Ninove, entre le boulevard Louis Mettwie et le ring de Bruxelles, mais n'ai pas obtenu de précisions sur les calendriers et l'état d'avancement des concertations - sauf si celles-ci ont lieu de manière informelle avec certains riverains.

Je reviendrai certainement sur cette question orale, car j'estime qu'il faut mettre la pression sur les autorités régionales pour que ce projet de réaménagement de la chaussée de Gand, dont il est question depuis de nombreuses années, voie enfin le jour. L'impatience des riverains et des autorités locales est tout à fait compréhensible.

[279]

Mme Isabelle Emmerly (PS).- J'ai pris note des éclaircissements que vous nous avez apportés. Les trois tronçons méritent donc bel et bien une rénovation. Pour ce qui est du tronçon ring-Prince de Liège, nous avons plus ou moins la certitude que les travaux débiteront à la fin de l'année, voire au début de l'année 2022. Cela étant, vous ne nous avez pas fourni d'agenda concernant le début des chantiers sur les autres axes. Or, le noyau commercial attenant à l'axe Prince de Liège-gare de l'Ouest est très important et la situation devient ingérable, tant pour les commerçants que pour les riverains.

Je ne sais pas quel est votre ordre de priorités. Je ne suis pas sûre qu'il convenait de privilégier le premier axe que je viens d'évoquer. Quoi qu'il en soit, je vous invite à prendre contact avec les riverains et à organiser les concertations nécessaires, car un sentiment d'abandon règne dans ces quartiers. Vous nous dites avoir commencé la rénovation des trottoirs qui le nécessitaient le plus urgemment, mais les citoyens ne comprennent pas ce fonctionnement "à la petite semaine". Pourquoi là et pas ailleurs ? Il s'agit là d'un écueil au niveau de votre manière de procéder.

Par ailleurs, vous ne nous avez pas fait part de votre réflexion au sujet de la mobilité entre le Westland Shopping Center et la gare de l'Ouest. Ce tronçon constitue un véritable nœud modal et y assurer davantage de fluidité, notamment grâce au métro, serait utile. Nous avons la possibilité de réaliser plein de choses, mais s'il y a bien un écueil à éviter, ce sont les ruptures de charges.

Enfin, je vous invite à rappeler l'agence De Lijn à l'ordre au sujet de la propreté de ses arrêts, car des plaintes me parviennent toutes les semaines à ce sujet.

[281]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il n'y a encore de permis d'urbanisme pour aucun des trois tronçons. Dans les mois à venir, nous allons déposer un permis pour le tronçon entre le boulevard Louis Mettwie et le ring, dont l'élaboration est la plus avancée. Pour chaque tronçon, il sera important de consulter les riverains.

Je reste prudente pour communiquer des délais. Je veux pouvoir respecter ceux que je vous transmets. Or, le dossier est en cours d'élaboration, et il est préférable de ne vous informer que des éléments certains, c'est-à-dire le dépôt de permis pour le tronçon proche du ring.

La situation sur cet axe important générera encore des débats difficiles, car il faudra faire des choix pour le réaménager. Les discussions pour déterminer nos ambitions sur chaque tronçon promettent d'être intéressantes.

- *Les incidents sont clos.*

[285]

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE

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

betreffende "de participatie over fietsinfrastructuur".

[287]

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- De recente actualiteit maakt duidelijk dat de Brusselaar begaan is met de fietsinfrastructuur. Dat is een goede zaak. Het aantal fietsers neemt toe. Tegelijkertijd is de stad, ondanks de geleverde inspanningen, op veel plaatsen nog niet aangepast aan die fietsers. Het is dan ook logisch dat Brusselse fietsers, zeker bij de heraanleg van een weg, verwachten dat er meer en betere fietsinfrastructuur komt.

In maart organiseerde Brussel Mobiliteit een webinar over fietsinfrastructuur. Naar aanleiding daarvan verscheen ook een voorstelling van de administratie onder de titel 'de juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek'. In april stelde ik u een vraag over de fietsinfrastructuur waarop u antwoordde: "Brussel Mobiliteit werkt momenteel aan een nieuwe gids rond de essentiële vraag over welke fietsinfrastructuur op welke plaats thuishoort. In het Frans luidt de titel 'Babe: bonne infrastructure au bon endroit'."

De online beschikbare presentatie lijkt al een eerste versie daarvan. Ondertussen kwamen verscheidene plannen van heraanleg in het nieuws, doordat er protest tegen de geplande fietsvoorzieningen is of was. Zo was er in Schaarbeek de Azalealaan en nu ook de Louis Bertrandlaan.

In Vorst was er tegenkating tegen de plannen voor de Victor Rousseaulaan of Van Haelenlaan. Een van de voornaamste discussiepunten is of we in zones 30 nog gescheiden fietspaden moeten aanleggen. Volgens de

huidige lezing van Brussel Mobiliteit in de meeste gevallen niet, onder andere omdat gescheiden fietspaden niet altijd veiliger zijn.

Veel fietsers redeneren dat een gescheiden fietspad moet kunnen in straten met voldoende ruimte en veel fietsers, net omdat het veiliger aanvoelt en vooral ook comfortabeler is, wat dan weer meer Brusselaars zal aanzetten om de fiets te nemen, een zeer belangrijke doelstelling van de noodzakelijke modal shift.

Maar de kwestie is ook welke hefboomen het gewest op grond van Good Move heeft om te zorgen dat de beste infrastructuur er komt. Bij de heraanleg van de Azalealaan werden gescheiden fietspaden niet nodig geacht omdat de laan geen deel uitmaakt van een gewestelijke fietsroute. De Louis Bertrandlaan ligt wel op een gewestelijke fietsroute, maar ook daar wil de gemeente geen gescheiden fietspaden aanleggen.

[289]

Ik pleit dan ook voor een breed maatschappelijk debat over fietsinfrastructuur dat verder gaat dan een webinar voor de reeds geïnformeerde burger. Voor dit belangrijke thema dat veel Brusselaars na aan het hart ligt, moet er een nieuwe gids tot stand komen na een participatietraject. Het gaat niet alleen om de veiligheid van fietsers, die van hun kinderen en het plezier om in Brussel te fietsen, maar ook om de grote mobiliteitsomslag die we in Brussel willen verwezenlijken en waarvoor we onze straten moeten aanpassen.

Hoever staat de nieuwe gids waarover u sprak? Is dat de presentatie die online beschikbaar is?

Plant u participatie rond de gids en fietsinfrastructuur in het algemeen? Wie zal daarbij worden betrokken en op welke manier? Welke vragen zult u voorleggen? Op welke andere manieren houdt u rekening met de ervaringen en verwachtingen van fietsers in het beleid rond fietsinfrastructuur?

Hoe reageert u op gemeenten die in weerwil van Good Move en het bestaande vademecum, en zonder enige participatie, niet de juiste infrastructuur inrichten, zoals nu het geval is op de Louis Bertrandlaan?

[291]

Mme la présidente.- La semaine dernière, nous avons eu un long débat consacré au guide du bon aménagement cyclable au bon endroit (Babe). Il aurait été judicieux de participer à cette présentation. Généralement lorsqu'un grand débat est organisé dans une commission, les personnes ayant déposé une question sur le même sujet s'adaptent et posent leurs questions à ce moment-là. Toutefois, je n'ai pas la faculté de supprimer une question qui a été retenue par le Bureau élargi. Je demande donc à Mme la ministre d'y répondre.

[293]

Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a).- J'aurais bien aimé pouvoir participer à toute la séance de la semaine dernière, mais n'ai pas eu le temps de le faire. Je suis d'accord pour que vous répondiez uniquement sur l'aspect lié à la participation, Mme la ministre. La semaine passée, j'ai entendu votre réponse notamment à propos du guide, mais pas concernant la participation.

[295]

(verder in het Nederlands)

Hoe wordt de brede participatie georganiseerd? Dat is de enige vraag die u hoeft te beantwoorden.

[297]

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Er is vorige week al op veel vragen ingegaan. Ik dank bij deze nog eens de administratie die enkele uren heeft vrijgemaakt voor die gedachtewisseling, die deel uitmaakt van het participatieproces over de gids. Die gids is nog in opmaak en we willen zo veel mogelijk stemmen horen. Ik ben heel dankbaar dat we ook met de commissie hebben kunnen praten. Die gesprekken waren heel constructief.

De presentatie op de website van Brussel Mobiliteit is de presentatie die werd gegeven op de openbare webinar van 18 maart 2021. We werken nu aan een definitieve publicatie op basis van alle input die we hebben gekregen.

De gids heeft al een vrij lang traject achter de rug waarbij heel wat instanties werden geraadpleegd. Er werden vergaderingen met de verschillende directies van Brussel Mobiliteit georganiseerd. Daarnaast vond er een overlegvergadering plaats tussen Brussel Mobiliteit, urban.brussels, de MIVB en Leefmilieu Brussel, een vergadering met de commissie Actieve Modi waarin de verschillende gebruikersgroepen vertegenwoordigd zijn en met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Dat zijn belangrijke organen waar een aantal verenigingen deel van uitmaken die op hun beurt contact hebben met hun achterban en hun stem vertegenwoordigen in de participatieprocedures. Dat overleg met de verschillende mobiliteitsactoren is voor ons een centraal punt.

Tot slot was er nog de webinar voor het grote publiek, waaraan ook meerdere parlementsleden hebben deelgenomen. Het gewest heeft een traditie opgebouwd om de gebruikers bij de opmaak van nieuwe plannen te betrekken. Ook hier proberen we die groeiende participatietraditie in ere te houden, net zoals we vorige week nog in verband met het Saincteletteplein hebben gedaan.

Zoals ik al eerder heb opgemerkt, vertrekt de zogenaamde Babe-gids niet van een leeg blad, maar van de bestaande vademecums, die op hun beurt een uitgebreide bibliografie van internationale standaardwerken bevatten.

De verenigingen worden systematisch bij de uitwerking van die vademecums betrokken zodat we hun opmerkingen kunnen integreren.

[299]

Alle plannen voor gewestwegen worden tweemaal voorgesteld in de commissie Actieve Modi, eenmaal bij de kick-off en een tweede keer net voor het aanvragen van de vergunning. Op die manier kunnen de gebruikers zowel bij het concept als bij de uitwerking van het project feedback geven.

Een aantal gemeenten, zoals de stad Brussel en Elsene, hebben een soortgelijke commissie, die gemeentelijke projecten beoordeelt. Soms behandelen de gewestelijke commissies ook gemeentelijke projecten van bovengemeentelijk belang. Zo kwam Elsene recent nog zijn projecten voor de buurt rond de Tulpenstraat voorstellen. Het is een manier van werken waar veel gemeenten baat bij hebben. Onlangs nog hebben we de gemeente Molenbeek aangemoedigd om een commissie op te richten.

Voor de projecten op de Azalealaan en de Louis Bertrandlaan verwijs ik naar de commissievergadering van vorige week. Over gewestelijke en lokale projecten worden adviezen gegeven door bestaande overlegcommissies. Alles heeft natuurlijk zijn grenzen, maar ook overlegcommissies zijn organen waar overleg mogelijk is.

We hebben een aantal subsidies die we kunnen inzetten om ambitieuze projecten te helpen waarmaken. Wat er momenteel in de autoluwe wijken gebeurt, is ook erg belangrijk. Vooral een wijk autoluw wordt, is er een participatief proces om de juiste voorwaarden voor het fietsverkeer tot stand te brengen.

Momenteel zijn er fietsvademeccums die vooral uitgaan van de snelheid op een weg. Voortaan gaan we ook rekening houden met het aantal auto's op die weg. We gaan er zeker niet vanuit dat fietspaden bij 30 km/uur overbodig zijn, integendeel. We willen alleen duidelijk maken wanneer gemengd verkeer in specifieke omstandigheden mogelijk is, namelijk wanneer het verkeer traag genoeg verloopt en er minder dan 200 auto's voorbijkomen.

[301]

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- Ik twijfel er uiteraard niet aan dat de administratie goed werk levert en dat een heleboel commissies en deskundigen zich over het onderwerp buigen, maar ik begrijp dat er geen brede participatie van fietsers komt. Niet alle Brusselse fietsers zijn lid van een vereniging of op de hoogte van de commissies. Ik hoor een heleboel mensen die zich niet betrokken voelen of niet weten hoe ze hun stem kunnen laten horen. Misschien is dat een boodschap voor de fietsersverenigingen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Er is geen magische oplossing. We zetten vooral in op participatie per project. U zegt dat het onvoldoende is en we kunnen natuurlijk altijd bijleren, maar over de vademeccums is er in het verleden nooit breed overleg met het publiek geweest. We zetten nu een aantal stappen om daar verandering in te brengen.

- *Het incident is gesloten.*

[307]

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

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 scan-cars de parking.brussels".

[309]

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Aujourd'hui, cela fait sept ans que l'agence régionale de stationnement parking.brussels a été créée. En sept ans, elle a connu une croissance exponentielle, à tel point qu'elle gère actuellement dix ou onze des dix-neuf communes bruxelloises.

Depuis 2019, parking.brussels est passée à une utilisation massive des scan-cars. Ces véhicules équipés de caméras spécialisées dans la reconnaissance des plaques d'immatriculation permettent le contrôle à distance du stationnement réglementé. Grâce à ces scan-cars, l'agence contrôle environ 1.000 à 1200 véhicules par heure, soit deux fois plus de vérifications quotidiennes que le contrôle classique par des agents.

Le système est évidemment extrêmement rentable. En revanche, la verbalisation massive et la poursuite d'objectifs chiffrés par les agents de parking.brussels s'avère problématique. L'un d'entre eux me rapporte qu'il doit effectuer près de 5.000 scans avec la scan-car en une matinée, sur une portion du territoire de la commune de Schaerbeek !

Face à ces chiffres effarants, je m'interroge : alors que bon nombre de riverains considèrent ces pratiques comme un racket acharné des automobilistes, n'a-t-on pas perdu le sens premier de la verbalisation, c'est-à-dire celui d'une gestion saine et régulée du stationnement ?

Il est essentiel de ne pas perdre de vue notre mission première de gestionnaire public, qui est celle de faciliter la vie de nos concitoyens et de travailler à leur service, et non d'agir comme de simples pourvoyeurs de contraintes. Quoi qu'il en soit, ces chiffres doivent susciter des interrogations. Qui décide du parcours des scan-cars ? Sur quelle base est-il établi ?

Le 24 septembre dernier, le porte-parole de parking.brussels affirmait qu'un plan était à l'étude pour renforcer le service clientèle, surchargé face au doublement des contraventions, et donc des contestations. Qu'en est-il advenu ? Combien de contestations sont-elles reçues par mois, et quelle en est la proportion effectivement traitée par parking.brussels ?

Plusieurs associations de défense des personnes à mobilité réduite relèvent un défaut régulier de détection des cartes des personnes handicapées, ce qui entraîne des contraventions et des charges administratives abusives, et donc une série de discriminations vis-à-vis des personnes à mobilité réduite.

[311]

Une solution a-t-elle été trouvée pour mettre fin à cette discrimination ?

Outre les erreurs concernant les personnes à mobilité réduite, beaucoup de contribuables témoignent de dysfonctionnements fréquents. Qu'est-il fait pour y remédier ?

Des quotas sont-ils imposés aux scan-cars, comme l'affirme un agent ?

Le système payant a été instauré pour réguler le stationnement et supprimer les voitures ventouses afin que chacun trouve une place, pas pour renflouer les caisses des communes et appauvrir nos contribuables. Dès lors, comment expliquer le doublement du nombre de contraventions ? L'estimez-vous justifié ?

[313]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme vous le soulignez, les règlements communaux de stationnement ont notamment pour objectif d'assurer un roulement dans les voitures stationnées en voirie et de lutter contre les voitures ventouses. Par ailleurs, le stationnement réglementé permet aux riverains de stationner plus facilement leur véhicule à proximité de leur domicile, grâce à la carte de dérogation qui leur est accordée.

Le stationnement réglementé instaure aussi des zones de stationnement gratuites, mais limitées dans le temps (les zones bleues) ainsi que des zones payantes (selon un tarif horaire croissant). L'objectif est d'assurer la plus grande rotation possible des voitures, afin de garantir le plus haut taux de disponibilité possible pour les visiteurs (par exemple des clients) d'une zone. En zone verte, le tarif est de 1 à 2 euros de l'heure, selon les communes. Les tarifs horaires pratiqués à Bruxelles sont généralement inférieurs à ceux des autres villes européennes. À titre de comparaison, le tarif horaire est de 4 euros à Copenhague et de 7,5 euros à Amsterdam.

Le propriétaire d'un véhicule en stationnement qui ne se serait pas acquitté du paiement de la redevance horaire se voit infliger une redevance forfaitaire pour une période de 4h30, dont le prix varie en fonction de la zone de stationnement. Par conséquent, parler de verbalisation ou de contravention serait inexact. La

possibilité de stationner son véhicule dans l'espace public devrait être considérée comme une occupation de l'espace public ou un service rendu par la Région ou la commune aux habitants et aux visiteurs. Une redevance est due pour cette occupation de l'espace public. Lorsqu'une personne oublie de payer le stationnement, elle ne paie donc pas une amende (qui est donnée en cas d'infraction pénale au Code de la route), mais une rétribution pour service rendu. Le droit de stationnement ne relève ni de la police ni du Code de la route, mais des communes, qui réglementent ce droit en toute autonomie, dans le respect du cadre légal régional.

D'après les estimations, un véhicule scanneur peut contrôler jusqu'à 1.200 véhicules par heure, ce qui revient à 5.000 véhicules en une matinée. Un steward à pied contrôle en moyenne 450 véhicules par jour. Je précise qu'il n'y a pas un nombre de contrôles précis à effectuer chaque jour. Il ne s'agit donc pas d'un objectif chiffré imposé, mais d'une moyenne des contrôles réalisés par les agents à pied.

Le programme de chaque steward (à pied, au volant d'un véhicule scanneur ou au poste central de contrôle) est établi par les chefs d'équipe des cinq antennes de l'agence en fonction de leur connaissance des secteurs de la zone contrôlée.

[315]

Les parcours des véhicules scanneurs sont établis en fonction des zones prioritaires où la fluidité du trafic est la plus problématique. Un véhicule indûment stationné en zone de livraison dans un quartier commerçant peut, par exemple, obliger une camionnette de livraison à s'immobiliser en double file pour décharger sa marchandise et provoquer ainsi un embouteillage.

En ce qui concerne les personnes détentrices d'une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, le service clientèle de parking.brussels constate une réduction importante du nombre de contestations de redevances depuis que de nouvelles mesures ont été prises, dans le respect du règlement général de protection des données.

En effet, ces personnes ont à présent la possibilité, si elles le souhaitent, de faire enregistrer leur voiture dans une base de données qui permet ainsi aux véhicules scanneurs de les identifier immédiatement, au même titre que les automobiles des riverains disposant d'une carte de dérogation. Cette offre rencontre un grand succès. Dans notre recherche d'amélioration des services aux personnes à mobilité réduite, nous constatons effectivement une amélioration.

Il est exact que l'efficacité du contrôle du stationnement par des véhicules scanneurs entraîne une augmentation du nombre de redevances et aussi de contestations proportionnelles à celles du nombre de véhicules contrôlés. En temps normal, la proportion du nombre de contestations est de l'ordre de 2 à 4 %.

L'agence du stationnement a procédé en 2020 et au premier semestre 2021 à une réorganisation importante de son service clientèle en réponse à cette augmentation. Une nouvelle centrale téléphonique a été acquise et jointe à un logiciel de gestion de la relation client. Ces changements ont permis à l'agence d'être la première institution régionale à offrir la possibilité aux citoyens de se créer un compte électronique dynamique via le portail régional Irisbox afin d'accomplir différentes formalités et d'en vérifier le suivi.

Cette réorganisation s'est accompagnée d'un recrutement massif de plus de 30 emplois à temps plein de niveau C et B en 2020 et au premier semestre 2021, faisant passer ce service de 44 employés fin 2019 à 76 employés aujourd'hui.

Enfin, gardons à l'esprit que l'objectif de ces contrôles renforcés est d'améliorer la gestion du stationnement. Si les automobilistes acquièrent le réflexe de payer leur droit de stationnement aux tarifs en vigueur (par exemple 1 euro pour une heure en zone verte), le nombre de redevances forfaitaires à 25 euros baissera, de même que les recettes. Les communes ne pourront que se réjouir de constater que les comportements des citoyens en matière de mobilité se seront adaptés.

Un travail reste à réaliser au niveau de l'agence de stationnement, mais cette dernière essaie d'améliorer son service clientèle.

[317]

Certes, une redevance est due, mais j'espère que les gens payeront la somme demandée afin qu'il y ait moins de problèmes. Le but de cette redevance n'est pas de rapporter de l'argent, mais d'améliorer la gestion du stationnement en rendant disponibles un maximum de places pour les citoyens et les visiteurs.

[319]

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Il est extrêmement important de ne pas parler de quota obligatoire pour les agences. Je tenais absolument à ce que vous puissiez le confirmer clairement compte tenu de ce qui se dit. Nous ne devons pas nous éloigner de notre mission première : la gestion du stationnement en Région bruxelloise.

Je suis également heureux d'apprendre que cette augmentation du nombre de redevances va de pair avec une augmentation du personnel de parking.brussels. Je constate que l'agence fonctionne de mieux en mieux. Il faut lui donner du temps pour engager des collaborateurs supplémentaires et améliorer sa gestion.

Enfin, s'agissant des personnes à mobilité réduite (PMR), vous avez proposé la solution de leur permettre de s'enregistrer dans une banque de données tout en protégeant leurs données privées. Vous dites que cela fonctionne bien. Pour ma part, je n'avais jamais entendu parler de cette possibilité qui me semble tout à fait positive. Existe-t-il une communication à ce sujet ? Il y a une vraie demande à cet égard. Je reçois un grand nombre de témoignages de détenteurs de cartes PMR qui reçoivent malgré tout des contraventions.

[321]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vais relayer à l'agence parking.brussels votre conseil d'informer davantage à ce sujet.

Nous voulons apporter une réponse pragmatique à un problème existant. Nous cherchons une solution en amont et contactons également d'autres villes confrontées au même problème. Nous sommes tenus au respect du règlement général sur la protection des données et ne pouvons pas transférer les données de ces cartes dans notre base de données.

Je vous remercie pour votre suggestion.

- *L'incident est clos.*