



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

**Commission de la mobilité,
chargée des transports publics,
des travaux publics et de la sécurité
routière**

**RÉUNION DU
MARDI 17 NOVEMBRE 2020**

SESSION 2020-2021

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

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 17 NOVEMBER 2020**

ZITTING 2020-2021

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

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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

DÉBAT D'ACTUALITÉ	1
La gratuité des transports en commun pour les moins de 25 ans	
Orateurs :	
M. Christophe De Beukelaer (cdH)	
M. David Weytsman (MR)	
Mme Bianca Debaets (CD&V)	
M. Ibrahim Dönmez (PS)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)	
M. Emmanuel De Bock (DéFI)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de M. Jamal Ikazban	10
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 prévention du phénomène de l'emporiage".	
Question orale de Mme Ingrid Parmentier	13
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "l'impact de l'éclairage nocturne sur la biodiversité et la mise en place d'une trame étoilée, ou trame noire, en Région bruxelloise".	
Question orale de M. David Weytsman	18

INHOUD

ACTUALITEITSDEBAT	1
Gratis openbaar vervoer voor jongeren onder 25	
Sprekers:	
De heer Christophe De Beukelaer (cdH)	
De heer David Weytsman (MR)	
Mevrouw Bianca Debaets (CD&V)	
De heer Ibrahim Dönmez (PS)	
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
De heer Emmanuel De Bock (DéFI)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	10
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de preventie van het 'dooring'-fenomeen".	
Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier	13
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de impact van nachtverlichting op de biodiversiteit en de aanleg van een sterrennetwerk, of donker netwerk, in het Brussels Gewest".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	18

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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la mise en application de l'intégration tarifaire en 2021".		betreffende "de invoering van de tariefintegratie in 2021 voor de verschillende operatoren inzake openbaar vervoer".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	19	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	19
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la rénovation prochaine de la chaussée de Mons en Région flamande et son impact sur la Région bruxelloise".		betreffende "de nakende renovatie van de Bergensesteenweg in het Vlaams Gewest en de gevolgen voor het Brussels Gewest".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	23	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	23
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "les applications de trafic en temps réel".		betreffende "de apps voor het verkeer in real time".	
Question orale de M. Martin Casier	28	Mondelinge vraag van de heer Martin Casier	28
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "le chantier de l'avenue Delleur à Watermael-Boitsfort et l'abattage de dix-neuf arbres pour renouveler des rails de tram".		betreffende "de werf aan de Delleurlaan in Watermaal-Bosvoorde en het vellen van 19 bomen om de tramrails te vernieuwen".	
Question orale jointe de M. Tristan Roberti,	28	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Tristan Roberti,	28
concernant "les arbres de l'avenue Delleur abattus suite au chantier de renouvellement des voies de tram".		betreffende "de gevelde bomen langs de Delleurlaan als gevolg van de vernieuwing van de tramrails".	
Question orale jointe de M. Geoffroy Coomans de Brachène,	28	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène,	28

concernant "le chantier de Bruxelles Mobilité sur l'avenue Delleur".

Question orale de M. Julien Uyttendaele

36

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 données quantitatives relatives à la pratique du vélo et les sources de données nécessaires aux bases d'une stratégie 'Smart mobility' en Région de Bruxelles-Capitale".

betreffende "de werkzaamheden van Brussel Mobiliteit op de Delleurlaan".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele

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

betreffende "de kwantitatieve gegevens over het fietsgebruik en de noodzakelijke databronnen voor een strategie 'Smart mobility' in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

1103 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

DÉBAT D'ACTUALITÉ

1129 *La gratuité des transports en commun pour les moins de 25 ans*

1129 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Nous avons découvert une étape supplémentaire de la saga de la gratuité de la STIB, annoncée depuis le début de cette législature et contestée par certains membres de votre gouvernement, parfois à demi-mot, dans les médias. Le dossier semble maintenant avancer, puisque la presse annonce que l'accord sur le budget 2021 prévoit de réserver la gratuité aux jeunes, et non de l'étendre aux plus de 65 ans, comme initialement prévu.

Pour ce faire, le budget de 3,3 millions d'euros que vous prévoyez nous étonne quelque peu car la STIB évoquait un budget de 20 à 25 millions d'euros pour mettre cette gratuité en œuvre. Pouvez-vous nous expliquer les calculs qui sous-tendent ce choix budgétaire ? Quel est le calendrier envisagé pour cette gratuité, tant pour les jeunes que pour les plus âgés ? La gratuité pour les plus de 65 ans va-t-elle suivre ?

Ma question orale portait sur le choix de fixer un âge pour la gratuité et non un statut. Il nous semble qu'énormément de personnes ont moins de 25 ans - c'est-à-dire l'âge que vous avez fixé pour la gratuité - et travaillent déjà, tandis que d'autres étudient plus tard et n'ont évidemment pas les mêmes moyens que quelqu'un qui travaille. Quelle logique suivez-vous ? Envisagez-vous d'assurer la gratuité pour les personnes qui ont plus de 25 ans mais qui ont un statut différent de celui de travailleur ?

Quand cette mesure va-t-elle entrer en vigueur ? Est-elle prévue pour le 1er janvier 2021 ou pour le 1er septembre 2021 ?

1131 **M. David Weytsman (MR).**- Mes questions rejoignent celles de M. De Beukelaer. Le ministre-président a annoncé la gratuité des transports en commun pour les moins de 25 ans, et les communications des camarades socialistes présentant cette gratuité comme un acquis socialiste se sont multipliées sur les réseaux sociaux. Il aura peut-être échappé aux socialistes que l'enveloppe consacrée à ce projet est de 3,3 millions d'euros.

Si je comprends bien, la gratuité - ou du moins les diminutions tarifaires - ne sera pas compensée par de nouvelles recettes, une baisse des dépenses ou la suppression de certains projets, mais par une dotation à la STIB. Le budget me semble insuffisant pour assurer la gratuité à l'ensemble des moins de 25 ans. Sur la base des calculs, quel aurait été le montant nécessaire pour réaliser ce projet ?

Je suppose que vous allez toucher à des réductions tarifaires existantes ou peut-être créer de nouveaux groupes cibles. Pouvez-vous nous préciser lesquels ? Comment comptez-vous

Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

ACTUALITEITSDEBAT

Gratis openbaar vervoer voor jongeren onder 25

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Volgens de pers is er in het akkoord over de begroting 2021 enkel nog sprake van gratis vervoer voor jongeren, maar niet meer voor 65-plussers zoals eerst gepland.*

De enveloppe van 3,3 miljoen euro voor dat project verbaast ons een beetje, want de MIVB zei eerder 30 tot 25 miljoen euro voor die maatregel nodig te hebben. Op welke berekeningen is de begrotingskeuze gebaseerd?

Wanneer zal het gratis openbaar vervoer voor jongeren van kracht worden: op 1 januari of op 1 september 2021?

Zal het gratis vervoer nadien worden uitgebreid tot de senioren? Wanneer?

Waarom is er voor een leeftijd en niet voor een statuut gekozen? Heel wat jongeren onder 25 jaar werken al, terwijl andere jongeren nog nadien doorstuderen. Welke logica volgt u? Overweegt u ook gratis vervoer voor personen ouder dan 25 die geen werkstatuut hebben?

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Ik sluit mij aan bij de vragen van collega De Beukelaer. De minister-president kondigde aan dat het openbaar vervoer gratis zal worden voor jongeren onder 25 jaar. Zijn socialistische kameraden stellen die maatregel ondertussen voor als een verworvenheid, maar het is hen wellicht ontgaan dat de begrotingsenveloppe maar 3,3 miljoen euro bedraagt.*

Voor zover ik heb begrepen, zal het gratis vervoer niet door nieuwe inkomsten, een daling van de uitgaven of de afschaffing van andere projecten worden gecompenseerd, maar door een dotatie aan de MIVB. Het budget van 3,3 miljoen euro lijkt mij evenwel onvoldoende om het openbaar vervoer voor alle min 25-jarigen gratis te maken. Welk budget is er volgens de berekeningen nodig voor dat project?

Zult u aan de bestaande tariefverlagingen raken of nieuwe doelgroepen invoeren? Welke? Hoe zult u het gratis vervoer en de tariefverlagingen organiseren? Welke controles zijn er gepland?

organiser la gratuité ou les diminutions tarifaires ? Quels contrôles seront-ils prévus ?

¹¹³³ Au vu de l'insuffisance de l'enveloppe de 3,3 millions d'euros, je voudrais vous inviter à réfléchir à un autre groupe cible. Je pense aux travailleurs à bas revenu ou aux travailleurs qui ne bénéficient pas d'une intervention de l'employeur et qui doivent, dès lors, payer de leur poche. Cela représente un coût énorme pour les jeunes indépendants - dont les revenus peuvent être très faibles - qui ne sont pas toujours couverts par l'intervention majorée.

Vous allez devoir examiner un ensemble de groupes cibles afin de les proposer au gouvernement. Serait-il possible de prendre en compte également les personnes qui travaillent, qui sont souvent oubliées ? Les politiques socialistes de réduction tarifaire, ces dernières années, ne touchent jamais des personnes à faible revenu qui travaillent. C'est une injustice.

Ensuite, je trouve que la communication a été chaotique, entre la gratuité pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans, une gratuité pour l'ensemble des moins de 25 ans, et maintenant des tarifs. Cela génère beaucoup d'incertitudes pour les familles qui ne savent pas quel montant elles vont devoir payer demain.

¹¹³⁵ **Mme Bianca Debaets (CD&V)** (en néerlandais).- *Vous avez annoncé que les transports en commun seraient gratuits pour les jeunes. L'accès sera-t-il totalement libre ou les jeunes bénéficieront-ils d'abonnements à très bas prix ? Compte tenu du budget dégagé, la gratuité me semble impossible.*

Par ailleurs, le CD&V n'est pas partisan de la gratuité des transports publics, qu'il estime trompeuse. Rien n'est vraiment gratuit puisque quelqu'un, à savoir le contribuable, doit payer la note.

La gratuité n'est pas non plus sociale. Est-il social de donner gratuitement quelque chose à ceux qui peuvent et veulent payer par solidarité avec les plus démunis ? Il vaudrait bien mieux cibler les groupes vulnérables.

Quel est le contenu précis de votre décision ? À terme, d'autres groupes pourront-ils également recevoir un abonnement gratuit ? Quelles sont les modalités précises - calendrier, budget, etc. - de cette mesure ?

D'après la publication du bourgmestre de la Ville de Bruxelles sur Twitter, les transports en commun seraient aussi gratuits pour le personnel des hôpitaux publics bruxellois. Cette mesure s'étendra-t-elle également au personnel des hôpitaux privés ? S'intègre-t-elle dans vos projets de rendre les transports publics progressivement gratuits ?

Gelet op de kleine begrotingsenveloppe raad ik u aan om over andere doelgroepen na te denken, zoals werknemers met een laag inkomen, werknemers die geen bijdrage in de vervoerskosten van hun werkgever ontvangen, of jonge zelfstandigen. Die groepen werden stevast vergeten bij de tariefverlagingen die de socialisten de voorbije jaren invoerden. Dat is onrechtvaardig.

Bovendien is de communicatie chaotisch. Eerst was er sprake van gratis vervoer voor iedereen onder 25 en boven 65, daarna enkel nog van gratis vervoer voor min 25-jarigen en nu van tariefverlagingen. De gezinnen begrijpen niet meer waar ze aan toe zijn.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Ik sluit mij aan bij de vragen van mijn collega's. U kondigde inderdaad aan dat het openbaar vervoer gratis zou worden voor jongeren. Het is niet helemaal duidelijk of het daarbij gaat om een volledig vrije toegang of een abonnement aan een sterk verminderd tarief. Met het bedrag dat u uittrekt, lijkt het mij immers onmogelijk om het openbaar vervoer volledig gratis te maken voor iedereen onder de 25.

Voorts is ook de CD&V geen voorstander van gratis openbaar vervoer, omdat dat erg misleidend is. Niets is immers werkelijk gratis, want uiteindelijk moet iemand de rekening betalen. In dit geval is dat de Brusselse belastingbetaler.

Gratis is ook niet per se sociaal. Is het sociaal om mensen die iets kunnen betalen en die dat ook willen betalen om solidair te zijn met minder bedeelden, toch iets gratis te geven? Het zou veel verstandiger zijn om de maatregelen meer te richten op groepen die het moeilijk hebben. Dat kunnen overigens ook jongeren zijn, die bijvoorbeeld werkloos zijn.

Wat is de precieze inhoud van uw beslissing? Wordt het openbaar vervoer volledig gratis of slechts gedeeltelijk? Zullen op termijn ook andere groepen een gratis abonnement kunnen krijgen? Wat zijn de exacte modaliteiten: tijdschema, budget enzovoort?

De min 25-jarigen zijn blijkbaar niet de enigen die gratis zullen kunnen reizen. Ik las immers op Twitter dat de burgemeester van Brussel-Stad de beslissing van de regering toejuicht om het openbaar vervoer ook gratis te maken voor het personeel van Brusselse openbare ziekenhuizen. Past dat inderdaad in uw plannen om het openbaar vervoer geleidelijk aan gratis te maken?

¹¹³⁷ **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Nous nous réjouissons évidemment de cette décision. Nous en avons pris note dans la déclaration de politique régionale (DPR), nous l'avons demandée et nous l'avions annoncée. C'est désormais très clair : à partir de septembre 2021, le parcours sera gratuit pour les moins de 25 ans.

En visant ce public cible, notre objectif est avant tout de sensibiliser notre jeunesse à ce nouveau moyen de transport et de promouvoir la mobilité que nous souhaitons pour demain. Commencer par ce public cible est un choix très judicieux, mais il faudra, par la suite, élargir cette mesure aux plus de 65 ans. Par ailleurs, comme nous l'avons déjà dit lors de précédentes réunions, nous souhaitons atteindre la gratuité la plus complète possible. Ne l'oublions pas !

Je tiens à saluer très brièvement tous les travailleurs de la STIB qui exercent leur emploi dans des conditions difficiles. Ces personnes qui travaillent en première ligne ont beaucoup de mérite.

¹¹³⁹ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Nous nous réjouissons qu'un budget ait été débloqué pour abaisser les tarifs de la STIB ou offrir la gratuité à certains usagers. C'est une très bonne nouvelle, au vu de la crise actuelle, sachant que de nombreuses personnes sont en difficulté.

La décision n'est pas encore prise, mais l'idée est de favoriser les moins de 25 ans, ce qui me semble positif. En effet, si nous instillons l'habitude d'emprunter les transports en commun dans cette tranche de la population, il y a de plus fortes chances qu'elle continue à l'adopter par la suite. Cela va dans le sens du plan Good Move et du transfert modal que nous souhaitons.

Toutefois, le budget dont question est limité. S'il est insuffisant pour offrir la gratuité à toutes les catégories que nous souhaitons aider, il est essentiel de concentrer la mesure sur ceux qui sont réellement en difficulté financière, plutôt que sur une limite d'âge sans distinction.

¹¹⁴¹ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Cette mesure favorise la mobilité, et surtout celle des plus jeunes, qui n'ont pas toujours les moyens de se déplacer. Le précédent gouvernement avait déjà pris une mesure très favorable pour la mobilité des jeunes, puisque l'abonnement scolaire était passé à 50 euros. Même si tout le monde n'en prend pas un, la mobilité à 4 euros par mois était une première dans notre pays, offerte par la Région bruxelloise ! Toutes proportions gardées, celle-ci possède sans doute l'un des meilleurs réseaux des trois Régions, et en tout cas le plus dense.

Ce prix était déjà une offre exceptionnelle et la gratuité, c'est encore mieux ! J'ignore s'il sera possible de faire encore mieux demain pour promouvoir les transports publics. M. De Beukelaer

Geldt het alleen voor het personeel van de openbare ziekenhuizen of ook voor de privéziekenhuizen?

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Wij zijn uiteraard blij met de beslissing dat het openbaar vervoer vanaf september 2021 gratis wordt voor min 25-jarigen.*

Die maatregel heeft in de eerste plaats tot doel om jongeren warm te maken voor het openbaar vervoer en voor onze mobiliteitsvisie. Het is een goede keuze om met dat publiek te beginnen, maar nadien moet de maatregel worden uitgebreid tot 65-plussers en andere categorieën. Het openbaar vervoer moet voor ons zo veel mogelijk gratis zijn.

Ik dank tot slot alle werknemers van de MIVB, die in moeilijke omstandigheden vanop de eerste lijn werken.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Het verheugt ons dat de regering een budget heeft vrijgemaakt om de tarieven van de MIVB te verlagen of gratis vervoer aan bepaalde reizigers aan te bieden.*

De idee om min 25-jarigen te bevoorrechten, lijkt mij positief. Als jongeren van kleins af het openbaar vervoer nemen, is de kans groot dat ze dat later ook blijven doen.

Het budget is evenwel beperkt. Als het niet volstaat om het openbaar vervoer gratis te maken voor alle categorieën die wij willen helpen, is het belangrijk om de maatregel toe te spitsen op personen die het financieel moeilijk hebben in plaats van dat u een leeftijdsgrens zonder onderscheid hanteert.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Die maatregel bevordert de mobiliteit, vooral van jongeren, die niet altijd de middelen hebben om zich te verplaatsen. De vorige regering verlaagde het schoolabonnement al tot vijftig euro, of vier euro per maand. Dat was een primeur in ons land. Wij beschikken bovendien over een van de fijnmazigste netwerken van de drie gewesten. Dat tarief was al een uitzonderlijk gebaar, maar gratis openbaar vervoer is natuurlijk nog beter.*

avait proposé de payer ceux qui abandonnent leur véhicule...
C'est une boutade, évidemment !

¹¹⁴³ Le budget de 3,3 millions d'euros représente 66.000 personnes ne payant plus leur abonnement de 50 euros. Je ne dispose pas des statistiques de population, mais j'imagine a priori que la tranche des moins de 25 ans concerne plus de monde. Pouvez-vous préciser combien d'abonnements à 50 euros étaient délivrés et si des simulations ont été réalisées ? Le budget à pourvoir sera en effet peut-être plus important que prévu.

Certains usagers qui n'avaient pas d'abonnement pourraient en effet être incités à en faire la demande. Selon moi, la gratuité pour les jeunes ne pose pas de problème en elle-même, encore faut-il que l'offre soit renforcée aux heures de pointe. Pouvez-vous nous faire part des résultats des simulations réalisées ?

Quant aux modalités, l'accès au réseau sera-t-il permis grâce à une carte Mobib ou sur simple présentation de la carte d'identité ? Selon moi, il serait utile de miser sur la carte Mobib multimodale pour tous, qui permettra d'améliorer la performance de nos transports publics et de disposer de statistiques concernant la mobilité des jeunes. Disposez-vous de statistiques sur les souhaits des jeunes en matière de mobilité ?

¹¹⁴⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Ma réponse risque de vous décevoir. J'ai conscience de l'enthousiasme des membres de cette commission et des partenaires gouvernementaux à l'idée de travailler sur l'accessibilité et l'attractivité des transports publics, notamment auprès des jeunes, car le transfert modal passe en priorité par les nouvelles générations. En ces temps difficiles pour les familles, l'aide aux jeunes est d'autant plus nécessaire. Pour couper court aux débats, car certains parmi vous semblent manquer d'informations, je souhaite faire le point sur les décisions qui ont été prises ou non à ce stade.

Le budget 2021 a été établi, et les discussions budgétaires débiteront en commission la semaine prochaine. Il est prévu d'allouer une partie du budget 2021 aux diverses mesures tarifaires de la STIB à partir de septembre 2021. Dans le contexte budgétaire actuel, cela impliquera une introduction progressive du tarif réduit ou de la gratuité, auprès d'un groupe cible à la fois, de manière à augmenter le nombre de groupes qui en bénéficient.

¹¹⁴⁷ (poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement n'a pas encore déterminé les groupes qui circuleront gratuitement ou bénéficieront d'une réduction. Plusieurs mois peuvent s'écouler entre une décision et sa mise en œuvre effective. C'est pour cela que le budget pour 2021 est moins élevé que celui de l'année suivante, au début de laquelle la mesure sera mise en œuvre. Nous pourrions approfondir la question lors des discussions budgétaires.

Il est exact que 3,3 millions d'euros sont inscrits pour 2021. Le gouvernement a convenu d'une augmentation future de ce

Het budget van 3,3 miljoen euro stemt overeen met 66.000 personen die geen abonnement van vijftig euro meer betalen. Ik beschik niet over bevolkingsstatistieken, maar ik vermoed dat de schijf van min 25-jarigen meer personen omvat.

Hoeveel schoolabonnementen werden er afgegeven? Zijn er simulaties uitgevoerd? Er is misschien meer geld nodig dan gepland. Sommige reizigers die geen abonnement hadden, zouden immers geneigd kunnen zijn om er een aan te vragen.

Zal er toegang tot het netwerk worden verleend via een Mobibkaart of zal de identiteitskaart volstaan? Volgens mij is het nuttig om werk te maken van een multimodale Mobibkaart voor iedereen, zodat het openbaar vervoer kan worden verbeterd en de mobiliteit van de jongeren in kaart kan worden gebracht.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Mijn antwoord zal u misschien teleurstellen. Ik begrijp dat iedereen graag de toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer wil verbeteren, met name voor de jonge generaties, aangezien zij de motor van de modale shift zijn. Bovendien zijn het moeilijke tijden voor de gezinnen. Alle steun is dus meer dan welkom.*

De regering heeft beslist om een deel van de begroting 2021 te gebruiken voor diverse tariefmaatregelen vanaf september 2021. Gelet op de begrotingssituatie zullen de tariefverlagingen of het gratis vervoer geleidelijk aan worden ingevoerd, met andere woorden voor slechts één groep tegelijkertijd.

(verder in het Nederlands)

De regering heeft nog niet beslist welke groep gratis of met korting mag rijden. We hebben gewoon een deel van het budget in de begroting opgenomen, want dat hoort zo als we in 2021 nieuw beleid willen voeren. Er verlopen immers een aantal maanden tussen een beslissing en de daadwerkelijke uitvoering ervan. Daarom is het budget voor 2021 kleiner dan dat van de volgende jaren, waarin we vanaf het begin van het jaar dit beleid kunnen voeren. We kunnen er volgende week tijdens de begrotingsbesprekingen dieper op ingaan.

De media hebben een aantal vragen gesteld toen de begroting aan het parlement werd overgemaakt. Het klopt dat er voor 2021

montant. À partir de septembre, nous pourrions donc proposer la gratuité et des tarifs moins élevés à de nouveaux groupes cibles.

1149 (poursuivant en français)

Actuellement, les moins de douze ans bénéficient déjà de la gratuité sur le réseau de la STIB. Notre priorité va consister à augmenter le nombre de groupes cibles, les moins de 18 ans et de 25 ans ayant été évoqués. Nous n'avons toutefois pas encore défini ces groupes cibles, ni si la mesure consistera en la gratuité ou un tarif réduit. Nous allons rédiger une note à l'attention du gouvernement pour définir les modalités tarifaires définitives, mais il est important d'établir un budget au préalable. Nous vivons des temps difficiles sur le plan budgétaire. Je suis très contente que nous ayons pu établir ce budget et nous engager à augmenter le nombre de groupes cibles. Nous devons définir ces derniers ainsi que l'affectation du budget dans les semaines à venir. À ce sujet, j'espère pouvoir vous répondre plus en détail avant la fin de l'année.

Comme vous le savez, nous allons cibler les jeunes, pour faire adopter de bonnes habitudes aux usagers dès le plus jeune âge. Par ailleurs, c'est une époque difficile pour les familles.

1151 (poursuivant en néerlandais)

Rien n'est encore décidé quant au personnel des hôpitaux. La question est assez compliquée parce qu'il existe de grandes différences statutaires entre les hôpitaux à Bruxelles. Les dispositions et les conventions collectives de travail ne sont pas les mêmes dans les hôpitaux francophones, néerlandophones et bicommunautaires. Je reviendrai vers vous dès que j'aurai plus d'informations.

1153 (poursuivant en français)

Il faut d'abord que la décision soit prise au sein du gouvernement. L'important est que le gouvernement s'engage à travailler sur ce point de son accord et à passer à l'étape suivante de la gratuité pour quelques groupes cibles. Si cette gratuité n'est pas encore accordée à tout le monde, faisons en sorte qu'elle le soit à celles et ceux qui en ont vraiment besoin, dont les jeunes.

Je vous expliquerai tout en détail lorsque la décision aura été prise par le gouvernement.

1155 **Mme la présidente.-** Connâtrons-nous la réponse pour notre commission budgétaire de la semaine prochaine ?

1155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Non, ce serait se montrer trop optimiste. Pour vous répondre la semaine prochaine, la décision devrait être prise cette semaine par le gouvernement. Ce ne sera pas le cas, mais nous travaillons au dossier.

3,3 miljoen euro is ingeschreven. De regering heeft afspraken gemaakt over de toekomstige verhoging van dat bedrag. Vanaf september kunnen we daardoor nieuwe doelgroepen gratis en goedkoop openbaar vervoer aanbieden.

(verder in het Frans)

Momenteel kunnen jongeren onder de twaalf jaar al gratis op het MIVB-net reizen. Onze prioriteit is om de doelgroepen uit te breiden, misschien met de min 18-jarigen of min 25-jarigen. Wij hebben de doelgroepen echter nog niet bepaald en nog niet beslist of het om tariefverlagingen dan wel om gratis vervoer zal gaan. Wij zullen daarover binnen enkele weken een nota aan de regering voorleggen, maar het was belangrijk om eerst een budget vrij te maken. Dat was niet gemakkelijk in de huidige begrotingscontext, maar is toch gelukt.

Wij willen ons focussen op de jongeren om ze van jongs af aan goede gewoonten bij te brengen.

(verder in het Nederlands)

In verband met het ziekenhuispersoneel is er ook nog niets beslist. Er lopen nog verschillende gesprekken en onderhandelingen. Het is vrij ingewikkeld, want er zijn grote statutaire verschillen tussen de ziekenhuizen in Brussel. Voor Franstalige, Nederlandstalige en bicommunautaire ziekenhuizen gelden immers andere afspraken en collectieve arbeidsovereenkomsten (cao's). Zodra ik meer kan zeggen, breng ik u op de hoogte.

(verder in het Frans)

Het is niet mogelijk om het openbaar vervoer voor iedereen gratis te maken. Wij zullen ons dus focussen op degenen die de steun het meest nodig hebben, zoals de jongeren.

Ik zal u meer details geven, zodra de regering een beslissing heeft genomen.

Mevrouw de voorzitter.- Zullen we het antwoord kennen voor de begrotingscommissie van volgende week?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Dat is te vroeg, maar de regering werkt aan het dossier.

1155 **Mme la présidente.-** La décision sera-t-elle prise avant la fin de l'année ?

1155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** C'est mon but, en tout cas. Entre la décision et la mise en œuvre, la STIB aura besoin d'un certain temps pour régler tous les détails pratiques, notamment en ce qui concerne l'utilisation de la carte d'identité. Je pense ici à la question de M. De Bock. La STIB aura besoin de plusieurs mois pour se préparer. Le but est de clôturer le débat et de prendre la décision avant la fin de l'année. Quant à la mise en œuvre, elle se déroulera probablement à partir du mois de septembre.

1163 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).-** Mme la ministre, vous mettez nos nerfs à l'épreuve. Le ministre-président de notre Région a tweeté, il y a trois jours : "Je me félicite que nous soyons parvenus à un accord de principe budgétaire permettant la gratuité de la STIB pour nos jeunes en 2021", en partageant l'article du quotidien La Dernière Heure/Les Sports qui annonçait la gratuité de la STIB pour les moins de 25 ans au 1er septembre 2021.

Vous n'allez pas me dire qu'il n'y a pas eu de réflexion avant l'inscription de 3,3 millions d'euros dans le budget. Cela fait un an et demi que vous nous parlez de cette gratuité, qu'on la reporte et qu'on la conteste.

Vous chiffrez ce budget en prétendant ne pas savoir ce que vous allez en faire. Cela me laisse perplexe. J'ai l'impression d'être mené en bateau. Il faudrait de la cohésion dans votre gouvernement, car votre communication n'est pas une bonne manière d'informer le citoyen ou de lui redonner confiance.

Concernant les hôpitaux, je partage l'avis de Mme Debaets. Une fois de plus, Twitter est le grand lieu des annonces. Philippe Close a remercié, il y a quelques jours, le gouvernement bruxellois pour la gratuité des transports en commun pour le personnel des hôpitaux publics. Cela rentre bien dans l'accord sectoriel et n'a donc rien à voir avec le Covid-19. Néanmoins, annoncer cette gratuité en pleine crise des hôpitaux alors que, dans les hôpitaux privés, les travailleurs se démènent de la même manière que dans les hôpitaux publics, je trouve cela très problématique.

Mon groupe formulera certainement des propositions dans le sens de l'harmonisation des conditions entre les secteurs hospitaliers public et privé.

1165 Il règne un certain flou : d'une part, le ministre-président annonce que tous bénéficieront de la gratuité à partir du 1er septembre ; d'autre part, vous déclarez qu'il faudra sélectionner certains statuts, car le budget de 3,3 millions d'euros n'est pas suffisant.

Nous attendons donc vos propositions. Selon mon groupe, un travailleur n'a, par exemple, a priori pas de raison de bénéficier de la gratuité plus qu'un étudiant, peut-être davantage dans le besoin, même s'il est un peu plus âgé que le travailleur.

Mevrouw de voorzitter.- Komt er een beslissing voor het einde van het jaar?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Dat is in elk geval de bedoeling. De MIVB heeft immers tijd nodig om de praktische details te regelen, onder meer met betrekking tot het gebruik van de identiteitskaart.*

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *U stelt onze zenuwen op de proef! De minister-president twitterde drie dagen geleden dat de regering een begrotingsakkoord heeft bereikt over gratis openbaar vervoer voor de Brusselse jongeren. Er is toch debat voorafgegaan aan de inschrijving van 3,3 miljoen euro op de begroting? U hebt het al anderhalf jaar over gratis openbaar vervoer.*

Het slaat mij met verstomming dat u begrotingsmiddelen vastlegt, maar zogezegd nog niet weet wat u daarmee zult doen. Ik heb de indruk dat ik bij de neus wordt genomen. Het ontbreekt aan eensgezindheid in de regering en uw communicatie is geen goede informatiebron voor de burgers.

Met betrekking tot de ziekenhuizen deel ik de mening van mevrouw Debaets. Ook hier zijn er heel wat berichten via Twitter verspreid. Zo bedankte Philippe Close enkele dagen geleden de Brusselse regering dat zij het openbaar vervoer gratis maakt voor het personeel van de openbare ziekenhuizen. Die maatregel maakt deel uit van het sectorakkoord en heeft niets met de coronacrisis te maken. Ik betreur dan ook dat die maatregel in volle gezondheids crisis wordt aangekondigd, want het personeel in de privéziekenhuizen werkt even hard als dat in de openbare ziekenhuizen. Het cdH zal voorstellen indienen om de voorwaarden van de openbare ziekenhuizen en privéziekenhuizen te harmoniseren.

Er heerst enige onduidelijkheid: de minister-president kondigt aan dat het openbaar vervoer voor iedereen gratis wordt vanaf 1 september, maar u verklaart dat bepaalde groepen moeten worden geselecteerd, omdat de begrotingsmiddelen beperkt zijn. Wij kijken dus uit naar uw voorstellen.

Ce dossier de la gratuité n'a que trop tardé.

¹¹⁶⁷ **M. David Weytsman (MR).**- Je me joins aux interrogations et coups de colère justifiés de mon collègue Christophe De Beukelaer. Je ne vous jette pas la pierre : vous avez négocié le budget et avez obtenu 3,3 millions pour un dossier qui n'était pas le vôtre au départ. Les responsables du budget n'ont-ils rien compris ? Les socialistes présents dans cette commission n'ont-ils pas compris non plus qu'avec 3,3 millions, la mesure est tout simplement impossible à mettre en œuvre ?

Il existe donc deux possibilités : soit on augmente votre enveloppe afin de vous permettre d'aller plus loin, soit on arrête de faire de la désinformation. En effet, M. Dönmez, avec tout le respect que j'ai pour votre analyse, dire que la mesure bénéficiera à tous les moins de 25 ans revient clairement à faire de la désinformation !

Ensuite, si nous ne sommes pas toujours favorables à la gratuité, c'est qu'il faut bien se souvenir que nous sommes en commission de la mobilité. Malgré son caractère réjouissant, cette gratuité n'a aucune efficacité en matière de report modal, alors qu'un des objectifs de cette commission est également d'encourager les automobilistes à passer aux transports en commun.

Or, cette gratuité n'est pas vraiment une mesure de mobilité, même si je reconnais, Mme Parmentier, qu'elle pourrait avoir un effet pédagogique à long terme. C'est plutôt une mesure de soutien au pouvoir d'achat. Par ailleurs, cette mesure risque même de contribuer à la saturation de notre réseau, une saturation qui touche déjà certaines lignes de métro, notamment.

Enfin, j'essaie d'être positif et de m'inscrire dans votre schéma de méthode de travail. Dans tous les groupes cibles, ne peut-on pas - et je pense que le cdH, Ecolo et le MR me rejoignent sur ce point - essayer de s'adresser à ceux qui ont le moins de revenus ? Les travailleurs à bas revenus pourraient bénéficier d'un tarif réduit car ils ne sont pas toujours bénéficiaires d'interventions majorées. Si les socialistes vous imposent le recours à une limite d'âge fixe, essayez de prévoir que les travailleurs de moins de 25 ans à bas revenus puissent bénéficier d'un tarif préférentiel, qui pourrait être aligné sur celui des bénéficiaires de l'intervention majorée, soit 80 euros par an.

¹¹⁶⁹ **Mme Bianca Debaets (CD&V)** (en néerlandais).- *Les membres du gouvernement bruxellois devraient mieux se parler, car une grande confusion règne sur ce dossier.*

Le ministre-président a annoncé en grande pompe que les transports publics seraient gratuits pour les jeunes, et aujourd'hui, vous revenez en douce sur cette décision en disant qu'il n'y aurait encore aucune certitude. Allez expliquer cela aux nombreux ménages bruxellois qui s'en réjouissaient pour leurs enfants !

Par ailleurs, je voudrais vous demander de bien réfléchir à la décision et de destiner davantage la gratuité aux personnes qui

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik begrijp de vragen en de woede van collega De Beukelaer.*

U hebt 3,3 miljoen in de wacht weten te slepen voor een dossier dat oorspronkelijk niet het uwe was, maar dat bedrag zal niet volstaan om de maatregel uit te voeren. Er zijn dus twee opties: ofwel verhogen we de enveloppe, ofwel houden we op met desinformatie te verspreiden en de mensen voor te liegen dat de maatregel van kracht zal worden voor alle min 25-jarigen.

De maatregel zal bovendien de modal shift niet bevorderen, terwijl een van de doelstellingen van onze commissie is om ook automobilisten aan te moedigen om het openbaar vervoer te nemen. De gratismaatregel is dus geen mobiliteitsmaatregel, ook al kan ze op lange termijn een pedagogisch effect hebben. Het gaat veeleer om een maatregel om de koopkracht te verhogen. Bovendien kan die maatregel bijdragen aan een verzadiging van het net, een verzadiging die nu al bepaalde lijnen treft.

Ik probeer niettemin positief te blijven. Als u doelgroepen moet kiezen, waarom dan niet de laagste inkomens? Die komen niet altijd in aanmerking voor de verhoogde tegemoetkoming. Als de socialisten u toch een leeftijdsgrens opleggen, zou u op zijn minst de werknemers onder de 25 met een laag inkomen het voorkeurtarief van 80 euro per jaar kunnen toekennen.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Ik denk dat er nood is aan een goed gesprek in de Brusselse regering, want u zaait ook in dit dossier grote verwarring.

De minister-president kondigt met veel tromgeroffel aan dat het openbaar vervoer voor jongeren gratis wordt, maar vandaag komt u op kousenvoeten op die beslissing terug en zegt u dat er nog geen duidelijkheid is. Leg dat maar eens uit aan de vele Brusselse gezinnen die zich op dat gratis openbaar vervoer voor hun kinderen verheugden.

Verder wil ik u vragen om nog eens goed na te denken over de beslissing die blijkbaar nog niet is genomen en het gratis openbaar vervoer meer toe te spitsen op mensen die het echt

en ont vraiment besoin. Cela n'a rien de social de faire des cadeaux aux personnes qui n'en ont pas besoin.

Enfin, je vous recommande de prendre contact avec le bourgmestre de la Ville de Bruxelles qui a annoncé la gratuité des transports en commun pour les infirmiers des hôpitaux publics. Si vous décidez de rendre les transports gratuits, je vous invite à le faire pour tous les infirmiers, parce qu'ils travaillent aussi dur dans les hôpitaux privés que publics.

¹¹⁷¹ **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Avant d'être parlementaire, j'ai été administrateur de la STIB durant dix ans, et je me souviens des efforts déployés à l'époque pour instaurer ce tarif de 50 euros pour les deux premiers enfants et la gratuité pour le troisième. Nous poursuivons ces efforts dans un contexte compliqué, avec des recettes amoindries pour la STIB.

Contrairement à ce que pensent certains députés de l'opposition, dont M. Weytsman, il ne s'agit pas de désinformation. Nous parlons ici de tous les jeunes de moins de 25 ans, parmi lesquels certains connaissent des situations compliquées et n'ont pas les moyens de circuler en voiture. Notre objectif est de permettre le transfert modal et de les sensibiliser aux transports en commun. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi ce public cible.

Nous estimons impératif de viser une mise en œuvre au mois de septembre.

¹¹⁷³ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- La bataille de la communication fait ses premières victimes. Des tweets nous informent d'un certain nombre de mesures et d'élans budgétaires. Pour ma part, je vous avouerai que je n'avais pas reçu les modalités pratiques de la décision gouvernementale. C'est peut-être mieux, car certains ont directement tweeté à propos d'une mesure qui n'est pas encore d'application et dont nous ignorons les contours parfaits.

J'invite donc chacun à la prudence. J'ai relevé des tweets d'Ecolo parlant d'une victoire verte. Selon moi, il ne faut pas s'approprier la victoire de la sorte. Nos programmes politiques ambitionnaient tous d'augmenter le nombre d'utilisateurs des transports en commun. Reste à concrétiser cette ambition.

Lorsque je vous ai demandé de me fournir le nombre de jeunes ayant un abonnement à 50 euros, ce n'était pas innocent. Ce n'était pas une simple question statistique. Mon objectif était d'essayer de déterminer combien la mesure coûterait à la STIB. Un budget de 3 millions d'euros est prévu. Si on fait le calcul à l'envers, cela correspond à environ 60.000 personnes. À vue de nez, je dirais que trois fois plus de jeunes de moins de 25 ans sont susceptibles de bénéficier de la mesure. Pour compenser les pertes, le budget global devrait donc être beaucoup plus élevé.

nodig hebben. Dat is de definitie van sociaal beleid: de sterkste schouders dragen de zwaarste lasten en omgekeerd. Het is niet sociaal om zomaar cadeautjes uit te delen aan mensen die het niet nodig hebben.

Tot slot raad ik u aan om eens contact op te nemen met de burgemeester van de stad Brussel. Op zijn Twitteraccount kondigde hij met veel bravoure aan dat ook verpleegkundigen in openbare ziekenhuizen gratis openbaar vervoer krijgen, maar ook dat schijnt niet te kloppen. Een verpleegkundige in een privéziekenhuis werkt trouwens net zo hard, dus als u een beslissing in die zin neemt, laat ze dan voor alle verpleegkundigen gelden.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Ooit waren er plannen om de eerste twee kinderen voor 50 euro en het derde kind gratis te laten reizen. In de moeilijke context van dalende MIVB-inkomsten doen we nu een nieuwe poging.*

In tegenstelling tot wat sommige oppositieleiden, waaronder de heer Weytsman denken, gaat het niet om desinformatie. Het gaat om alle jongeren onder de 25, van wie er sommigen zwarte sneeuw zien en geen geld hebben om met de auto te rijden. De doelstelling is hen warm maken voor het openbaar vervoer.

We moeten er absoluut naar streven om in september van start te gaan.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *De communicatiestrijd maakt zijn eerste slachtoffers. Er worden tweets de wereld ingestuurd over maatregelen die nog niet van toepassing zijn en waarvan de reikwijdte onduidelijk is.*

Daarom dring ik aan op terughoudendheid. Ik vind het onkies om de overwinning op te eisen, zoals Ecolo in een tweet deed. Onze partijprogramma's sturen allemaal aan op meer reizigers voor het openbaar vervoer.

Ik vroeg u niet zomaar hoeveel jongeren een abonnement van 50 euro hebben. Ik wou daarmee achterhalen hoeveel het de MIVB zal kosten. Er is een begroting van 3 miljoen euro. Dat komt neer op zo'n 60.000 jongeren, maar een snelle berekening leert dat driemaal zoveel jongeren in aanmerking komen. Om de verliezen te compenseren, moet de globale begroting veel hoger.

Iedereen moet een inspanning leveren. We zullen de MIVB duidelijk maken dat ze geen verlies lijdt als ze haar aanbod niet verhoogt. De abonnementen in kwestie zouden immers niet allemaal zijn verkocht.

Chacun devra évidemment faire un effort. Nous expliquerons à la STIB qu'elle ne subira pas de perte si elle n'augmente pas son offre de transports publics. En effet, ces abonnements n'auraient pas forcément été pris.

¹¹⁷⁵ J'aimerais savoir si vous êtes secondée pendant cette commission. Vous pourriez en effet être assistée d'un collaborateur qui vous ferait parvenir les chiffres en direct. C'est ainsi que nous procédions quand j'étais collaborateur : nous alimentions notre ministre en réponses aux questions des députés. Nous sommes aujourd'hui un peu frustrés par le manque de détails.

Nous serons attentifs. Cependant, il serait judicieux, selon nous, de déterminer quel groupe devrait bénéficier de ce budget en priorité. Avec ces 3 millions d'euros supplémentaires, faudra-t-il faire profiter de la mesure tous les jeunes de moins de 25 ans ou, au contraire, se concentrer sur les jeunes travailleurs pauvres ? Cette question mérite un vrai débat de société.

Enfin, il reste un sujet que personne n'a évoqué. Quand nous parlons des moins de 25 ans, s'agit-il des Bruxellois, ou bien la mesure va-t-elle être élargie à l'ensemble des jeunes de moins de 25 ans, indépendamment de leur origine, qu'ils soient Bruxellois, Wallons ou Flamands ? En effet, nos écoles accueillent des élèves originaires de toutes les Régions et dans ce dernier cas, la mesure va coûter bien plus que 3 millions d'euros.

J'attire donc l'attention du gouvernement sur le coût réel de la mesure et sur son applicabilité, afin d'éviter un problème de discrimination que nous avons contourné avec l'abonnement à 50 euros, dont tous les étudiants ont pu bénéficier, quelle que soit leur Région d'origine.

¹¹⁷⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le montant de 3,3 millions d'euros doit se comprendre dans le cadre d'un démarrage en septembre. Ce budget couvrira donc les mois de septembre à décembre 2021 et devra être augmenté en 2022 pour poursuivre la mesure.

Il n'y a pas encore de décision du gouvernement, mais il y a un budget. Si j'avais proposé une nouvelle politique tarifaire sans budget, vous me l'auriez reproché tout autant. Comme nous ne voulions pas augmenter les tarifs des autres usagers afin de compenser la perte de revenus pour la STIB, nous devons prévoir une enveloppe budgétaire. Pour 2021, elle sera de 3,3 millions d'euros et, pour l'année suivante, de 10 millions d'euros, selon moi.

Les groupes cibles doivent encore être définis, mais tous les partenaires de la majorité veulent se focaliser sur les jeunes. Je soumettrai plusieurs propositions quant à l'âge et aux types de réduction afin d'en débattre au gouvernement. Quand nous aurons pris une décision, je vous la communiquerai.

Krijgt u tijdens deze commissievergadering geen bijstand van een medewerker? Het zou handig zijn mocht die persoon u de cijfers live kunnen overmaken. Het ontbreken van details is erg frustrerend.

Het zou goed zijn om te bepalen welke doelgroep voorrang krijgt. Moeten we ons met de aanvullende 3 miljoen euro tot alle jongeren richten of ons beperken tot arme werkende jongeren?

En bedoelen we eigenlijk alleen Brusselaars of alle jongeren onder de 25? Er lopen immers leerlingen uit de andere gewesten school in Brussel en als ook zij recht hebben op gratis openbaar vervoer, zal 3 miljoen euro verre van volstaan.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het project start in september. Het bedrag van 3,3 miljoen euro moet dus alleen de periode van september tot december 2021 dekken. Voor 2022 zal een hoger bedrag nodig zijn, ik schat zo'n 10 miljoen.*

U kunt mij niet verwijten dat ik al een budget heb uitgetrokken. Ik kon moeilijk een tariefverandering voorstellen zonder budget daarvoor. Het is immers niet de bedoeling dat de tarieven voor de andere reizigers verhogen.

De precieze doelgroepen moeten nog bepaald worden, maar alle regeringspartners kiezen een focus op de jongeren. Ik zal een reeks voorstellen doen, waarover de regering dan zal beslissen.

1179 Je ne me prononcerai pas aujourd'hui en faveur de l'une ou l'autre option, au risque d'augmenter encore la confusion dans les débats. Dans les médias, le ministre-président et moi-même nous sommes toujours contents de dire que je présenterais une note au gouvernement, sur la base de laquelle les décisions seront prises. Nous sommes néanmoins satisfaits du budget d'ores et déjà inscrit pour faire aboutir cette nouvelle politique tarifaire. L'enveloppe budgétaire dégagée a été communiquée à la STIB, qui est en train d'élaborer des scénarios. Sur cette base, le gouvernement tranchera et communiquera sa décision.

S'agissant de M. Close, je ne suis pas responsable de ses tweets. Je vous invite dès lors à l'interpeller dans le cadre du conseil communal de la Ville de Bruxelles.

Quant au tweet de M. Vervoort, il partage simplement notre volonté de nous concentrer sur les jeunes. M. Vervoort a également répondu à plusieurs reprises que je soumettrais une note au gouvernement, mais qu'il se réjouissait, tout comme moi, de l'enveloppe budgétaire déjà dégagée.

J'ai pu constater que cette nouvelle politique suscitait beaucoup d'enthousiasme au sein du PS, d'Ecolo, de Groen, de l'Open Vld, de DéFI et d'autres groupes. Je vous demande un peu de patience. Je communiquerai clairement la décision aux Bruxellois dès qu'elle sera prise.

- *Les incidents sont clos.*

2105 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

2105 **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,**

2105 **concernant "la prévention du phénomène de l'emporiage".**

2107 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Selon une enquête du Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq), plus de 15 % des accidents hors carrefours en Région bruxelloise sont dus à l'emporiage, un phénomène qui peut avoir des conséquences sur la sécurité de nombreux cyclistes qui le subissent régulièrement sur la route. L'emporiage est l'ouverture d'une portière de voiture au passage d'un cycliste, ce qui implique, forcément un très haut risque d'accident, d'autant qu'avec la pandémie, le nombre de cyclistes sur nos routes a explosé, affichant une augmentation de 75 % par rapport au mois de septembre 2019.

Le 22 septembre, des cyclistes ont participé à une soirée de sensibilisation aux risques de l'emporiage menée par le Gracq, et ce avec un humour bien belge : "1 mètre, t'as la frite !". Il était demandé aux cyclistes interpellés de longer des voitures stationnées équipés d'une frite géante en mousse accrochée au porte-bagage, qui les obligeait à garder une distance de sécurité minimale d'un mètre par rapport aux voitures.

Ik wil mij nu nog niet uitspreken over mijn persoonlijke voorkeur, dat zou voor te veel verwarring zorgen. De MIVB werkt nu de scenario's uit op basis van het beschikbare budget.

Ik ben niet verantwoordelijk voor de tweets van de heer Close. U kunt hem dus beter interpelleren in de Brusselse gemeenteraad.

De heer Vervoort deelt in zijn tweet mijn wens om zich te concentreren op de jeugd en verheugt zich over het feit dat er alvast een budget beschikbaar is.

Ik merk dat de PS, Ecolo, Groen, Open Vld, DéFI en andere fracties erg enthousiast zijn over het nieuwe beleid. Ik vraag enkel nog een beetje geduld. Zodra er een beslissing is, zal ik die meedelen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de preventie van het 'dooring'-fenomeen".

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Uit een onderzoek van de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) blijkt dat meer dan 15% van de ongevallen buiten de kruispunten in het Brussels Gewest toe te schrijven is aan autodeuren die vlak voor fietsers open slaan. Door de pandemie is het aantal fietsers op de Brusselse wegen op een jaar tijd met 75% toegenomen, waardoor ook het risico op dergelijke ongevallen is gestegen.*

De Gracq riep fietsers op om actie te voeren door op de bagagedrager van hun fiets een 'friet' in mousse te binden, waardoor ze gedwongen waren om 1 m afstand te houden van de auto's. Vaak durven fietsers hun plaats op de weg immers niet op te eisen. Daardoor gaan ze te dicht bij geparkeerde wagens rijden, wat gevaarlijk is.

Souvent, les cyclistes n'osent pas prendre leur place sur la route car ils s'imaginent que la chaussée est monopolisée par les automobilistes et, machinalement, ils se collent aux voitures garées pour ne pas gêner. En procédant de la sorte, ils se mettent en danger.

Le symbole de la frite d'un mètre de long invite les cyclistes à prendre leur place sur la chaussée à au moins un mètre de distance des voitures afin de se protéger des collisions de portière. Par ailleurs, le Gracq conseille aux automobilistes de contribuer à réduire les risques d'accidents en appliquant la technique de la poignée néerlandaise (Dutch reach), qui consiste, pour le chauffeur, à ouvrir la portière côté conducteur de la main droite afin de s'obliger à se tourner vers l'arrière en sortant, ce qui lui permet de voir si un cycliste arrive derrière lui.

²¹⁰⁹ La plupart des Bruxellois peuvent se retrouver tour à tour soit automobilistes, soit cyclistes - c'est d'ailleurs mon cas. La portière que l'on ouvre au passage d'un vélo est une expérience vécue par les uns et par les autres.

Disposons-nous de statistiques sur le nombre d'accidents causés par l'ouverture imprudente d'une portière de voiture ? Jugez-vous opportun de mener une campagne de prévention supplémentaire, en plus de celle organisée il y a un an, sur la base des recommandations consistant à prendre l'habitude d'ouvrir sa portière de la main droite ?

Les bonnes habitudes devant être apprises au plus tôt, serait-il envisageable d'ajouter cette bonne pratique aux apprentissages obligatoires dans le cadre des formations à la conduite ?

²¹¹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Votre question met en avant l'importance du phénomène de l'emporiage. Une étude approfondie des accidents publiée en 2017 montre qu'en section, le nombre d'accidents liés à une ouverture de portière est relativement important : dans 15 % des collisions entre un cycliste et un opposant pour lesquelles l'information relative aux manœuvres est disponible, l'opposant au cycliste ouvre sa portière alors que le cycliste est en approche. Dans près d'un tiers des cas, le cycliste se trouvait sur une piste cyclable au moment de ce type de collision. Dans presque la totalité des cas, il se trouvait sur une piste marquée ou suggérée. Ces données figurent dans l'étude intitulée "Accidents de cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale" et publiée par l'Institut Vias en décembre 2017.

En dix ans, ce type d'accident a été réduit de moitié. Mes services estiment que cette diminution est avant tout due à l'adaptation de l'infrastructure, qui intègre de plus en plus cette problématique. Les nouveaux aménagements de pistes cyclables comprennent en effet le plus souvent une zone tampon entre la piste et la zone de stationnement.

Du point de vue de Bruxelles Mobilité, il est important de continuer à respecter le vade-mecum vélo, et peut-être même de l'appliquer davantage par voie de règlement. Nous souhaitons prévoir cela dans le nouveau règlement régional d'urbanisme

Daarnaast raadt de Gracq autobestuurders aan om de autodeur met hun rechterhand te openen, zodat ze gedwongen zijn om achterom te kijken. Op die manier zien ze fietsers aankomen.

Beschikt u over statistieken betreffende ongevallen die door het ondoordacht openen van autodeuren worden veroorzaakt? Vindt u niet dat er na de campagne van vorig jaar over het openen van autoportieren met de rechterhand een bijkomende preventiecampagne moet worden gevoerd?

Goede gewoonten worden best zo snel mogelijk aangeleerd. Is het mogelijk de techniek van het openen met de rechterhand in de rijlessen op te nemen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In een studie uit 2017 toont Vias Institute aan dat 15% van de botsingen tussen fietsers en een andere weggebruiker wordt veroorzaakt door een openslaand portier. Bijna een derde van de betrokken fietsers reed op een fietspad.*

De voorbije tien jaar is dat type ongevallen met de helft afgenomen. Dat heeft vooral te maken met aanpassingen aan de infrastructuur. Bij de aanleg van een nieuw fietspad wordt er immers een bufferzone tussen het fietspad en de parkeerplaatsen ingericht.

Volgens Brussel Mobiliteit is de naleving van het fietsvademeccum, eventueel afgedwongen via een reglement, belangrijk. Het is dan ook de bedoeling om dat op te nemen in de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), waar staatssecretaris Smet aan werkt. De voorbije jaren verschenen er opnieuw fietspaden zonder bufferzone, die nodig is om ongevallen met openklappende autodeuren te voorkomen.

Het risico dat fietsers tegen autoportieren botsen, kwam in uiteenlopende televisieprogramma's aan bod. Daarnaast brengen de fietsverenigingen het ter sprake in de fietsopleidingen die ze met steun van Brussel Mobiliteit aanbieden.

(RRU) sur lequel travaille M. Smet. Ces dernières années, des pistes cyclables ont refait surface sans zone tampon, par exemple sur l'avenue Franklin Roosevelt. Si l'ajout de pistes cyclables est évidemment positif, il doit intégrer une zone tampon en raison du risque d'emportierage.

Cette problématique a toujours été jugée importante et a donc fait l'objet de plusieurs actions, comme des sujets dans les émissions de télévision Contacts et Kijk Uit ou des collaborations avec BX1 et Bruzz. Les formations cyclistes soutenues par Bruxelles Mobilité et organisées par les associations cyclistes abordent également ce sujet.

²¹¹³ Une communication supplémentaire à propos du Code de la route, en particulier ses articles 28 et 40, méconnus voire inconnus de nombreux usagers, et de la place du cycliste sur la voie publique est incluse dans le cadre des campagnes de sécurité routière, dont la planification est en cours.

Pour rappel, l'article 28 du Code de la route traite de l'ouverture des portières : "Il est interdit d'ouvrir la portière d'un véhicule, de la laisser ouverte, de descendre d'un véhicule ou d'y monter, sans s'être assuré qu'il ne peut en résulter ni danger ni gêne pour d'autres usagers de la route en particulier les piétons et les conducteurs de véhicules à deux roues."

Quant à l'article 40, il dispose que l'automobiliste doit redoubler de prudence en présence d'enfants et de personnes âgées cyclistes. Il doit laisser une distance latérale d'au moins un mètre entre son véhicule et le cycliste ou le conducteur de cyclomoteur à deux roues.

Enfin, le candidat à l'obtention du permis de conduire doit se soumettre à un test de perception des risques sur ordinateur. Ce test comprend l'identification de parcours de cyclistes aux alentours de la voiture. Cette approche est un début d'intégration de cette thématique qui pourrait être renforcée à l'avenir.

En résumé, il y a donc deux aspects. D'une part, au niveau de l'infrastructure, il faut faire en sorte de prévoir un maximum de zones tampons. À cet égard, on constate déjà une amélioration de la situation, sans doute explicable par l'aménagement de l'infrastructure. D'autre part, il s'agit d'améliorer la sensibilisation et l'éducation des usagers de la route.

²¹¹⁵ **M. Jamal Ikazban (PS).**- Il est vrai que les aménagements peuvent être d'une aide considérable, mais votre objectif est de faire prendre de bonnes habitudes aux citoyens. Selon moi, il n'est pas question de méchants automobilistes d'un côté et de mauvais cyclistes de l'autre. Je pense qu'il y a une volonté partagée d'améliorer la coexistence des automobilistes et des cyclistes.

Il faut de nouvelles habitudes et un respect mutuel, parce que 15 % des accidents sont dus à une ouverture de portière sans que l'utilisateur y ait prêté attention. Il ne serait pas inutile de multiplier les actions de prévention. Par ailleurs, les formations à la conduite devraient inciter tous les usagers, passagers et

Extra communicatie over de artikelen 28 en 40 van de Wegcode en over de plaats van fietsers op de openbare weg wordt opgenomen in de geplande campagnes over verkeersveiligheid.

In artikel 28 staat dat het verboden is om de deur van een voertuig te openen en in of uit het voertuig te stappen zonder na te gaan of dat zonder gevaar of hinder voor andere weggebruikers kan.

In artikel 40 is bepaald dat de autobestuurder zeer voorzichtig moet zijn in de nabijheid van fietsende kinderen of bejaarden. Hij moet minstens 1 m afstand houden van tweewielers.

Ten slotte moeten kandidaat-bestuurders die hun rijbewijs wensen te behalen, op de computer een risicoperceptietest afleggen. Daarbij moeten ze fietsroutes rond de wagen identificeren. Die aanpak wordt mogelijk uitgebreid.

Het probleem wordt dus zowel op het niveau van de infrastructuur als op het niveau van de weggebruikers aangepakt.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Uiteraard kan de infrastructuur helpen, maar u wil de Brusselaars goede gewoonten aanleren. Ik denk niet dat we kunnen spreken van kwaadwillige autobestuurders of slechte fietsers. Volgens mij wil iedereen zonder gevaar de weg kunnen delen.*

De weggebruikers moeten echter nieuwe gewoonten aannemen en respect voor elkaar opbrengen. Meer preventieve acties kunnen dan ook nuttig zijn. Voorts moeten zowel bestuurders als passagiers er via de rijopleiding toe worden aangespoord om hun autodeur met de rechterhand te openen.

conducteurs, à prendre l'habitude d'ouvrir la portière de la main opposée à la porte afin d'éviter les accidents.

- *L'incident est clos.*

2119 **QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

2119 **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,**

2119 **concernant "l'impact de l'éclairage nocturne sur la biodiversité et la mise en place d'une trame étoilée, ou trame noire, en Région bruxelloise".**

2121 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- L'éclairage nocturne est bien souvent indispensable pour assurer la sécurité et le confort des citoyens. La pollution lumineuse qu'il génère a toutefois un impact tant sur la faune et la flore que sur la santé humaine. On lui attribue ainsi des effets sur les cancers du côlon et de la prostate, la fatigue, la dépression, l'obésité, etc. Je m'attarderai ici sur les conséquences de l'éclairage nocturne sur la biodiversité, lesquelles sont très bien décrites dans un article récent.

Une étude montre que pendant l'été en Allemagne, 150 insectes meurent par lampadaire et par nuit. Attirées ou repoussées par les points lumineux, de nombreuses espèces sont perturbées dans leur rythme jour/nuit, leurs comportements migratoires et leurs déplacements en général ainsi que dans leurs relations entre proies et prédateurs. Pour les espèces nocturnes, la pollution lumineuse est un facteur supplémentaire de fragmentation et d'altération des habitats qui peut rendre non fonctionnel le maillage vert.

C'est ainsi qu'est née chez les naturalistes l'idée de mettre en place une trame noire, ou trame étoilée, par analogie aux maillages vert et bleu. La trame noire offre, la nuit, une continuité obscure qui favorise les déplacements de la faune nocturne au sein des corridors écologiques. Cette idée fait son chemin parmi les aménagistes et les gestionnaires urbains. Ainsi, pour répondre à la problématique de la pollution lumineuse et de son impact sur les chauves-souris, une étude de la trame noire a été réalisée dans la métropole de Lille.

Ses objectifs étaient les suivants :

- déterminer s'il était possible de s'appuyer sur le réseau de corridors écologiques existants pour le développement d'une trame noire locale ;
- déterminer l'état actuel de la connectivité écologique nocturne dans la métropole de Lille ;
- savoir s'il était possible d'améliorer cette connectivité en réduisant l'intensité lumineuse.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER

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

betreffende "de impact van nachtverlichting op de biodiversiteit en de aanleg van een sterrennetwerk, of donker netwerk, in het Brussels Gewest".

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Nachtverlichting is een noodzakelijk kwaad voor de veiligheid en het comfort. De lichtvervuiling die ze teweegbrengt, heeft echter gevolgen voor de fauna en flora en de menselijke gezondheid.*

Onderzoek heeft aangetoond dat tijdens een zomernacht bij elke lamp in Duitsland 150 insecten sterven. Voor nachtelijke soorten vormt de lichtvervuiling een van de factoren die hun habitat wijzigt, waardoor het groene netwerk in het gedrang komt.

Daarom hebben natuurliefhebbers bedacht om, naar analogie met het groene en blauwe netwerk, een donker netwerk aan te leggen. Zo'n netwerk van ecologische corridors geeft de nachtelijke fauna meer kans om zich te verplaatsen. In Rijsel is onderzoek gevoerd naar de impact van zo'n netwerk op de vleermuispopulatie. Er werd nagegaan:

- of het mogelijk is om uit te gaan van de ecologische corridors voor de ontwikkeling van een donker netwerk;

- wat de stand van zaken is met het nachtelijke ecologische netwerk in de metropool Rijsel;

- of het mogelijk is het netwerk te verbeteren door de lichtintensiteit te verminderen.

2123 Les résultats de l'étude mettent en évidence le fait que les différentes espèces de chauves-souris élaborent des réponses contrastées face à la pollution lumineuse (négatives, positives ou intermédiaires, avec un effet de seuil). Ils indiquent aussi que l'effet de la lumière sur la présence et l'activité des chauves-souris est significatif et prépondérant jusqu'à un périmètre de 700 mètres autour des sources lumineuses. En outre, la réduction de l'intensité lumineuse permet d'améliorer la connectivité du paysage pour les espèces étudiées en milieu urbain.

L'acceptabilité sociale de la mise en place d'une trame noire a aussi été étudiée. Les résultats d'enquêtes montrent que le concept est peu connu mais qu'une telle mesure serait a priori acceptable. Les citoyens se disent prêts à renoncer au confort que leur octroie l'éclairage public pour protéger les espèces sauvages des effets de la lumière artificielle. Les résultats de l'étude mettent également en évidence l'intérêt d'associer les riverains dès le début des projets.

En Région bruxelloise, la question est complexe, car l'éclairage nocturne relève de multiples acteurs : Sibelga pour l'éclairage des voiries communales, Bruxelles Mobilité pour les voiries régionales et Bruxelles Environnement pour les parcs, les zones naturelles humides et la forêt de Soignes. À cela s'ajoutent d'autres acteurs pour les bâtiments et les lieux privés.

Afin de guider l'installation, l'entretien et la mise à jour de son parc de luminaires, la Région bruxelloise a élaboré un plan lumière. Il sert de manuel pour les administrations lors du réaménagement des voiries et de l'espace public. En outre, il fournit des recommandations générales s'adressant à tous les acteurs potentiels. Le dernier plan date de 2017 et est d'application jusqu'en 2025. Ses prescriptions préconisent en général une réduction de l'intensité lumineuse et un éclairage uniquement aux endroits nécessaires, comme les commerces, passages piétons et zones à forte concentration d'accidents, et quand il est nécessaire, le flux lumineux pouvant être modulé selon l'heure de la nuit. Elles recommandent également de réduire l'éclairage au niveau des zones vertes. Tout cela est déjà très positif.

Pour les endroits situés à proximité des parcs et des espaces végétalisés, le choix des couleurs de lumière est souvent celui d'un blanc froid qui n'est pas favorable à la biodiversité - le blanc chaud a moins d'effets - et l'intensité lumineuse est souvent trop forte.

2125 Une attention particulière doit également être accordée à l'éclairage des panoramas urbains intégrant des gratte-ciel. Le plan lumière recommande le blanc froid, ce qui crée un risque de collision et d'effet barrière pour les oiseaux en migration.

Lors de l'examen de projets de réaménagement de voiries et d'espaces publics, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité sont-elles attentives à l'impact de l'éclairage sur la biodiversité ? En d'autres termes, répertorient-elles les espaces où la lumière serait plus essentielle au citoyen et, à l'inverse,

Uit het onderzoek blijkt dat verschillende vleermuissoorten anders reageren op lichtvervuiling en dat een lichtbron de activiteiten van vleermuizen in een straal van 700 m sterk beïnvloedt. Door de lichtintensiteit te verminderen, verbetert de kwaliteit van de corridors voor stadsfauna.

Er is ook onderzoek gedaan naar de sociale aanvaarding van een donker netwerk. Daaruit blijkt dat het concept nauwelijks bekend is, maar op het eerste gezicht lijken stadsmensen bereid om comfort op te geven, als ze daarmee de fauna tegen de gevolgen van lichtvervuiling kunnen beschermen. Uit de resultaten blijkt ook dat het belangrijk is omwonenden van bij de start van een project te betrekken.

De toestand in het Brussels Gewest is ingewikkeld, omdat Sibelga instaat voor de straatverlichting langs gemeentewegen, Brussel Mobiliteit voor gewestwegen en Leefmilieu Brussel voor parken, vochtige natuurgebieden en het Zoniënwoud, terwijl andere instanties instaan voor de verlichting van gebouwen en privédomeinen.

Het Brussels Gewest heeft een lichtplan dat dienstdoet als gids bij de heraanleg van straten en openbare ruimtes. Het omvat algemene aanbevelingen voor alle mogelijke betrokkenen. De recentste versie dateert van 2017 en is tot 2025 van toepassing. Het plan stuurt aan op een vermindering van de lichtintensiteit, de beperking van verlichting tot plekken waar ze echt nodig is, en moduleerbare verlichting. Dat gaat allemaal de goede kant op.

In de buurt van parken en groenvoorzieningen wordt vaak voor koud wit en te intens licht gekozen, wat de biodiversiteit niet ten goede komt.

De verlichting van stadslandschappen met wolkenkrabbers vergt bijzondere aandacht. Het lichtplan beveelt koud wit aan, maar dat is niet goed voor trekvogels.

Houden Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit rekening met de gevolgen voor de biodiversiteit bij het uittekenen van lichtplannen voor straten en openbare ruimtes?

ceux où elle n'est qu'accessoire et se révèle être une gêne pour la biodiversité ?

Une collaboration est en cours entre Natagora et Bruxelles Environnement concernant la reconnexion des sites de chasse des chauves-souris grâce à la trame noire. Pouvez-vous nous informer des pistes envisagées ou d'éventuelles mesures déjà prises en ce sens ?

Quel est le calendrier prévu pour la rédaction d'un nouveau plan lumière ? Êtes-vous favorable à ce que les enjeux de biodiversité y soient renforcés et à ce que le concept de trame étoilée y soit pris en compte ?

2127 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'éclairage artificiel présente effectivement des impacts généralement négatifs pour la faune et la flore. Il convient d'en limiter les effets autant que possible, en particulier au niveau des zones protégées et des corridors écologiques.

En ce qui concerne Bruxelles Mobilité, la priorité dans le choix des températures de couleur est donnée à une lumière de 3.000 kelvins (K), agréable pour l'être humain et pour la biodiversité. En outre, un niveau lumineux suffisant est assuré pour permettre notamment la mixité dans les rues le soir. Un éclairage trop faible accentue en effet le sentiment de danger chez les femmes et réduit leur nombre sur la voie publique une fois la nuit tombée.

Par le biais de son site web, Bruxelles Environnement informe le public sur les impacts de la pollution lumineuse. La problématique fait l'objet de deux fiches d'information, l'une résumant les impacts de la pollution lumineuse sur la biodiversité, et l'autre spécialement destinée aux techniciens, architectes, urbanistes, aménageurs et élus locaux associés au développement de quartiers plus durables.

Outre ces ressources disponibles en permanence sur son site, Bruxelles Environnement participe chaque année depuis 2011 à la Nuit de l'obscurité, organisée notamment au Rouge-Cloître à Auderghem, avec un stand qui attire l'attention du citoyen sur les impacts de la pollution lumineuse sur la faune nocturne en particulier.

Dans les avis remis par Bruxelles Environnement dans le cadre de la délivrance de permis, la demande de réduire la pollution lumineuse est quasi systématiquement intégrée. Pour les sites Natura 2000, cet aspect est également pris en compte par les auteurs des évaluations appropriées.

Dans le cadre de la rénovation de l'éclairage de la rue du Rouge-Cloître par la commune d'Auderghem, le chargé de mission a recommandé l'utilisation de lampes de couleur ambrée : en effet, ces lampes LED consomment moins et ne sont pas perçues comme une barrière par les animaux nocturnes tels que les chauves-souris. De plus, ces lampes ne produisent pas d'ultraviolets et n'attirent pas les nombreux papillons de nuit qui meurent d'épuisement près de lampes classiques.

Natagora en Leefmilieu Brussel werken samen aan het opnieuw met elkaar verbinden van de jachtgebieden van vleermuizen. Wat is de stand van zaken?

Wanneer komt er een nieuwe lichtplan? Vindt u dat er meer aandacht naar biodiversiteit moet gaan en dat het plan rekening moet houden met het donkere netwerk?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Kunstlicht heeft inderdaad negatieve gevolgen voor de fauna en flora en moet zoveel mogelijk beperkt worden, zeker in beschermde gebieden en ecologische corridors.*

Brussel Mobiliteit opteert voor een lichttemperatuur van 3.000 K, wat aangenaam is voor mensen en goed voor de biodiversiteit. Bovendien is de lichtsterkte voldoende om ervoor te zorgen dat ook vrouwen zich 's avonds op straat veilig voelen.

Op haar website informeert Brussel Mobiliteit het publiek over de impact van lichtvervuiling, via twee informatiefiches: een over de gevolgen voor de biodiversiteit en een voor architecten, stedenbouwkundigen, plaatselijke verkozenen enzovoort, over de ontwikkeling van duurzamere wijken.

Daarnaast neemt Brussel Mobiliteit sinds 2011 jaarlijks deel aan de Nacht van de duisternis, waarbij de aandacht van de burgers gevestigd wordt op de gevolgen van de lichtvervuiling voor de nachtelijke fauna.

In de adviezen van Leefmilieu Brussel over vergunningsaanvragen, staat bijna standaard de vraag vermeld om de lichtvervuiling te beperken. Ook bij de evaluaties in het kader van Natura 2000 speelt dat aspect een rol.

Bij de renovatie van de verlichting aan de Rood-Kloosterstraat in Oudergem, werd het gebruik van amberkleurige lichten aanbevolen. Die ledlampen verbruiken minder en vormen geen barrière voor nachtdieren, zoals vleermuizen. Bovendien produceren ze geen ultraviolet licht en trekken ze dus geen nachtvinders aan. Anderzijds laat het licht wel toe om gezichten te herkennen, wat bijdraagt aan het veiligheidsgevoel.

2129 Au niveau de la sécurité, cette gamme chromatique permet la reconnaissance visuelle d'individus, ce qui est important pour le sentiment de sécurité du promeneur. À la suite de cette recommandation du bureau d'études, la commune d'Auderghem et Bruxelles Environnement ont consulté Sibelga, qui a fait une proposition sur la base d'une technologie existant aux Pays-Bas. Il s'agit d'un exemple novateur en Région de Bruxelles-Capitale, qui permet d'allier la protection de la biodiversité et l'éclairage nécessaire pour sécuriser les sites. Depuis, un deuxième chantier du même type a été réalisé par Sibelga à Watermael-Boitsfort.

Nous réfléchissons aux outils qui pourraient être mis en œuvre pour stimuler ce genre d'initiatives à une échelle plus large. La cartographie des sites Natura 2000 a été fournie à Sibelga par Bruxelles Environnement et figure maintenant dans ses fonds de plans. Pour les installations sur les sites Natura 2000 ou à proximité, des contacts sont pris en amont des projets, avec des échanges réguliers sur le sujet.

La question de l'éclairage nocturne des parcs gérés par Bruxelles Environnement intègre plusieurs dimensions sociétales :

- l'utilisation rationnelle de l'énergie (URE) impliquant l'utilisation d'éclairages LED moins énergivores et la maîtrise du niveau d'intensité ;

- la préservation de la biodiversité nocturne - renards, chauves-souris, rapaces nocturnes - en limitant les plages éclairées par l'extinction des feux après minuit dans les zones Natura 2000 et les programmes de l'instrument financier pour l'environnement (LIFE) ;

- et la prise en compte du sentiment de sécurité dans les espaces de transit, les promenades et les parcs.

La prise en considération de ces réalités implique de faire des choix parfois antagonistes et contradictoires, impliquant une hiérarchisation des priorités au niveau décisionnel, en fonction du lieu et de la situation.

Bruxelles Environnement a fait réaliser par Plecotus et Natagora une toute première carte de la pollution lumineuse en décembre 2018. Cette carte a été mise au point dans le cadre d'une étude qui doit analyser et interpréter les résultats de l'observation des chauves-souris en Région de Bruxelles-Capitale. Elle donne une première image qui permet d'appréhender l'amplitude du problème, mais pas de faire des calculs ou des analyses.

2131 Les chauves-souris sont strictement protégées et certaines espèces, d'intérêt communautaire, justifient la désignation de sites Natura 2000. C'est d'ailleurs ce qui a été fait en 2018 et 2019 dans le cadre de l'extension de la zone spéciale de conservation 2 (ZSC 2), celle de l'ancien Institut scientifique de santé publique (ISP). C'est notamment les observations de murins à oreilles échancrées - une espèce très lucifuge - qui a motivé cette extension.

Op basis van die aanbeveling van het studiebureau, stelde Sibelga een technologie voor die al gebruikt werd in Nederland. In Brussel was dat een primeur, die een veilige verlichting koppelt aan bescherming van de biodiversiteit. Sindsdien heeft Sibelga dat type verlichting ook al geplaatst in Watermaal-Bosvoorde.

Wij overwegen dat soort initiatieven op een grotere schaal aan te moedigen. Leefmilieu Brussel heeft Sibelga een overzicht bezorgd van de Natura 2000-gebieden en voor installaties in die gebieden en de omgeving ervan, neemt het stevast contact op met de promotoren.

De nachtelijke verlichting van de parken onder het beheer van Leefmilieu Brussel, heeft verschillende maatschappelijke aspecten:

- het rationele energiegebruik, door het gebruik van minder energieverblindende ledlampen en minder intense verlichting;

- de bescherming van de nachtelijke biodiversiteit, door na middernacht de lichten uit te schakelen in de Natura 2000-gebieden en de gebieden die gesubsidieerd worden door het Europese Financieringsinstrument voor het milieu (LIFE);

- het veiligheidsgevoel bij de gebruikers van de groene ruimten.

Met al die aspecten rekening houden, betekent soms keuzes maken die tegenstrijdig lijken. Je moet immers prioriteiten stellen die kunnen variëren naargelang de locatie en de situatie.

Pletocus en Natagora hebben in december 2018 voor het eerst de lichtvervuiling in kaart gebracht, in het kader van een studie over de waarnemingen van vleermuizen in het gewest. Die cartografie geeft een indruk van de omvang van het probleem, maar volstaat niet voor berekeningen en analyses.

Vleermuizen zijn beschermd en de aanwezigheid van bepaalde soorten volstaat om een gebied aan te duiden als Natura 2000-gebied. Dat gebeurde in 2018 en 2019 in het kader van de uitbreiding van de speciale beschermingszone 2 (SBZ 2), het vroegere Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid (WIV).

Dat voorbeeld toont aan dat de regering niet gewacht heeft op een cartografie om maatregelen te nemen. De drie SBZ's gaan

Nous avons une responsabilité particulière en ce sens et l'exemple illustre que nous n'avons pas attendu de disposer d'une carte pour entreprendre des actions concrètes. L'objectif de conservation des trois ZSC bruxelloises prévoit d'ailleurs des mesures en ce qui concerne la pollution lumineuse.

Dans le cadre du marché de surveillance des chauves-souris qui lie Bruxelles Environnement à Plecotus et Natagora, nous essayons de progresser sur une méthodologie pour la cartographie des zones à enjeu. Ce marché cible essentiellement le suivi des habitats Natura 2000 et des étangs pour répondre aux obligations de suivi découlant de la directive européenne.

Il est dès lors logique que la matrice urbaine entre les sites Natura 2000 et les étangs soit moins prospectée. C'est pour cela que, dans le cadre d'une collaboration avec la commune de Jette et Sibelga, Bruxelles Environnement a demandé à Plecotus et Natagora de tester, début septembre 2020, une méthode pour améliorer la connaissance de l'activité des chauves-souris dans quelques quartiers entre deux sites Natura 2000.

L'objectif est de tester le potentiel d'une méthode rapide, peu onéreuse et facile à mettre en œuvre par des bénévoles locaux sans formation spécifique à la reconnaissance des chauves-souris, pour évaluer les corridors sombres importants à renforcer. Ces résultats préliminaires feront l'objet d'un rapport détaillé d'ici la fin de l'année. Les résultats permettent de répertorier les zones à enjeu et forment une bonne base pour intégrer la protection des chauves-souris dans les projets de renouvellement d'éclairage planifiés par la commune de Jette et Sibelga. Il conviendra maintenant de compléter ces données en 2021 et d'en collecter d'autres sur les corridors de batraciens, également sensibles à la lumière.

²¹³³ À ce jour, la rédaction du nouveau plan lumière n'est pas encore programmée par Bruxelles Mobilité. Cependant, cela ne nous empêche pas de prendre en considération, dès aujourd'hui, les enjeux relatifs à la biodiversité. La pollution lumineuse est réduite à chaque renouvellement d'installation d'éclairage public par une focalisation du flux lumineux sur la voirie à éclairer plutôt que sur les alentours.

Bruxelles Environnement est favorable au renforcement des enjeux relatifs à la biodiversité dans un nouveau plan lumière. Toutefois, cela demanderait d'en prévoir les moyens et de préparer un cahier des charges pour une étude sur le maillage noir en 2021, afin que les données soient disponibles lors de la révision du plan lumière en 2025.

²¹³⁵ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).** - Je suis rassurée de constater que cette question de la pollution lumineuse est bien prise en considération par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité. Étant donné qu'il s'agit d'un concept relativement nouveau, il n'existe pas encore de carte de la trame noire bruxelloise. Sa réalisation demande un travail considérable afin de se baser sur des critères scientifiques pertinents et des critères de sécurité tout aussi importants, car les Bruxellois et, en

trouvens al gepaard met maatregelen om de lichtvervuiling tegen te gaan.

In het kader van het project van Leefmilieu Brussel met Plecotus en Natagora, zoeken we naar een betere methode om de betrokken gebieden in kaart te brengen. Het project is vooral gericht op het monitoren van de Natura 2000-gebieden en de vijvers.

De tussenin liggende gebieden zijn minder bestudeerd. Daarom heeft Leefmilieu Brussel, in samenwerking met de gemeente Jette en Sibelga, aan Plecotus en Natagora gevraagd om ook de activiteit van de vleermuizen te bestuderen in enkele wijken die tussen Natura 2000-gebieden in liggen.

Het doel is om het potentieel na te gaan van een snelle, goedkope en gemakkelijke manier om vleermuizen te laten spotten door plaatselijke vrijwilligers zonder specifieke opleiding. Tegen eind 2020 zal daarover een gedetailleerd rapport worden opgesteld, op basis waarvan Jette en Sibelga de bescherming van de vleermuizen kunnen verwerken in hun projecten voor het vernieuwen van de straatverlichting. Voor 2021 is een soortgelijk project gepland rond kikvorsachtigen.

Het opstellen van het nieuwe Lichtplan heeft Brussel Mobiliteit nog niet gepland, maar dat belet de regering niet om nu al met het aspect biodiversiteit rekening te houden. Bij elke plaatsing van nieuwe openbare verlichting wordt de lichtvervuiling minder.

Leefmilieu Brussel is voorstander van een nieuw Lichtplan. Daar zijn echter middelen voor nodig en er moet een bestek worden opgesteld voor een studie over het donkere netwerk. Dat moet in 2021 gebeuren, zodat de gegevens beschikbaar zijn tegen de herziening van het Lichtplan in 2025.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans). - *Het stelt mij gerust dat Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit rekening houden met de lichtvervuiling. Een cartografie van het donker netwerk op basis van wetenschappelijke criteria en veiligheidscriteria wordt een hele klus.*

Voor het Lichtplan hebt u inderdaad nog wat tijd, maar als u het donker netwerk wilt integreren in de nieuwe versie, moet u nu al

particulier, les Bruxelloises doivent se sentir à l'aise dans l'espace public.

Concernant le plan lumière, il est vrai que nous avons encore un peu de temps devant nous, mais si nous voulons intégrer cette trame dans la nouvelle version, nous devons anticiper sa rédaction par la réalisation d'études préalables afin de disposer de toutes les informations pertinentes. Tel était également l'objet de ma question.

- *L'incident est clos.*

2139 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

2139 **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,**

2139 **concernant "la mise en application de l'intégration tarifaire en 2021".**

2141 **M. David Weytsman (MR).**- Les quatre opérateurs de transport public, à savoir la SNCB, la STIB, De Lijn et le TEC, auraient finalement abouti à un accord sur une question dont l'idée remonte à 1999. Il s'agit du fondement de la convention relative au réseau express régional (RER), qui indique non seulement les rails à poser pour créer ce fameux RER, mais vise également une communication et un marketing communs, ainsi qu'une intégration des tarifs autour de la Région de Bruxelles-Capitale.

Nous avons beaucoup entendu parler de cet accord. Selon les informations parues au moment où j'ai rédigé ma question, les trois sociétés STIB, De Lijn et TEC l'avaient validé, mais la SNCB devait encore soumettre le point de l'intégration tarifaire à son conseil d'administration. Je n'ai pas eu l'occasion de vérifier si cela avait été fait entre-temps. En principe, l'intégration tarifaire devrait être opérationnelle dès février 2021, cette date coïncidant avec celle qui donne lieu, en général, à une révision des tarifs des transports publics.

Pouvez-vous nous confirmer cette date ? Est-ce que tout "roule" entre les opérateurs pour que cette intégration tarifaire soit d'application en février 2021 ?

Si l'on peut évidemment se réjouir de cette étape atteinte après de nombreuses années de négociations politiques, financières et commerciales, je suis déçu de lire que la zone d'intégration tarifaire se limite à un rayon de 11,5 kilomètres autour de la Grand-Place. On se rappellera en effet qu'il a toujours été question d'appliquer l'intégration tarifaire à la zone RER, soit 30 kilomètres autour de la Grand-Place. Se limiter à 11,5 kilomètres revient à restreindre l'attractivité de cette intégration, ainsi qu'à mettre hors jeu une série de communes qui se situent dans un rayon de 11,5 à 30 kilomètres.

de nodige studies laten uitvoeren, zodat u over alle informatie beschikt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende "de invoering van de tariefintegratie in 2021 voor de verschillende operatoren inzake openbaar vervoer".

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *De vier openbaarvervoeraanbieders (NMBS, MIVB, De Lijn en TEC) zouden eindelijk een akkoord hebben bereikt in een kwestie die teruggaat tot 1999. In de GEN-conventie staan niet alleen afspraken over de sporen om dat gewestelijk expresnet (GEN) aan te leggen, maar ook over een gemeenschappelijke communicatie en marketing, én tariefintegratie in de hele zone rond het Brussels Gewest.*

De MIVB, De Lijn en de TEC hebben het akkoord al goedgekeurd, de NMBS zou de kwestie van de tariefintegratie nog moeten voorleggen aan haar raad van bestuur. Normaal gezien zou die tariefintegratie moeten ingaan vanaf februari 2021, het moment waarop doorgaans de openbaarvervoerstarieven worden aangepast.

Kunt u die datum bevestigen? Loopt alles 'op rolletjes' tussen de openbaarvervoersoperatoren, zodat februari 2021 haalbaar blijft?

Het stelt me teleur dat het geïntegreerde tarief uiteindelijk slechts zal gelden in een straal van 11,5 km rond de Brusselse Grote Markt. Aanvankelijk was het de bedoeling om dat tarief in te voeren in de hele GEN-zone, dus alles binnen een straal van 30 km rond de Grote Markt. Door die inperking verliest het hele idee veel van zijn aantrekkingskracht en vallen heel wat gemeenten uit de boot.

2143 Je trouve cela étonnant et j'espère que vous partagez mon point de vue. Les personnes qui se rendent à Bruxelles en partant de Nivelles ou de Rhode-Saint-Genèse ne bénéficieraient pas de l'intégration tarifaire, contrairement aux voyageurs qui partent de Linkebeek.

Pourriez-vous ainsi vous engager à aller plus loin avec vos collègues et à faire en sorte que ces 11,5 km soient une première étape, qui sera, je l'espère, temporaire, pour atteindre le plus rapidement possible l'objectif de 30 km autour de la Grand-Place ?

2145 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'intégration tarifaire entre les quatre opérateurs assurant une offre de transports publics dans et autour de la Région de Bruxelles-Capitale, intégration qui inclut la billettique, est l'un des objectifs prioritaires du gouvernement bruxellois et de la STIB, de même qu'une condition de l'attractivité des transports publics.

Cela fait des décennies que cet objectif est poursuivi dans des contextes institutionnels et budgétaires complexes. Le comité de pilotage du RER, qui intègre les quatre opérateurs, les trois Régions et le pouvoir fédéral, est finalement parvenu à clôturer un accord opérationnel qui doit maintenant être concrétisé.

Il est entendu que le périmètre de 11,5 km concerné à cette étape est une première phase qu'il faudra ensuite étendre. Par ailleurs, ce périmètre est une imposition légale, reprise dans l'accord de coopération de 2004 relatif au RER. Une fois cette première étape concrétisée, le comité de pilotage du RER a convenu de poursuivre les travaux sur un périmètre plus étendu.

2147 **M. David Weytsman (MR).**- Cette intégration tarifaire sera-t-elle d'application dès février 2021 ? Comment sera-t-elle organisée ?

Si je comprends bien, suivant la convention de 2004, nous devons compter 11,5 km de rayon et pas davantage, et c'est ce que vous avez fait. À l'avenir, il sera éventuellement possible d'augmenter cette couverture.

2147 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Différentes phases sont prévues dans l'accord de coopération : la première phase prévoit 11,5 km, et la deuxième 30 km. Je partage votre souhait, car il vaut mieux aller le plus loin possible dans l'élaboration du projet. À présent, il est important de démarrer cette première phase, qui est une étape importante.

Concernant la date, je suis prudente vu que quatre opérateurs doivent collaborer et que je n'ai pas encore reçu toutes les confirmations. J'espère pouvoir vous l'annoncer dès que possible.

- *L'incident est clos.*

2153 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

Pendelaars uit Nijvel of Sint-Genesius-Rode zouden niet kunnen profiteren van de tariefintegratie, in tegenstelling tot bijvoorbeeld pendelaars uit Linkebeek.

Hopelijk beschouwt u de 11,5 km als een eerste, tijdelijke stap en werkt u zo snel mogelijk, samen met uw collega's, aan een uitbreiding tot 30 km.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De tariefintegratie is een prioriteit voor de Brusselse regering en voor de MIVB. Het is ook een absolute voorwaarde om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.*

De GEN-stuurgroep, waarin de vier openbaarvervoersbedrijven, de drie gewesten en de federale overheid zitting hebben, heeft eindelijk een operationeel akkoord kunnen sluiten. Dat moet nu worden uitgewerkt.

In een eerste fase geldt een perimeter van 11,5 km, die later wordt uitgebreid. Die perimeter is overigens ook bij wet vastgelegd in het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN uit 2004.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Kan de tariefintegratie worden ingevoerd vanaf februari 2021? Hoe wordt ze georganiseerd?*

Op basis van het akkoord van 2004 geldt een perimeter van 11,5 km, maar als ik het goed begrijp, kan die zone in de toekomst eventueel uitgebreid worden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In het samenwerkingsakkoord is sprake van een eerste fase van 11,5 km en een tweede van 30 km. Net als u zou ik de zone het liefst zo groot mogelijk zien, maar het is zaak om nu eerst die belangrijke eerste fase te verwezenlijken.*

Wat de datum betreft, ben ik liever voorzichtig. Er moeten immers vier operatoren samenwerken.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

2153 **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,**

2153 **concernant "la rénovation prochaine de la chaussée de Mons en Région flamande et son impact sur la Région bruxelloise".**

2155 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Fin septembre, la presse a indiqué que le chantier de la chaussée de Mons, sur une partie de l'artère située en Flandre dans la commune de Leeuw-Saint-Pierre, devait démarrer prochainement. Un montant de 17 millions d'euros serait prévu pour ce chantier de grande ampleur, qui devrait se découper en huit phases et s'étaler sur une durée de six ans.

Parmi les différents aménagements prévus, il serait question de ne conserver qu'une seule bande de circulation dans chaque sens, c'est-à-dire en direction et en provenance de Bruxelles.

Certaines associations, dont l'association culturelle de Leeuw-Saint-Pierre, craignent que cette situation ne provoque des files d'automobiles bien plus importantes que celles que l'on peut connaître actuellement et qui sont déjà, aux heures de pointe, considérables. Elles prédisent un cauchemar pour les nombreux usagers de cette voirie, qui représente un axe de pénétration important dans notre Région.

Pour ce qui concerne la partie de la chaussée de Mons située en Région bruxelloise, qui relève de votre compétence, il semble que le chantier complet ne soit toujours pas défini, même si l'objectif est de réaménager la voirie en fluidifiant notamment la circulation du tram.

Un permis d'urbanisme devrait être délivré prochainement, pour un début de chantier prévu à l'horizon 2022.

Dès lors, j'aurais souhaité savoir quelles concertations ont eu lieu entre vos services, Bruxelles Mobilité et les différentes autorités flamandes chargées du chantier de la chaussée de Mons à Leeuw-Saint-Pierre. Pourriez-vous nous donner davantage d'informations relatives aux modalités de ce chantier et aux aménagements prévus ?

Confirmez-vous qu'il est prévu de faire passer la chaussée de Mons à une seule bande de circulation dans chaque sens à cet endroit ? Dans ce cas, n'estimez-vous pas que cette situation pourrait être extrêmement préjudiciable pour les nombreux usagers, ainsi que pour les riverains bruxellois de la chaussée ? Quelles discussions ont-elles eu lieu sur ce point avec les autorités flamandes ? Des aménagements temporaires à Bruxelles sont-ils prévus durant la mise en œuvre du chantier flamand, qui aura probablement des incidences sur l'ensemble de la chaussée ?

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

betreffende "de nakende renovatie van de Bergensesteenweg in het Vlaams Gewest en de gevolgen voor het Brussels Gewest".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Eind september verschenen in de pers berichten over de werkzaamheden aan de Bergensesteenweg in Sint-Pieters-Leeuw die weldra van start zouden gaan. De omvangrijke werf, die in acht fasen zal verlopen en zes jaar in beslag zal nemen, zal 17 miljoen euro kosten.*

Een van de ingrepen houdt in dat er zowel van als naar Brussel slechts één rijstrook behouden blijft.

Bepaalde verenigingen vrezen dat de files daardoor nog langer zullen worden dan ze nu al zijn. Zij verwachten dat het voor de weggebruikers een nachtmerrie wordt om zich van of naar Brussel te verplaatsen.

Voor het gedeelte van de Bergensesteenweg dat op het Brussels grondgebied ligt, zijn de werkzaamheden nog steeds niet volledig omschreven. Het is wel de bedoeling dat er een heraanleg van de weg komt en dat het tramverkeer er vlotter verloopt.

Binnenkort zou er een stedenbouwkundige vergunning worden verleend voor de start van de werkzaamheden tegen 2022.

Welk overleg vond er plaats tussen uw diensten, Brussel Mobiliteit en de Vlaamse overheden die betrokken zijn bij de werkzaamheden aan de Bergensesteenweg? Kunt u meer informatie geven over de werf en de geplande weginrichting?

Klopt het dat de Bergensesteenweg ter hoogte van Sint-Pieters-Leeuw nog slechts één rijstrook in elke rijrichting zal bevatten? Zo ja, denkt u niet dat die situatie zeer veel hinder voor zowel weggebruikers als omwonenden zal veroorzaken? Hebt u dat punt met de Vlaamse overheid besproken? Komen er in Brussel tijdelijke aanpassingen tijdens de werken op Vlaams grondgebied om eventuele gevolgen daarvan in het Brussels Gewest op te vangen?

2157 Pourriez-vous en outre nous fournir des explications relatives au futur chantier bruxellois de la chaussée ? Quels types d'aménagement sont-ils concrètement prévus ?

Quand le permis devrait-il en principe être délivré et quand pouvons-nous espérer un démarrage effectif de ce chantier, pour cette voirie qui en a d'ailleurs bien besoin ?

Cela démontre une fois de plus que les questions de mobilité ne s'arrêtent pas aux frontières administratives.

2159 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les travaux en Flandre, le réaménagement de la chaussée de Mons à Leeuw-Saint-Pierre durera dans sa totalité jusqu'en 2026. Dans la situation définitive, la voirie à cette hauteur sera mise à deux fois une bande avec des voies latérales dans chaque sens de circulation. La Région flamande n'a pas associé la Région de Bruxelles-Capitale à l'élaboration de cette vision pour la chaussée de Mons. Pendant la préparation des travaux, elle a toutefois contacté Bruxelles Mobilité pour organiser un déstagement depuis le ring de Bruxelles vers le boulevard Henri Simonet.

Le chantier ayant lieu en Région flamande, et malgré des répercussions potentielles sur le territoire bruxellois, Bruxelles Mobilité ne peut pas imposer des conditions spécifiques en vertu de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique. En fonction des informations reçues de la Région flamande, des autorisations de chantiers exécutés sur le territoire bruxellois ont été adaptées pour éviter de rajouter des perturbations dans ce secteur.

Jusqu'à présent, les travaux n'ont donné lieu à aucune répercussion ou perturbation en Région bruxelloise. Bruxelles Mobilité reste évidemment vigilante et contactera la Région flamande en cas de problème.

En ce qui concerne le chantier sur la chaussée, le tronçon le plus méridional, globalement entre le magasin Ikea et la ligne ferroviaire 50A, a quant à lui fait l'objet d'une rénovation récente en lien avec la construction du Park and Ride (P+R) du Centre d'enseignement et de recherches des industries alimentaires et chimiques (Ceria). Par ailleurs, le chantier à hauteur de la Promenade verte vient de se terminer.

Dans un avenir proche, l'attention de Bruxelles Mobilité se portera sur d'autres tronçons de la chaussée de Mons. Un projet de réaménagement est prévu au square Vandervelde et au square Albert Ier, ainsi que sur le tronçon de la chaussée reliant ces deux espaces, au croisement du canal, dans le quartier de Cureghem. L'étude de ce projet va démarrer début 2021. Le projet s'inscrit dans le cadre du contrat de rénovation urbaine 3 (CRU 3), du plan Good Move, du programme Avanti et du plan de qualité paysagère et urbanistique du territoire du canal. La commune d'Anderlecht est évidemment associée aux démarches de l'étude.

Kunt u meer uitleg geven over de toekomstige werken aan de steenweg op Brussels grondgebied? Hoe zal de weg er worden ingericht?

Wanneer wordt de vergunning verleend en wanneer starten de overigens broodnodige werken?

Dit dossier toont nog maar eens aan dat mobiliteitskwesties geen rekening houden met gewestgrenzen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De werken aan de Bergensesteenweg in Sint-Pieters-Leeuw zullen tot 2026 duren. Uiteindelijk zal de weg er bestaan uit twee keer één rijstrook met een ventweg in beide rijrichtingen. Het Vlaams Gewest heeft geen overleg gepleegd met het Brussels Gewest over die beslissing. Het contacteerde tijdens de voorbereiding van de werken wel Brussel Mobiliteit om een omleiding te organiseren van de Brusselse Ring naar de Henri Simonetlaan.*

Aangezien de werken in Vlaanderen plaatsvinden en ondanks de gevolgen op het Brussels grondgebied, kan Brussel Mobiliteit geen specifieke voorwaarden opleggen. Op basis van de informatie van het Vlaams Gewest werden de toelatingen voor werken op het Brusselse grondgebied aangepast om bijkomende hinder binnen de betrokken zone te voorkomen.

Tot nu toe had de werf geen gevolgen voor het Brussels Gewest. Brussel Mobiliteit blijft uiteraard waakzaam en zal bij problemen het Vlaams Gewest contacteren.

Het gedeelte van de weg tussen Ikea en spoorlaan 50A werd onlangs in het kader van de park-and-ride (P+R) van het Centrum voor Onderricht en Opzoekingen der Voedings- en Chemische Industrie (Coovi) gerenoveerd. Daarnaast zijn de werken ter hoogte van de Groene Wandeling voltooid.

Brussel Mobiliteit zal in de nabije toekomst de andere delen van de Bergensesteenweg aanpakken. Begin 2021 start er een studie naar de heraanleg van de Emile Vanderveldesquare en de Albert I-Square en het gedeelte van de steenweg dat de twee squares met elkaar verbindt. Uiteraard wordt de gemeente Anderlecht bij die studie betrokken.

2161 Concernant le permis et le démarrage du chantier, deux tronçons de la chaussée de Mons sont concernés :

- entre le square Vandervelde - y compris le square lui-même - et le croisement avec la rue Van Lint. Il s'agit d'un projet de réaménagement global de la chaussée, de façade à façade, qui intègre la résolution de deux zones à concentration d'accidents (ZACA), dont une de gravité 1 au square Vandervelde, le réseau vélo confort - y compris les itinéraires cyclables régionaux (ICR) - et le renouvellement des voies de tram de la STIB. Pour le moment, un aménagement provisoire a été réalisé au square Vandervelde avec la mise en place d'un rond-point. Le projet définitif tiendra compte des résultats du test réalisé à cet endroit ;

- entre le square Vandervelde et la place Bizet. Il s'agit d'un projet de réaménagement global de la chaussée incluant notamment de nouvelles pistes cyclables, en lien avec le contrat de quartier durable Bizet, pour un éventuel réaménagement de la place du même nom.

2163 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Il est vrai que les perspectives de rénovation de la chaussée de Mons ne datent pas d'hier. Une première phase a été opérée autour du parking de dissuasion du Ceria. Ce n'est qu'une toute petite portion qui a été prise en considération, puisque la chaussée de Mons est une voirie énorme, qui débute presque du centre-ville pour aboutir au magasin Ikea. C'est dire l'ampleur du travail.

Je regrette que la Région bruxelloise n'ait pas été associée aux travaux entamés par la Flandre. Les autorités devraient en effet dialoguer pour trouver une solution cohérente et éviter des conséquences fâcheuses au cours des travaux ou après leur achèvement.

Quant aux perspectives de réaménagement des tronçons, je prends acte de ce que vous dites. Je souhaiterais toutefois savoir quand s'achèvera la période de test sur le square Vandervelde.

J'avais demandé à titre personnel que la Région se penche sur ce point noir en matière de mobilité. La période de test a commencé depuis un certain temps. Quand cette période s'achèvera-t-elle ? C'est un préalable pour que des travaux définitifs puissent être réalisés.

2165 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour le moment, je resterai prudente par rapport au calendrier. L'étude débutera en 2021 et inclura la phase de test. Si les premiers résultats sont plutôt positifs, je préfère attendre les conclusions. En tout cas, l'objectif est d'entamer les travaux de ce tronçon au cours de cette législature.

Il est également important de rappeler que d'autres travaux sont prévus dans cette partie de Bruxelles, à hauteur de la rue Wayez. Lorsque les travaux seront entamés à cet endroit, il y aura un report du trafic sur la chaussée de Mons et vice versa. C'est pourquoi il est préférable, selon nous, de ne pas entamer ces deux chantiers simultanément. Il faut donc commencer par la rue

De vergunning en de start van de werken betreffen de delen van de Bergensesteenweg tussen de Vanderveldesquare en het kruispunt met de Van Lintstraat en tussen de Vanderveldesquare en het Bizetplein.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De plannen voor de heraanleg van de Bergensesteenweg bestaan al lang en een eerste fase is reeds uitgevoerd. Het is echter een bijzonder lange steenweg en de werken zullen dan ook heel wat tijd in beslag nemen.*

Ik betreur het dat Vlaanderen het Brussels Gewest niet bij de heraanleg betreft om hinderlijke gevolgen tijdens of na de werken te voorkomen.

Ik neem akte van wat u zegt over de vooruitzichten voor de heraanleg. Kunt u mij zeggen wanneer de testperiode op de Vanderveldesquare afloopt en de definitieve werken van start kunnen gaan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik blijf voorlopig voorzichtig wat de kalender betreft. De studie start in 2021 en zal ook de testfase omvatten. De eerste resultaten zijn positief, maar ik wacht liever op de conclusies. Het is in elk geval de bedoeling dat de werken nog tijdens deze regeerperiode van start gaan.*

Daarnaast zijn er in hetzelfde deel van Brussel nog andere werken gepland, ter hoogte van de Wayezstraat. Om een te grote verkeershinder te vermijden, zullen beide werven niet tegelijkertijd lopen.

Wayez et, avant tout, mener les études pour que tout soit prêt avant le commencement des travaux.

En outre, il faut aussi faire des travaux un peu plus loin sur la chaussée de Ninove. De nombreux travaux sont absolument nécessaires dans la commune d'Anderlecht !

- *L'incident est clos.*

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 applications de trafic en temps réel".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je me permettrai d'intervenir en mon nom propre depuis mon siège de présidente.

Les applications de trafic en temps réel se multiplient depuis plusieurs années et offrent désormais aux automobilistes un service performant d'optimisation d'itinéraire. Le principe est simple : chaque utilisateur connecté permet au logiciel de connaître les flux de circulation, les ralentissements et la durée des feux de signalisation, et le dit logiciel communique alors à l'automobiliste le trajet le plus rapide jusqu'à sa destination.

Une récente étude de l'Institut Vias démontre l'attrait de ces applications auprès des automobilistes. Elle indique qu'une fois coincés dans un embouteillage, deux conducteurs sur trois cherchent un itinéraire alternatif et un conducteur sur trois utilise pour cela une application sur son smartphone.

Le revers de la médaille est bien connu : certains de ces automobilistes quittent les axes principaux pour suivre des itinéraires alternatifs qui sillonnent les quartiers résidentiels. Cette situation, particulièrement fréquente en périphérie de la Région bruxelloise, est aussi déplorée par de nombreux bourgmestres bruxellois qui s'inquiètent de ses conséquences sur la sécurité routière, la santé - bruit, gaz d'échappement - et la qualité de vie.

À Bruxelles, le nouveau plan régional de mobilité prévoit de cantonner au maximum le trafic automobile sur les axes prévus à cet effet, à savoir le réseau auto plus, et entend redonner aux Bruxellois des quartiers dits apaisés. La mise en zone 30 généralisée de la Région, qui va dans ce sens, risque elle aussi de se heurter à la volonté des automobilistes de bénéficier du trajet le plus intéressant. La fluidification maximale du trafic sur les axes les plus importants est donc particulièrement nécessaire. Elle devra reposer sur des études relatives aux goulets d'étranglement, à la synchronisation des feux, voire aux conflits entre usagers.

Bovendien zijn er ook verderop aanpassingen nodig, aan de Steenweg op Ninove. Er is nog heel wat werk aan de winkel in Anderlecht!

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de apps voor het verkeer in real time".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Graag neem ik in eigen naam het woord vanaf de voorzittersstoel.*

Apps die de verkeersdrukte in real time weergeven, zijn de afgelopen jaren enorm populair geworden bij automobilisten die op zoek zijn naar de vlotste route.

Uit een recente studie van Vias Institute blijkt dat twee op de drie automobilisten meteen beginnen te zoeken naar een alternatieve route als ze in de file staan. Een automobilist op de drie gebruikt daarvoor zijn smartphone.

De keerzijde van de medaille is dat veel automobilisten daardoor de grote verkeersassen verlaten en sluiptwegen door woonwijken nemen. Meerdere Brusselse burgemeesters, vooral uit gemeenten bij de gewestgrens, hebben de nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid, de gezondheid en de levenskwaliteit al aangekaart.

In het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move wordt het autoverkeer zo veel mogelijk op de grote verkeersassen - het "autonetwerk plus" - gehouden om de rust te laten weerkeren in de woonwijken. De algemene stad 30 dreigt echter te worden gedwarsboemd door automobilisten die de vlotste route volgen. Daarom is een zo vlot mogelijke doorstroming op de belangrijkste verkeersassen ontzettend belangrijk. Oplossingen voor knelpunten, beter op elkaar afgestemde verkeerslichten en het vermijden van conflicten tussen weggebruikers moeten daarbij bijzondere aandacht krijgen.

Gelukkig begrijpen de aanbieders van de apps het probleem en zijn ze bereid om samen te werken met de overheid. Met gemeenten die dat wensen, kunnen er bijvoorbeeld data worden uitgewisseld over de capaciteit voor zwaar wegverkeer of snelheidsbeperkingen.

Fort heureusement, les sociétés actives dans le domaine sont bien conscientes du problème et sont prêtes à collaborer avec les autorités publiques. Elles sont toutes disposées à collaborer avec les communes qui le souhaitent et échangent alors avec elles des informations, notamment sur la capacité des voiries à accueillir des poids lourds, sur des zones où un report du trafic doit être évité, sur les zones à vitesse limitée, etc.

²¹⁷⁵ D'autres formes de collaboration offrent également des solutions aux problèmes constatés. Ainsi, à San Francisco, les chantiers enregistrés par l'administration sont systématiquement communiqués à l'une de ces applications. Tout y est mentionné : durée, type de travaux, étendue variable ou non. Les automobilistes peuvent alors bénéficier de trajets alternatifs intelligents. Il en va de même à Gand, où une collaboration de ce type a été entamée.

Toujours aux États-Unis, la Norfolk Southern Railway a voulu agir sur la sécurité routière en proposant d'autres solutions aux automobilistes qui s'approchent d'un passage à niveau, ce qui se généralise désormais peu à peu aux continents américain et européen. Ajoutons enfin le service de covoiturage offert par l'une de ces entreprises, calculant les itinéraires similaires et mettant les usagers en relation. Un expert connu travaillant au sein du bureau Espaces-Mobilités rappelait d'ailleurs que de telles plates-formes, bien qu'elles souffrent de défauts, sont "un excellent vecteur de communication vers une masse critique de plus en plus importante. Les autorités ne disposent pas, pour l'heure, d'outils aussi performants pour informer les automobilistes en temps réel".

Communiquer en amont aux personnes souhaitant effectuer un déplacement m'a toujours semblé essentiel, et j'ai d'ailleurs souvent insisté à cet égard au sein de cette commission. Ma conviction se trouve renforcée par l'étude menée par l'Institut Vias, qui montre que, parmi ceux qui sont avertis d'un embarras de circulation, "un conducteur sur cinq adapte son mode de transport en prenant le train ou le vélo", au bénéfice de tous les utilisateurs.

Il faut reconnaître que ces applications mobiles rendent de nombreux services aux automobilistes, qui peuvent ainsi arriver plus rapidement à bon port. Elles leur permettent d'adapter leur trajet et d'éviter de participer à la congestion de notre Région. Cependant, nous devons agir pour que ces trajets d'évitement des embouteillages n'aient pas un effet délétère sur la qualité de vie des riverains, non seulement en créant un plan de circulation adapté à chaque quartier, mais aussi en organisant un échange d'informations entre ces applications mobiles et les autorités régionales et locales.

²¹⁷⁷ Une collaboration entre des sociétés de trafic en temps réel et Bruxelles Mobilité a-t-elle été entamée ? Dans l'affirmative, en quoi consiste-t-elle ? Si non, pourquoi ? De manière générale, quels sont les leviers activés par Bruxelles Mobilité auprès de telles applications afin d'éviter le report du trafic vers des quartiers résidentiels ?

Ook andere vormen van samenwerking zijn mogelijk. Zo geeft in San Francisco de overheid alle geplande werven systematisch door aan een leverancier van een verkeersapp. Automobilisten krijgen zo een intelligent alternatief aangeboden. In Gent staat een vergelijkbare samenwerking in de startblokken.

Nog in de VS stelt de Norfolk Southern Railway aan automobilisten die een overweg naderen, alternatieven voor om de verkeersveiligheid te verhogen. Daarnaast biedt een van de appaanbieders ook een systeem van autodelen aan, waarbij weggebruikers die dezelfde route nemen, met elkaar in contact worden gebracht. Een bekende verkeerseexpert zei dat zulke platformen een belangrijk communicatiemiddel zijn om een almaar groter wordende kritische massa te bereiken. Overheden beschikken nog niet over even doeltreffende instrumenten als appaanbieders om automobilisten in real time te informeren.

Proactieve communicatie met weggebruikers heb ik altijd al essentieel gevonden. De studie van Vias Institute sterkt me in die overtuiging: 20% van de automobilisten die vooraf weten dat er verkeershinder zal zijn, stapt over op de trein of fiets. Daar profiteren alle weggebruikers van mee.

Mobiele verkeersapps bieden automobilisten veel voordelen. Ze komen sneller op hun bestemming en doordat ze knelpunten kunnen vermijden, dragen ze niet bij aan de files. We moeten er wel over waken dat de wijkbewoners uiteindelijk niet de dupe worden, omdat ze extra verkeer te slikken krijgen. Daarom moet elke wijk een circulatieplan krijgen en moeten er gegevens uitgewisseld kunnen worden tussen die mobiele apps enerzijds en gemeenten en gewest anderzijds.

Is er al een samenwerking opgezet tussen de aanbieders van realtime verkeersinformatie en Brussel Mobiliteit? Zo ja, hoe verloopt die samenwerking? Zo niet, waarom gebeurt dat nog niet? Hoe zorgt Brussel Mobiliteit ervoor dat de verkeersdrukte zich niet verplaatst naar de woonwijken?

Comment Bruxelles Mobilité utilise-t-elle les données fournies gratuitement par des applications de trafic en temps réel pour enrichir sa connaissance des flux de circulation bruxellois ? Ces données sont-elles mises à profit pour adapter des axes problématiques ?

Ce problème touche plus spécifiquement les voiries communales. En avez-vous été informée ? Si oui, où en particulier ? Tout en respectant l'autonomie communale, ne serait-il pas judicieux de proposer d'agir au niveau régional pour entamer une collaboration avec les responsables des applications utilisées sur le territoire bruxellois ?

Comment éviter que l'introduction de la zone 30 généralisée et le souhait de Good Move de maintenir le trafic sur les axes prévus à cet effet ne provoque, à grande échelle, un report vers des quartiers résidentiels, comme on l'observe actuellement en raison de ce type d'applications ?

La possibilité d'ajouter, comme à San Francisco, des notifications quant aux grands chantiers bruxellois a-t-elle été étudiée ? Une intégration des données enregistrées sur le logiciel Osiris est-elle techniquement possible ? La durée des travaux, le type de travail effectué et l'étendue variable du chantier peuvent être renseignés dans ces logiciels. Est-ce à l'ordre du jour à Bruxelles ? Les Park and Ride (P+R) bruxellois pourraient également être intégrés.

Des applications de trafic en temps réel permettent également d'avertir les usagers de la route de dangers imminents. Ce système pourrait-il être mis en œuvre à Bruxelles pour avertir du passage à proximité de rails de tram ou d'une zone à concentration d'accidents (ZACA) ? Quelles sont les autres possibilités relatives à la sécurité routière actuellement étudiées en collaboration avec les sociétés de trafic en temps réel ?

²¹⁷⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La collaboration avec les fournisseurs de services en temps réel fait bien partie des actions du plan régional de mobilité, à travers la gestion dynamique des flux ou l'approche de la mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) au sens plus large.

L'approche choisie par la Région jusqu'à présent ne consiste pas forcément à développer directement les services à destination des usagers, mais à travailler sur :

- la mise à disposition progressive des données (open data ou plates-formes dédiées), permettant aux opérateurs de les intégrer dans les services qu'ils proposent ;

- un dialogue avec ces opérateurs pour une bonne intégration des besoins et des objectifs de chacun.

Il faut noter malgré tout que la mise à disposition des données par le public est gratuite, mais que l'accès aux données des opérateurs gps ou de téléphonie mobile est bien payant.

Op welke manier gebruikt Brussel Mobiliteit de gratis ter beschikking gestelde gegevens van de verkeersapps om de verkeersstromen beter in kaart te brengen? Worden de knelpunten op basis daarvan aangepakt?

Vooral het gemeentelijk wegennet ondervindt hinder van de verschuiving van de verkeersdrukte. Zou het niet goed zijn om - met respect voor de autonomie van de gemeenten - voor te stellen dat het Brussels Gewest gesprekken aanknoopt met de aanbieders van verkeersapps?

Hoe kan worden vermeden dat de invoering van de stad 30 en het idee in Good Move om het verkeer zoveel mogelijk op de grote assen te houden, resulteert in een massale verschuiving van de verkeersdrukte naar de woonwijken, zoals we dat nu ook zien door het gebruik van verkeersapps?

Wordt het idee overwogen om, zoals in San Francisco, informatie te geven bij bouwplaatsen (duur van de werkzaamheden, type, verschillende fasen)? Kan dat technisch gezien in Osiris? Ook de park-and-rides zouden in het systeem opgenomen kunnen worden.

Verkeersapps kunnen weggebruikers ook waarschuwen voor gevaar. Kan dat bijvoorbeeld voor oversteekplaatsen in de buurt van transporen of voor ongevalgevoelige zones?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *De samenwerking met de leveranciers van diensten in real time, is een van de acties uit het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP), in het kader van een dynamisch beheer van de verkeersstromen en de benadering van mobility as a service (MaaS).*

Het gewest heeft ervoor gekozen om niet rechtstreeks diensten voor de gebruikers te ontwikkelen, maar te werken aan:

- het ter beschikking stellen van gegevens (open data of specifieke platformen), zodat operatoren die kunnen integreren in hun diensten;

- een dialoog met de operatoren om te garanderen dat hun diensten aansluiten bij de behoefte en doelstellingen van alle betrokkenen.

Het publiek stelt zijn gegevens gratis ter beschikking, maar voor de toegang tot de gegevens van gps-operatoren of mobiele telefonie, moet je wel betalen.

En parallèle, la Région reste impliquée dans les réseaux de coopération à l'échelle européenne pour suivre les évolutions en la matière et viser une approche concertée avec les autorités locales, qui sont toutes confrontées aux mêmes enjeux, en particulier concernant les services comme Waze.

Bruxelles Mobilité a toujours publié ouvertement les informations dont elle dispose. C'est notamment le cas pour la hiérarchie et la spécialisation du réseau, ainsi que pour les infrastructures (réseau cyclable, parkings...). Afin qu'elle puisse rester neutre en tant qu'entité publique, ses données sont publiées dans des formats respectant au maximum les normes internationales ou européennes et non dans des systèmes propres à l'une ou l'autre entité privée.

Cependant, vu le rôle important joué par certains opérateurs dans la transmission de l'information à l'utilisateur, des contacts spécifiques ont été pris afin d'améliorer le processus et la rapidité de transmission des informations majeures, tels que les modifications du réseau, les incidents ou les chantiers perturbants. Nous exploitons par exemple les interfaces mises à disposition par ces opérateurs pour signaler des changements. Dans le cadre de la mise en place de la ville 30 par exemple, nous avons contacté des opérateurs privés. Nous leur avons fourni des cartes du réseau reprenant les nouveaux régimes de vitesse en vigueur à partir de janvier 2021 afin que les applications puissent procurer aux utilisateurs des données à jour.

2181 Bruxelles Mobilité utilise les données fournies gratuitement par les opérateurs de trafic en temps réel comme indicateurs. Ces données sont utilisées tant par les opérateurs dans la salle de contrôle Mobiris que par les personnes chargées d'études au sein de Bruxelles Mobilité. Dans un premier temps, ces données permettent une vue et un contrôle général du réseau, du trafic de transit éventuel ainsi que des événements survenus sur le réseau.

Dans un second temps, elles permettent de repérer des zones ou axes problématiques. Elle peut ainsi étudier la situation avec davantage de précision en recourant à des caméras ou des comptages des temps de parcours et éventuellement adapter l'aménagement soit physiquement soit via les feux de signalisation. Les données des opérateurs sont également utilisées dans le cadre d'une évaluation suivie de l'aménagement.

L'intégration des données de chantiers issues de l'application Osiris est techniquement possible, mais elle requiert des moyens financiers importants permettant la mise en place d'une interface de type "web-in web-out". Des spécifications ont d'ores et déjà été définies par Bruxelles Mobilité mais la hiérarchisation effectuée par les services informatiques de la Région n'a toutefois pas rangé cet outil parmi les projets prioritaires. Cet outil polyvalent permettra à différents partenaires d'accéder aux données de l'application Osiris.

2183 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je note qu'une coopération s'est établie entre les différents opérateurs d'applications de trafic en temps réel. L'objectif reste d'optimiser la navigation des automobilistes afin d'assurer la fluidité du trafic

Het gewest volgt de evoluties via Europese samenwerkingsnetwerken, met de bedoeling een gezamenlijke aanpak uit te werken met de plaatselijke overheden, die allemaal te maken krijgen met diensten als Waze.

Brussel Mobiliteit heeft steeds alle beschikbare informatie openbaar gemaakt, in verband met de hiërarchie en de specialisatie van het netwerk en met de infrastructuur (fietspaden, parkings enzovoort). Dat doet het in formaten die zoveel mogelijk de internationale en Europese normen respecteren.

Sommige operatoren spelen echter een belangrijke rol bij de overdracht van de informatie aan de gebruikers. Met die operatoren heeft Brussel Mobiliteit contacten over manieren om die overdracht te versnellen. Zo heeft het in verband met de invoering van de zone 30 een kaart bezorgd met een overzicht van de nieuwe maximumsnelheden en werkt het ook aan een interface om wijzigingen snel te kunnen signaleren.

Brussel Mobiliteit gebruikt de gegevens die gratis en in real time worden aangeleverd, als indicatoren. Ze worden gebruikt voor studies, maar ook in de controleruimte van Mobiris.

Ze bieden een algemeen overzicht van het netwerk, het doorgaand verkeer en eventuele gebeurtenissen op het netwerk, maar maken het ook mogelijk om probleemzones te identificeren. Zo kan Brussel Mobiliteit zich op die zones focussen en ze eventueel aanpassen, fysiek of via de verkeerslichten. De gegevens van de operatoren helpen dan ook bij de evaluatie van die herschikking.

De integratie van de werfgegevens van Osiris is technisch mogelijk, maar daar is een dure interface voor nodig van het type "web-in web-out". Brussel Mobiliteit heeft de specificaties al bepaald, maar de informaticadiensten van het gewest beschouwen deze optie niet als een prioriteit.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Ik stel vast dat de verschillende operatoren van verkeersapps die in real time informatie verstrekken, samenwerken. Het doel blijft

au bénéfice de tous, y compris des Bruxellois habitant dans les zones régulièrement congestionnées. Il faut proposer des trajets alternatifs pour éviter d'engorger davantage Bruxelles.

Existe-t-il un véritable échange de données concernant les travaux ? L'objectif de la plate-forme de coordination des chantiers Osiris est d'être ouverte aux citoyens, dans le but d'informer en temps réel les riverains et les commerçants de l'état d'avancement des chantiers, mais aussi les usagers de la route, qui pourraient ainsi trouver des itinéraires alternatifs. Au-delà de cet objectif - pas encore abouti - d'ouverture à la population, pourriez-vous envisager de transmettre également ce type de données aux applications mobiles afin de drainer les flux et d'éviter la congestion de Bruxelles ?

Par ailleurs, des quartiers hyperrésidentiels, aux rues très étroites, subissent un déluge de voitures, avec toute la pollution atmosphérique et sonore qui l'accompagne. De nombreux bourgmestres s'en plaignent. La Région envisage-t-elle une solution à ce problème ? Je me souviens de la sortie d'un bourgmestre dans la presse, déclarant qu'il avait contacté Waze pour tenter de protéger sa commune. C'est bien, mais ce dont nous avons besoin, c'est d'une vision globale qui privilégie les grands axes plutôt que les rues étroites des quartiers résidentiels. La Région a-t-elle instauré un dialogue avec ces plates-formes ?

²¹⁹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'intégration des données est possible sur le plan technique, mais il faut veiller à ce qu'elle soit mise en place avec l'interface du site web. Nous attendons que cela intègre l'ordre des priorités du service informatique de la Région.

Nous fournissons un maximum de ces données, afin de limiter les embarras de circulation. Par exemple, en cas de fermeture du tunnel Léopold II, nous communiquons avec l'opérateur Base ou Google Maps afin que cette information soit transmise le plus efficacement possible aux usagers.

Des contacts ont été établis avec les différents opérateurs, dont nous recevons parfois des données. Cette collaboration pourrait être renforcée de manière intensive, dans le cadre des mailles du plan Good Move. Des contacts ont déjà été établis mais ils doivent être intensifiés.

En ce qui concerne la situation des communes, je pense qu'il faut travailler principalement sur l'aspect des mailles apaisées.

²¹⁹¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous soulignez que la collaboration avec les opérateurs est perfectible et que vous comptez l'améliorer à travers les mailles du plan Good Move, ce qui me semble positif. Cela montre toutefois à quel point il faut que le gouvernement s'attelle à fluidifier autant que possible le trafic en Région bruxelloise. Il s'agit à la fois d'une volonté de protéger les quartiers résidentiels et d'assurer une gestion dynamique des flux et de la mobilité bruxelloise.

- *L'incident est clos.*

om de verkeersstromen zo vloeiend mogelijk te houden, door alternatieve routes voor te stellen.

Wordt de informatie over werken voldoende gedeeld? Het platform voor de coördinatie van de werken, Osiris, moet toegankelijk zijn voor de burgers. Het is bedoeld om omwonenden en handelaars, maar ook de weggebruikers in real time te informeren. Ziet u een mogelijkheid om die gegevens ook te integreren in de mobiele apps?

Woonwijken met smalle straten worden overspoeld door wagens, met alle luchtvervuiling en geluidsoverlast die daarmee gepaard gaat. Heeft het gewest daar een oplossing voor? Een burgemeester zei in de pers dat hij de app Waze daarover gecontacteerd heeft. Dat is goed, maar er is een globale aanpak nodig om het verkeer via de grote wegen te sturen. Overlegt het gewest daarover met de operatoren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De integratie van de gegevens is technisch mogelijk, maar hangt af van de prioriteiten van de gewestelijke informaticadienst.*

Het gewest levert zoveel mogelijk gegevens, om verkeersproblemen zoveel mogelijk te voorkomen. Als de Leopold II-tunnel gesloten wordt, communiceren wij bijvoorbeeld met Base of Google Maps, om die informatie zo efficiënt mogelijk bij de gebruikers te krijgen.

Het gewest ontvangt zelf ook soms gegevens van de operatoren. Die samenwerking moet geïntensiveerd worden in het kader van het plan Good Move.

De gemeenten moeten vooral werk maken van rustige straten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het is goed dat u de samenwerking met de operatoren wilt versterken. De regering moet de verkeersstromen in Brussel zo vloeiend mogelijk houden en de residentiële wijken beschermen.*

- *Het incident is gesloten.*

2197 **QUESTION ORALE DE M. MARTIN CASIER**

2197 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,

2197 concernant "le chantier de l'avenue Delleur à Watermael-Boitsfort et l'abattage de dix-neuf arbres pour renouveler des rails de tram".

2197 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. TRISTAN ROBERTI,**

2197 concernant "les arbres de l'avenue Delleur abattus suite au chantier de renouvellement des voies de tram".

2197 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE,**

2197 concernant "le chantier de Bruxelles Mobilité sur l'avenue Delleur".

2203 **M. Martin Casier (PS).**- Ma question a été déposée voici plusieurs semaines et une question d'actualité sur ce sujet a été posée depuis lors en séance plénière. Il nous paraissait toutefois important, à moi et à d'autres collègues, de revenir sur cette question en commission.

Les travaux ont entre-temps repris, mais il a été nécessaire d'arrêter en urgence le chantier de renouvellement des rails du tram 8 (anciennement tram 94) de la STIB le long de l'avenue Delleur, qui avait démarré le lundi 5 octobre. En effet, le chantier abîmait les racines des arbres à proximité, mettant ainsi leur stabilité en danger. La question est importante puisqu'il s'agit de tilleuls majestueux âgés de plusieurs dizaines d'années.

Il est vrai qu'à l'époque des plantations, il y a plus de vingt ans, on ne faisait probablement pas autant attention qu'aujourd'hui à la distance entre les arbres et les rails. Il est toutefois interpellant que la situation n'ait pas été mieux anticipée. Malgré les données techniques qui étaient prévisibles avant le chantier - puisque tout cela était connu -, il apparaîtrait qu'aucun soin n'ait été apporté pour essayer de protéger ces arbres. C'est un euphémisme !

Après analyse, les experts de la STIB sont arrivés à la décision d'abattre 19 des 31 tilleuls présents. Ce n'est pas rien.

2205 Entre-temps, le chantier a repris, a continué et s'est prolongé puisqu'il concerne désormais la deuxième partie de l'avenue Delleur jusqu'à la place Wiener. Il semble que les techniques d'enlèvement de la terre autour des racines et des arbres aient été adaptées mais qu'elles ne soient toujours pas pleinement satisfaisantes. Comment les adaptations ont-elles été opérées ? Où en est-on actuellement ?

Les études techniques préalables n'avaient-elles pas anticipé cette problématique en révélant que les travaux pourraient causer une instabilité des arbres ? Quelles mesures avaient-elles été

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARTIN CASIER

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

betreffende "de werf aan de Delleurlaan in Watermaal-Bosvoorde en het vellen van 19 bomen om de tramrails te vernieuwen".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI,

betreffende "de gevelde bomen langs de Delleurlaan als gevolg van de vernieuwing van de tramrails".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE,

betreffende "de werkzaamheden van Brussel Mobiliteit op de Delleurlaan".

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *De vervanging van de rails in de Delleurlaan moest tijdelijk worden stopgezet omdat de stabiliteit van de bomen na beschadiging van de wortels in het gedrang kwam.*

Toen de bomen meer dan twintig jaar geleden werden aangeplant, was er vermoedelijk minder aandacht voor de afstand tussen bomen en rails, maar het is toch vreemd dat er niets is ondernomen om de bomen te beschermen, want dit probleem was voorspelbaar.

Na onderzoek beslisten MIVB-experts om 19 van de 31 lindebomen te kappen.

Intussen zijn de werken opnieuw gestart en is de werf zelfs uitgebreid tot aan het Wienerplein. Het zand rond de boomwortels wordt nu op een andere manier verwijderd, maar blijkbaar schiet ook de nieuwe methode tekort.

Hebben de voorafgaande technische onderzoeken niet aan het licht gebracht dat de werken nadelig kunnen zijn voor de stabiliteit van de bomen? Welke maatregelen werden er genomen om de kap van perfect gezonde bomen te voorkomen?

prises pour éviter cette situation et l'abattage d'arbres en parfaite santé ?

La plantation d'autres arbres est-elle prévue au même endroit pour les remplacer ? Vous l'aviez laissé entendre, mais je souhaite en avoir la confirmation. Le cas échéant, quelles essences seront-elles choisies et avec quelle stratégie de biodiversité ?

L'entrepreneur, potentiellement responsable, couvrira-t-il les frais de replantation de ces nouveaux arbres ?

Cette triste situation ne peut-elle pas mener à une révision positive du projet ? Entre-temps, le permis pour la nouvelle piste cyclable a été délivré. Pourquoi ne pas en profiter pour rénover l'espace partagé par les cyclistes et les piétons longeant les rails de tram ?

³¹⁰⁵ **M. Tristan Roberti (Ecolo).**- J'aborderai également la problématique du chantier de la STIB, qui a porté atteinte au réseau racinaire d'une série d'arbres de l'avenue Delleur. Après plusieurs expertises, il a été décidé d'abattre ces arbres.

Cette situation a évidemment suscité beaucoup d'émoi dans la population locale et auprès des riverains, qui se demandent comment cela a pu être possible. Nous partageons leurs interrogations. Pourquoi n'avons-nous pas mieux anticipé ce problème ? De nombreuses questions portent aussi sur la manière dont la piste cyclable et le trottoir de l'avenue Delleur longent l'alignement d'arbres. Ce trottoir et cette piste cyclable seront-ils rénovés ? Ce sujet, qui revient à présent sur la table, posait déjà question avant l'incident.

Depuis lors, le chantier a repris et des mesures supplémentaires de précaution et de protection des arbres ont été prises. Ces mesures suffisent-elles ? Pourriez-vous nous expliquer ce qu'il s'est passé ? Qu'est-ce qui a causé de tels dégâts ? Les mesures de protection des arbres étaient-elles insuffisantes ? Y a-t-il d'autres raisons ? Combien d'arbres ont-ils été abattus ?

³¹⁰⁷ Qui va se charger des replantations et dans quel délai ? Cette question est importante, de même que celle des essences et de la taille des arbres qui seront replantés.

Quelle est la conséquence de cette situation pour l'entrepreneur ? Est-il responsable et va-t-il subir des pénalités d'une manière ou d'une autre ? Existe-t-il des conséquences pour le chantier en cours ? Le calendrier a-t-il dû être revu pour prolonger le chantier ?

Bruxelles Mobilité a annoncé qu'un permis avait été obtenu récemment pour la rénovation de la piste cyclable. Quelles sont les perspectives en la matière ? Ce permis va-t-il être exécuté ? Avez-vous une idée des délais envisagés ?

Enfin, comment tirer des leçons de cette situation pour qu'elle ne se reproduise pas sur d'autres chantiers à l'avenir ? Quelles sont les conclusions que la Région et la STIB vont tirer de cette

Welke nieuwe bomen worden er volgens welke biodiversiteitsstrategie geplant?

Draait de aannemer op voor de kosten van de aanplanting van nieuwe bomen?

Kunnen we dit trieste voorval niet aangrijpen om ook het gedeelde fiets- en voetpad langs de tramsporen opnieuw aan te leggen?

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *De toestand heeft natuurlijk de gemoederen bij de omwonenden in beroering gebracht. Waarom is hier niet beter op geanticipeerd? Worden het fietspad en het trottoir langs de bomen in de Delleurlaan ook vernieuwd?*

Volstaan de maatregelen die bij de hervatting van de werken zijn genomen? Wat is er eigenlijk precies gebeurd? Wat heeft de grote schade veroorzaakt? Waren er onvoldoende maatregelen getroffen om de bomen te beschermen of lag het aan iets anders? Hoeveel bomen zijn er gekapt?

Wie gaat de nieuwe bomen planten en wanneer? Welke soorten komen er en hoe groot zijn de nieuwe bomen?

Wat zijn de gevolgen voor de aannemer? Is hij aansprakelijk? Zijn er gevolgen voor de werf en het tijdschema?

Brussel Mobiliteit heeft laten weten dat er een vergunning is voor de heraanleg van het fietspad. Wanneer gaan die werken van start?

Welke lessen trekken het gewest en de MIVB uit dit verhaal om herhaling te voorkomen? Komen er maatregelen om bomen beter te beschermen en de praktijken van Brussel Mobiliteit en aannemers bij te sturen?

situation pour les futurs chantiers ? Va-t-on renforcer les mesures de protection des arbres et faire évoluer les pratiques de Bruxelles Mobilité et des entrepreneurs sur cette question ?

³¹⁰⁹ **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- À l'instar de M. Casier, je ne suis pas membre de cette commission mais elle me tient à cœur.

Même si je ne suis pas un habitant de Watermael-Boitsfort, il n'en demeure pas moins que je passe tous les jours par l'avenue Delleur. Dès le départ, j'ai pu constater de nombreux dysfonctionnements sur ce chantier. Au départ, je ne m'en suis pas inquiété mais j'ai très rapidement vu à quel point ce chantier était un travail d'amateurs.

Il est choquant de constater le peu d'égard pour les arbres. J'ai l'impression qu'on découvre en 2020 que les arbres bruxellois ont des racines... Les arbres ont été protégés avec quelques planches, posées à la va-vite, sans tenir compte de l'environnement. Je pense notamment à la piste cyclable, qui a été en partie bloquée par ce chantier. Ceci n'est qu'un des éléments qui prouvent que ce chantier a été réalisé par des travailleurs qui ne sont pas experts en la matière.

³¹¹¹ Le chantier de renouvellement des rails de tram de l'avenue Delleur à Watermael-Boitsfort a été arrêté en urgence. Il a aujourd'hui pu reprendre. En cause, un problème de stabilité des arbres situés le long du tronçon. Au fur et à mesure des années, les racines se sont étendues. Quoi de plus normal, me direz-vous ? Si celles-ci atteignent désormais les sols sous les voies, on peut se demander si le chantier a endommagé le système racinaire, mettant la stabilité des arbres en péril. Dix-neuf d'entre eux ont été abattus en urgence, mais la question se pose clairement pour les arbres restants.

Je me joins donc aux interventions de MM. Roberti et Casier. Comment est-il possible que Bruxelles Mobilité n'ait pas mieux tenu compte du système racinaire sur le tronçon à rénover ? Dix-neuf arbres ont dû être abattus. Comment expliquez-vous une telle absence d'anticipation ?

Mis à part les quelques planches accrochées autour des troncs, quelles mesures ont-elles été mises en place en vue de préserver ces arbres d'alignement ? Je pense avoir déjà une réponse, mais j'espère que vous pourrez nous apporter quelques précisions.

³¹¹³ Pendant combien de temps les travaux doivent-ils être interrompus et quelles solutions ont-elles été mises en place afin de résoudre le problème ? En outre, quelles en sont les conséquences, notamment en matière de mobilité ? Quel sont les coûts de l'arrêt de ce chantier et de l'abattage en urgence de ces arbres ?

Quelles propositions vos services comptent-ils présenter afin de corriger le tir ? Des arbres de taille raisonnable seront-ils replantés rapidement ? Des sanctions seront-elles prises à l'égard des prestataires de services ?

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *Ik woon niet in Watermaal-Bosvoorde, maar kom alle dagen door de Delleurlaan. Van bij de start van de werken merkte ik dat er van alles misliep.*

Het gebrek aan eerbied voor de bomen was schokkend. De bescherming bestond uit enkele haastig aangebrachte planken, zonder acht te slaan op de omgeving. Het fietspad was daardoor deels versperd. Kortom, er was duidelijk sprake van amateurisme.

De vernieuwing van de tramrails in de Delleurlaan werd hals over kop stopgezet toen onzekerheid ontstond over de stabiliteit van de bomen. De werken hadden hun wortels immers beschadigd. Negentien bomen zijn gekapt en het valt nog te bezien of de andere kunnen blijven staan.

Hoe kan het dat Brussel Mobiliteit geen rekening heeft gehouden met de boomwortels onder de tramrails? Hoe verklaart u een dergelijk gebrek aan anticipatie?

Welke maatregelen zijn er genomen om de bomen te beschermen?

Hoelang werden de werken onderbroken en hoe werd het probleem opgelost? Wat zijn de gevolgen voor de mobiliteit? Hoeveel kost de onderbreking en het omhakken van de bomen?

Hoe willen uw diensten de toestand rechtekken? Worden er nieuwe bomen van een redelijke grootte aangeplant? Krijgt de aannemer een sanctie?

Komt Brussel Mobiliteit met richtlijnen om bomen in de toekomst beter te beschermen als er werken worden uitgevoerd? Wanneer rijdt er opnieuw een tram door de Delleurlaan?

Bruxelles Mobilité pourra-t-elle mettre en place des directives afin de mieux préserver à l'avenir les arbres d'alignement dans les tronçons sur lesquels elle intervient ? Compte tenu du retard survenu, dans combien de temps le tronçon de tram de l'avenue Delleur pourra-t-il enfin être remis en fonction ?

Cet abattage n'est pas l'unique problème que nous ayons connu puisque, quelques jours après cet incident, une conduite de gaz importante a été percée sur ce même tronçon et dans le cadre de ce même chantier. Pouvez-vous nous apporter des précisions supplémentaires à ce sujet ? En effet, j'ai des amis qui habitent cette avenue, et ils n'ont même pas été informés de la situation. Le bourgmestre lui-même n'a été alerté qu'une heure et demie plus tard, alors que la situation présentait un réel danger pour les riverains. Certains d'entre eux ont pris connaissance du problème par hasard, en sortant de chez eux.

³¹¹⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous avons évoqué ce problème dans le cadre d'une question d'actualité le 16 octobre dernier, mais il est bon d'y revenir au sein de cette commission. En effet, c'est mon collègue M. Smet qui avait répondu à l'époque et le format des questions d'actualité ne permettait pas de répondre en détail. De plus, la situation est déplorable et me fait mal au cœur.

Tout d'abord, concernant les études techniques préalables et le contexte du chantier, il s'agit d'un renouvellement d'infrastructure à l'identique, qui n'est pas soumis à un permis d'urbanisme ou à une autre procédure. La préparation de ce chantier a été effectuée en coordination avec plusieurs services régionaux, en particulier Bruxelles Mobilité, qui est gestionnaire de la voirie.

Lors des visites préparatoires sur place avec son sous-traitant et au vu de la proximité entre les voies et les arbres, la STIB a décidé, en concertation avec la commission de coordination des chantiers, de prendre des mesures pour protéger les arbres, conformément aux prescriptions de la commission dans le cadre d'un tel chantier. Une protection du flanc des arbres a été réalisée, conformément à ces mêmes prescriptions.

Il est clair que ce n'était pas suffisant, car 25 arbres ont dû être abattus. C'est tragique et c'est une grande perte pour Watermael-Boitsfort, mais aussi pour la Région. À titre personnel, cela me brise le cœur.

³¹¹⁷ De nouveaux arbres seront évidemment plantés dans le respect des plans et des règles de l'art en vigueur au niveau régional, tout en garantissant une distance suffisante par rapport aux voies afin d'éviter qu'une telle situation ne se reproduise à l'avenir. Leur position, leur essence et le moment de leur plantation font l'objet d'une concertation entre la STIB et la cellule plantations de Bruxelles Mobilité.

Concernant les responsabilités, les coûts et la prise en charge des frais, la STIB s'occupera des frais liés à l'opération d'abattage

Enkele dagen na het kappen van de bomen doorboorde de aannemer een belangrijke gasleiding. Dat was gevaarlijk, maar de burgemeester werd pas anderhalf uur later op de hoogte gebracht. Vrienden die in de laan wonen, werden zelfs helemaal niet geïnformeerd. Hoe valt dat te verklaren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Omdat de vernieuwing van de tramrails niet gepaard ging met andere veranderingen, was er geen stedenbouwkundige vergunning of andere procedure voor nodig. De voorbereiding van de werf gebeurde in samenspraak met meerdere gewestelijke diensten, waaronder wegbeheerder Brussel Mobiliteit.*

Tijdens de voorbereidende bezoeken met de onderaannemer besliste de MIVB in samenspraak met de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen dat er bescherming voor de bomen moest komen.

Het is duidelijk dat die bescherming niet volstond, want er moesten 25 bomen worden omgehakt. Dat is een groot verlies voor Watermaal-Bosvoorde en het Brussels Gewest, dat ik ten zeerste betreur.

De aanplanting van nieuwe bomen gebeurt vanzelfsprekend volgens de gewestelijke plannen en regels en op voldoende afstand van de sporen om toekomstige problemen te vermijden. Over welke bomen waar en wanneer worden aangeplant, plegen de MIVB en Brussel Mobiliteit overleg.

De MIVB betaalt de volgende kosten:

- meer dan 3.000 euro voor de expertise;

des arbres. Les coûts afférents à l'enlèvement des arbres sont les suivants :

- plus de 3.000 euros pour la réalisation d'expertises ;
- 38.000 euros pour l'abattage des arbres par l'entrepreneur ;
- les heures supplémentaires des agents de Bruxelles Mobilité, dont le montant doit encore être calculé. Il avait en effet été demandé à Bruxelles Mobilité de suivre l'évolution des projets sur place le week-end ;
- environ 120.000 euros pour la valeur paysagère des arbres abattus. Cette somme est calculée sur la base du cahier des charges type de Bruxelles Mobilité de 2015.

Pour la suite des opérations, la STIB prendra contact avec Bruxelles Mobilité pour replanter de nouveaux arbres à ses frais. Nous prendrons toutefois le temps de décider quel est le meilleur endroit pour replanter des arbres. Les replanter aux mêmes endroits ne serait pas une bonne idée, car ce serait trop proche des rails. Il faudrait prévoir une plus grande distance entre les arbres et les rails. La question n'est pas encore tranchée car la STIB et Bruxelles Mobilité ne partagent pas le même avis pour le moment, mais des arbres seront bel et bien replantés.

³¹¹⁹ Concernant un éventuel projet de réaménagement plus large, des discussions relatives à l'aménagement de l'avenue Delleur sont en cours de longue date, à l'initiative de Bruxelles Mobilité. L'objectif poursuivi par Bruxelles Mobilité est, en particulier, d'améliorer le confort des piétons et la cyclabilité de cet axe important.

Dans le cadre d'une vision à moyen terme, Bruxelles Mobilité s'attellera à dessiner les profils de réaménagement possibles de l'avenue Delleur, afin de replanter les arbres abattus à une distance plus importante des voies de tram - idéalement deux mètres - et d'intégrer l'amélioration du confort des piétons et de la cyclabilité de cet axe, par exemple en réalisant la piste cyclable de l'autre côté des voies. Ce projet fera l'objet du permis d'urbanisme requis, qui régularisera par ailleurs l'abattage des arbres effectué il y a trois semaines.

Nous avons demandé l'interruption du chantier pour éviter les mêmes problèmes dans la deuxième phase. Il a repris depuis le 20 octobre. La volonté de la STIB est de respecter au mieux le calendrier initial même si, actuellement, la fin du chantier est prévue le 18 décembre au lieu du 5 décembre.

Nous tirons la conclusion que cela ne peut plus jamais arriver. Pour éviter cela, la STIB se coordonnera avec Bruxelles Mobilité pour établir un référentiel technique avec les exigences au niveau des techniques d'intervention. Ces procédures à suivre en cas d'évacuation à proximité des arbres deviendront un modèle de référence pour l'ensemble des chantiers de même nature que celui de l'avenue Delleur en matière de proximité entre les voies de tram et les arbres.

- 38.000 euro voor het omhakken van de bomen door de aannemer;

- de overuren van de medewerkers van Brussel Mobiliteit;
- zo'n 120.000 euro voor de landschapswaarde van de gekapte bomen.

De MIVB betaalt ook de aanplanting van nieuwe bomen. We bekijken waar ze moeten komen, maar daarover zijn de MIVB en Brussel Mobiliteit het nog niet eens.

Op initiatief van Brussel Mobiliteit lopen er al een hele tijd besprekingen over de ruimere heraanleg van de Delleurlaan.

Brussel Mobiliteit bekijkt hoe de bomen verder van de tramsporen kunnen worden geplant en hoe het voetgangers en fietsers meer comfort kan bieden. Voor die plannen zal een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd worden, waarmee ook de gekapte bomen geregulariseerd moeten worden.

We hebben de werf laten stilleggen om soortgelijke problemen tijdens de tweede fase te vermijden. De werken gingen op 20 oktober opnieuw van start. Tegen 18 december zou alles klaar moeten zijn, terwijl de oorspronkelijke planning tot 5 december liep.

De MIVB werkt samen met Brussel Mobiliteit een technische gids uit om te voorkomen dat we in de toekomst nogmaals worden gedwongen om gezonde bomen te kappen.

3121 Grâce au plan décennal de remplacement des rails, on sait quels rails seront remplacés et où. Certains débats et problèmes seront prévisibles et il est très important de ne pas répéter les mêmes erreurs.

3123 **M. Martin Casier (PS).**- Votre réponse me laisse pantois. Vous dites qu'il n'y a pas eu de demande de permis d'urbanisme et d'environnement, s'agissant d'un remplacement à l'identique. J'entends qu'il n'y a pas eu non plus d'étude particulière sur la protection de ces arbres, mis à part la concertation sur chantier.

Selon vous, l'entrepreneur n'aurait commis aucune faute particulière, et c'est la STIB qui paiera. Cela signifie-t-il que le cahier des charges rédigé par la STIB pour ce chantier ne prévoyait aucune mesure particulière en vue de la protection des arbres ? Dans l'affirmative, c'est effectivement la STIB qui est fautive et qui devra rembourser Bruxelles Mobilité. Dans la négative, pourquoi est-ce à la STIB de payer ?

Le cahier des charges prévoyait-il des mesures classiques de protection des flancs des arbres ou abordait-il la question de la distance par rapport aux rails ?

3125 Il m'était apparu lors d'un conseil communal de Watermael-Boitsfort qu'un permis avait été demandé ou octroyé pour la rénovation de la piste. Or, dans votre réponse, vous évoquez la possibilité d'aménager la piste de l'autre côté des rails de tram pour pouvoir respecter la distance. Nous n'en sommes qu'au niveau de l'étude, mais j'aimerais obtenir davantage d'informations à ce sujet.

3127 **M. Tristan Roberti (Ecolo).**- Il est essentiel de tirer les conclusions de cette situation désastreuse pour les prochains chantiers. Vous évoquez l'idée de déplacer un peu l'implantation des arbres, ce qui a tout son sens pour éviter que ce problème ne se reproduise. Toutefois, si on écarte les arbres des rails de tram, cela rogne de l'espace sur le trottoir et la piste cyclable, qui sont eux-mêmes assez réduits.

Je comprends donc pourquoi Bruxelles Mobilité souhaite prendre un peu de temps pour examiner le problème dans sa globalité : trottoir, piste cyclable, emplacement des arbres et éventuelle nouvelle piste cyclable dans le sens de la descente à moyen terme. Veillons cependant à ce que l'étude par Bruxelles Mobilité ne prenne pas trop de temps, parce que l'attente est grande pour ce tronçon de voirie.

3129 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- La situation témoigne d'un amateurisme rarement atteint en Région bruxelloise en matière de chantier ! Devoir couper des arbres en urgence et constater quelques jours plus tard qu'on a rompu une canalisation de gaz montre à quel point ce chantier n'a pas été réalisé avec sérieux. Je veux le redire ici !

J'espère que vous en tirerez toutes les conséquences. Je n'ose imaginer si le ministre ou le bourgmestre en question avait été

In het tienjarenplan voor de vervanging van de rails staat welke rails wanneer worden vervangen. Het komt erop aan om de fouten uit het verleden niet te herhalen.

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *U zegt dat er geen vergunningen werden aangevraagd, omdat de rails op identieke wijze werden vervangen. Ik neem aan dat er dan ook geen specifiek onderzoek was over de bescherming van de bomen.*

Volgens u heeft de aannemer geen fout begaan, want u geeft aan dat de MIVB de kosten betaalt. Betekent dat dat er in het bestek dat de MIVB had opgesteld, geen maatregelen stonden om de bomen te beschermen? In dat geval is de MIVB inderdaad in de fout gegaan, maar als dat niet zo is, waarom moet de MIVB dan voor de kosten opdraaien?

Bevatte het bestek van de MIVB specifieke beschermingsmaatregelen voor de bomen die zo dicht bij de rails stonden?

Bij de gemeente Watermaal-Bosvoorde werd een vergunning aangevraagd voor de renovatie van het fietspad, maar in uw antwoord spreekt u over de mogelijkheid om het fietspad te verleggen naar de andere kant van de tramrails. Kunt u dat toelichten?

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *U moet lessen trekken uit deze ramp. De bomen een beetje verplaatsen is bijvoorbeeld een goed idee, maar dat zorgt er wel voor dat er minder plaats is voor de trottoirs en fietspaden. Daarom begrijp ik dat Brussel Mobiliteit voldoende tijd wil nemen om het volledige plaatje te onderzoeken. Dat mag echter ook niet te veel tijd kosten.*

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *In zeven haasten bomen moeten omhakken en enkele dagen later vaststellen dat een gasleiding geraakt is, getuigt van een zelden geziene amateuristische aanpak. Ik hoop dat u daar lessen uit trekt. Gelukkig wordt de hele keten van de werf beheerd door Ecolo en Groen; zo kan de liberalen alvast niet verweten worden dat ze niet om bomen geven.*

libéral : on lui serait tombé dessus en dénonçant un scandale et en relevant combien les libéraux ne respectaient pas les arbres !

Dans le cas qui nous occupe, l'ensemble de la chaîne est gérée par Ecolo et Groen. Coup de chance ! Je déplore cette situation et nous la déplorons tous ! Non seulement la situation est déplorable sur le plan du principe, mais elle l'est également sur celui du coût. J'ai d'ailleurs du mal à y voir clair. Vous évoquez la somme de 3.000 euros, puis un ajout de 38.000 euros - ce qui fait 41.000 euros en tout - mais vous évoquez aussi 120.000 euros et je ne sais pas si nous devons ajouter cette somme à celle de départ. Nous atteignons déjà 160.000 euros !

Par ailleurs, je n'ai pas eu de réponse concernant la remise en fonction du tronçon. Combien de temps allons-nous perdre au regard du calendrier ? Je peux partager la vision de M. Roberti : il conviendrait peut-être de prendre quelques jours pour profiter de cette triste situation afin de déterminer dans quelle mesure nous pouvons mieux replanter les arbres à l'avenir et construire une piste cyclable à double sens du côté protégé.

En effet, je me rends compte que lorsque je fais du vélo du côté de Watermael-Boitsfort, j'emprunte cette piste cyclable de l'autre côté des voies de tram. Cette piste est plus agréable, mieux protégée et se trouve sous les arbres, même s'ils ne sont plus tous là à présent. On constate que la grande majorité des cyclistes préfèrent utiliser cette piste. Si demain, vous déplacez les arbres, cela signifiera encore moins d'espace pour les cyclistes et les piétons.

³¹³¹ Peut-être aurait-il été opportun d'envisager de déplacer légèrement les rails du tram et les futures plantations. J'espère que vous veillerez à ce que l'on configure mieux cette avenue, qui peut normalement accueillir voitures, vélos, trams et arbres à haute tige de qualité. J'espère aussi que vous pourrez rapidement nous dresser un bilan de la situation afin que nous puissions y voir clair.

³¹³³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le fait que la STIB prenne en charge les coûts ne signifie pas qu'elle ne peut pas prendre contact avec son sous-traitant, mais c'est bien à la STIB que s'adressera la Région. Tout ne s'est évidemment pas passé de la bonne manière, sinon nous n'aurions pas ce résultat. Il s'agit d'une erreur humaine du sous-traitant, et la STIB assume la responsabilité financière des dégâts.

Un permis n'est pas nécessaire en l'occurrence, car il s'agit d'un simple renouvellement. Des règles sont prévues dans le cadre de la commission de coordination des chantiers, mais elles ne suffisent pas toujours. Voilà pourquoi nous voulons élaborer un référentiel sur la manière de procéder dans ces situations délicates. En l'espèce, ils ont protégé les arbres, mais coupé et endommagé les racines. Pour la deuxième phase, il faudra utiliser un aspirateur et travailler plus soigneusement. L'absence de permis ne signifie pas qu'on peut procéder n'importe comment.

³¹³⁵ Tout le monde convient de la nécessité de rénover cet axe, et MM. Casier, Roberti et Coomans de Brachène me demandent ce

De hele situatie is niet alleen principieel verkeerd, maar ze kost ook veel geld. Als we alle bedragen die u vermeldde optellen, dan zitten we al aan 160.000 euro!

Hoeveel tijd gaat er intussen verloren? Misschien is het inderdaad beter om genoeg tijd te nemen om grondig te onderzoeken of de bomen verplaatst kunnen worden en of er een fietspad in twee richtingen mogelijk is aan de beschermde kant.

Het fietspad aan de andere kant van de tramsporen is immers aangenamer en beter afgeschermd. De meeste fietsers verkiezen dat fietspad. En als de bomen verplaatst worden, zal er nog minder plaats zijn voor fietsers en voetgangers.

Misschien zou het ook goed zijn om de tramsporen en toekomstige aanplantingen een beetje te verleggen. Ik hoop dat u snel een duidelijke analyse kunt geven van de situatie en dat u ervoor zult zorgen dat de laan op een betere manier wordt heraangelegd.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De MIVB neemt voor het gewest de kosten voor de schade op zich, maar kan natuurlijk nog altijd bij de onderaannemer aankloppen. Er is hier sprake van een menselijke fout, gemaakt door de onderaannemer, met het bekende resultaat.*

Een vergunning is in dit geval niet nodig, aangezien het om een eenvoudige vernieuwing gaat. De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen legt wel degelijk regels op, maar die schieten soms tekort. In dit geval werden de bomen zelf beschermd, maar werden de boomwortels beschadigd. Bij de tweede fase zal de onderaannemer voorzichtiger te werk moeten gaan.

Iedereen is het erover eens dat deze verkeersas aan renovatie toe is. Voor de heraanleg van de voet- en de fietspaden hebben

qu'il va en advenir. Les trottoirs et les pistes cyclables doivent être rénovés, raison pour laquelle un permis d'urbanisme a été demandé. Ce permis, obtenu récemment, porte sur le profil général de la voirie actuelle.

Étant donné que plusieurs d'entre vous le demandent, il est important d'entamer un débat sur le profil actuel de cette avenue.

Le remplacement et le déplacement des rails de tram ne se font pas en deux semaines. Il convient de constituer un dossier approfondi à cet égard. Les rails doivent être régulièrement renouvelés et pourvus d'un système de suspension. Si des arbres n'ont pas été immédiatement replantés, c'est précisément parce que nous réfléchissons au meilleur endroit possible pour ce faire.

³¹³⁷ **M. Martin Casier (PS).**- L'entrepreneur a-t-il commis une faute par rapport au cahier des charges émis par la STIB ou s'agit-il d'une erreur dans le cahier des charges lui-même ?

³¹³⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- D'après les informations dont je dispose, il semble s'agir d'une erreur commise par l'entrepreneur et non d'une erreur dans le cahier des charges.

Je m'informerai plus en détail pour en être totalement sûre. Toutefois, même dans l'hypothèse d'un respect du cahier des charges, nous constatons qu'un référentiel plus détaillé est nécessaire pour travailler dans ces conditions. Nous sommes en train de le mettre en œuvre.

³¹⁴¹ **M. Martin Casier (PS).**- La question de la révision complète du profil de l'avenue est importante pour les Boitsfortois et tous les utilisateurs de cette piste. J'aimerais vraiment abonder dans le sens de M. Roberti.

Cela fait quinze ans que l'on parle de la rénovation de cette piste cyclable. Elle n'est pas en bon état, des racines dépassent de partout, ce qui fait qu'elle n'est plus plate. De plus, des tronçons manquent et dès qu'on arrive à la gare de Boitsfort, on se retrouve au milieu du trottoir, et plus loin à côté des rails de tram, avec des poteaux d'éclairage au milieu de la piste. L'ensemble de la piste cyclable montante est en mauvais état et il n'y a pas de piste descendante là où les rails de tram ont été changés.

Il ne faudrait pas que la révision de ce profil prenne encore des années. N'a-t-on pas mis la charrue avant les bœufs en rénovant les rails de tram sans revoir auparavant le profil ? Je ne nie pas qu'une étude soit nécessaire, mais il faut trouver comment, dans l'intervalle, les cyclistes et les piétons pourront circuler dans de meilleures conditions sur cette voirie.

³¹⁴⁵ **M. Tristan Roberti (Ecolo).**- Je confirme la forte attente autour de cette voirie et j'espère que le projet évoluera dans des délais raisonnables.

³¹⁴⁵ **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Je conteste l'idée qu'il ne faille pas de permis pour creuser une telle tranchée de

we onlangs een stedenbouwkundige vergunning ontvangen. We moeten een debat voeren over wat we precies met deze laan willen, want blijkbaar vragen sommigen zich af of het algemene profiel van de laan niet gewijzigd moet worden.

De trasporen verplaatsen en vervangen doe je niet in twee weken. De rails moeten regelmatig worden vervangen en moeten voorzien worden van schokdempers. Er zijn niet onmiddellijk nieuwe bomen aangeplant, en dat komt omdat we grondig willen nadenken over waar ze het best komen.

De heer Martin Casier (PS) *(in het Frans).*- *Heeft de aannemer de fout gemaakt in verband met het lastenboek of stond er een fout in die voorwaarden?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Voor zover ik weet heeft de aannemer een fout gemaakt. Ik vraag het voor alle zekerheid nog eens na, maar er is hoe dan ook nood aan een lastenboek. Daar maken we werk van.*

De heer Martin Casier (PS) *(in het Frans).*- *De volledige heraanleg van de Delleurlaan is een belangrijke kwestie voor Bosvoordenaars en andere passanten.*

Al vijftien jaar wordt er gewacht op de heraanleg van het fietspad, dat omwille van hardnekkige boomwortels niet meer vlak ligt. Bovendien ontbreken er delen van het wegdek en staan er hier en daar lantaarnpalen midden op het fietspad. Het fietspad bergop is in slechte staat en op de plekken waar de tramrails zijn vervangen, ontbreekt het fietspad bergaf volledig.

De heraanleg van de laan mag niet nog eens jaren op zich laten wachten. Ik zeg niet dat een onderzoek overbodig is, maar tot dan moeten we zorgen voor beter fiets- en wandelcomfort.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *De verwachtingen zijn inderdaad hooggespannen. Ik hoop dat er op redelijke termijn schot in de zaak komt.*

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) *(in het Frans).*- *Ik ben het er niet mee eens dat graafwerken van 80 cm mogelijk zijn zonder vergunning.*

80 cm de profondeur. Le placement des pieux sort du cadre d'un simple remplacement de voies.

Quand la ligne de tram sera-t-elle à nouveau opérationnelle ?

S'agissant de la qualité des pistes cyclables, je partage l'avis de M. Casier : elles sont en très mauvais état et l'occasion nous était donnée de les remplacer sur toute la longueur de la voirie.

S'il y a eu erreur du prestataire, il n'incombe pas à la STIB - ni au contribuable bruxellois, donc - de payer. Il y a lieu d'être beaucoup plus vigilant dans ce domaine. Je ne comprendrais pas que les Bruxellois aient à payer un tel montant de 160.000 euros.

3149 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Si l'on parle beaucoup de cyclabilité, n'oublions pas non plus que la situation actuelle n'est pas idéale pour les piétons. Souvent, le fait d'améliorer la situation des cyclistes améliore celle des piétons, mais je reconnais le besoin d'y travailler.

Pour ce qui est de la fin du chantier, nous accusons actuellement deux semaines de retard en raison de cette situation. Le chantier initialement prévu pour le 5 décembre sera finalisé le 18 décembre. Quant à savoir si le tram 8 circulera effectivement dès le 18 décembre, ce sera normalement le cas, mais je vous confirmerai l'information dès que je l'obtiendrai.

- *Les incidents sont clos.*

3155 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

3155 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,**

3155 **concernant "les données quantitatives relatives à la pratique du vélo et les sources de données nécessaires aux bases d'une stratégie 'Smart mobility' en Région de Bruxelles-Capitale".**

3157 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Jusqu'à présent, les méthodes traditionnelles de collecte de données concernant l'utilisation du vélo comprennent, d'une part, des méthodes quantitatives, comme les comptages manuels et automatiques et, d'autre part, des méthodes qualitatives, inévitablement parcellaires, qui interrogent les utilisateurs sur leurs préférences et leurs habitudes.

C'est notamment le cas des comptages qui ont lieu quatre fois par an dans le cadre de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale où les requêtes sont complétées par l'observation de certains aspects spécifiques (le genre, les vélos en libre-service, l'éclairage, le type de vélo et le port du casque), ainsi que des aspects portant sur la sécurité et sur ce sujet ô combien important qu'est le parking des vélos.

Wanneer wordt de tramlijn opnieuw in gebruik genomen?

De heer Casier heeft gelijk als hij zegt dat de fietspaden in slechte staat zijn. We hadden ze bij deze gelegenheid over de hele lengte van de laan kunnen vernieuwen.

Als de aannemer een fout heeft begaan, valt het niet goed te praten dat de MIVB, en dus ook de Brusselse belastingbetaler, 160.000 euro moet betalen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het fietspad ligt er inderdaad niet goed bij, maar hetzelfde geldt voor het voetpad.*

Deze toestand heeft het einde van de werf met twee weken vertraagd. Oorspronkelijk zouden de werken op 5 december worden afgerond, maar nu is dat op 18 december. In principe zal de tram op die dag ook weer rijden.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de kwantitatieve gegevens over het fietsgebruik en de noodzakelijke databronnen voor een strategie 'Smart mobility' in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Tot nu toe bestaat de traditionele gegevensinzameling betreffende het fietsgebruik uit enerzijds tellingen en anderzijds bevestigingen van fietsers naar hun voorkeuren en gewoonten.*

In het kader van het Brussels Fietsobservatorium worden er vier keer per jaar tellingen uitgevoerd. Ook worden er gegevens verzameld over bepaalde specifieke kenmerken, over veiligheid en fietsenstallingen.

De tellingen startten in 1998. Vandaag zijn er 26 meetpunten op het hele Brusselse grondgebied. Sinds 2017 verlopen de tellingen automatisch, waardoor de cijfers in real time beschikbaar zijn op de website opendatastore.brussels. De plaatsen waar de meetpunten zich bevinden, zijn opgenomen op de Mobigis-kaart en in een CVS- of Excel-bestand dat kan worden gedownload.

Le comptage des vélos a débuté en 1998 pour atteindre aujourd'hui 26 points de comptage répartis sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Il a été automatisé en 2017 grâce à des bornes que l'on voit apparaître un peu partout sur le territoire régional. Celles-ci affichent, en temps réel, le nombre de vélos et mettent à disposition les chiffres sur le portail opendatastore.brussels. Les lieux d'implantation des bornes sont également visibles sur la carte Mobigis et un fichier CVS (Comma-Separated Values) ou Excel téléchargeable reprend les lieux sélectionnés.

³¹⁵⁹ Sur le site de Bruxelles Mobilité, il est indiqué que "le nombre de cyclistes est compté à différents endroits dans la Région de Bruxelles-Capitale" et l'on mentionne que "d'autres compteurs seront ajoutés durant les prochaines années".

Si les études quantitatives présentent un certain intérêt, les études qualitatives sont indispensables pour comprendre la perception de l'usage du vélo, mais aussi pour connaître l'environnement dans lequel ce mode de déplacement s'inscrit, son utilisation au quotidien, la segmentation des trajets et les besoins en infrastructures.

Concernant les choix d'itinéraires des cyclistes, les résultats sont souvent liés à des enquêtes sur les préférences déclarées.

L'utilisation des capacités gps des smartphones a été utilisée pour la première fois à San Francisco. Les principaux avantages de cette méthode sont une résolution spatiale et temporelle plus élevée que les comptages manuels, permettant des enregistrements temporels précis pour chaque trajet, mais aussi la possibilité de collecter des données en permanence et plus aisément.

Par contre, si ces données peuvent nécessiter des méthodes de tri assez complexes, le système semble donner une mise à disposition d'ensembles de données de réseaux de transport très précis et complets, ainsi que la mise en œuvre d'algorithmes de mise en correspondance de cartes complexes.

Dans le cas du projet Bike Data Project récemment évoqué dans la presse, il est possible de se connecter avec son compte Strava ou de télécharger des fichiers Garmin. Strava est une application dédiée aux coureurs et aux cyclistes, basée sur les défis, la compétition et la comparaison.

³¹⁶¹ La collecte de données par ces applications n'est toutefois pas nécessairement représentative de l'ensemble des cyclistes, même si l'intégration d'autres applications de cyclisme semble également en cours de développement.

Au-delà des données collectées par les gestionnaires d'applications gps, les opérateurs de téléphonie mobile sont également des partenaires potentiels importants, compte tenu de la possibilité d'interpréter, après anonymisation, bien sûr, les déplacements d'utilisateurs de téléphonie mobile via le bornage de leur téléphone portable.

Op de website van Brussel Mobiliteit staat dat het aantal fietsers op meerdere plaatsen in het Brussels Gewest wordt geteld. Het agentschap vermeldt verder nog dat het aantal tellers de komende jaren wordt uitgebreid.

Kwantitatieve studies hebben weliswaar een zeker belang, maar kwalitatieve studies zijn onmisbaar voor een goed begrip van het fietsgebruik en een correcte kennis van de omgeving waarin wordt gefietst. Informatie over de keuze voor bepaalde fietsroutes krijgt men vaak maar door de fietsers te vragen naar hun voorkeuren.

Tracking via smartphones biedt het voordeel dat tellingen op alle trajecten mogelijk zijn. Daarnaast is het op die manier veel eenvoudiger om permanent gegevens in te zamelen. Het systeem biedt bovendien zeer precieze en volledige gegevens over vervoersnetwerken en werkt via algoritmen complexe kaarten bij.

Het project Bike Data Project maakt het mogelijk om in te loggen via Strava of om Garminbestanden te downloaden. Strava is een app voor lopers en fietsers, die is gericht op de vergelijking van gegevens. De gegevens die via dergelijke apps worden verzameld, zijn echter niet representatief voor alle fietsers.

Los daarvan kunnen ook aanbieders van mobiele telefonie belangrijke partners vormen voor de inzameling van gegevens.

Wat is de prijs van een telpunt, installatie en jaarlijks onderhoud inbegrepen? Is het wel interessant om in de huidige context van grote technologische vooruitgang met dat dure systeem te blijven werken? Welke andere methoden worden er naast de tellingen van het Brussels Fietsobservatorium gebruikt om het aantal fietsverplaatsingen en de snelheid in het Brussels Gewest te meten?

Quel est le coût unitaire d'une station de comptage, en ce compris son installation et son entretien annuel ? Est-il intéressant de persister à utiliser ce système de comptage qui présente un coût non négligeable, eu égard à la progression de technologies utilisant les données gps ou de celles de la téléphonie mobile ? À l'heure actuelle, quelles sont les autres méthodes, outre les quatre comptages annuels de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale pour récolter et analyser les volumes et vitesses de déplacement à vélo dans notre Région ?

À quelles sources de données l'administration de Bruxelles Mobilité a-t-elle déjà recours ? De nouvelles sources sont-elles envisagées ? Le partage de ces données par les opérateurs gps ou de télécommunications fait-il l'objet d'une enquête de marché ? Dans l'affirmative, de quel type sont-ils et, corollairement, pour chacun d'eux, quel en est l'objet ?

Les capacités de mesure numérique ont-elles déjà été mobilisées pour évaluer l'utilisation des nouvelles pistes cyclables provisoires appelées "pistes corona", ainsi que pour éventuellement légitimer leur pérennisation ? D'une manière plus générale, alors que se dessine l'arrivée de la 5G et la perspective de profits importants pour les opérateurs de télécommunications, il nous semble impensable que ceux-ci ne participent pas davantage à l'optimisation de la mobilité dans notre Région. De même, il semble fondamental que la Région soit à même d'interpréter elle-même, sans filtre et sans prestation externe, les données nécessaires à sa gouvernance stratégique en matière de mobilité.

³¹⁶³ Eu égard à ces deux points, pourriez-vous nous préciser si les administrations de Bruxelles Mobilité et de perspective.brussels ont défini conjointement leurs besoins par rapport aux sources, aux données, aux récurrences et aux standards dont elles auront besoin dans les dix prochaines années pour piloter les stratégies de mobilité et d'aménagement du territoire ? Avez-vous des échanges à ce sujet avec le ministre-président qui est responsable du développement territorial ?

Ces besoins en matière de données et les capacités de les traiter pour permettre qu'une stratégie de mobilité intelligente se développe en Région bruxelloise feront-ils partie de la stratégie régionale en matière de 5G ?

³¹⁶⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Les données gps et de téléphonie mobile tout comme les systèmes de comptage ont des limites méthodologiques. Obtenir le positionnement exact à partir des données gps dans un environnement urbain comportant de nombreuses intersections est plus difficile que sur le réseau autoroutier. La marge d'erreur pour la position y est, dès lors, plus élevée. En outre, en milieu urbain, les vitesses de circulation entre cyclistes et automobilistes ayant tendance à se rapprocher, il est nécessaire de veiller à une distinction précise du mode de transport à la source.

Par rapport à d'autres villes dans le monde, le nombre de cyclistes est encore relativement faible à Bruxelles et le nombre d'utilisateurs des applications gps est réduit. Les données gps

Van welke gegevensbronnen kan Brussel Mobiliteit gebruikmaken? Komen er nieuwe bij? Loopt er een marktonderzoek naar het delen van gegevens door gps- of telecomoperatoren? Werden er al digitale meetsystemen ingezet voor de evaluatie van het gebruik van de nieuwe fietspaden?

In het licht van de komst van 5G zouden de operatoren sterker moeten bijdragen aan de optimalisering van de gewestelijke mobiliteit. Voorts moet het gewest zelf in staat zijn, zonder filter en zonder de bijdrage van een externe partner, de gegevens te interpreteren met het oog op een strategisch mobiliteitsbeleid.

Hebben Brussel Mobiliteit en perspective.brussels bepaald welke bronnen, gegevens en normen ze de volgende tien jaar nodig zullen hebben om hun mobiliteitsstrategie en ruimtelijke ordening vorm te geven? Hebt u het daarover met de minister-president gehad, die bevoegd is voor territoriale ontwikkeling? Wordt met die noden rekening gehouden in de gewestelijke 5G-strategie?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Gps- en mobielelefoongegevens hebben, net als systemen op basis van meetpunten, hun beperkingen. De exacte gps-positionering is in een stedelijke omgeving moeilijker te bepalen dan op de snelweg. Bovendien moet er een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de vervoermiddelen, nu de gemiddelde snelheid van fietsers en auto's bijna dezelfde wordt.*

In vergelijking met andere steden telt Brussel nog altijd relatief weinig fietsers en het aantal gebruikers van gps-apps blijft beperkt. Gps- en telefoongegevens komen bovendien van een beperkt aantal fietsers. We kunnen er niet uit afleiden hoeveel fietsers er zijn. Dat kan wel met telsystemen. Beide systemen

et de téléphonie se basent sur un échantillon de cyclistes et ne permettent pas de connaître le nombre de cyclistes. Les systèmes de comptage, quant à eux, permettent de connaître le nombre absolu de cyclistes, mais uniquement en certains points. Ces outils fournissent donc des données complémentaires qui, combinées, peuvent conduire à une meilleure image de l'évolution de la diversité de l'utilisation du vélo à Bruxelles.

Un compteur cycliste coûte 90.000 euros, installation comprise, et son entretien coûte 800 euros par an. On retrouve également ce type de compteur cycliste design dans des villes telles que Copenhague, Oslo, Apeldoorn ou Deventer. Il s'agit d'un outil d'encouragement pour les cyclistes et de sensibilisation des automobilistes. Il est équipé de capteurs à fibre optique et a une précision de l'ordre de 90 à 100 %.

³¹⁶⁷ Pour les autres méthodes, outre les quatre comptages annuels de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité analyse les données des dix-huit stations de comptage permanentes réparties sur le territoire de la Région.

À titre de test, Bruxelles Mobilité exploite également les vidéos de certaines caméras via un logiciel d'analyse d'images qui les transforme en comptages et cartes de fréquentation des trajectoires dans la zone filmée. De nouvelles sources de données sont envisagées et testées, dont des comptages par radar ou par vidéo.

En ce qui concerne le partage des données, deux marchés sont en cours. Le premier est destiné aux opérateurs gps, le second aux opérateurs de téléphonie mobile. Le mode vélo y est inclus, mais les possibilités restent encore limitées pour les raisons que je viens d'évoquer.

Bruxelles Mobilité a, par ailleurs, eu des contacts avec Bike Citizens, qui regroupe un millier d'utilisateurs, Billy Bike, qui comptabilise 300 utilisateurs par jour, Villo et Blue-Bike.

Bruxelles Mobilité a accès aux données de Strava, l'application cycliste la plus populaire en matière de loisirs à vélo. Il faut toutefois signaler qu'un tiers des utilisateurs professionnels l'utilisent pour se rendre au travail. Bruxelles Mobilité peut analyser ces données en ligne en tant que partenaire mais cela ne concerne que quelques milliers d'utilisateurs.

Bruxelles Mobilité a également soutenu le Bike Data Project de l'association Open Knowledge Belgium, qui consiste à lancer une plate-forme communautaire de collecte de données sur les lieux et les moments où les gens font du vélo. Une campagne de production participative sera menée à Bruxelles dans les prochains mois. Les cyclistes utilisent différentes applications mobiles pour collecter et partager les données de leurs déplacements cyclistes sur www.bikedataproject.org. La plate-forme vise à collecter les données gps des cyclistes et à rendre les données anonymes agrégées disponibles en tant que données ouvertes.

vullen elkaar dus aan en kunnen een beter beeld opleveren van de evolutie van het fietsgebruik in Brussel.

Een fietsteller kost 90.000 euro, installatie inbegrepen. Het jaarlijkse onderhoud kost zo'n 800 euro. Fietstellers zijn er om fietsers aan te moedigen en automobilisten bewust te maken. Ze zijn uitgerust met glasvezelreceptoren en voor 90 tot 100% betrouwbaar.

Naast de vier jaarlijkse fietstellingen analyseert Brussel Mobiliteit de gegevens van de achttien permanente telpalen over het hele grondgebied.

Bij wijze van test gebruikt het aan de hand van analysesoftware ook videobeelden om na te gaan hoeveel fietsers bepaalde trajecten afleggen. Er wordt ook nagegaan of we gebruik kunnen maken van radar- of videotellingen.

Er lopen twee aanbestedingen voor gegevensdeling, een voor gps- en een voor telefoonbedrijven. Verplaatsingen met de fiets maken deel uit van de aanbesteding, al zijn de mogelijkheden zoals gezegd nog beperkt.

Brussel Mobiliteit heeft ook met Bike Citizens, Billy Bike, Villo en Blue Bike gesproken.

Het heeft toegang tot de gegevens van Strava, de populairste vrijetijdsfietsapp. Een derde van de professionele gebruikers gebruiken de app om naar het werk te gaan. Brussel Mobiliteit kan de gegevens online analyseren, al gaat het slechts om een duizendtal gebruikers.

Brussel Mobiliteit steunt het Bike Data Project van Open Knowledge Belgium, dat een platform heeft bedacht om gegevens te verzamelen over de plaatsen en tijdstippen waarop mensen fietsen. De volgende maanden loopt een campagne over participatieve dataproductie. Het platform wil gps-data van fietsers verzamelen en geanonimiseerde gegevens als open data beschikbaar maken.

³¹⁶⁹ Le vendredi 11 décembre, la plate-forme invite tout le monde à la rejoindre, que l'on soit cycliste, analyste de données, planificateur de la mobilité, urbaniste, activiste ou journaliste, pour un événement baptisé "data dive", qui consiste à explorer les possibilités d'une ville favorable au vélo au travers de données ouvertes.

De manière générale, les données gps et de téléphonie relatives aux vélos sont, contrairement à celles des voitures, beaucoup plus limitées et ne sont, a fortiori, pas mises en commun.

Il n'est pas prévu de recourir au contrôle numérique des vélos pour évaluer l'utilisation des nouvelles pistes cyclables provisoires, vu les limitations actuelles que rencontrent ces systèmes pour les vélos en termes de positionnement, de taille des échantillons, etc. Des comptages ont été réalisés ou sont encore prévus pour certaines pistes.

Une étude qualitative auprès des Bruxellois est également en cours sur le site internet de Bruxelles Mobilité. Elle permettra de déterminer les avantages et les inconvénients des pistes temporaires pour différents types d'utilisateurs et de disposer d'une estimation qualitative de leurs usages actuels et à venir.

Pour les besoins en termes de sources, de types de données, de récurrences et de normes, Bruxelles Mobilité a lancé avec le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) un projet de centre de stockage de données devant faciliter l'hébergement et la gestion de gros volumes de données. Ce projet s'accompagne de technologies pour élaborer des tableaux de bord et des indicateurs et doit permettre à la Région d'être autonome en matière d'interprétation et de traitement de données.

S'agissant des questions relatives à la 5G, je pense que vous avez pris connaissance de la stratégie régionale adoptée en juillet.

³¹⁷¹ **M. Julien Uyttendaele (PS).** - Une série de projets sont en cours d'élaboration. La mesure des enjeux a donc bien été prise.

Je comprends le caractère incitatif de l'imposant compteur que l'on peut rencontrer sur certaines artères, mais est-il prévu d'installer de tels compteurs ailleurs, ou d'autres dispositifs plus petits, certes sans doute moins incitatifs, mais qui nous permettraient de multiplier les zones de comptage, pour le même budget ?

Je comprends les limites techniques actuelles, mais il faut étendre notre vision car la 5G ne peut profiter exclusivement aux opérateurs de téléphonie et aux constructeurs d'objets connectés. Cette technologie doit aussi servir le citoyen et la planification urbaine. Il faut plancher sur le sujet dès à présent pour éviter d'avoir une guerre de retard.

³¹⁷¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Vous avez raison de demander que l'on augmente la capacité de comptage, mais cette possibilité - à l'aide de bornes ou sans - devra être étudiée dans les limites du budget.

Het platform nodigt iedereen uit om op 11 december deel te nemen aan een data dive, wat erop neerkomt dat de mogelijkheden van een fietsvriendelijke stad aan de hand van open data worden onderzocht.

Gps- en telefoongegevens over fietsers zijn over het algemeen veel beperkter dan die over auto's en worden daarom zelden toegankelijk gemaakt.

Er zijn geen plannen om de populariteit van de voorlopige fietspaden te meten aan de hand van digitale tellingen, maar er worden wel gewone tellingen uitgevoerd. Er loopt ook een kwaliteitsonderzoek op de website van Brussel Mobiliteit. Daaruit zal blijken wat de verschillende gebruikerstypes als voor- en nadelen van de voorlopige fietspaden ervaren.

Brussels Mobiliteit heeft samen met het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) plannen voor een grootschalig datacenter dat het gewest onafhankelijk moet maken voor de interpretatie en verwerking van gegevens.

Ik neem aan dat u intussen kennis hebt genomen van de gewestelijke 5G-strategie, die in juli werd goedgekeurd.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans). - *Ik begrijp dat de indrukwekkende tellers aanmoedigend werken, maar zullen er nog zulke of kleinere tellers bij komen?*

Het 5G-netwerk hoeft niet alleen de operatoren en producenten ten goede te komen. De technologie moet ook de burgers en stadsplanners voordeel brengen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Een grotere telcapaciteit is inderdaad aangewezen, maar we moeten bekijken wat er binnen de begroting mogelijk is.*

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*