



SESSION ORDINAIRE 2017-2018

15 JANVIER 2018

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**organisant un simulateur
régional de planification
de la mobilité**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par M. Willem DRAPS (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs: MM. Mohamed Azzouzi, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Marc Loewenstein, Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, M. Paul Delva.

Membre suppléant: M. Ridouane Chahid.

Autres membres: M. Serge de Patoul, Mme Kenza Yacoubi.

Voir:

Document du Parlement:

A-359/1 – 2015/2016: Proposition d'ordonnance.

GEWONE ZITTING 2017-2018

15 JANUARI 2018

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**betreffende de organisatie
van een gewestelijke simulator
voor mobiliteitsplanning**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door de heer Willem DRAPS (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden: de heren Mohamed Azzouzi, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Marc Loewenstein, Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heer Paul Delva.

Plaatsvervangers: de heer Ridouane Chahid.

Andere leden: de heer Serge de Patoul, mevr. Kenza Yacoubi.

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-359/1 – 2015/2016 : Voorstel van ordonnantie.

I. Exposé introductif de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, première coauteure de la proposition d'ordonnance

Mme Anne-Charlotte d'Ursel s'inspire d'une présentation Powerpoint qu'elle présente à la commission :

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20180118113341simulateur_mobilite_bruxelles.pdf_.pdf

Mme Anne-Charlotte d'Ursel présente cette proposition d'ordonnance qui vise à mettre en place un simulateur régional de planification de la mobilité.

A l'aube d'un nouveau PRDD (plan régional de développement durable - perspectives 2025- 2040) et d'un nouveau plan régional de mobilité IRIS 3 (2018-2028), il est opportun d'évaluer les politiques menées mais aussi de s'interroger sur l'efficacité des outils de planification utilisés jusqu'à présent. Permettent-ils réellement d'avoir une vision globale de la mobilité et d'appréhender les phénomènes urbains dans toute leur complexité dans le contexte proprement bruxellois ? Il faut reconnaître que non. Ils n'ont d'ailleurs pas permis d'atteindre les objectifs du plan IRIS 2 adopté par le gouvernement bruxellois en 2010. Bruxelles réclame un outil décisionnel efficace.

Pour réaliser la feuille de route stratégique bruxelloise en matière de mobilité, il paraît dès lors nécessaire de changer de méthodologie, comme l'ont fait ou le font actuellement de nombreuses villes et régions dont les problèmes de mobilité sont criants. Certaines ont acquis ce type de plateforme parfois déjà depuis les années 80.

Qu'est-ce qui cloche au modèle bruxellois actuel ?

L'administration se base sur un outil de planification (MUSTI Multimodal Strategy) en matière de mobilité, qui a été conçu dans les années 50, et même s'il est sans cesse remis à jour, il ne prend en compte que des données de mobilité, et se base sur des données figées à un moment donné.

En effet, premièrement, le modèle actuel n'a pas été coconstruit par la multiplicité des acteurs ayant une influence sur la mobilité selon une méthode unique qui permette une vision intégrée (administration de Bruxelles-Mobilité, 19 communes, STIB, De Lijn, Tec, taxis, port, Beliris, la SNCB, Infrabel, Villo, ...). Une concertation existe bien entendu mais chacun à sa manière, dans sa logique, et limitée aux acteurs publics, alors que les partenaires privés constituent également un levier pour répondre aux enjeux en la matière (tels les sociétés de parking, les opérateurs de voitures partagées, etc.).

Deuxièmement le modèle actuel n'enregistre que les flux (les interactions entre lieux de départ et d'arrivée sur la base de comptages), alors que comptent tant d'autres paramètres socio-économiques, environnementaux, urbanistiques et des indicateurs (temps de parcours, bouchons, pollution, coûts,...). Par exemple, le modèle utilisé actuellement pour mesurer l'impact sur le trafic du réaménagement du futur

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, eerste mede-indiener van het voorstel van ordonnantie

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel baseert zich op een Powerpointpresentatie die ze in de commissie geeft.

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20180118113341simulateur_mobilite_bruxelles.pdf_.pdf

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel geeft toelichting bij dit voorstel van ordonnantie, dat ertoe strekt een gewestelijke simulator voor de mobiliteitsplanning in te voeren.

Aan de vooravond van een nieuw GPDO (gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling – perspectieven 2025-2040) en een nieuw gewestelijk mobiliteitsplan (2018-2028), is het goed om het gevoerde beleid te evalueren en de efficiëntie van de tot op vandaag gebruikte planningsinstrumenten onder de loep te nemen. Is daarmee een algemene visie op de mobiliteit mogelijk en kunnen de stedelijke fenomenen in al hun complexiteit in de typisch Brusselse context doorgrond worden? Men moet durven toegeven dat dit niet zo is. De doelstellingen van het IRIS-plan 2, dat de regering in 2010 goedgekeurd heeft, zijn trouwens niet gehaald. Brussel vereist efficiënte besluitvormingsmiddelen.

Om de Brusselse strategische road map te verwezenlijken, lijkt het dus noodzakelijk om een andere methode te volgen, zoals veel steden en regio's met vreselijke mobiliteitsproblemen vandaag doen of gedaan hebben. Sommige hebben dit soort platform al in de jaren 80 ingevoerd.

Wat loopt er mis in het huidige Brusselse model?

Het bestuur werkt met een in de jaren 50 ontworpen planningsinstrument (MUSTI Multimodal Strategy) voor de mobiliteit. Ook al wordt het voortdurend bijgewerkt, toch houdt het enkel rekening met mobiliteitsdata en met onveranderlijke data die op een bepaald moment gekozen worden.

Ten eerste is het huidige model niet mee ontworpen door al die spelers die een invloed hebben op de mobiliteit en ook niet volgens een unieke methode die een geïntegreerde visie mogelijk maakt (Brussel Mobiliteit, 19 gemeenten, de MIVB, De Lijn, TEC, taxi's, haven, Beliris, de NMBS, Infrabel, Villo...). Natuurlijk wordt er overleg gepleegd, maar iedereen doet dat op zijn manier en volgens zijn eigen logica, en het is beperkt tot de overheidsactoren, hoewel de privépartners eveneens een hefboom zijn om de uitdagingen op dat gebied aan te nemen (parkeerbedrijven, operatoren van deelwagens enz.).

Ten tweede, registreert het huidige model enkel de verkeersstromen (de interacties tussen de vertrek- en aankomstplaatsen op basis van tellingen), terwijl er zoveel andere socio-economische, ecologische, stedenbouwkundige parameters en indicatoren (trajecttijd, opstoppingen, vervuiling, kosten, ...) spelen. Een voorbeeld: het model dat thans gebruikt wordt om de impact

rond-point Schuman sur la circulation ne tient compte ni du rétrécissement annoncé par le gouvernement bruxellois de la fin de la E40 à Reyers, ni du futur semi-piétonnier de la place Jourdan dont les travaux ont commencé récemment. Comment organiser la mobilité dans un tel contexte ?

Troisièmement, le système actuel se base sur un référentiel statique de données. Il est impératif de passer à un modèle où les données sont actualisées en continu. Afin de prendre des décisions adaptées, le modèle devrait davantage être dynamique et devrait être alimenté en continu par tous les acteurs (par exemple, dans le cas d'un tunnel ou d'un viaduc qui ferme inopinément, pour proposer un plan B aux automobilistes). Il faut souligner que ce type de données connectées en temps réel devrait d'ailleurs s'accompagner d'une gestion dynamique de panneaux d'information aux automobilistes, demandés depuis des années par le MR pour remplacer les panneaux des tunnels, obsolètes depuis longtemps.

L'utilisation de ce type d'outil sera renforcée par l'usage des nouvelles caméras ANPR de reconnaissance de plaques installées dans le cadre de la Zone de basses émissions. Il existe de nombreux modèles de ce type de plateforme numérique basée sur un système LUTI (Land Use Transport Interaction) de par le monde : en France, en Allemagne, au Royaume-Uni, en Espagne, Italie, Roumanie et de très nombreux aux Etats-Unis. Le MR a suivi le développement d'un tel système LUTI en Seine-St-Denis (Île de France) en allant sur place rencontrer les experts. Lancé lors de la COP 21, il y a 2 ans sous le nom de R'City. Il est opérationnel depuis l'an dernier. Ce projet permet de simuler l'impact de leurs projets de mobilité afin d'éviter les investissements surdimensionnés, de réduire les coûts et les émissions de polluants et d'améliorer les performances et la qualité des infrastructures.

Ce simulateur permet d'envisager tout projet de mobilité au regard de l'évolution d'un territoire et ensuite de l'illustrer dans un cadre réaliste. Il prend la forme d'une plateforme de simulation systémique et de modélisation 3D dans laquelle sont intégrées, par des partenaires sur un mode collaboratif, toutes les informations permettant de modéliser les phénomènes urbains, d'appréhender les évolutions et de visualiser des scénarii (l'installation d'un nouveau centre commercial, d'un stade de football, d'une gare, d'une nouvelle ligne de tram, des travaux de réfection d'une route, etc.) Chacun peut intégrer et analyser l'impact de chaque décision avant de la prendre : où mettre un piétonnier et où ne surtout pas en mettre, par exemple.

Qui s'occuperait de ce simulateur de planification de la mobilité ? Le CIRB (Centre d'Informatique de la Région bruxelloise) se chargerait en toute logique du développement et de l'entretien technique de ce simulateur. Sa gestion quant à elle serait assurée par le Bureau bruxellois de la planification (BBP) mis en place en 2015 par le Ministre-Président.

van de toekomstige Schumanrotonde na de heraanleg op het verkeer te evalueren, houdt geen rekening met de door de Brusselse regering aangekondigde versmalling van de E40 aan het Reyerscomplex noch met de toekomstige gedeeltelijke voetgangerszone aan het Jourdanplein, waar de werken onlangs van start zijn gegaan. Hoe moet de mobiliteit in een dergelijke context worden georganiseerd?

Ten derde, is het huidige systeem gebaseerd op een statisch gegevensarchief. Men moet dringend overstappen op een model waarin de gegevens continu geüpdatet worden. Om adequate beslissingen te nemen, zou het model dynamischer moeten zijn en continu input krijgen van alle actoren (bijvoorbeeld bij onverwachte sluiting van een tunnel of viaduct om de automobilisten een plan B voor te stellen). Er zij onderstreept dat het gebruik van dat type gegevens die in reële tijd worden bijgewerkt, bovendien gepaard zou moeten gaan met een dynamisch beheer van de informatieborden voor de automobilisten. De MR vraagt al jaren om de verouderde borden aan de tunnels te vervangen.

Het gebruik van een dergelijke tool zal worden versterkt door het gebruik van nieuwe ANPR-camera's voor nummerplaatherkenning, die geïnstalleerd worden in het kader van de lage emissiezones. Overal ter wereld bestaan vele modellen van dat type digitaal platform, dat gebaseerd is op een LUTI-systeem (Land Use Transport Interaction): in Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Spanje, Italië, Roemenië en zeer vele in de Verenigde Staten. De MR heeft de ontwikkeling van een dergelijk LUTI-systeem gevolgd in Seine-St-Denis (Île de France) door ontmoetingen ter plaatse met experts. Het systeem werd gelanceerd tijdens de COP 21 twee jaar geleden onder de naam R'City en is operationeel sedert vorig jaar. Het project biedt de mogelijkheid tot simulatie van de impact van hun projecten inzake mobiliteit om overschatte investeringen te voorkomen, de kosten en de uitstoot van vervuilende stoffen te verlagen en de prestaties en de kwaliteit van de voorzieningen te verbeteren.

Die simulator biedt de mogelijkheid om elk mobiliteitsproject te overwegen in het licht van de evolutie van een grondgebied en het vervolgens te illustreren in een realistisch kader. Het neemt de vorm aan van een platform voor systemische simulatie en 3D-modelvorming waarin samenwerkende partners alle informatie opnemen die de mogelijkheid bieden tot modelvorming van stedelijke verschijnselen, tot het begrijpen van ontwikkelingen en het visualiseren van scenario's (bouw van een nieuw handelscentrum, een voetbalstadion, een station, een nieuwe tramlijn, herstelwerken aan een weg, enz.). Zo kan iedereen de impact van elke beslissing integreren en analyseren alvorens ze te nemen: bijvoorbeeld waar een voetgangerszone aanleggen of waar vooral niet.

Wie zou zich bezighouden met die simulator voor mobiliteitsplanning? Het CIBG (Centrum voor Informatica van het Brussels Gewest) zou logischerwijze instaan voor de ontwikkeling en het technisch onderhoud van de simulator. Het Brussels Planning Bureau (BPB), dat in 2015 werd opgericht door de minister-president, zou daarentegen instaan voor het beheer ervan.

Il est temps de doter notre Région de ce type d'outil, d'obliger tous les organismes publics régionaux à recourir à ce simulateur, et d'instaurer une véritable culture du recours systématique à celui-ci pour les opérateurs privés lors de planification d'un projet ayant un impact sur la mobilité.

On estime un modèle LUTI bruxellois à plusieurs millions d'euros, mais la mobilité bruxelloise et ses interminables bouchons n'en valent-elles pas le prix, surtout quand on connaît le prix des multiples études commandées chaque année par la Région et parfois rapidement obsolètes ? Rappelons le coût des embouteillages à Bruxelles : plus de 100 millions d'euros, d'après les derniers chiffres datant d'octobre 2017 provenant directement des experts du cabinet du ministre fédéral de l'économie Kris Peeters. La Région bruxelloise réclame un remède de cheval pour améliorer sa mobilité.

II. Discussion générale

Mme Céline Delforge se dit très mal à l'aise avec la présentation, au cours de l'exposé introductif, de cette vidéo commerciale : elle a eu l'impression d'assister à la présentation d'un représentant de commerce. D'une manière générale, la députée se méfie de cette propension à croire que la technologie va résoudre tous les problèmes de mobilité. On peut certes réfléchir à améliorer notre connaissance des flux de mobilité dans notre Région, mais il faut surtout réfléchir aux choix politiques que l'on pose, comme par exemple vouloir diminuer le nombre de voitures. Bien sûr, on pourrait penser à un système de simulation plus moderne. Mais qu'en est-il de la pertinence du système Musti actuel ? Les seuls à pouvoir donner une réponse valable à cette question, ce sont les fonctionnaires de Bruxelles Mobilité. En tout cas, le groupe Ecolo ne se prononcera pas en faveur de cette proposition d'ordonnance.

M. Ridouane Chahid rejoint sa collègue Céline Delforge sur le fond. Les parlementaires qui sont à la base de cette proposition ont visiblement été séduits par le représentant commercial d'R'City. Celui-ci a fait le tour de tous les partis politiques, et a visiblement été bien reçu au groupe MR. En ce qui concerne Musti, qui est aujourd'hui au service de toutes les administrations bruxelloises (que ce soit Bruxelles Mobilité, la STIB, Beliris, Bruxelles Environnement ou d'autres encore), ce système a le mérite d'exister. Cette proposition d'ordonnance s'attarde sur un outil, mais ne s'attaque pas aux vrais problèmes de mobilité. On peut avoir le meilleur outil du monde, c'est d'un bon plan politique dont on a besoin pour résoudre les problèmes de mobilité. Pour toutes ces raisons, le groupe PS ne soutiendra pas la présente proposition d'ordonnance.

M. Marc Loewenstein se demande, au-delà de l'opportunité d'utiliser tel ou tel système de simulation, s'il est opportun de légiférer en cette matière. Légiférer, c'est, en droit, établir une norme générale, abstraite et contraignante. Dans le texte de cette proposition, on se contente de demander au Gouvernement d'habiliter le CIRB à mettre en place un

Het is tijd om ons Gewest uit te rusten met een dergelijke tool en alle gewestelijke overheidsinstellingen te verplichten om gebruik te maken van de simulator en aldus te komen tot een ware cultuur waarin de privé-operatoren er systematisch gebruik van maken bij de planning van een project dat een weerslag heeft op de mobiliteit.

De prijs van een Brussels LUTI-model wordt geraamd op verscheidene miljoenen euro's. Maar zou dat toch niet de moeite lonen voor de Brusselse mobiliteit, met de oneindige opstoppingen, vooral als men de prijs kent van de vele studies die het Gewest elk jaar bestelt en die soms snel verouderd zijn. Wij herinneren aan de kostprijs van de opstoppingen in Brussel: meer dan 100 miljoen euro, volgens de laatste cijfers, die dateren van oktober 2017, en die rechtstreeks afkomstig zijn van de experts van het kabinet van Kris Peeters, federaal minister voor economie. Het Brussels Gewest eist een paardenmiddel om zijn mobiliteit te verbeteren.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Céline Delforge houdt een ongemakkelijk gevoel over aan het afspelen van dat commerciële filmpje tijdens de inleiding: zij had de indruk een verkooppraatje van een handelsreiziger bij te wonen. Zij staat in het algemeen wantrouwig tegenover die neiging om te denken dat de technologie alle mobiliteitsproblemen zal oplossen. Men kan natuurlijk wel nadenken over een manier om onze kennis van de verkeersstromen in ons Gewest te verbeteren, maar er moet vooral worden nagedacht over de beleidskeuzes, zoals de vermindering van het aantal voertuigen. Men zou zeker kunnen denken aan een moderner simulatiesysteem, maar hoe zit het met de pertinentie van het Mustisysteem? Enkel de ambtenaren van Brussel Mobiliteit kunnen daar een goed antwoord op geven. De Ecolo-fractie zal het voorstel van ordonnantie hoe dan ook niet steunen.

De heer Ridouane Chahid is het eens met zijn collega Céline Delforge over de inhoud. De parlementsleden die dit voorstel uit de mouw hebben geschud, hebben zich duidelijk laten inpakken door de commerciële vertegenwoordiger van R'City. Die is gaan aankloppen bij alle politieke partijen en is duidelijk goed ontvangen door de MR-fractie. Musti staat vandaag ten dienste van alle Brusselse besturen (Brussel Mobiliteit, de MIVB, Beliris, Leefmilieu Brussel en andere) en het is goed dat het systeem er is. Dit voorstel van ordonnantie blijft hangen bij één bepaald instrument, maar pakt de echte mobiliteitsproblemen niet aan. Men kan het beste instrument ter wereld hebben, maar er is nood aan een degelijk beleidsplan om de mobiliteitsproblemen op te lossen. Om al die redenen zal de PS-fractie het voorstel van ordonnantie niet steunen.

De heer Marc Loewenstein vraagt zich af of het, naast de keuze voor het ene of andere simulatiesysteem, wel opportuun is om in deze aangelegenheid wetgevend op te treden, want dat betekent dat, in rechte, een algemene, abstracte en dwingende norm opgelegd wordt. In de tekst van het voorstel, stelt men zich ermee tevreden de regering

nouvel outil, et ce, dans les limites des crédits budgétaires disponibles : il s'agit plus d'un choix d'opportunité que de créer un véritable outil contraignant. C'est pourquoi l'orateur ne voit pas l'intérêt d'adopter aujourd'hui une proposition d'ordonnance à ce sujet et contribuer à l'inflation de textes législatifs. En l'espèce, d'un point de vue légistique, il aurait été plus opportun de déposer une proposition de résolution.

Quant au fond, il serait intéressant de savoir ce qui existe aujourd'hui ? Le député souhaite entendre l'avis du Gouvernement à ce sujet.

Le Ministre Pascal Smet estime que chaque initiative visant à améliorer les outils en matière de mobilité est bien sûr la bienvenue. Mais il y a ici une confusion des genres : on ne peut pas dire que si les objectifs d'Iris 2 ne sont pas atteints, c'est parce que l'on n'a pas le bon outil informatique. Il s'agit ici d'un raccourci qu'il ne faut pas faire. Les logiciels peuvent juste donner une idée de l'impact des décisions politiques que l'on prend en matière de mobilité. Le logiciel qui est à la base de Musti peut faire la même chose que ce qui a été présenté par R'City. Mais de quoi parle-t-on en réalité ? Pour le quartier Schuman, Bruxelles Mobilité a utilisé le système Musti pour effectuer des simulations. Comme l'Union européenne n'était pas contente des résultats, elle a commandé une contre-étude à un autre bureau d'experts. Et les conclusions de cette étude ont été exactement les mêmes que celles de Musti. On peut donc en conclure que Musti est un bon outil, lequel peut certes encore être amélioré. Pour ce qui concerne la 3D, c'est de la cosmétique pure. Les utilisateurs de Musti ont également rencontré les représentants de R'City. Or ceux-ci n'ont pas pu répondre aux questions techniques que posait Bruxelles Mobilité, notamment en ce qui concerne les algorithmes utilisés.

Le modèle Musti a déjà été amélioré. Cet outil est utilisé partout dans les administrations bruxelloises. La proposition ici sur la table de la commission est bien trop ciblée sur une initiative privée.

Il est préférable que Bruxelles Mobilité, en collaboration avec perspective.brussels puisse améliorer Musti. Il faudra que le prochain gouvernement puisse se pencher sur la question, et décide d'étoffer les compétences de perspective.brussels en y intégrant la cellule stratégie de la STIB et de Bruxelles Mobilité. Il faudra élaborer une base de données sur laquelle travailler. Chaque décideur politique fait toujours des simulations de ce genre lorsqu'il s'agit de prendre des grandes décisions en matière de mobilité, comme par exemple instaurer le piétonnier du centre-ville. Mais ces simulations ne tiennent pas compte du phénomène d'évaporation du trafic : on le voit actuellement avec la problématique du boulevard Reyers. Le dernier mot doit donc toujours rester au politique.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel remercie le Ministre de participer à cette discussion. L'intervenante se dit par contre inquiète, car il y a une grande confusion chez les intervenants entre une méthodologie et un produit. Il n'y a aucune volonté de la part des auteurs de cette proposition de placer un produit.

te verzoeken om het CIBG te machtigen een dergelijk instrument in te voeren, binnen de grenzen van de beschikbare begrotingskredieten: dat is eerder een opportuiniteitskeuze dan een echt dwingend instrument. Daarom ziet de spreker het nut niet in van een goedkeuring van een voorstel van ordonnantie in dat verband en zo bij te dragen tot een inflatie van wetteksten. In dit geval, was het wetgevingstechnisch gezien beter geweest om een voorstel van resolutie in te dienen.

Wat de inhoud betreft, zou het interessant zijn te weten wat er vandaag bestaat. Het parlementslid zou het standpunt van de regering daarover willen kennen.

Volgens minister Pascal Smet is elk initiatief ter verbetering van de tools op het vlak van mobiliteit uiteraard welkom. Hier is echter sprake van verwarring: men kan niet zeggen dat de doelstellingen van Iris 2 niet bereikt zijn omdat men niet beschikt over de goede informaticatool. Dat is een overhaaste conclusie. Software kan enkel een idee geven van de impact van de beleidsmaatregelen die genomen worden inzake mobiliteit. De software waarop Musti gebaseerd is, kan hetzelfde doen als wat voorgesteld werd door R'City. Maar waarover gaat het in werkelijkheid? Voor de Schumanwijk heeft Brussel Mobiliteit gebruikgemaakt van het Mustisysteem om simulaties te verrichten. Aangezien de Europese Unie niet tevreden was over de resultaten, heeft zij een tegenonderzoek besteld bij een ander deskundigenbureau. De conclusies daarvan waren precies dezelfde als die van Musti. Daaruit kan dus worden afgeleid dat Musti een goede tool is, maar zeker nog vatbaar voor verbetering. 3D daarentegen is louter cosmetisch. De gebruikers van Musti hebben ook de vertegenwoordigers van R'City ontmoet, die echter geen antwoord hebben kunnen geven op de technische vragen die Brussel Mobiliteit stelde, met name inzake de gebruikte algoritmen.

Het Mustimodel werd al verbeterd. Deze tool wordt overal gebruikt in de Brusselse besturen. Het voorstel op de tafel van de commissie is teveel gericht op een privé-initiatief.

Het verdient de voorkeur dat Brussel Mobiliteit Musti kan verbeteren, in samenwerking met perspective.brussels. Het is nodig dat de volgende regering deze kwestie onderzoekt en beslist de bevoegdheden van perspectief.brussels te versterken, door de cel Strategie van de MIVB en van Brussel Mobiliteit erin op te nemen. Het is nodig een databank samen te stellen, waarmee gewerkt kan worden. Elke beleidsmaker verricht altijd dergelijke simulaties wanneer het erom gaat grote beslissingen nemen inzake mobiliteit, zoals bijvoorbeeld de invoering van de voetgangerszone in het stadscentrum. Die simulaties houden echter geen rekening met het verschijnsel van de verkeersverdamping: dat ziet men thans met de problematiek van de Reyerslaan. De politiek moet dus altijd het laatste woord houden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel bedankt de minister voor zijn deelname aan het debat. Daarentegen uit de spreker haar ongerustheid, want er heerst grote verwarring bij de sprekers tussen een methodologie en een product. De opstellers van dit voorstel wensen helemaal

Mais lorsqu'un groupe politique comme le MR se rend à l'étranger pour y faire des études comparatives, il est bien normal de pouvoir en faire bénéficier la Région par le dépôt d'un texte. Le groupe MR n'est attaché à aucun produit. Tout ce que souhaitent les auteurs de cette proposition, c'est que l'on injecte d'autres paramètres dans le système Musti, comme par exemple les données de pollution, en y intégrant les relevés des pollumètres ; on pourrait aussi y intégrer le nombre de nuitées d'hôtels, ou encore le nombre de parkings disponibles sur les parkings privés des sociétés, etc. Si toutes ces données sont injectées en continu, il y aura moyen d'offrir des plans B aux automobilistes avant qu'ils ne soient bloqués dans les embouteillages. On pourrait injecter ce que l'on veut comme données, en fonction des objectifs que l'on poursuit. A l'aube de la création d'un nouveau PRDD, cette proposition a tout son sens. Il serait par ailleurs intéressant de voir comment cela se passe aujourd'hui avec les simulations Musti. Il faudrait entendre l'avis des administrations qui utilisent Musti, afin de réfléchir à ce que l'on pourrait améliorer. C'est la raison pour laquelle l'intervenante propose d'auditionner l'administration, avant de se prononcer sur le texte ici présenté.

M. Serge de Patoul estime qu'il y a une question de base qui se pose quant à l'utilité d'une législation à prendre en la matière. Le député estime que c'est à l'exécutif de prendre ce genre de décision, certes sous le contrôle du législatif. Mais ici, on a affaire à un débat sur la gestion de la mobilité. L'orateur estime que la commission n'est pas à même de faire l'analyse sur ce dont a besoin l'administration pour avoir une bonne connaissance des problèmes de mobilité. Il est légitime que la commission puisse être informée afin de mieux contrôler le Gouvernement, mais ce n'est pas au Parlement à se substituer au travail du Gouvernement. Il ne faut pas légiférer à tort et à travers.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel répond que les auteurs de la proposition ne veulent rien imposer comme outil, mais il s'agit seulement d'habiliter le Gouvernement à prendre des mesures afin de changer de méthodologie.

M. Ridouane Chahid estime que dans ce cas, il appartient plutôt aux auteurs de déposer une résolution. Lorsque l'on veut légiférer, c'est pour imposer au Gouvernement une méthode de travail.

Le Ministre demande ce que les auteurs de la proposition reprochent à Musti.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que ce système n'est pas assez complet : il ne contient que les données de mobilité et rien d'autre. Il est obsolète.

Le Minsitre répond que le résultat concret observé sur le terrain est toujours plus intéressant que les simulations de Musti, car aucun logiciel ne tient compte du phénomène d'évaporation du trafic.

geen product te verkopen. Maar als een politieke fractie zoals de MR zich naar het buitenland begeeft om vergelijkende onderzoeken te verrichten, is het wel normaal het Gewest daarvan te laten gebruikmaken door een tekst in te dienen. De MR-fractie is aan geen enkel product gehecht. Alles wat de opstellers van dit voorstel wensen, is dat andere parameters worden ingevoerd in het Mustisysteem, zoals bijvoorbeeld de gegevens inzake vervuiling, door middel van de opnames van de vervuilingmeters; ook het aantal hotelovernachtingen zou erin opgenomen kunnen worden, of het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de privé-parkings van de bedrijven, enz. Indien al die gegevens voortdurend worden ingevoerd, zal het mogelijk zijn een plan B voor te stellen aan de autobestuurders alvorens zij vast komen te zitten in de opstoppingen. Gelijk alle gewenste gegevens kunnen ingevoerd worden, naargelang de nagestreefde doelstellingen. Vlak voor het nieuwe GPDO opgesteld wordt, is dit voorstel zeer zinvol. Het zou trouwens interessant zijn te bekijken hoe dat thans verloopt met de Musti-simulaties. De mening van de besturen die gebruikmaken van Musti zou moeten worden gehoord, om na te denken over mogelijke verbeteringen. Om die reden stelt de spreekster voor een hoorzitting te houden met het bestuur, alvorens zich uit te spreken over de voorgestelde tekst.

De heer Serge de Patoul vindt het belangrijk zich af te vragen of het nut heeft wetgeving ter zake aan te nemen. De volksvertegenwoordiger vindt dat het aan de uitvoerende macht toekomt om een dergelijke beslissing te nemen, uiteraard onder toezicht van de wetgevende macht. Hier gaat het echter over een debat inzake het beheer van de mobiliteit. Volgens de spreker is de commissie niet in staat een analyse te maken over wat het bestuur nodig heeft met het oog op goede kennis van de mobiliteitsproblemen. Het is billijk dat de commissie informatie kan krijgen om de Regering beter te controleren, maar het komt het Parlement niet toe om het werk te doen in plaats van de Regering. Wetten maken in het wilde weg is zinloos.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel antwoordt dat de indieners van het voorstel geen instrument willen opleggen, maar dat het enkel de bedoeling is om de regering ertoe te machtigen maatregelen te treffen en aldus de methodologie te wijzigen.

De heer Ridouane Chahid is van oordeel dat, in dat geval, de indieners een resolutie moeten indienen. Wanneer men wetgevend wenst op te treden, is dat om een werkmethode op te leggen aan de regering.

De minister vraagt wat de indieners van het voorstel Musti verwijten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vindt dat het systeem niet volledig genoeg is: het bevat enkel de mobiliteitsgegevens en niets meer. Het is achterhaald.

De minister antwoordt dat de waarnemingen in de praktijk altijd interessanter zijn dan de simulaties van Musti, want geen enkele software houdt rekening met de verdamping van het verkeer.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel se dit étonnée que le Ministre trouve encore des qualités à Musti. Avant de prendre une décision sur ce texte, il faudrait entendre Bruxelles Mobilité ainsi qu'un expert indépendant, de préférence venant de l'étranger, qui pourrait donner son avis sur le logiciel actuel.

Le président soumet au vote la question de l'opportunité de procéder à des auditions, comme vient de le suggérer Mme d'Ursel.

Vote

- *Par 10 voix contre 3 et 1 abstention, la commission se prononce contre la tenue d'auditions.*

Mme Céline Delforge précise qu'elle était au départ favorable à des auditions, mais puisque le Ministre a donné la réponse de Bruxelles Mobilité, l'intervenante a bien compris que ce n'est pas ce système qui va aider le politique à réaliser des choix politiques. Il est toujours intéressant d'écouter des explications, mais cette commission a d'autres priorités.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel a trouvé que l'explication de Bruxelles Mobilité était au contraire très sommaire. Il faudrait que perspective.brussels vienne avec Bruxelles Mobilité donner à la commission sa vision de la ville.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est rejeté par 11 voix contre 3.

En conséquence, le président décide de passer immédiatement au vote sur l'ensemble de la proposition.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance

La proposition d'ordonnance dans son ensemble est rejeté par 11 voix contre 3.

- *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur,

Willem DRAPS

Le Président de séance,

Marc LOEWENSTEIN

Het verbaast mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel dat de minister vindt dat Musti nog kwaliteiten heeft. Alvorens een beslissing over deze tekst wordt genomen, zou men Brussel Mobiliteit moeten horen, alsook een onafhankelijke deskundige, bij voorkeur iemand uit het buitenland, die zijn mening over de huidige software zou kunnen geven.

De voorzitter brengt het voorstel van mevrouw d'Ursel om hoorzittingen te houden ter stemming.

Stemming

- *Met 10 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding spreekt de commissie zich uit tegen hoorzittingen.*

Mevrouw Céline Delforge preciseert dat ze aanvankelijk voorstander van hoorzittingen was, maar aangezien de minister het antwoord van Brussel Mobiliteit heeft gegeven, heeft ze goed begrepen dat dit systeem er niet mee voor zal zorgen dat de beleidskeuzes worden uitgevoerd. Het is altijd interessant om uitleg te krijgen, maar deze commissie heeft andere prioriteiten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vond de uitleg van Brussel Mobiliteit daarentegen zeer beknopt. Perspective.brussels zou met Brussel Mobiliteit zijn visie op de stad moeten uiteenzetten in de commissie.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 3.

Bijgevolg beslist de voorzitter om onmiddellijk te stemmen over het voorstel in zijn geheel.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie

Het voorstel van ordonnantie wordt in zijn geheel verworpen met 11 stemmen tegen 3.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur

Willem DRAPS

De Voorzitter van de vergadering,

Marc LOEWENSTEIN