



**SESSION ORDINAIRE 2017-2018**

25 JUIN 2018

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

**Réponses du ministre Pascal Smet aux demandes formulées dans la résolution citoyenne « Make your Brussels Mobility » du 19 novembre 2017**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission spéciale chargée du suivi du panel citoyen

par MM. Marc LOEWENSTEIN (F)  
et Bruno DE LILLE (N)

**GEWONE ZITTING 2017-2018**

25 JUNI 2018

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**Antwoorden van minister Pascal Smet op de verzoeken geformuleerd in de burgerresolutie “Make your Brussels Mobility” van 19 november 2017**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de bijzondere commissie belast met de follow-up van het burgerpanel

door de heren Marc LOEWENSTEIN (F)  
en Bruno DE LILLE (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs:* MM. Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Charles Picqué, Sevket Temiz, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Jef Van Damme, Bruno De Lille.

*Autres membres:* MM. Paul Delva, Hasan Koyuncu, Mmes Magali Plovie, Fatoumata Sidibé, Cieltje Van Achter.

*Voir:*

**Document du Parlement:**

**A-644/1 – 2017/2018 :** Proposition de résolution – Rapport.

**A-644/2 – 2017/2018 :** Résolution.

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden:* de heren Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Charles Picqué, Sevket Temiz, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Jef Van Damme, Bruno De Lille.

*Andere leden:* de heren Paul Delva, Hasan Koyuncu, mevr. Magali Plovie, mevr. Fatoumata Sidibé, mevr. Cieltje Van Achter.

*Zie:*

**Stuk van het Parlement:**

**A-644/1 – 2017/2018:** Voorstel van resolutie – Verslag.

**A-644/2 – 2017/2018 :** Resolutie.

## Préambule

Le président accueille les panélistes présents en commission afin d'entendre le ministre Smet réagir au fruit du travail qu'ils ont accompli dans le cadre du projet « Make your Brussels Mobility ». Le président remercie une fois encore les participants du panel citoyen, en rappelant l'originalité du processus, mais aussi leur investissement dans cette démarche, car il s'agit d'un travail d'une grande qualité. Le président remercie également les responsables de l'asbl Particitiz, qui ont apporté leur expérience dans ce domaine, ainsi que les services du Parlement, et l'ensemble des groupes politiques, qui ont rendu possible l'accomplissement de ce projet. Il s'agit d'une première expérience, mais qui a été fort utile. Le Parlement a fait l'expérience du dialogue, mais aussi d'une certaine pédagogie. En effet, il ne suffit pas d'évoquer un thème pour pouvoir initier le dialogue : encore faut-il initier un processus pédagogique pour fournir des informations utiles et nécessaire permettant aux citoyens de se forger une opinion. Il est très difficile, dans cet exercice démocratique, de cliver les opinions avec des questions simples. Tout est beaucoup plus nuancé qu'il n'y paraît. Cela démontre qu'un processus de décision, s'il veut impliquer les citoyens, prend nécessairement beaucoup de temps.

Il faudrait pouvoir réitérer cette méthode de travail si l'on veut à l'avenir constituer de nouveaux panels citoyens. La difficulté sera de trouver un thème qui se prête à la constitution d'un panel citoyen.

## I. Exposé du ministre Pascal Smet

Le ministre se joint aux remerciements du président. Il regrette tout d'abord de ne pas avoir été invité à la remise des conclusions du panel le 19 novembre dernier.

Le ministre rappelle que ce processus s'inscrit dans le processus « Good Move », qui consiste à élaborer le prochain plan régional de mobilité. Les conclusions de ce panel seront évidemment prises en considération au cours de l'élaboration du processus Good Move.

La philosophie qui sous-tend la résolution citoyenne s'inscrit entièrement dans la vision du gouvernement, qui est de transformer cette ville d'une *city for cars* à une *city for people*. Ce n'est pas toujours facile, car il y a des réticences. Le gouvernement a déjà mené ces quatre dernières années une politique qui va dans le sens de ce qui est souhaité par la résolution citoyenne :

- rééquilibrage des espaces publics au profit des modes actifs (piétons, cyclistes, transports publics... et puis la voiture) ;
- réduction de la pression automobile ;
- investissement massif en faveur des transports publics (5,2 milliards d'euros) ;

## Inleiding

De voorzitter verwelkomt de panelleden in de commissie die gekomen zijn om de reactie van minister Smet te horen op de resultaten van hun werk in het kader van het project « Make your Brussels Mobility ». Hij bedankt de deelnemers van het burgerpanel nog eens en herinnert aan de originaliteit van de procedure en aan hun bijdrage daaraan. Hier is immers puik werk geleverd. Hij bedankt de mensen van de vzw Particitiz die hun expertise aangeboden hebben alsook de diensten van het Parlement en alle politieke fracties die het project in goede banen geleid hebben. Het gaat om een eerste experiment dat nuttig gebleken is. Het Parlement heeft de dialoog leren kennen alsook een bepaalde pedagogische aanpak. Het volstaat immers niet om een thema in de groep te gooien om een dialoog te starten: er is ook een pedagogische aanpak nodig met nuttige informatie op basis waarvan de burgers zich een idee kunnen vormen. Het is moeilijk om tijdens dat democratisch experiment de opinies tegen elkaar op te zetten met simpele vragen. Alles is veel genuanceerder dan het lijkt. Een en ander toont aan dat de besluitvorming met inspraak van de burgers veel tijd vereist.

Men zou die werkmethode moeten kunnen herhalen als men in de toekomst nieuwe burgerpanels wil samenstellen. De moeilijkheid is een onderwerp te vinden dat zich daartoe leent.

## I. Uiteenzetting van Minister Pascal Smet

De minister sluit zich aan bij de dankbetuigingen van de voorzitter maar betreurt dat hij niet uitgenodigd werd op de indiening van de conclusies op 19 november 2017.

De minister herhaalt dat de procedure past in de procedure « Good Move » om het volgende gewestelijke mobiliteitsplan op punt te stellen. De conclusies van het panel zullen natuurlijk meegenomen worden tijdens de procedure Good Move.

De onderliggende filosofie van de burgerresolutie past helemaal in de visie van de regering om de stad om te vormen van een stad voor wagens naar een stad voor mensen. Dat is niet altijd gemakkelijk want er heerst koudwatervrees. De regering heeft de jongste vier jaar een beleid gevoerd dat in de richting gaat van de wensen van de burgerresolutie:

- heroriëntering van de openbare ruimte ten voordele van de actieve modi (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer... en dan pas de wagen);
- vermindering van de autodruk;
- massale investering in het openbaar vervoer (5,2 miljard euro);

- création de 80km de pistes cyclables sécurisées et séparées du trafic automobile ;
- aménagements publics qualitatifs, places publiques pour les citoyens et pas pour le stationnement.

Il y a moyen de faire changer les choses à Bruxelles, mais il faut rappeler que chaque jour, les Bruxellois sont envahis par les navetteurs qui viennent massivement en voiture. C'est une bonne chose que Bruxelles attire des navetteurs des deux autres Régions, mais il faut savoir que la fiscalité fédérale encourage la vie à la campagne en favorisant la voiture de société. On remarque que d'année en année, le RER est sans cesse retardé. On souffre encore aujourd'hui à Bruxelles d'une politique du « tout-à-la-voiture ». Beaucoup de réponses pour Bruxelles se trouvent en Flandre et en Wallonie. Du point de vue institutionnel, la Belgique est dotée de quatre ministres de la mobilité, de quatre ministres de la fiscalité. Il est donc nécessaire de travailler ensemble, mais cela prend du temps. Depuis la crise des tunnels, le ministre fédéral de la mobilité, M. François Bellot, réunit tous les deux mois environ les ministres régionaux de la mobilité dans le but, notamment, d'élaborer un plan interfédéral de mobilité.

Enfin, il faut rappeler qu'à Bruxelles, il existe 19 communes, 6 zones de police,... Cela pose des problèmes de cohérence. Par exemple, pour la mise en place d'une piste cyclable à l'avenue Roosevelt, la Région a dû essuyer des recours en justice de la part de citoyens. Cela démontre qu'il existe un grand pouvoir d'inertie à Bruxelles. Cette force d'inertie se trouve non seulement dans les pouvoirs subordonnés, mais parfois aussi dans les partis politiques.

Tel est le cadre dans lequel on est contraint de travailler. Cela rend le travail du panel citoyen encore plus intéressant, car ses membres étant l'émanation de la population, ils expriment une volonté d'aller encore plus loin dans cette transformation d'*une city for cars à une city for people*.

Le ministre détaille à présent les cinq volets de la résolution citoyenne.

### 1. Communication

Les constats faits par la résolution sont corrects. Depuis le début de la législature, l'administration a essayé d'y remédier : Bruxelles Mobilité recense sur son site web, qui a été amélioré, toute une série d'informations sur les différents opérateurs publics en Région de Bruxelles-Capitale, et ce en temps réel (STIB, De Lijn, Tec, Villo, SNCB, taxis, ...), également sur les travaux publics, la circulation automobile, ... grâce aux données Opendata fournies par les entreprises. La Région collabore également avec le secteur privé et appuie le développement et l'utilisation d'applications tels que Joyn, Citymapper, Google maps, etc.

Il y a toutefois encore des améliorations à fournir en termes d'ergonomie, d'*user experience*, d'ajout de fonctionnalités, de mise en avant des informations vers les citoyens.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité et la STIB mènent toute l'année une série de campagnes de sensibilisation sur toute

- aanleg van 80 km beveiligde fietspaden, gescheiden van het autoverkeer;
- aanleg van kwalitatieve openbare ruimte, openbare pleinen voor de burgers en niet voor de wagens.

Er kan wat veranderd worden in Brussel, maar elke dag ondergaan de Brusselaars een invasie van pendelaars die massaal met de wagen komen. Het is goed dat Brussel pendelaars uit de andere Gewesten aantrekt, maar de federale fiscaliteit moedigt het leven op het platteland aan door de bedrijfswagen te stimuleren. Van jaar tot jaar wordt het GEN op de lange baan geschoven. Brussel lijdt nog altijd onder een beleid dat voorrang geeft aan de wagen. Veel oplossingen voor de problemen in Brussel bevinden zich in Vlaanderen en Wallonië. België heeft vier ministers voor mobiliteit en vier voor fiscaliteit. Die samenwerking vereist tijd. Sinds het debacle van de tunnels brengt federal minister voor mobiliteit François Bellot ongeveer om de twee maanden de gewestministers voor mobiliteit samen om onder andere een interfederaal mobiliteitsplan uit te dokteren.

In Brussel heeft men dan nog de incoherente situatie van de 19 gemeenten en 6 politiezones... Het Gewest is bijvoorbeeld voor de rechbank gesleept door burgers omdat er een fietspad aangelegd werd op de Rooseveltlaan. Er is dus veel onwil in Brussel. Soms zijn het de lokale besturen die stokken in de wielen steken, soms zijn het de politieke partijen.

Dat is de toestand waarin wij moeten werken. Dat maakt het werk van het burgerpanel des te interessanter omdat de leden ervan afkomstig zijn van het volk zijn en duidelijk bereid zijn verder te gaan in die omvorming van een voor wagenstad naar een stad voor mensen.

De minister overloopt de vijf onderdelen van de burgerresolutie.

### 1. Communicatie

De vaststellingen van de resolutie zijn juist. Sinds het begin van de zittingsperiode heeft het bestuur geprobeerd om daar iets aan te doen: Mobielt Brussel centraliseert op zijn verbeterde website alle informatie over de openbare operatoren in het Brussels Gewest in real time (MIVB, De Lijn, Villo, NMBS, taxi's...), alsook over de openbare werken, het autoverkeer... op basis van de Opendata geleverd door de bedrijven. Het Gewest werkt ook samen met de privésector en steunt de ontwikkeling en het gebruik van apps zoals Joyn, Citymapper, Google Maps enzovoort.

Er is nog verbetering mogelijk op het vlak van gebruiksvriendelijkheid, extra functies, informatie voor de burgers.

Mobielt Brussel en de MIVB voeren het ganse jaar campagnes rond mobiliteit: Fiets, Week van de Mobiliteit, verkeersveiligheid, openbaar vervoer, werken...

une série de thématiques liées à la Mobilité : Vélo, Semaine de la Mobilité, Sécurité routière, l'offre liée au transport public, les chantiers, ...

Depuis son arrivée en 2014, le ministre a voulu mettre en place des campagnes régionales homogènes et de longue durée. Par exemple, la campagne Bike For Brussels, en partenariat avec les associations cyclistes et les vendeurs de vélos, qui a trait à tout ce qui touche le vélo (infrastructures, comptages, parking, éducation/sensibilisation, ...),

Ce matin-même, la Région a lancé, en partenariat avec les cinq opérateurs de *car sharing*, une campagne commune afin de promouvoir le *car sharing* à Bruxelles.

Avec la SNCB, on a réalisé une offre conjointe entre le réseau « S » (qui est le nouveau nom du RER), et les réseaux de métro et de tram. La collaboration avec la SNCB évolue donc pas à pas. Il est nécessaire de continuer sur cette lancée.

Le ministre essaie, comme dans d'autres villes, de travailler conjointement avec le secteur privé sur le concept de « Mobility as a service » (MaaS), qui vise à intégrer, au sein d'une même plateforme, tous les services de mobilité.

Sur la question de rendre les gares « S » plus visibles dans l'espace public, on avance également : la collaboration avec Infrabel et la SNCB évolue dans le bon sens. Mais c'est un début, il est nécessaire d'investir davantage dans l'espace public, mais la question est de savoir qui va investir : la Région ou la SNCB.

La Région a demandé à la SNCB d'installer dans les gares des panneaux dynamiques, qui indiquent aux voyageurs les trains « S ». Par exemple, quand on est à la gare du Midi et qu'on veut aller à la gare du Nord, il faut être un génie pour comprendre quel train il faut prendre. Il faudrait donc un panneau pour expliquer aux voyageurs sur quel quai trouver le prochain train pour rejoindre la gare du Nord, la gare centrale, la gare du Luxembourg, etc.

## 2. Partage de l'espace

Le ministre est d'accord avec les attendus et les demandes exprimées par les citoyens, mais du point de vue politique, il faut savoir qu'il n'y a pas de consensus. Il semble que dans le passé, en Région bruxelloise, on ait voulu éviter de faire des choix : on a essayé de faire plaisir à tout le monde, aux automobilistes, aux cyclistes, aux utilisateurs des transports publics, et finalement, personne n'est vraiment satisfait. C'est pourquoi le gouvernement s'attelle à présent à la rédaction d'un nouveau plan régional de mobilité, pour aller dans le sens d'une spécialisation des voiries : les unes spécialement dédiées aux piétons, les autres aux cyclistes, d'autres aux transports publics, et d'autres encore aux voitures.

Il est important de signaler que chaque fois que la Région initie de nouveaux travaux à Bruxelles, le gouvernement applique désormais le principe énoncé par la résolution citoyenne : « aménager les trottoirs de manière à permettre la circulation de l'ensemble de ses usagers, et notamment des

Sinds zijn aantreden in 2014 heeft de minister homogene en langdurige gewestelijke campagnes op poten gezet, zoals Bike for Brussels in samenwerking met de fietsersverenigingen en de fietsverkopers. Dat initiatief brengt alles samen rond het thema van de fiets (infrastructuur, tellingen, stallingen, opleiding/sensibilisering...).

Nog deze ochtend heeft het Gewest samen met de vijf operatoren inzake carsharing een gemeenschappelijke campagne gestart om carsharing in Brussel te promoten.

In samenwerking met de NMBS bestaat er nu een gemeenschappelijk aanbod van het "S-net" (de nieuwe naam van het GEN) en het metro- en tramnet. De samenwerking met de NMBS zit dus op het goede spoor. Laten we zo verder doen.

De minister probeert om net als in andere steden samen te werken met de privésector op het vlak van het concept van Mobility as a service (MaaS), om binnen eenzelfde platform alle mobiliteitsdiensten te groeperen.

Op het vlak van betere zichtbaarheid van de S-stations in het straatbeeld wordt vooruitgang geboekt: de samenwerking met Infrabel en de NMBS is behoorlijk, maar het is slechts een begin. Er moet meer geïnvesteerd worden in de openbare ruimte, maar wie zal dat betalen, het Gewest of de NMBS?

Het Gewest heeft de NMBS gevraagd dynamische borden te plaatsen die de S-treinen aangeven. Wie bijvoorbeeld van het Zuidstation naar het Noordstation wil gaan, moet een genie zijn om te begrijpen welke trein hij moet nemen. Er is dus nood aan een bord dat aangeeft op welk perron men de volgende trein vindt naar het Noordstation, het Centraal Station, het Luxemburg-station enzovoort.

## 2. Het delen van de ruimte

De minister is het eens met de overwegingen en de verzuchtingen van de burgers, maar op politiek vlak is er geen consensus. In het Brussels Gewest heeft men blijkbaar in het verleden liever geen keuzes gemaakt: men heeft iedereen willen paaien, de automobilisten, de fietsers, de gebruikers van het openbaar vervoer. Uiteindelijk is niemand tevreden. Daarom heeft de regering de schouders gezet onder een nieuw mobiliteitsplan dat in de richting gaat van specialisering van de wegen: wegen voor fietsers, wegen voor voetgangers, openbaar vervoer en auto's.

Tekens het Gewest nieuwe werken start, past de regering voortaan het volgende principe uit de resolutie toe: "de trottoirs aan te leggen op een manier die het verkeer van alle gebruikers mogelijk maakt, inzonderheid de personen met beperkte mobiliteit, door een optimaal beheer van het

personnes à mobilité réduite, par une gestion optimale du mobilier (bancs publics, panneaux de signalisation, parcmètres, boîtiers électriques,...) ». Par exemple, pour le chantier du tram 9, on a requalifié entièrement l'espace public de façade à façade : l'ensemble des quartiers parcourus par la nouvelle ligne de tram bénéficie d'aménagements de l'espace public homogène (éclairage, matériaux, mobilier urbain, ...), une piste cyclable séparée, un engazonnement des voies, etc.

Le stationnement est un problème que les citoyens ont souligné dans leur résolution, et qui est un sujet très sensible à Bruxelles : dans cette ville d'1,2 millions d'habitants, il existe environ 900.000 places de stationnement, alors qu'à Paris il n'y a que 800.000 places de stationnement pour le double de la population. Les élus locaux montent souvent au créneau lorsque l'on veut supprimer du stationnement pour faire une piste cyclable. Les citoyens ont bien compris, dans leur résolution, que si on veut de l'espace pour les cyclistes, il faut faire des choix au détriment de l'automobile. C'est pourquoi le gouvernement vise une réduction du stationnement de surface afin d'utiliser l'espace libéré au profit de tous les Bruxellois (arbres, jeux, larges trottoirs, pistes cyclables, ...).

Le ministre est également tout à fait d'accord avec la demande consistant à « réduire la largeur de l'espace dédié à l'automobile pour ralentir la vitesse de circulation ». Par exemple, sur le chantier de l'avenue Roosevelt, on va garder deux fois deux bandes de circulation, mais on va rétrécir les bandes de manière à diminuer la vitesse du trafic.

### 3. Carte « mobilité »

Le ministre estime que les citoyens ont raison à ce sujet : à Bruxelles, on est en avance à cet égard. En effet, on a créé la carte Mobib, qui s'est imposée auprès des quatre opérateurs. A Bruxelles, on peut l'utiliser désormais pour prendre un vélo partagé (Villo), pour les parkings publics, etc. Mais maintenant qu'elle est acceptée par tous, cette carte est déjà dépassée, car c'est désormais avec le smartphone que l'on va créer des applications multiples, et développer l'offre existante, en partenariat avec les sociétés privées. L'idée est d'aller vers une application multimodale. Le secteur privé est en train de l'élaborer.

Pour ce qui concerne l'intégration des tarifs, le ministre marque entièrement son accord. Les pourparlers entre les quatre ministres de la mobilité sont en cours. Le ministre se déclare partisan d'une généralisation de l'abonnement MTB, mais il ne faut pas que cela ait un impact sur les prix, puisque cela risque de faire augmenter le prix de l'abonnement de transports en commun pour tous les Bruxellois.

Il faudrait aussi un guichet unique pour les quatre sociétés de transports en commun, afin que le voyageur sache, quand il arrive dans une gare, quels sont les transports en commun qui roulent dans la ville, toutes sociétés confondues. Mais le ministre insiste sur le fait qu'il ne peut pas décider pour les autres Régions : tout doit se faire en concertation.

Le ministre marque également son accord sur les tarifs préférentiels : le gouvernement va demander à la STIB de

meubilair (openbare banken, verkeersborden, parkeermeters, elektriciteitskastjes, ...);". In het kader van de werken voor tram 9 werd de openbare ruimte bijvoorbeeld helemaal van gevel tot gevel opnieuw bekeken: in alle wijken waar de nieuwe tramlijn door loopt, werd de openbare ruimte op homogene wijze aangelegd (verlichting, materialen, stadsmeubilair...), werd een gescheiden fietspad aangelegd, werden de tramsporen met gras bezaaid...

Parkeren is een probleem dat de burgers in de resolutie in de verf gezet hebben. Het ligt zeer gevoelig in Brussel: in deze stad met 1,2 miljoen inwoners zijn er ongeveer 900.000 parkeerplaatsen, terwijl er in Parijs maar 800.000 parkeerplaatsen zijn voor dubbel zoveel inwoners. De lokale gekozenen zitten snel op hun paard wanneer parkeerplaatsen moeten verdwijnen voor een fietspad. De burgers hebben in hun resolutie goed begrepen dat, als men ruimte wil voor de fietsers, men keuzes moet maken ten nadele van de auto. Daarom wil de regering het bovengronds parkeren verminderen om de vrijgekomen ruimte aan te bieden aan alle Brusselaars (bomen, spelen, brede trottoirs, fietspaden...).

De minister is het helemaal eens met de vraag om "de breedte van de rijbaan voor auto's te beperken en aldus de verkeerssnelheid te verlagen;". Op de Rooseveltlaan zullen bijvoorbeeld twee rijstroken behouden worden, maar die zullen versmald worden om de snelheid te verminderen.

### 3. Mobiliteitskaart

De minister meent dat de burgers gelijk hebben: in Brussel lopen wij vooruit. Wij hebben immers de Mobib-kaart gecreëerd en bij de vier operatoren doorgeduwde. In Brussel kan men die nu gebruiken voor een deelfiets (Villo), de openbare parkings enzovoort. Maar nu de kaart door iedereen aanvaard is, is die al voorbijgestreefd, omdat voortaan allerhande apps voor de smartphone ontwikkeld zullen worden en het bestaande aanbod uitgebreid zal worden in samenwerking met de private bedrijven. Het is de bedoeling om naar een multimodale app te gaan. De privésector werkt daaraan.

De minister is helemaal te vinden voor de tariefintegratie. De onderhandelingen tussen de vier mobiliteitsministers zijn aan de gang. De minister is voorstander van een uitbreiding van het MTB-abonnement, maar dat mag geen gevolgen hebben voor de prijs, omdat het gevaar bestaat dat de prijs voor het openbaarvervoerabonnement van alle Brusselaars de hoogte in gaat.

Er is ook nood aan één enkel loket voor de vier openbaarvervoersmaatschappijen opdat de reiziger bij zijn aankomst in een station in Brussel zou weten welke openbaarvervoersmaatschappijen allemaal rijden in de stad. De minister onderstreept dat hij niet kan beslissen in naam van de andere Gewesten: alles moet in overleg gebeuren.

De minister is het ook eens met de voorkeurtarieven: de regering zal de MIVB vragen om de tarieven te

simplifier la tarification.

#### *4. Politique de mobilité*

Les citoyens demandent un organe de coordination : pour ce faire, la 6<sup>ème</sup> Réforme de l'Etat avait prévu de mettre en place une zone métropolitaine. La Région de Bruxelles y est favorable, mais la Flandre est contre. Il y a donc un blocage. Le ministre estime personnellement que l'ancienne province de Brabant devait être la véritable Région bruxelloise métropolitaine. C'est une erreur d'avoir mis fin à la province de Brabant unitaire. Car c'est au sein de cette province qu'auraient dû être réglés les problèmes de mobilité, d'aménagement du territoire, de développement économique.

Le ministre estime personnellement que la mobilité doit être une compétence exclusive de la Région, et non des communes. A cet égard, le ministre applaudit la volonté des citoyens de généraliser la vitesse de 30 km/h dans toute la Région bruxelloise. Entre-temps, certaines communes ont déjà pris cette décision comme Saint-Gilles, Schaerbeek ou Bruxelles-Ville. Le ministre travaille en concertation avec sa collègue Bianca Debaets, secrétaire d'Etat chargée de la sécurité routière, sur l'élaboration d'un plan de zones 30 sur toute la Région, où sera préservé un réseau de voiries où l'on pourra circuler à 50 km/h, sur les voiries régionales, et même parfois à 70 km/h. Un tel plan rendrait la situation beaucoup plus lisible, car actuellement, les limitations de vitesse généralisées ne sont pas respectées par les automobilistes, car d'une part, les aménagements physiques font défaut, et d'autre part, la police n'arrive pas à les faire respecter.

Le budget de sécurité dans les transports en commun a augmenté. Les 125 agents de sécurité prévus pour cette législature sont entrés en fonction. Malheureusement, la police fédérale a diminué le nombre de policiers des chemins de fer, ce qui est regrettable. Enfin, en concertation avec la STIB, le ministre travaille sur la mise en place d'un réseau de caméras : plus de 6000 caméras sont installées dans les véhicules, et 3200 dans les stations. Le nombre de caméras dans les tunnels a lui aussi augmenté, ainsi que le nombre du personnel chargé de la surveillance des caméras.

#### *5. Désengorger la ville*

Pour ce qui concerne le péage-cordon, le ministre se dit défavorable à la notion de « cordon » qui renvoie à l'idée de fermeture. Mais tous les partis présents au gouvernement sont plus ou moins d'accord sur le fait qu'il faudra instaurer un système de péage pour ceux qui entrent en voiture à Bruxelles. Selon quelles modalités ? Il n'y a pas encore de consensus au sein du gouvernement. A terme, il faudra probablement instaurer une redevance kilométrique, un *road pricing* comme à Singapour, c'est-à-dire faire payer tous les gens qui utilisent la voie publique, selon certaines modalités. Mais même à Singapour, ce système n'est pas encore en vigueur : il ne le sera qu'en 2021. Ici, à Bruxelles, il faudra le réaliser dans la zone métropolitaine, à l'horizon 2023, mais cela ne doit pas nous empêcher de faire quelque chose sans attendre 2023. Le ministre est d'avis qu'il faudra combiner quelque chose avec le *car pooling*. Mais il ne faudrait pas que les grandes entreprises quittent Bruxelles et partent s'installer ailleurs. C'est pourquoi il faudra réaliser ce système de manière

vereenvoudigend.

#### *4. Mobiliteitsmaatregelen*

De burgers vragen een coördinatieorgaan. De zesde staatshervorming voorzag daartoe in een metropoolzone. Het Brussels Gewest is voorstander, maar Vlaanderen is tegen. Er is dus een blokkering. De minister vindt dat de voormalige provincie Brabant het echte metropole Gewest zou moeten zijn. Het was een vergissing om een einde te maken aan de unitaire provincie Brabant, want men had binnens die provincie de mobiliteitsproblemen moeten oplossen, alsook de problemen inzake ruimtelijke ordening en economische ontwikkeling.

Mobiliteit moet een exclusieve bevoegdheid van het Gewest worden en niet van de gemeenten. De minister is dan ook vol lof over de wens van de burgers om de snelheidsbeperking tot 30 km/uur overal in het Gewest in te voeren. Ondertussen hebben sommige gemeenten die beslissing al genomen zoals Sint-Gillis, Schaerbeek en Brussel-Stad. De minister broedt samen met collega Bianca Debaets, staatssecretaris bevoegd voor verkeersveiligheid, op een plan met 30 km-zone voor heel het Gewest, met een gewestelijk wegennet waar 50 km/uur gereden mag worden en soms zelfs 70 km/uur. Een dergelijk plan zou voor meer duidelijkheid zorgen, want vandaag worden de algemene snelheidsbeperkingen niet door de automobilisten gerespecteerd omdat fysieke aanpassingen ontbreken en de politie er niet in slaagt die beperkingen te doen naleven.

De middelen voor de veiligheid op het openbaar vervoer zijn gestegen. De 125 veiligheidsagenten die voorzien waren voor deze zittingsperiode zijn in dienst getreden. Spijtig genoeg heeft de federale politie het aantal personeelsleden bij de spoorwegpolitie verminderd. De minister werkt samen met de MIVB aan de invoering van een cameranetwerk: meer dan 6.000 camera's werden in de voertuigen geplaatst en 3.200 in de stations. Het aantal camera's in de tunnels is ook gestegen, alsook het aantal personeelsleden belast met het toezicht op het cameratoezicht.

#### *5. De stad ontlasten*

Wat betreft de stadstol is de minister niet gelukkig met het begrip "cordon" omdat het aan insluiting doet denken. Alle regeringspartijen gaan er min of meer mee akkoord dat er een tolssysteem van moet komen voor wie met de wagen naar Brussel komt. Onder welke voorwaarden? De neuzen staan nog niet allemaal in dezelfde richting binnen de regering. Op termijn zal waarschijnlijk een kilometerheffing ingevoerd worden, een "road pricing" zoals in Singapore, dat wil zeggen dat iedereen die de openbare weg gebruikt daarvoor zal moeten betalen onder bepaalde voorwaarden. Maar zelfs in Singapore wordt het systeem pas in 2021 ingevoerd. In Brussel zal het in de metropoolzone ingevoerd moeten worden tegen 2023, maar wij moeten niet wachten tot 2023 om zelf iets uit de mouw te schudden. Het zou iets moeten zijn in combinatie met carpooling. Men moet wel voorkomen dat de grote bedrijven het voor bekeken houden in Brussel. Daarom moet het systeem op een slimme manier ingevoerd worden: het debat daarover is

intelligente : le débat est en cours à ce sujet.

En ce qui concerne les parkings de transit, le ministre rappelle que le gouvernement a commencé l'extension du parking Ceria, qui aura une capacité de 1300 places. Ce parking sera prêt au début de l'année prochaine, et chaque année, un nouveau parking sera équipé : le suivant, ce sera le parking Stalle, puis celui sur l'A12, ensuite le parking C, qui sera déjà utilisé lors de la fermeture du tunnel Léopold II, avec un service de navettes vers le métro. C'est une politique qui prend du temps, car il y a beaucoup de procédures à respecter. Et dès que l'on demande l'avis des habitants, il y a des réflexes *NIMBY* de la part des habitants, qui introduisent des recours.

Les citoyens ont également demandé dans leur résolution que des parkings de transit soient construits plus en amont : la Flandre a annoncé qu'elle allait le faire, par la voix de son ministre Ben Weyts.

En conclusion, le gouvernement est très content de ce qu'a produit le panel citoyen : c'est un encouragement pour le gouvernement à continuer ses efforts en ce sens. Les conclusions du panel seront transmises aux experts et reprises dans le document officiel du Plan régional de Mobilité.

## II. Échange de vues

M. Patrick Verstraete, panéliste, remercie le ministre pour ses explications, mais s'étonne de recevoir une réponse point par point, alors qu'il aurait souhaité une réponse sur une vision plus globale de la mobilité. Par ailleurs, l'originalité de cette résolution citoyenne concerne le côté multimodal, or il n'est pas très clair, dans les explications du ministre, de voir comment les gens peuvent être encouragés à passer d'un mode à l'autre. Si, par exemple, les gens se mettent à utiliser davantage les transports en commun que l'automobile, cela va entraîner des changements importants dans les quantités à transporter.

Enfin, l'orateur a bien compris qu'il y a un véritable travail de consensus à mener, que ce soit entre les partis politiques, mais aussi avec les autres instances fédérées. Si déjà entre partis politiques, il n'y a pas moyen de s'entendre, comment peut-on mettre d'accord tous les citoyens individuellement entre eux ? Le consensus est un élément crucial dans le débat démocratique, tel est l'enseignement de ce panel.

M. Michel Vandepitte, panéliste, remercie le ministre pour ses réponses. Quand le ministre parle de « génération 3.0 » avec les smartphones, l'intervenant rappelle qu'il ne faut pas oublier l'ancienne génération, qui a toujours besoin de plans et de tickets. C'est pourquoi il faut maintenir des cartes dans les gares.

Pour ce qui concerne les parkings de dissuasion, l'orateur rappelle qu'il y a des espaces que l'on peut trouver en creusant sous les autoroutes aux entrées des villes, afin d'établir des places de parking. Pourquoi les bus de De Lijn ne s'arrêteraient-ils pas aux stations de métro à l'entrée de Bruxelles ? Ils ne viendraient plus engorger la circulation à

aan de gang.

Wat betreft de ontradingsparkings, heeft de regering werk gemaakt van de uitbreiding van de COOVI-parking tot een capaciteit van 1.300 plaatsen. Die zal klaar zijn tegen begin volgend jaar. Jaarlijks wordt een nieuwe parking in gereedheid gebracht: eerst de parking Stalle, daarna de parking aan de A12 en vervolgens parking C die al gebruikt zal worden tijdens de sluiting van de Leopold-II-tunnel, met een pendeldienst naar de metro. Het is een beleid van lange adem want er zijn tal van procedures die gevolgd moeten worden. Zodra het advies van de omwonenden gevraagd wordt, schieten die in een *NIMBY*-kramp en gaan zij in beroep.

De burgers hebben in hun resolutie ook gevraagd dat er meer ontradingsparkings verderop aangelegd zouden worden: Vlaams minister Ben Weyts heeft aangekondigd dat dit zou gebeuren.

Kortom, de regering is in haar nopjes met de resultaten van het burgerpanel: het moedigt de regering aan zo verder te doen. De conclusies van het panel zullen aan de deskundigen voorgelegd worden en opgenomen worden in het officieel document van het gewestelijk mobiliteitsplan.

## II. Gedachtwisseling

Panellid Patrick Verstraete bedankt de minister voor zijn uitleg, maar vindt het verbazend dat hij een antwoord punt per punt krijgt, terwijl hij liever een meer allesomvattend antwoord over mobiliteit had gekregen. De originaliteit van die burgerresolutie ligt overigens in het multimodale aspect, maar de minister legt niet duidelijk uit hoe de burgers aangespoord zullen worden om van de ene vervoerswijze naar de andere over te stappen. Indien de mensen vaker het openbaar vervoer dan de wagen gebruiken, zullen de te vervoeren hoeveelheden sterk wijzigen.

De spreker heeft goed begrepen dat er naar een consensus gestreefd moet worden tussen de politieke partijen maar ook met de andere deelgebieden. Als de partijen al niet overeenkomen, hoe kan men dan verwachten dat de burgers onderling overeenkomen? De consensus is cruciaal in het democratisch debat, dat is de les van dat panel.

Panellid Michel Vandepitte bedankt de minister voor zijn antwoorden. De minister heeft het over de generatie 3.0 met haar smartphones, maar hij mag de vorige generatie niet vergeten die nog werkt met plannen en tickets. Daarom moeten er plannen in de stations behouden blijven.

Wat de ontradingsparkings betreft, herinnert de spreker eraan dat men plaatsen kan aanleggen door te graven onder de autosnelwegen aan de rand van de stad. Waarom kunnen de bussen van De Lijn niet stoppen aan de metrohaltes aan de rand van Brussel? Zo belasten zij het verkeer in het centrum van de stad niet meer.

l'intérieur de la ville.

M. Karel De Knopper, panéliste, estime que pour diminuer la pression automobile à l'intérieur de Bruxelles, il est capital de promouvoir des transports en commun performants à l'intérieur de la ville, où l'on a la maîtrise du territoire. Quels sont les critères exigés auprès de la STIB pour réaliser des transports en commun performants ? Quelles études ont été faites à ce sujet ? Et comment peut-on améliorer ces performances ?

Le ministre Pascal Smet souligne, en réponse à la première question sur la vision globale de la mobilité, qu'un plan interfédéral est en cours de rédaction. Pour réaliser une approche intégrée, on a besoin de se mettre d'accord entre les quatre entités : le Fédéral et les trois Régions. Pour la taxation au kilomètre, la Wallonie est contre alors que la Flandre est favorable ; au contraire, pour l'ouverture des *high occupancy lanes* dans le cadre du *car pooling*, c'est-à-dire le fait de réservé une bande d'autoroute aux navetteurs qui ne seraient pas seuls au volant, la Wallonie est pour, mais la Flandre est contre. Il faudra nécessairement trouver des consensus. Le ministre assure qu'il y a des avancées, comme par exemple sur l'intégration tarifaire des transports publics. Tout cela prend du temps.

Le ministre estime que les Belges raisonnent encore beaucoup trop en termes de voiture. Mais à Bruxelles, il faut savoir que c'est le vélo qui est le plus rapide, tous moyens de transports confondus. Tous les experts en mobilité s'accordent pour dire que ce qui crée les embouteillages, c'est le comportement des gens. Par exemple, lorsqu'ont débuté les travaux de rénovation des tunnels du complexe Reyers, le premier jour, il y a eu des embouteillages importants ; les jours suivants, les gens se sont adaptés, et on a remarqué qu'il y avait moins d'embouteillages. Il en va de même pour le piétonnier du centre-ville : les gens ont dû remettre en cause leur comportement, et se sont adaptés en conséquence. Mais cela demande un effort de pédagogie pour encourager les usagers à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture.

Pour ce qui concerne la performance des transports en commun, le critère, c'est que chaque Bruxellois doit disposer d'un arrêt à moins de 400 mètres de chez lui. A certains endroits, les transports publics sont très performants, à d'autres beaucoup moins. Le centre est très bien desservi, les communes périphériques beaucoup moins. Certains choix qui ont été faits par le passé expliquent pourquoi une commune comme Uccle est moins bien desservie. Le ministre rappelle que le gouvernement va investir 5,2 milliards dans les transports en commun dans les dix prochaines années, ce qui est exceptionnel par rapport à d'autres villes. Il y aura de nouveaux bus, de nouvelles rames de métro, de nouvelles lignes de tram, la signalisation dans le métro sera modernisée et permettra d'augmenter la fréquence, une nouvelle ligne de métro verra le jour, le plan bus verra la création de 6 nouvelles lignes inter-quartiers et de meilleures fréquences.

Le problème reste l'indigence de l'offre ferroviaire à Bruxelles, car on sent toujours une réticence de la part de la SNCB à mettre son réseau au service des Bruxellois, et pas seulement pour les navetteurs qui veulent se rendre à Bruxelles.

Panellid Karel De Knopper meent dat de autodruk binnen Brussel enkel verminderd kan worden door middel van performant openbaar vervoer binnen de stad waar men voor het grondgebied bevoegd is. Welke criteria krijgt de MIVB opgelegd met het oog op performant openbaar vervoer? Welke onderzoeken zijn er gevoerd? Hoe kunnen die prestaties opgekrikht worden?

Minister Pascal Smet antwoordt op de eerste vraag over een allesomvattende visie op de mobiliteit dat er een interfederaal plan opgesteld wordt. Een geïntegreerde benadering vereist het akkoord tussen vier entiteiten: de federale overheid en de drie Gewesten. Wallonië is tegen de kilometerheffing, Vlaanderen voor. Wat betreft de "high occupancy lanes" in het kader van de carpooling (voorbehouden stroken voor de pendelaars die niet alleen in de wagen zitten) is de situatie omgekeerd. Er zal naar een consensus gezocht moeten worden. Er is zeker vooruitgang, bijvoorbeeld op het vlak van de tariefintegratie van het openbaar vervoer. Dat duurt allemaal lang.

De minister meent dat de Belgen nog altijd te veel aan de auto denken. Maar in Brussel is de fiets de snelste vervoerwijze. Alle mobiliteitsexperts zijn het erover eens dat de files veroorzaakt worden door de mentaliteit van de mensen. Wanneer bijvoorbeeld de renovatiewerken aan de Reyers-tunnels gestart zijn, waren er enorme opstoppingen, maar de volgende dagen hebben de mensen zich aangepast en was er minder file. Hetzelfde geldt voor het voetgangersgedeelte in het centrum van de stad: de mensen hebben zich moeten aanpassen. Maar een en ander vereist een pedagogische aanpak om de overstap van de auto naar andere vervoerwijzen te stimuleren.

Voor de performantie van het openbaar vervoer geldt als criterium dat elke Brusselaar een halte moet hebben binnen maximum 400 meter van zijn woning. Op sommige plaatsen is het openbaar vervoer zeer performant, op andere veel minder. Het centrum wordt zeer goed bediend, maar de gemeenten aan de rand veel minder. Keuzes uit het verleden verklaren waarom een gemeente als Ukkel minder goed bediend wordt. De regering zal 5,2 miljard investeren in het openbaar vervoer de komende tien jaar, wat uitzonderlijk is in vergelijking met andere steden. Er komen nieuwe bussen, nieuwe metrostellen, nieuwe tramlijnen, de signalisatie in de metro wordt verbeterd, wat de frequentie zal kunnen verhogen. Er komt een nieuwe metrolijn en het busplan voorziet in 6 nieuwe lijnen tussen de wijken en een hogere frequentie.

Het probleem blijft het tekort aan spooraanbod in Brussel, omdat de NMBS er niet happy op lijkt te zijn om haar netwerk ten dienste van de Brusselaars te stellen en niet enkel aan van pendelaars die naar Brussel willen gaan.

Le ministre ne partage pas l'avis du panéliste consistant à faire arrêter les lignes de bus De Lijn et TEC aux entrées de la Région. En effet, d'une part, il s'agit de places financées par les contribuables flamands et wallons : si les navetteurs doivent changer à l'entrée de Bruxelles pour prendre le métro, c'est le contribuable bruxellois qui devra prendre en charge cette dépense. Et d'autre part, cela va augmenter les ruptures de charge, que les voyageurs n'aiment pas. Les gens peuvent accepter une correspondance, mais pas deux. Cela risque de diminuer l'attractivité des transports en commun.

Pour les parkings de dissuasion, le ministre marque son accord : il faudrait un nouveau parking de dissuasion à l'entrée de l'avenue Charles Quint, par exemple sur le site du karting à Groot-Bijgaarden, mais alors, il faudrait y amener le métro depuis Simonis. L'étude est en cours. Cela permettrait de diminuer la capacité de l'avenue Charles Quint, et de rendre l'espace ainsi libéré aux Bruxellois.

M. Marc Loewenstein, rapporteur, remercie une fois encore les citoyens d'avoir donné de leur temps et apporté toutes leurs idées. Avec les réponses du gouvernement s'achève véritablement ce processus de panel citoyen. On voit qu'il y a des projets qui avancent, d'autres qui bloquent toujours, ainsi en est-il du travail parlementaire, car une grande partie des questions qui ont été amenées par le panel citoyen ont déjà été abordées, et le seront encore à l'avenir, dans le cadre des discussions en commission de l'Infrastructure, que ce soient des questions et interpellations, ou encore des propositions à l'étude.

Le député estime que cette expérience a été très positive, mais une évaluation devra en être faite pour voir les avantages et les inconvénients de certaines méthodes utilisées, et les améliorer dans le but de pouvoir lancer un second panel citoyen. Bien sûr, il faut tenir compte de l'approche des deux prochaines échéances électorales. Mais il faut continuer à maintenir le contact entre les citoyens et le Parlement en dehors des moments d'élection.

M. Bruno De Lille, rapporteur, s'associe aux remerciements envers les citoyens, et assure que tout ce travail rebondira encore lorsque l'on abordera la discussion du prochain budget, ou encore les discussions qui interviendront lors de la présentation du plan régional de mobilité Iris 3 : c'est alors que l'on verra si l'imput des citoyens a réellement été pris en compte. C'est en effet un travail remarquable qui a été accompli par les citoyens.

Pour ce qui concerne le péage urbain, le député a entendu les réticences du ministre, craignant que les entreprises désertent Bruxelles, mais il rappelle qu'à Londres, lorsque l'on a instauré la *congestion charge*, c'est précisément les entreprises elles-mêmes en effet étaient demandeuses.

L'expérience du panel prouve que l'on peut arriver à trouver des consensus pour avancer, entre personnes qui ont des expériences et des opinions très différentes. Il sera donc très intéressant de faire des panels citoyens sur d'autres thématiques, mais pour cela, il faudra d'abord faire l'évaluation de ce processus-ci. Le député est d'avis que cela

De minister is het niet eens met het panellid dat de bussen van De Lijn en TEC wil doen stoppen bij het binnenrijden van het Gewest. Het gaat om plaatsen die gefinancierd worden door de Vlaamse en de Waalse belastingbetaler. Indien de pendelaars aan de rand van Brussel moeten overstappen op de metro, moet de Brusselse belastingbetalen opdraaien voor die uitgave. Daarbij komt dat de mensen niet graag extra overstappen. De mensen willen dat best één keer doen maar geen twee keer. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer zou aldus verminderen.

De minister is het eens met de ontradingsparkings: er is nood aan een nieuwe ontradingsparking aan het begin van de Keizer Karellaan, bijvoorbeeld op de site van de karting van Groot-Bijgaarden, maar dan moet de metro vanuit Simonis doorgetrokken worden. Dat wordt onderzocht. Zo kan men de capaciteit van de Keizer Karellaan verminderen en de vrijgekomen ruimte teruggeven aan de Brusselaars.

Rapporteur Marc Loewenstein bedankt ook de burgers voor hun tijd en ideeën. Met de antwoorden van de regering loopt deze procedure van het burgerpanel echt ten einde. Er zijn projecten die vooruitgaan, andere die vastzitten. Dat is nu eenmaal de gang van zaken in het Parlement. Een groot deel van de vragen vanuit het burgerpanel zijn reeds aan bod gekomen en zullen in de toekomst nog aan bod komen, in het kader van besprekingen in de commissie Infrastructuur in de vorm van vragen en interpellations of te bespreken voorstellen.

Het experiment was zeer positief, maar een evaluatie van de voor- en nadelen van bepaalde methodes zal gemaakt moeten worden. Die moeten verbeterd worden voordat een tweede burgerpanel op gang geschoten wordt. Men moet natuurlijk rekening houden met de twee verkiezingen die eraan komen. Maar het contact tussen de burgers en het Parlement moet onderhouden worden buiten de verkiezingsperiodes.

Rapporteur Bruno De Lille richt ook een dankwoordje tot de burgers en verzekert dat al dat werk weer op tafel zal komen tijdens de besprekking van de volgende begroting en van de voorstellen van het gewestelijk mobiliteitsplan Iris 3: het is pas dan dat men zal zien of men de input van de burgers ernstig genomen heeft. De burgers hebben immers opmerkelijk werk geleverd.

Wat betreft de stadstol heeft het parlementslid het voorbehoud van de minister gehoord alsook zijn vrees dat de ondernemingen Brussel verlaten, maar hij herinnert eraan dat in Londen de bedrijven net vragende partij waren voor de "congestion charge".

Het experiment met het burgerpanel toont aan dat een consensus gevonden kan worden tussen mensen met verschillende ervaringen en opinies. Het wordt dus razend interessant om burgerpanels te organiseren over andere thema's, maar eerst moet er een evaluatie komen. Alles moet sneller kunnen en het parlementslid betreurt dat het meer

doit avancer plus rapidement, et regrette qu'il ait fallu plus de six mois pour qu'on organise cette réunion avec le ministre. Les panélistes ont trop tardé à recevoir la réponse du gouvernement à leurs conclusions. Certes, le Parlement travaille très lentement. Mais il est important que les citoyens ne restent pas si longtemps sans recevoir de réponses. Il est cependant indéniable que pour une première expérience, ce panel citoyen a été un succès.

Le président rappelle, en parlant du temps mis par le processus, qu'il ne faut pas oublier que c'était une première expérience. Il a déjà fallu du temps pour tomber d'accord sur un thème. Le sujet du panel est déjà en lui-même le résultat d'un choix politique. Ensuite, pour constituer un bon panel, il est indispensable de consacrer du temps à informer ses membres. Il y a donc tout un processus pédagogique qui prend du temps, et qui est nécessaire pour qu'un panel soit éclairé par une connaissance suffisante des enjeux, comme par exemple l'interpénétration des différents niveaux de pouvoir dans notre pays.

Mme Céline Delforge souligne la qualité du travail citoyen, car en peu de temps, les participants au panel sont arrivés à développer des conclusions élaborées, qui vont au-delà de certaines évidences.

Le groupe Ecolo n'est pas nécessairement d'accord avec les réponses apportées par le ministre. Le sujet n'est pas épuisé, et de nombreuses discussions parlementaires viendront encore compléter la discussion. Est-ce qu'une réponse écrite sera fournie par le ministre ? Y aura-t-il une évaluation du processus ? Est-il prévu d'évaluer le degré de satisfaction des panélistes ? L'intervenant estime qu'il faudra évaluer le processus jusqu'au bout.

Le président répond que le processus ne sera terminé que quand le rapport sera publié. Mais c'est à l'occasion du choix d'un sujet pour un nouveau panel que l'on tirera les conclusions de celui-ci. Ce sera à Particitiz de nous indiquer les facteurs d'amélioration possibles de ce processus. Pour ce qui est du choix d'un second thème, le président estime dangereux de mettre en place un deuxième panel à l'approche de nouvelles élections, car le bilan d'une politique risque d'être mis en question, ou certains voudront en profiter pour mettre en exergue certaines politiques menées.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que le processus ne s'achève pas nécessairement avec la publication du rapport, mais avec la discussion du plan *Good Move*. A ce moment-là, la commission de l'Infrastructure, que préside l'oratrice, pourra réinviter les panélistes, ainsi que le ministre, à se rendre compte de ce dont il a réellement été tenu compte dans l'élaboration de ce plan régional de mobilité.

Le président est d'avis que le processus consultatif est à présent terminé, mais du point de vue de la mobilité, le débat sur le plan *Good Move* devra encore avoir lieu : on pourra toujours revenir sur le contenu des recommandations formulées par le panel citoyen dans ce domaine.

Le ministre Pascal Smet estime que, pour la transparence de la démocratie, il serait intéressant de savoir comment

dan zes maanden geduurd heeft voordat deze bijeenkomst met de minister georganiseerd werd. Het duurde te lang voor de panelleden te horen kregen wat het antwoord van de regering was op hun conclusies. Het Parlement werkt natuurlijk met een slakkengang. Maar het is belangrijk dat de burgers niet zo lang op hun honger blijven zitten. Voor een eerste experiment is het burgerpanel evenwel een succes.

De voorzitter herinnert eraan, wat betreft de aanslepende procedure, dat het om een eerste experiment ging. Het heeft wat geduurd om een akkoord te vinden over een thema. De keuze van het onderwerp van het panel was op zich al politiek. Om met een goed panel te kunnen uitpakken, moet ook de nodige tijd genomen worden om de leden te informeren. Het is een pedagogische aanpak die tijd vergt om het panel voldoende in te lichten over wat er allemaal bij komt kijken, bijvoorbeeld het kluwen van de gezagsniveaus in ons land.

Mevrouw Céline Delforge onderstreept de kwaliteit van het werk van de burgers, want de panelleden zijn er op korte tijd in geslaagd doorwrochte conclusies voor te leggen die meer doen dan open deuren intrappen.

De Ecolo-fractie is het niet noodzakelijk eens met de antwoorden van de minister. Het onderwerp is niet uitgeput en er zullen nog veel discussies in het Parlement volgen. Zal de minister een schriftelijk antwoord bezorgen? Wordt de procedure geëvalueerd? Wordt de tevredenheid van de leden geëvalueerd? Men moet de procedure tot op het bot evalueren.

De voorzitter antwoordt dat de procedure pas ten einde is wanneer het verslag bekendgemaakt wordt. Maar het is bij de keuze van een onderwerp voor een nieuw panel dat conclusies getrokken zullen worden. Particitiz zal ons moeten wijzen op mogelijke verbeteringspunten. Wat betreft de keuze van een tweede thema, vindt de voorzitter het een risico om een tweede panel samen te stellen aan de vooravond van de verkiezingen, want het gevaar bestaat dat de balans van een beleid in vraag gesteld wordt waarbij sommigen hun kans schoon zien om bepaalde beleidskeuzes aan de kaak te stellen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel meent dat de procedure niet noodzakelijk eindigt met de bekendmaking van het verslag, maar wel met de besprekking van *Good Move*. Op dat moment kan de commissie Infrastructuur, die de spreekster voorzit, de panelleden opnieuw uitnodigen, alsook de minister, om na te gaan wat er feitelijk gedaan is met de conclusies in het gewestelijk mobiliteitsplan.

De voorzitter stelt dat de adviesprocedure nu afgelopen is, maar op het vlak van de mobiliteit moet het debat over *Good Move* nog beginnen: wij zullen altijd kunnen terugrijpen naar de inhoud van de aanbevelingen van het burgerpanel.

Minister Pascal Smet meent dat de transparantie van de democratie ermee gediend zou zijn mocht elke partij punt

chaque parti réagit à la résolution citoyenne, point par point.

Le président rappelle que chaque parti s'est déjà positionné lors du débat en séance plénière, intervenu le 25 mai dernier (cf. CRI n° 31 – 2017/2018, pp. 51-72).

M. Ridouane Chahid remercie une fois encore les panélistes et les services du Parlement, qui ont fait du bon travail. Le député se joint à la demande de Mme Delforge d'obtenir du ministre une réponse écrite, pour pouvoir rebondir en commission de l'Infrastructure sur ce qui sera repris dans *Good Move*. Le ministre a exprimé son souhait que la mobilité soit régionalisée : l'intervenant marque son accord avec ces propos, mais encore faudra-t-il que cela fonctionne. Si l'on considère par exemple la politique du stationnement : la commune d'Evere a confié la gestion du stationnement à l'agence régionale de stationnement, et a dû attendre trois ans avant d'avoir un plan concret, alors qu'à Ixelles, qui a mené elle-même le processus, tout a été bouclé en un an. C'est bien la preuve que ça ne fonctionne pas bien. Il faudrait que les dix-neuf communes, sous la houlette du pouvoir régional, établissent un plan stratégique global. Il faut arrêter de se relancer sans cesse la balle. Il faut des collaborations plus concrètes et plus positives.

Le président signale que dans ce débat sur la mobilité, il y a un problème d'échelle, car d'une part, il est impossible de concevoir une politique de mobilité si on ne définit pas une échelle géographique cohérente, et d'autre part, il faut imaginer un type de concertation et de participation entre les différents niveaux de pouvoir concernés. La communauté métropolitaine était prévue dans la sixième réforme de l'État, mais n'a pas été mise en place, ce qui est un véritable suicide collectif. Au niveau des élections, il faudrait voir comment les programmes politiques vont s'influencer les uns les autres. La mobilité est un domaine qui doit être approché par tous les niveaux de pouvoir en concertation. Il y a un acteur que l'on oublie : c'est la police. Or aujourd'hui, on vit une crise très grave, c'est que l'on n'a plus assez d'agents de la puissance publique. La crise urbaine qui menace, est aussi une crise d'absence du respect des règles et des normes : que ce soit la vitesse, le stationnement, la fluidité des carrefours, etc. Il manque à Bruxelles entre 1500 et 2000 policiers. La police est trop absente de l'espace public, à la fois pour combattre certains phénomènes autres que ceux liés à la mobilité, mais aussi pour participer à la régulation des politiques de mobilité.

Le ministre Pascal Smet déclare partager l'analyse du président.

### **III. Clôture des débats**

La commission décide de clore l'échange de vues et de publier un rapport.

- *Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.*

*Les Rapporteurs,*

Marc LOEWENSTEIN  
Bruno DE LILLE

*Le Président,*

Charles PICQUÉ

per punt een antwoord geven op de burgerresolutie.

De voorzitter herinnert eraan dat elke partij reeds een standpunt ingenomen heeft tijdens de plenaire vergadering van 25 mei 2018 (zie IV nr. 31 – 2017/2018, blz. 51-72).

De heer Ridouane Chahid bedankt ook de panelleden en de diensten van het Parlement, die goed werk geleverd hebben. Hij vraagt net als collega Delforge een schriftelijk antwoord van de minister, om in de commissie Infrastructuur te kunnen terugkomen op wat in *Good Move* opgenomen zal worden. De minister heeft de wens geuit dat mobiliteit een gewestelijke bevoegdheid zou worden: de spreker kan zich daarin vinden, maar dat moet dan ook werken. Zo heeft Evere het parkeerbeleid overgelaten aan het Gewestelijk Parkeeragentschap dat drie jaar gedaan heeft over een concreet parkeerplan, terwijl Elsene op eigen houtje op een jaar tijd een plan in elkaar gestoken heeft. Dat is wel het bewijs dat een en ander te wensen overlaat. De 19 gemeenten zouden onder het toezicht van het Gewest een algemeen strategisch plan moeten opstellen. Men moet ophouden de bal steeds terug te kaatsen. Er is nood aan meer concrete en positieve samenwerking.

De voorzitter wijst erop dat er in het mobiliteitsdebat een schaalprobleem bestaat. Enerdeels is het onmogelijk om een mobiliteitsbeleid uit te dokteren zonder een coherente geografische schaal, maar anderdeels moet gezocht worden naar een bepaald soort overleg tussen de gezagsniveaus. De metropolyne gemeenschap stond in de zesde staatshervorming, maar is niet uitgevoerd, wat collectieve zelfmoord heeft betekend. Men zal moeten bekijken hoe de verschillende politieke programma's elkaar bij de verkiezingen zullen beïnvloeden. De mobiliteit moet in overleg behandeld worden door alle gezagsniveaus. Men vergeet een speler, te weten de politie. Vandaag is er een ernstige crisis want er is een gebrek aan ordehandhavers. De stedelijke crisis die ons bedreigt is ook het gevolg van een gebrek aan naleving van regels en normen, of het nu gaat om overdreven snelheid, wildparkeren, doorstroming op de kruispunten enzovoort. In Brussel zijn er 1.500 tot 2.000 agenten te kort. Er is te weinig blauw op straat, niet enkel om andere fenomenen dan die op het vlak van de mobiliteit te bestrijden, maar ook om mee te werken aan de regulering van het mobiliteitsbeleid.

Minister Pascal Smet is het eens met de analyse van de voorzitter.

### **III. Sluiting van de bespreking**

De commissie beslist om de gedachtewisseling te sluiten en een verslag te publiceren.

- *Vertrouwen wordt geschenken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteurs*

Marc LOEWENSTEIN  
Bruno DE LILLE

*De Voorzitter,*

Charles PICQUÉ