



## Jeunes & Régionales 2019

### **Débat sur la mobilité**

avec

Véronique Jamouille (PS)

Youssef Handichi (PTB)

Marc Loewenstein (DéFi)

Florine Cuignet (Gracq)

7 février 2019

*E = Élèves - dans les deux langues, indiquées par (fr) ou (nl) et transcrites directement en français.*

*MOD = Modérateur*

MOD: Bonjour à tous, bonjour, installez-vous. bienvenue pour ce débat! Et bravo déjà pour toutes vos questions. Vous avez derrière-moi le rappel des invités qu'on remercie chaleureusement pour leur présence aujourd'hui.

[Applaudissements]

MOD: Bien, s'il vous plait. Bon, je vous rappelle et vous présente nos invités, nous avons donc Véronique Jamouille du PS, on a Youssef Handichi du PTB. Florine Cuignet du GRACQ, et Marc Loewenstein de DéFi. Ce sont nos quatre intervenants aujourd'hui pour ce panel. Avant de commencer le débat, je vais vous rappeler quelques éléments de déroulement. On a donc une heure et demie, on va commencer par les questions liées à la mobilité douce, donc les quatre premiers ateliers. Ensuite on continuera avec la deuxième thématique, des transports publics, et là ce sont les ateliers 5 à 8. On va regrouper les questions, les adresser au panel qui va pouvoir répondre, et vous aurez ensuite l'occasion de réagir, si vous avez des questions, des demandes de précisions, vous n'hésitez pas. Alors, ce que je vais vous demander aussi tout de suite c'est d'être respectueux, et donc d'écouter. C'est à dire ne pas parler pendant que quelqu'un d'autre s'exprime, de vous écouter mutuellement et bien sûr d'écouter les membres de notre panel. Je vous remercie d'avance d'être aussi respectueux de chacun, et on va commencer directement le débat. et on va commencer en s'intéressant à cette première question de mobilité douce. On a donc 4 ateliers, on va regrouper deux ou trois questions de ces ateliers, et puis on passera la parole aux intervenants et puis on fera une deuxième salve dans un second temps. Est-ce que les personnes qui ont préparé une question peuvent se lever? On va leur donner un micro. Voilà, il faut bien s'identifier, merci. Première question, on vous écoute, vous pouvez vous présenter. Et poser votre question.

E: Bonjour, je m'appelle XXX je viens du Sacré-Cœur de Ganshoren. Nous on se demandait en fait comment on peut mettre d'accord les automobilistes et les cyclistes? Par rapport aux pistes cyclables, aux infrastructures, etc.

MOD: Merci beaucoup

E: De rien

[Rires]

MOD: on va collecter une deuxième question. Oui, deuxième question, mobilité douce toujours, atelier 1?

E: Bonjour, je m'appelle XXX je viens de l'Assomption. Et nous on s'est demandé du fait que, est-ce la gratuité est conciliable avec l'efficacité au niveau des transports en commun? Et si c'est le cas comment peut-on trouver l'argent, et qui va payer?

MOD: Merci beaucoup, on va prendre une troisième question. N'hésitez pas si votre question est adressée à un acteur en particulier de le dire dans votre question, hein. Atelier 2? Ah, ici devant!

E: Pourriez-vous nous décrire l'influence des lobbies, sur vous?

MOD: L'influence des lobbies dans l'exercice de votre mandat. Une dernière question, atelier 2?

E: Ma question est la suivante

MOD: On ne vous voit pas, vous pouvez vous lever.

E: Oui, bonjour. Considérez-vous l'écologie et l'économie comme étant un axe de tension?

MOD: Pardon, on ne vous a pas bien entendu ici en bas.

E: Ma question c'est: considérez-vous que l'écologie et l'économie comme étant un axe de tension, deux concepts qui s'opposent?

MOD: Merci, bien. Alors, je vais passer la parole aux membres du panel. Vous prenez les questions, enfin, vous n'avez pas nécessairement à tous répondre à toutes les questions, s'il y a des questions qui vous concernent davantage. Indiquez bien la question à laquelle vous répondez, et on va faire un premier tour dans l'ordre de la table. Mme Jamouille, donc.

VÉRONIQUE JAMOUILLE: Vous m'entendez?

["Oui", collectif]

VÉRONIQUE JAMOUILLE: Alors je vais commencer en parlant de cyclistes et automobilistes. Alors faut dire que jusqu'à il y a peu la priorité, et dans le code et dans l'aménagement des espaces, était à la voiture. Alors ça fait maintenant quelques années qu'on essaye de changer ça. Et en tout cas notre objectif c'était de donner en tout cas la priorité aux piétons et aux cyclistes, puis aux transports en commun, puis aux voitures partagées, et puis aux voitures individuelles. Il y a toute une série de manière pour travailler, et la principale certainement c'est l'aménagement de pistes cyclables sécurisées, pas mélangées avec des trottoirs ou autres. Y en a de plus en plus. C'est de continuer, en fait, hein, on en a fait pas mal pendant cette législature, il faut continuer la construction de ces pistes en donnant la priorité. C'est l'aménagement aussi de zone 30 et de zones apaisées, avec l'aménagement dans des parties qui devraient être plus calmes, les rues des écoles, par exemple. Et c'est investir dans les transports publics pour permettre l'usage de moins de voitures. Donc il faut savoir que 45% environ des ménages bruxellois n'ont pas de voiture. Donc une grosse partie des voitures qui embouteillent la région viennent de l'extérieur. Et là il y

a aussi une série de leviers à développer, parkings de dissuasion etc. Je pense qu'on doit se partager l'espace public entre piéton, cyclistes et automobilistes. Et je pense que c'est aussi une question d'éducation, je pense que le fait d'être courtois, respectueux des autres usagers, c'est aussi je pense une question d'éducation et d'apporter un peu à tous... Mais avec des aménagements. Voilà, je pourrais parler des heures mais je pense que le temps est compté.

MOD: Merci. Je passe la parole à M. Handichi.

YOUSSEF HANDICHI: Je vais essayer de répondre aux quatre questions, brièvement. Je vais essayer de le faire dans l'ordre. Donc mettre d'accord automobilistes et cyclistes. Je pense que y a une partie de réponse que ma collègue a présenté. Une partie de la solution, c'est qu'à un moment il va falloir baisser en partie la pression automobile ici à Bruxelles. Effectivement, il va falloir trouver des alternatives pour qu'il y ait moins de voitures, et donner un peu plus d'espace aux cyclistes. Moi je fais partie de cette génération qui a connu Bruxelles sans cyclistes. Ici y a un point positif, un point positif à accorder au Ministre, c'est qu'effectivement on a amélioré les pistes cyclables séparées des routes, et il a investi là-dedans, donc ça on voit bien les effets positifs. On voit qu'il y a un doublement d'utilisation du vélo, donc ça c'est hyper positif, mais ça demande des investissements conséquents pour que les infrastructures pour les cyclistes. Mais ça demande aussi de diminuer la pression automobile, ce qui rejoint la deuxième question par l'élève de l'Assomption. Gratuité et efficacité? effectivement, je ne sais pas si vous avez vu un peu le débat politique qui vient de passer ces deux trois dernières semaines, mais il y a pas mal de partis qui parlent aujourd'hui de la gratuité des transports publics. Nous, avec le PTB, ça fait 4.5 ans qu'on est au Parlement et on a été les premiers à amener cette proposition. A développer cette thèse qu'il va falloir pour répondre aux défis écologiques, au défis de mobilité, des transports publics gratuits. Bon, on nous a ri au nez pendant ces 4 ans et demi, et aujourd'hui le débat se reporte sur le sujet. Et va falloir y aller et y aller sérieusement parce que l'écologie nous l'impose. Et la mobilité nous l'impose. Et le débat est en train de bouger, c'est excellent et ça répond également en partie à la question des effets des lobbies sur le politique. Je pense qu'il y a ici un cas concret, on le voit en live. Il y a énormément de jeunes qui sont en train de se mobiliser sur la question écologique, et c'est aussi une forme de lobby. Je disais aujourd'hui en rigolant aujourd'hui que par exemple Mme du FLORINE CUIGNET représente une forme de lobby sous la forme d'une association de cycliste. Et c'est simplement comme ça qu'on fait bouger les lignes politiques. Si à un moment donné on parle d'écologie, c'est parce qu'il y a eu 2500, 12500, 35000 élèves, et c'est comme ça qu'on fait bouger les politiques, et que les partis traditionnels deviennent, comprennent que tout ne se passe plus dans le Parlement. Nous on PTB on n'a jamais été d'accord avec ça. Ok, le Parlement est un levier démocratique important mais le plus important c'est ce lobby que les jeunes, euh, voilà vous voyez aujourd'hui qu'on a quatre ministres du Climat qui ont dû prendre la parole, c'est uniquement grâce à la pression de la rue. Et donc c'est assez positif, c'est lobbies-là. Et il y en a d'autres moins positifs, hein, les lobbies des diamantaires, des pharmaceutiques, des armes, etc. Effectivement les lobbies ont une influence sur le politique, et pour ça on peut le contrer avec le lobby des associations, et le lobby de la rue. Ecologie et économie, est-ce que ça s'oppose. Alors, effectivement aujourd'hui quand on parle d'écologie on imagine un impact négatif sur la rue, les travailleurs. Avec le PTB on voudrait inverser la vapeur habituelle, on ne veut pas d'une taxe CO2, on veut une taxe CEO [PDG en

anglais]. A un moment il va falloir changer le curseur, et effectivement c'est plus aux travailleurs de payer, mais aux grandes entreprises, qui sont d'ailleurs la cause de 40% des émissions à effets de serre, et donc à un moment il faudra switcher cette mentalité.

MOD: Merci. Florine Cuignet.

FLORINE CUIGNET: Alors, beaucoup de questions intéressantes. Je précise juste pour ceux qui n'ont pas compris que je suis pas représentante d'un parti politique. Je suis un lobby. Pas moi toute seule, mais je travaille pour une association citoyenne qui représente les intérêts des cyclistes. Donc fatalement mon job c'est aussi de rencontrer les politiques pour essayer de les convaincre du bien-fondé de notre vision et des mesures à mettre en oeuvre pour avoir un mieux vivre ensemble ici à Bruxelles. Alors fatalement la question cycliste auto, j'ai entendu pas mal d'éléments de réponse. Je tiens quand même à dire qu'il n'y a pas des cyclistes et des automobilistes, il n'y a que des gens qui se déplacent. Moi, je me déplace la plupart du temps à vélo, mais j'ai un abonnement Cambio donc ça m'arrive d'utiliser la voiture, et ça m'arrive de me déplacer à pieds ou avec la STIB. Donc c'est un peu violent de juste opposer cyclistes et automobilistes. Je pense qu'on se déplace tous à un moment de notre vie avec différents modes, et ici à Bruxelles je pense que ça sera de plus en plus souvent le cas. La première chose à faire c'est l'éducation, donc éduquer les gens à être piétons, à être usager de la route. Et donc d'inclure les notions de respect entre usager et d'utilisation commune de l'espace public. Et puis y a la question fatalement de l'aménagement. On n'est pas nous aussi catégoriques, on trouve pas qu'il faut des pistes séparées partout. Ça ne se justifie pas et ça ne fait que reporter un petit peu le problème. Nous on a une vision, qu'on appelle le principe stop. Créer des aménagements en pensant à une hiérarchie des utilisations de l'espace. Donc d'abord priorité aux piétons. On va d'abord penser "est-ce qu'on a pris compte du piéton dans cet aménagement?" Puis le cycliste, puis les transports en commun, et enfin la voiture privée. Et ça quoi qu'on fasse il faut le garder en tête, parce que les gens sont d'abord des piétons, etc. L'idée c'est d'essayer de multiplier les zones apaisées, les zones 30, qui permettent à chacun de se déplacer et soient accessibles. Et puis sur les grands axes avec beaucoup de voitures, et des vitesses plus élevées, là c'est très intéressant d'avoir des infrastructures séparées. Et là à Bruxelles on a effectivement beaucoup de retard et on est doucement doucement en train de résorber. Mais si on voit par exemple les Pays-Bas, les Pays-Bas on imagine beaucoup d'infrastructures séparées, mais non, c'est surtout un apaisement des vitesses et un respect entre usagers. On fait attention aux plus faibles, et c'est vers ça qu'il faut aller, je crois. Si on veut une meilleure collaboration entre les usagers à Bruxelles. Par rapport à la question d'écologie et économie, ça ne s'oppose pas du tout, je pense au contraire que développer l'écologie a des opportunités incroyables pour l'économie, maintenant il faut changer tout le système. Et ça c'est un peu compliqué de savoir où commencer. On pense toujours écologie = taxe, mais il faut savoir que par exemple développer le vélo ça peut se faire à des coûts hyper réduits. On pourrait établir un réseau de pistes cyclables entier pour le coût de réparation d'un tunnel. Ça dépend, donc. Et il faut savoir qu'il y a aussi énormément de ponts indirects. Par exemple développer le vélo le premier argument économique c'est au niveau de la santé. Parce que les gens font de l'exercice, et c'est ce bénéfice santé qui va faire faire des économies. A contrario, s'il y a beaucoup de voitures c'est de la pollution, impact néfaste sur la santé et le développement des gens. Ça il faut l'intégrer, aussi, quand on réfléchit aux questions d'économie.

MOD: Merci. Je vais laisser la parole à M. Loewenstein.

MARC LOEWENSTEIN: Merci. Alors, je vais essayer de répondre à toutes les questions, en commençant par la question sur la contradiction entre écologie et économie. Je pense qu'il faut mettre en place dans toutes nos décisions une sorte de triangle, qui reprendrait écologie, économie, et social. Et travailler en équilibre avec ces trois notions. Je pense que c'est l'avenir, c'est le message en tout cas, clairement, qui est porté par les jeunes aujourd'hui. Pas que les jeunes d'ailleurs, mais avec le climat, les gilets jaunes, etc. Y a toute une série de revendications qui sont faites et qui nécessitent la prise en compte de ces trois notions sans lesquelles on ne peut pas avancer. Je pense qu'on ne peut pas opposer l'une à l'autre, il faut les concilier. Et y a plein de moyens de le faire, ça mérite un débat très long sur le sujet donc je m'arrêterai là juste pour ce principe. Alors, au niveau de l'influence des lobbies, moi je fais partie du parti qui s'appelle DéFI, donc Démocrates Fédéralistes Indépendants. Et indépendants ça veut dire ce que ça veut dire, donc de tous lobby, pression, syndicat. On a pas de syndicat qui est attelé au parti ou qui met la pression, mais par contre ce qui est fondamental c'est de ne pas prendre le terme lobby comme un gros mot. Un lobby c'est un groupe de pression, un groupe d'experts de terrain, qui peuvent faire remonter des informations. On dit souvent que le politique travaille dans sa tour d'ivoire, au Parlement on comprend pas les citoyens, qu'on fait des choses sans connaissance de cause. Et le fait de consulter toute sorte de lobbies - encore une fois dans le sens positif du terme - est important pour se faire sa propre idée. Alors toujours de l'esprit critique, ne jamais avancer aveuglément avec les lobbies les plus séduisants. Je n'ai pas encore eu dans aucun de mes mandats, au Parlement ou à Forest, de tentative des lobbies négatives dans le sens offre de services, etc. Y a une éthique à respecter, et je pense qu'il y a une distance à avoir par rapport aux lobbies, mais y a aussi un intérêt certain à les consulter pour prendre la meilleure décision quand on vote une loi. Au niveau de la gratuité, et de l'efficacité des transports publics, je ne suis pas d'accord avec mes collègues parce que je suis contre la gratuité. Mon parti est contre pour la simple raison que ça risque d'avoir un effet contre-productif sur l'offre, l'objectif aujourd'hui c'est que l'offre soit attractive. Il faut inciter les gens qui ne prennent pas les transports publics à s'y mettre. Et à partir du moment où on le rend gratuit, 200 millions d'euros de recette en moins, ça a un coût, et un coût qui n'est pas si accessoire que ça. Si on rend les transports publics gratuits, on va augmenter son offre, mais qui dit augmentation de l'offre dit achat de nouveau matériel roulant, personnel, entretien plus fréquent des rails, etc. Parce qu'au plus on circule au plus on use. Pourquoi nous sommes contre aussi ? Nous pensons qu'il faut d'avantage investir dans les transports publics. On a un projet important pour les années à venir, même s'il se fait sur 25 ans, c'est un développement du métro, qui est quand même très pauvre à Bruxelles. Et qui mérite une attention particulière et un plan global de la part des politiques. Et alors dernier point, je termine par là : les autos et vélos peuvent-ils être d'accord? Moi je suis automobilistes, mais aussi cycliste, mais également piéton et j'essaye de me mettre d'accord avec moi-même déjà. En ville je vis les trois situations, et je peux comprendre les craintes que peuvent avoir les usagers faibles quand ils circulent à Bruxelles. Y a des dynamiques mises en place, y a des rénovations de voiries importante, et il faut continuer à prévoir des pistes séparées sur les grands axes, mais aussi des zones 30 sur les voiries communales. Donc apaiser la circulation permet aussi un partage plus efficace des fonctions au niveau de la mobilité. Et encore la notion de respect, c'est important.

C'est important que le cycliste respecte l'automobiliste et l'automobiliste le cycliste. Que l'auto ne roule pas sur les pistes cyclables, ne se gare pas sur les pistes cyclables, qu'on respecte les limites de vitesses, quand on est cycliste qu'on ne coupe pas les trajectoires, qu'on ne se mette pas soi-même en danger, voilà. Toute une série de principes qui sont effectivement souvent basés sur une notion de respect, et, et voilà.

MOD: Voilà, je vais redonner rapidement la parole à Mme Jamouille, qui avait peut-être été trop brève dans sa réponse.

VÉRONIQUE JAMOUILLE: Oui, par rapport aux lobbies, y a des infos qui circulent par rapport à des décisions au niveau de l'UE ou des choses comme ça. Je pense qu'on a notre éthique, évidemment, ce qui ne veut pas dire qu'on ne doit pas écouter. Le FLORINE CUIGNET, par exemple, connaît bien mieux... quand on est député on n'a pas la science infuse, on n'est pas des experts de tous les secteurs, des lois, des ordonnances, etc. Et avoir l'éclairage d'associations de terrain, c'est... Cette année on a adopté une nouvelle loi sur le sans-abrisme en région bruxelloise, on a entendu toutes les assoc', les CPAS aussi, mais toutes les associations qui travaillent dans le secteur. Ça nous a permis de comprendre mieux quels étaient les besoins du secteur, et sans doute de faire une loi meilleure que ce que l'on aurait fait si on était resté uniquement avec nos programmes et nos idées. Alors bien sûr on n'est pas tous d'accord, et y a des conceptions différentes, mais être en contact avec des assoc' comme le FLORINE CUIGNET ou d'autres, sur d'autres secteurs, ça nous permet de travailler mieux et de faire des lois qui soient mieux adaptées. Alors écologie économie faut savoir que les nouveaux emplois de l'écologie, y a des emplois possible dans l'isolement des bâtiments, c'est pas que un coût. Bien isoler les bâtiments et les immeubles anciens ça fait du travail, y compris pour des gens moins qualifiés qui ont besoin de travail à Bruxelles. Ca fait donc du développement économique, et aussi écologique, ou en tout cas des économies d'énergie importantes.

MOD: Voilà, merci beaucoup. On va enchaîner sur la même thématique, mais avec les questions des ateliers 3 et 4. Signalez-vous, levez-vous, on vous apporte un micro. 3 et 4, donc.

E: Bonjour, je m'appelle XXX et je viens du Sacré-Cœur de Ganshoren. Notre question, c'est: "est-ce que la popularité des voitures vous empêchait d'émettre des actions "anti-voitures", justement?"

MOD: Merci, deuxième question?

E: Bonjour, je m'appelle XXX, je suis à l'Assomption. Et j'ai aussi une question. Comment expliquer une taxation plus importante sur les citoyens alors que nous savons que ce sont les multinationales qui polluent.

MOD: Bien, parfait. Encore une question?

E: Bonjour, allo?

[rires]

MOD: On vous écoute.

E: Bonjour, c'est XXX à l'Assomption. Qu'est ce qui empêche la création de pistes cyclables en site propre à Bruxelles?

MOD: Les freins aux pistes cyclables, en site propre, bien. Encore une dernière question? Mobilité douce, atelier 3 ou 4? Il devrait en rester une?

Robin L.: Oui, normalement il reste une question.

MOD: Ah, mais c'est ici devant, pardon, on regarde trop haut.

E: Merci. Moi c'est XXX, de Ganshoren. Notre question c'est : "Pourquoi les transports en commun entre les régions sont mal accordés, et est-ce qu'on pourrait imaginer un abonnement inter-région?"

MOD: Ici c'est donc une référence au fédéralisme, et à la collaboration inter-régionale, et l'interconnectivité du transport. On va peut-être prendre le panel de l'autre côté?

MARC LOEWENSTEIN: Merci. Puisqu'on commence à l'envers je vais commencer par la dernière question, c'est un sujet qui, hum? L'interconnectivité entre transports publics c'est un sujet sur lequel moi j'interviens beaucoup au Parlement, et c'est fondamental, enfin, c'est la conclusion que je viens en tirer? A un moment les institutions publiques, donc les régions, le fédéral avec la SNCB, personne ne parviens à s'entendre parce que tout le monde défend son pré carré. Et à un moment il va vraiment falloir prendre conscience, mais ça devient fondamental, et toutes les actions citoyennes le montrent, c'est qu'il va falloir remettre le citoyen au centre du débat, et qu'in ne se soucie pas dans les décisions, de, du petit pouvoir qu'on va perdre éventuellement en créant plus de relations, de liens, entre les sociétés de transports. Et ce qui est fondamental pour nous aujourd'hui c'est 1, d'avoir une autorité fédérale qui soit un pilote, un arbitre des questions de mobilité pour pouvoir à un moment trancher et mettre tout le monde d'accord pour pouvoir avancer. C'est mettre en place enfin l'intégration tarifaire, donc un seul ticket, billet, application, qui permette d'utiliser tous les modes de transports sans se soucier "ah on est sur un TEC, il faut tel abonnement, on est sur De Lijn, etc." L'objectif c'est d'encourager les jeunes, citoyens, usagers, à prendre les transports publics et à faire se rendre compte que c'est facile d'utiliser les transports publics. Aujourd'hui c'est souvent le parcours du combattant. Ce n'est pas normal que quelqu'un qui habite à la frontière bruxelloise, Linkebeek, aie des soucis et des surcoûts à payer pour aller à l'école à 5km de chez lui alors qu'un habitant de Bruxelles n'a pas ce problème. On parle aussi des voitures, et je vais aborder en même temps la question de la popularité de la voiture. Au niveau de notre programme par exemple on prévoit d'interdire le système de voitures salaires, qui représente quand même presque une voiture sur deux. Il y a 200000 véhicules qui rentrent chaque jour à Bruxelles, et sur ces 200000 il y a une très large proportion de voitures de société. Et la popularité de ce système ne nous fera pas changer d'avis, c'est insensé d'avoir un système



pareil en Belgique. On est un des seuls pays qui pratiquent cette politique. Avoir une voiture de société quand on a une camionnette de plombier, ça semble euh, ben pas de soucis, évidemment, mais si c'est une voiture salaire qui remplace un salaire, on est plus favorable à avoir à la place de ce montant un budget mobilité... qui permettent au bénéficiaire actuel de ces voitures de choisir leur mode de transport et de ne pas devoir utiliser leur voiture. Parce que j'entends de certains témoignages un couple où ils ont chacun la voiture de société. Ils travaillent au même endroit à une rue près, et ils viennent tous les deux du fin fond de la Wallonie chacun avec leur voiture, parce que s'ils ne viennent pas comme ça ils ne font pas assez de kilomètres et on leur supprime la voiture de l'un ou l'autre, et donc ils peuvent comme ça garder leurs deux voitures. Si on prévoyait un budget mobilité avec un libre choix mais toujours le cash, à la place de la voiture, on avancerait déjà à ce niveau-là, et on réglerait déjà beaucoup de problèmes en matière de congestion. Un autre point encore une fois au niveau des relations entre les différentes entités c'est la taxation kilométrique. Donc y a un souhait de la Flandre et de Bruxelles de mettre en place une taxation kilométrique intelligente, donc de taxer les voitures sur l'usage et pas la possession. La Wallonie est contre et veut une vignette, à un moment il faut juste avancer et trouver une solution et avoir une taxation plus juste. Et encore peut-être une dernière question sur les pistes cyclables à Bruxelles. Y a des projets depuis, je pense, y a une grande partie des voiries régionales sont ciblées par, ya des pistes séparées ou alors des projets. Y a une question de budget, bien sûr, et des questions de procédures qui prennent parfois du temps. Mais je pense que ça avance et qu'il faudra continuer cette politique, qui a peut-être un coût mais amène une amélioration certaine du cadre de vie. On le voit sur la petite ceinture avec les projets qui naissent et permettront d'avoir des trottoirs plus élargi, un espace pour les cyclistes, un espace moins important pour les voitures, et donc permettre, inciter grâce aux infrastructures, ces modes de déplacement.

FLORINE CUIGNET: Alors, la difficulté en tout cas d'accorder différentes sociétés de transport m'a toujours stupéfié. Moi je viens de l'extrême sud de la Belgique, quasi la France. Mon village était desservi par une compagnie française, et ça fonctionnait très bien avec un ticket TEC. Alors je ne comprends pas pourquoi c'est difficile au sein d'un même pays alors que France-Belgique ça fonctionnait très bien. Je crois que des transports efficaces, c'est aussi la garantie de voir plus de vélos parce que ce sont deux mode très complémentaires. Donc nous fatalement on plaide pour une intégration et un usage plus facile des différentes compagnies. Qu'est ce qui coince pour les pistes séparées, ben comme je le disais tout à l'heure nous on ne plaide pas nécessairement pour ça. Mais vraiment à certains endroits où c'est une nécessité. On a énormément de parkings en surface, et faire de la place pour des pistes cyclables, fatalement faut prendre quelque part et souvent c'est plus des places de parkings que de la voirie. Donc la question des parkings coince vraiment. On a une offre de parking à Bruxelles en surface qui est vraiment hallucinante, surtout par rapport aux autres capitales. Si vous comparez à Paris, à Berlin, à Amsterdam, par exemple, le nombre d'emplacement en voirie est bien plus bas, et les tarifs sont beaucoup plus élevés. Donc ici on encourage vraiment les gens à se garer en surface donc fatalement dès qu'on va supprimer des places de parking ça fait grincer des dents. Il faut savoir que si on met bout à bout toutes les places de parking de voirie, environ 260000, ça fait Rome-Bruxelles. Voilà. On peut aligner des bagnoles de Rome à Bruxelles, donc on voit qu'il y a encore un petit peu de travail à faire. Ici on est encore en train de se battre, y a des gens qui viennent je pense d'Etterbeek ici, il y a un projet

de piste qui risque d'être compromis parce que pour mettre en place la piste il faut supprimer des places de parking, et fatalement les gens qui habitent là si on leur enlève leur place de parking,.. Vu que c'est eux qui votent aussi, personne ne veut perdre cet électorat. La popularité de la voiture elle s'est construite. Donc on a tout fait pour rendre la voiture facile, et maintenant il faut faire la même chose avec d'autres modes de déplacement. On voit aussi le matraquage publicitaire, pour le salon de la voiture, encore une excellente année avec des chiffres records de fréquentation, et de vente. Y a un pub incroyable. "La voiture c'est ma liberté", "faites de la ville votre terrain de jeu", "faites du sport en conduisant", tout ça. Ben non, je suis dans ma voiture, je ne fais donc pas de sport, et je suis dans les embouteillages donc le terrain de jeu on repassera. Donc c'est des images qu'on a, et comme tout a été fait pour en faciliter l'usage c'est normal si les gens utilisent la voiture et ont du mal à changer de comportement. Et ce n'est que en rendant les alternatives plus intéressantes qu'on peut convaincre un maximum de gens de laisser la voiture. Dernière chose la taxation citoyens multinationales ça dépasse un peu mes compétences, mais effectivement il y a des choses. L'objectif c'est d'orienter les comportements des citoyens pour faire profiter au plus grand nombre. Quand on parle de taxe sur la voiture y a pas uniquement la question environnementale. Nous, on souhaiterait une réforme des taxes automobiles pour que ça profite non seulement à l'environnement, mais aussi à la sécurité routière. Donc essayer d'améliorer les comportements pour que ceux qui ont vraiment besoin d'avoir une voiture portent leur choix sur des voitures plus petites, et qui consomment peu. Actuellement les gens ont plutôt tendance à prendre des gros SUV qui prennent beaucoup de place en ville, et qui sont extrêmement dangereuses pour les autres usagers, en premier lieu piétons et cyclistes. Voilà. Le citoyen a un rôle à jouer, il n'est certainement pas le seul, mais commençons par nos propres comportements.

MOD: Merci, M. Handichi?

YOUSSEF HANDICHI: Je vais quand même être un peu à contre-courant de ce qui a été dit ici en partie. Je vais répondre à la difficulté de la coopération entre régions, et la popularité de la voiture. Je pense que, sans vouloir rentrer dans le technique "qui fait quoi" en tant que quel ministre. A un moment, on est le 7 février 2019, et on a quelque chose qu'on a appelé le RER, qui était prévu, je pense que j'ai entendu cette histoire quand j'avais 10 ans, j'en ai 42 aujourd'hui. Et on ne le voit toujours pas venir. La question de la popularité de la voiture pour moi elle se pose comme ça: "pourquoi est-ce que les gens achètent des bagnoles?" Je pense que c'est fondamental. Ben c'est simplement parce qu'il n'y a pas d'alternatives. Arriver au boulot à l'heure, poser les enfants à l'école, etc. Dans le match TEC-voiture c'est clair que c'est la voiture qui gagne. C'est la voiture qui permet de faire tout ça à l'heure. Ce n'est simplement pas vivable pour une partie des gens de faire autrement. Et personne ne prend sa bagnole parce qu'ils veulent rester dans les bouchons pendant une heure et demi, ou parce qu'ils aiment bouffer leur volant. C'est parce qu'il n'y a pas d'autres choix, ou que ces choix ne sont pas à la hauteur du défi mobilité. C'est pour ça qu'ils achètent des voitures. Je ne suis pas du genre à critiquer celui qui achète une voiture, ni même le salon de l'auto en disant "ouh, le mauvais qui a acheté une voiture", non. A un moment c'est au politique de mettre de l'argent dans le train, la SNCB, dans les transports publics. Et en fait c'est des questions d'argent, et des questions aussi d'un shift mental, et de passer d'une politique gestionnaire,.. M. Loewenstein nous dit que ça va coûter 200 millions, ou

qu'il faut autant d'investissement, que ce n'est pas si facile, bla bla, bla bla. Donc on voit bien que la volonté de développer une alternative, c'est on liste ce qui ne va pas. Et au lieu de liste tout le positif.

MARC LOEWENSTEIN: Et combien ça coûte alors?

YOUSSEF HANDICHI: 200 millions.

MARC LOEWENSTEIN: Beaucoup plus que 200 millions

YOUSSEF HANDICHI: 200 millions de billetterie. C'est votre chiffre. Plus l'infrastructure, plus le roulant, plus le personnel. Et moi je vais vous répondre qu'on est la troisième région la plus riche d'Europe. Troisième. Première, Londres, et la deuxième Luxembourg-Ville. Tiens? Mais,... Luxembourg vient de développer des transports publics gratuits...

[Rires et applaudissements, cris et sifflets.]

YOUSSEF HANDICHI: Donc nous ici on liste ce qui ne va pas. Et là-bas ils le font. Avant-hier j'étais à Dunkerque. Et là j'allais voir ce qui se passe concrètement. Dunkerque c'est 200000 habitants, ici 1.2 millions. Ce n'est pas tout à fait la même chose en taille, proportion, habitants, etc. Mais nous sommes la troisième région d'Europe. Donc il y a des moyens. Et la question c'est de savoir si on veut que nous politiques, on réponde aux besoins des gens. Le maire à Dunkerque ne m'a pas dit "ouais, mais ça coûte autant, etc. La première chose c'est d'arrêter d'être juste gestionnaire. Il faut faire ce switch mental. Et vous la jeunesse, arrêtez d'écouter quand on vous dit c'est infaisable, c n'est pas possible, tout ça. Le lobby de la rue, c'est celui-là, c'est vous qui allez pouvoir pousser dans le sens de la gratuité des transports, dans ce cas. Ne vous laissez pas prendre au piège des politiques de tel parti qui vous dit que c'est pas possible parce qu'en commission machin. Non, imposez le débat! L'écologie en a besoin, la mobilité en a besoin. Et aucun doute, la popularité de la voiture elle va changer. Et en ce qui concerne la taxation ben ça me semble clair qu'on taxe beaucoup le consommateur, avec une taxe kilométrique par exemple, mais on laisse tranquille ceux qui produisent 40% des émissions. On s'assied sur un pognon dingue, et en plus c'est très injuste. Chez nous au PTB on s'en cache, pas, on trouve ça scandaleux.

[Applaudissements]

MOD: Bien, j'entends qu'il y a des réactions mais on va laisser Véronique Jamouille répondre quand même, avant ça.

MARC LOEWENSTEIN: Oui, je vais quand même dire qu'on a entendu beaucoup de populisme, mais pas tellement de sérieux ou de réalité.

[Huées dans le public.]

MOD: On va certainement -s'il vous plait, du calme- revenir sur ces questions, les quatre ateliers suivant ont travaillé sur les transports publics donc on en reparle de suite. On va terminer sur la mobilité douce avec Mme Jamouille. Merci.

VÉRONIQUE JAMOUILLE: Oui. Donc, nous au PS on est également pour la gratuité des transports et pour un renforcement de tout ce qui est transports. RER, retaper les anciennes gares de Bruxelles qui pourraient être rénovées, réutilisées, etc. Et donc oui, l'interconnexion il faut qu'on essaye d'y arriver, c'est des questions délicates. Y a un peu de mauvaise volonté de la part de certain, mais il faut continuer; On ne peut pas obliger dans les autres régions, la Région Flamande par exemple qui voulait vider la gare du Nord à un moment parce que soi-disant y a trop de réfugiés et que c'est trop sale, de collaborer davantage avec nous pour améliorer ce, cette connexion de tous les réseaux. Alors gratuité, moi je n'aime pas non plus les discours populistes. Parce que la gratuité c'est toujours payé par quelqu'un. Alors moi je ne suis pas d'accord que les taxes de tout le monde financent ça. Des taxes sur les plus riches et les gros pollueurs, oui, mais on ne peut pas dire qu'on doit construire gratis. Il faut des budgets pour le personnel, pour l'infrastructure, prolonger les lignes, ce n'est pas des petites sommes par rapport à un budget. Il faut aussi qu'on maintienne des soins de santé, il faut qu'on maintienne, hein. Y a des choix. Il faut chercher l'argent où il est, on peut parler de fraude mais ce n'est pas la Région bruxelloise qui s'occupe de ça. Ça c'est le fédéral. Donc ce n'est pas évident, et ce n'est pas le budget du fédéral qui va venir financer le budget de chez nous. Ce n'est pas aussi simple, je suis désolée, mais il ne suffit pas de dire "on va raser gratis". Il faut aller dans cette direction, mais en faisant les choses de manières intelligentes. Les voitures de société c'est une grande aberration. Et c'est dans notre programme depuis un certain temps de remplacer ce truc par un autre avantage. Le problème c'est aussi que c'est un salaire sur lequel il n'y a pas de cotisation sociale, donc on pourrait remplacer ça par du vrai salaire, ou des chèques mobilité, des trucs comme ça. Mais là on a effectivement le lobbying des voitures, des grosses sociétés, qui préfèrent garder ce système, qui est vraiment une grande aberration. Voilà.

MOD: Merci beaucoup, on va enchaîner parce qu'on a déjà un peu abordé cette question, les ateliers 5 à 8, si vous avez des questions? On va en prendre 4

E: Moi c'est XXX, je viens de l'Enfant-Jésus. La question c'est "Faut-il instaurer une carte hyper mobile qui permet de se déplacer partout?"

MOD: L'inter-connectivité, encore, très bien. Deuxième question?

E (en néerlandais) : Bonjour, je viens du collège Lucerna. Notre question: "Est-il envisageable de mettre en place des zones réservées au transports en commun dans Bruxelles?"

MOD: Oui, la question des sites propres pour les bus et trams.

E: Bonjour, moi c'est XXX de l'Enfant-Jésus, et notre question c'est: "Comment peut-on assurer des bus électriques et des transports en commun nocturnes sans augmenter le prix de l'abonnement?"

MOD: Qui doit payer, on va approfondir les réponses.

E: Mon nom est XXX, je viens de Lucerna aussi. Les transports en communs sont fort chers. Comment peut-on diminuer les prix pour rendre ça plus attractifs.

MOD: En collectivité, comment avoir des politiques innovantes et qui doit les payer? Bien. Dernière question? Attendez, on en a eu 4, on va s'arrêter là et je cède la parole à Madame Véronique Jamouille.

VÉRONIQUE JAMOUILLE: Je vais devoir partir très bientôt, j'ai un rendez-vous prévu de longue date, ça ne m'amuse pas, je serais bien restée mais je ne peux pas. Pour répondre, effectivement, l'inter connection entre De Lijn, SNCB, Stib, la TEC, il y a des associations, et c'est des objectifs qu'on doit arriver, et il faut sans doute plus de volonté de la part de tous. Il y a des discussions au niveau des administrations de la part de tous. On se demande comment on va faire les tarifs, quelle portabilité des abonnements, carte à puces, etc. Il y a plein de questionnement à la fois techniques, mais aussi de négociations entre les différentes sociétés pour savoir comment faire. Il y a des abréviations, un jeune qui vient de Oude Heverlee et va à l'école à Bruxelles, il a un bus De Lijn, et trop court pour un abonnement, donc 3€ le trajet. Il prend ensuite un métro, avec un ticket 10 voyages, mais aller, retour, ça coûte beaucoup trop cher. Et donc il faut améliorer tout ça pour que les gens dans ce genre de situation s'en sortent mieux. Pour ça on doit améliorer les accords entre les sociétés. Sites propres et tram, lorsque c'est possible on en a fait pas mal. Et c'est une manière de donner la priorité aux transports publics. Un tram coûte moins cher qu'un métro, mais je trouve qu'il faut les deux. A la fois prolonger les métros là où c'est possible, mais aussi augmenter les sites-propres, parce que ça permet d'augmenter la vitesse, et de garantir plus de trafic à des horaires et donc ça permet aux usager d'avoir plus recours aux transports publics. Alors oui, gratuité, c'est de nouveau des questions de choix dans les budgets et d'aller chercher l'argent là où il est. La fraude fiscale, les GAFAs qui ne payent pas un centime d'impôt, y a toute une série de choses à faire. Mais pour ça il faut de la volonté.

MOD: Merci, on va continuer d'être attentif, je passe la parole à Youssef Handichi.

YOUSSEF HANDICHI: Alors, moi je suis très satisfait d'entendre qu'il faut aller chercher l'argent là où il est. Même si ce n'est pas exactement,... Vous aviez fait autre chose, quand vous étiez au fédéral. Je m'arrête là. Ça ne coûte jamais rien de le dire mais le faire c'est toujours mieux. Aller chercher l'argent où il est, on est la troisième région, faut le capter, en terme de richesses. Si on veut bombarder de chiffres en voilà quelques-uns: au niveau belge, les embouteillages coûtent 4 milliards. A Bruxelles 1 milliard. Ce n'est pas nous qui le disons, c'est le syndicat des patrons qui le dit.

MARC LOEWENSTEIN: J'ai huit milliard, ici.

YOUSSEF HANDICHI: Ah bah voilà, on avait peur d'être serré dans le budget, vous venez de le doubler. Mais entre temps. En Belgique 8 milliards, et un milliard à Bruxelles?

MARC LOEWENSTEIN: Bruxelles sans doute un peu plus

YOUSSEF HANDICHI: Un peu plus, voilà. Sur les embouteillages, si on enlève les embouteillages on gagne un milliard. Imaginez-vous si nous on va chez les patrons en disant "bon les gars, on va vous faire gagner un milliard. Mais on ne va pas vous faire gagner un milliard, on va faire gagner des travailleurs qui arrivent de manière apaisée [Inaudible] qui sont de bonne humeur parce qu'ils ont bien dormi." A Bruxelles on leur prend... En Belgique on prend ces 8 milliards qu'ils ne gagnent pas, et on les réinvesti là-dedans. Peut-être une idée un peu sympa. Et puis après on peut aussi parler de tout ce qui est fraude et paradis fiscaux, etc. Donc voilà, ce n'est pas pour bombarder de chiffres, mais on voit bien que c'est pas aussi irréaliste qu'on l'imagine. Ce qui est intéressant ici quand j'entends les questions, le prix est prédominant dans les questions. Vous vous demandé "Comment est-ce qu'on fait pour diminuer les prix". Je ne sais pas si vous avez vu dans la présentation, moi j'ai été chauffeur de bus à la STIB, j'ai roulé onze ans. Quand j'ai commencé je vendais des tickets sur le bus, ils coutaient 1€20. Y a onze ans, donc ce n'est pas si longtemps, hein. Aujourd'hui il est à 2€50. Donc le discours de diminuer la pression, de favoriser les transports, ben ok. Mais la logique, ce serait de diminuer les prix. Ils ont augmenté méchamment sur les deux dernières législatures? Pour être un peu précis en deux gouvernement on a systématiquement coupé des moyens à la STIB, tout en demandant aux chauffeurs d'en faire plus. Faire plus avec moins... Donc quand vous rentrez dans un bus et que vous voyez que le chauffeur est un peu énervé, ou qu'il a passé une mauvaise journée, hésitez pas à penser un peu à sa journée parce qu'il a moins de moyen il a roulé plus, dans un bus en moins bon état, plus vite. Ils ne font pas les cowboys parce que c'est marrant, mais ils ont un timing à assurer et des sanctions si ils ratent. Et donc quand vous le voyez énervez saluez-le et faites-lui un sourire. Derrière on ne le voit pas mais il y a des mesures politiques qui font que ce gars-là à une pression de plus en plus forte, et si on veut répondre à ce défi écologique, de mobilité, et donc je suis très content de savoir qu'on a 8 et pas 4 milliards disponibles pour ça en Belgique.

MOD: Merci, Mme Cuignet.

FLORINE CUIGNET: Oui, ça va aller assez vite, parce que ce n'est pas exactement mon domaine, je vais pas rentrer dans les détails. Pour rebondir sur la question de la carte "hyper-mobile", alors oui, pour nous tout ce qui favorise du transport intermodal, pour nous c'est à favoriser. A Bruxelles on a quand même la chance d'avoir un territoire hyper compact, urbanisé, et avec une offre en transport qui est quand-même assez impressionnante, on a des transports publics, des voitures partagées, des vélos, vélos partagés... L'important c'est d'amener le citoyen sur des meilleurs modes de déplacement pour chaque trajet. Le problème c'est que souvent quand on a une voiture on ne se pose pas la question. La voiture est là, et on va l'utiliser. En plus quand on a une voiture le coût de chaque trajet diminue un peu parce qu'on rentabilise la voiture, voilà. C'est un incitant, de posséder une voiture. si on a un système tarifaire intéressant et qui donne accès à d'autres modes de transport, alors on ne possède plus sa voiture, mais on peut utiliser une voiture partagée, un vélo, etc. On peut réfléchir à plein de services à mettre sur ces cartes. Alors techniquement, maintenant, je conçois bien que ce soit compliqué, et je n'ai pas de réponse. Mais pousser le citoyen à réfléchir au mode le plus adapté à chaque trajet, c'est ça le but.

MOD: Oui, M. Loewenstein a la parole, qui souhaite je pense répondre à son collègue.

MARC LOEWENSTEIN: Je vais répondre aux questions, en tout cas. D'abord sur cette carte mobile, bien évidemment ça me semble fondamental. Je l'ai abordé très brièvement, la question du pass mobilité. Qui parle d'intégration tarifaire des transports publics, donc Stib, SNCB, TEC, DeLijn. Mais on ne doit pas oublier les autres modes disponibles, Cambio, ZipCar, Villo, Lime, BirD,... Tout ça, même sur une application mobile avoir accès à ça, ou à un parking, que ce soit un parking voiture ou vélo, on développe quelque chose ici pour le futur, et c'est envisageable techniquement grâce aux technologies existantes. Question partage de données on peut imaginer une seule carte, un seul ticket, qui donne à tous la possibilité de se déplacer avec facilité. On s'est aussi posé la question de la diminution des prix, et avoir une plateforme unique de paiement, notamment SNCB-TEC-De Lijn, si on paye des billets combinés aujourd'hui on paye deux fois, en fait. Si on a un coût qui correspond au ticket, et au service, on peut simplifier tout ça et faire chuter les coûts. Dans le cadre de ce débat, on pourrait donc diminuer les chevauchements de ces coûts, et faire diminuer les tarifs d'environ 20%. Au niveau des puces et du transports public nocturne. On en a pas encore parlé, je pense. Il y a une commande en cours, et arrivent tout doucement dans le paysage bruxellois de nouveaux bus. Des bus hybrides. Pas encore 100% électriques, ce sont des bus hybrides. Et il y a une ligne électrique aujourd'hui. Pourquoi on a reporté de quelques années? Il y a eu sans doute un problème de planification à la Stib et avec les décisions du Gouvernement par le passé, parce qu'on voit des bus électriques c'est bien, mais du coup il faut des bornes de rechargement, il faut que le réseau soit adapté. On parle beaucoup d'électrique, c'est important pour la qualité de l'air, même si ça ne change sans doute rien à la congestion. Mais si on remplace toutes les voitures en Belgique par de l'électrique, ça nécessite en Belgique 3 réacteurs nucléaires de plus, ou 4000 éoliennes. Des aménagements qui ne sont pas prévus, donc. Et les bus de nuit le "il faut développer l'offre, ou mettre le métro jusque 3h du matin", c'est... Il faut y aller de manière graduelle, essayer d'étendre, et de rencontrer le plus possible la demande. Il y a des lignes spécifiques qui vont par exemple de Forest National jusque Delta de nuit. Ça vaut la peine de continuer à habituer les usagers des transports publics à prendre le bus même la nuit.

MOD: Bien, on va prendre le dernier tour de question. Qui a une question, atelier 7 et 8?

E: Bonjour. Je m'appelle XXX, je viens de l'Assomption. On se demandait pourquoi il n'y a pas une carte qui reprenne tous les transports en commun, et est-ce que ça ne pourrait pas remplacer les voitures de société?

MOD: Y a des questions récurrentes, hein. On va compléter? Le temps de faire voyager le micro.

E: Bonjour, je m'appelle XXX, je suis de l'Assomption aussi. Est-ce qu'il ne faudrait pas réorganiser les pouvoirs publics pour augmenter l'efficacité des changements? Par exemple il y a des routes qui sont communales et en même temps régionales, et du coup les changements sont... pas d'accord.

MOD: Merci, c'est vrai que vous avez beaucoup parlé de voirie régionale, mais qu'en est-il des communales et des liens entre elles. Oui?

E: Oui, je viens de l'Enfant-Jésus. Pourquoi il n'y a pas beaucoup de transports la nuit, et est-ce qu'on peut pas faire une caisse commune pour financer ça si c'est pas possible autrement?

MOD: Fréquence des transports, et question de budget, intéressant.

E: Bonjour, je viens de l'Enfant-Jésus aussi. Nous avons remarqué que 70% des surfaces sont occupées par des voitures. Comment peut-on diminuer cet espace pour mettre par exemple des trams ou des bus?

MOD: Encore la question de l'équilibre voiture et autres modes. Peut-être l'occasion d'approfondir vos réponses précédentes? Marc Loewenstein, on va commencer avec vous.

MARC LOEWENSTEIN: Alors, sur la dernière question sur l'empreinte de la voiture dans l'espace public, il y a plusieurs actions que l'on peut mener, déjà l'adaptation des entrées de villes. Aujourd'hui à la sortie d'autoroute on a des autoroutes qui rentrent dans Bruxelles, ça amène un flux incroyable. Donc c'est important par exemple de passer du 4 bandes au 2 bandes. Ça crée un étau [inaudible] et un nœud en arrivant dans Bruxelles, et ça n'incite pas les gens à ne pas prendre la voiture ou à choisir plus le covoiturage. Un autre gros dossier difficile à mettre en œuvre c'est la diminution du nombre de place de stationnement en voirie, et leur remplacement hors voirie. Ça a été rappelé, mais donc libérer cet espace pour d'autres modes de transports, doux ou publics, permettra de diminuer le bruit, d'améliorer la qualité de l'air, ça désengorge. Mais il faut être pragmatique et trouver des solutions en compensant. On peut voir comment ça se passe dans d'autres grandes villes. On peut par exemple mutualiser des espaces de parking. On peut imaginer des rez commerciaux vides pour le moment réaménagés en parking, des parking publics qui sont en sous capacité que l'on pourrait réaffecter à d'autres modes de transport. Donc on peut aider cet espace public à être réapproprié par les usagers plus faibles et les modes alternatifs. Y a une question sur l'organisation des voies publics et la confusion entre les voiries. Moi j'ai été échevin des travaux à Forest, commune où on a des voiries des deux types. Et quand le citoyen nous contacte pour une plainte quelconque sur une voirie, on ne va pas renvoyer en disant que c'est régional, allez appeler la Région. On est un intermédiaire entre l'administration et le citoyen, et c'est à nous de faire la transmission. Il n'y a pas de voiries qui sont à la fois communale et communale, et régionale, pardon. C'est soit l'un soit l'autre. Je ne vois pas l'intérêt de régionaliser toutes les voiries, le système de proximité fonctionne très bien, il faut juste que l'information circule et que les institutions gèrent correctement les voiries dont ils sont responsables. On a une application qui s'appelle FixMyStreet et qui permet de signaler des problèmes. Un nid de poule, un [inaudible] au sol, une dalle de trottoir déchaussée,... ou encore un problème d'éclairage. La plateforme envoie directement vers la personne compétente et permet le suivi du dossier. C'est une application qui existe, et qu'il faut utiliser. Pour la carte hyper mobile, c'est la même logique, mettre la technologie au service du citoyen, et ça me semble plus malin que d'imaginer un redécoupage [inaudible].



MOD: Merci beaucoup. Madame Cuignet.

FLORINE CUIGNET: Par rapport aux questions de voitures de société, est-ce qu'on [inaudible]

... la gratuité des transports publics. La voiture de société ne concerne pas que Bruxelles, donc il faut bien sûr démanteler ce système qui est dysfonctionnel et coûte des milliards à l'Etat. L'idéal pour nous ce n'est pas de remplacer ça par du cash for car...

[Interruption de Robin L. pour ramener le silence, et expliquer que les fauteurs de troubles sont tout à fait visibles par le panel. Les joies de l'auditoire et du bruit.]

FLORINE CUIGNET: Merci, effectivement. Voilà, l'idée pour nous ce n'est pas de rémunérer les gens avec une voiture, c'est juste de rémunérer correctement et de laisser les gens choisir. Il y a beaucoup de gens qui se sont installés en dehors de Bruxelles parce que Bruxelles c'est parfois cher, et donc la voiture de société rend cette décision facile, vu qu'on peut aller plus loin. Avec un salaire plus juste on peut décider de vivre à Bruxelles et la voiture n'a alors plus de sens, mais on ne la paye pas. Et si on décide d'aller en campagne et bien chacun est libre, mais ça devient un choix de faire le trajet, et pas un euh, par défaut. Pour moi c'est vraiment national, comme question. En ce qui concerne le découpage de l'espace public, nous c'est le plus gros problème qu'on a dans le développement du vélo. Il y a énormément d'intervenants, il y a différents types de voiries, mais y a aussi des intervenants fédéraux pour certains travaux, par exemple Beliris. Y a parfois des travaux régionaux sur des voiries communales, puis c'est la commune qui doit entretenir, voilà. Donc j'entends bien la bonne volonté mais en attendant y a un peu une espèce de ping-pong qui se joue. Et c'est le citoyen qui se retrouve au milieu d'un jeu politique, dans une commune qui n'a pas la même majorité que la région, et je crois que c'est pénalisant. Nous on a beaucoup de projets qui coïncident parce que y a trop d'intervenants, simplement. Alors, est-ce qu'il faut réformer tout le système? Je crois qu'on peut juste mieux travailler avec le système actuel. Et bon, l'espace public qui se fait phagocyter par la voiture je pense qu'on est tout à fait d'accord. Mais il y a aussi pas mal d'aménagements qui vont dans le bon sens, et on essaye de concevoir des places plus conviviales, et de l'espace qui n'est pas qu'un espace de déplacement, mais de vie. Pour aussi que les habitants puissent laisser jouer les enfants sans avoir peur qu'ils se fassent écraser, par une voiture ou même un vélo.

MOD: Merci. M. Handichi, pour terminer ce tour.

YOUSSEF HANDICHI: Sur la question des différentes fonctions, ou de voiries communales, régionales, c'est vrai que c'est une lasagne en plus. Et qui rend certaines décisions parfois compliquées. Des majorités différentes, un jeu politique à comprendre. Mais parfois des majorités qui sont semblables et on voit que même là ce n'est pas d'accord, et ça devient kafkaïen. Mais comme disait Marc Loewenstein, il était échevin, donc faut comprendre que pas mal d'échevins dans les communes sont aussi dans les parlements. Faudrait d'ailleurs se mettre d'accord parce que c'est parfois compliqué. Et donc oui, c'est un vrai frein pour développer la mobilité, parce qu'on veut tous avoir un train ou un bus, mais personne ne le veut devant chez soi. De l'autre côté c'est mieux. Effectivement c'est compliqué de mettre tout ça en musique, et

pour moi la clé de cette politique là c'est de changer de vision de l'espace public. Ça suppose aussi d'intégrer les citoyens et les habitants, de ne pas juste imposer un plan mais en discuter. On peut demander l'avis, mais il n'est pas contraignant, et ça crée des frustrations, avant les élections c'est pas une bonne chose donc on préfère rester discret que de faire une connerie. Mais à un moment faudra amener les gens devant les plans et leur dire "voilà, dans votre quartier il faut un tram, ou un bus." Et discuter quoi. Pour moi c'est comme ça qu'on va pouvoir développer les futures politiques de mobilité. Après j'ai entendu un chiffre, 70% de l'espace public est utilisé par les voitures. Je n'avais jamais entendu ce chiffre, mais il est impressionnant. Surpris de ce chiffre, moi. Bon, je suis allé chercher l'équivalent pour Dunkerque, donc, et là-bas c'est 25%. Et on vient nous dire que c'est parce qu'il développe les transports publics. Donc non seulement il diminue la pression automobile mais du coup il a récupéré du foncier. Et qu'est-ce qu'il va faire avec ce foncier, cet espace? Et ben sur ce foncier là il peut construire des logements [inaudibles] du coin. Ici j'entends 70% c'est vraiment impressionnant. Merci pour ça, je serai intéressé d'avoir la référence.

MOD: Mais vous pourrez discuter après la fin du débat. C'est issu de textes qu'ils ont analysé en préparation. On va...

YOUSSEF HANDICHI: J'aimerais juste revenir vite sur la question de la fréquence des transports publics la nuit. Ben moi je me souviens en 2007, c'était le ministre Pascal Smet qui est ministre aujourd'hui sp.a, qui avait lancé le réseau Noctis. On se souvient qu'en 2007 il y a eu une sacrée bataille entre lui et le patron de la Stib. Qui disait "moi jamais je ne mettrai de l'argent pour un réseau de nuit, ça sert à rien, c'est pas, Bruxelles en a pas besoin, il faut plus d'argent pour les heures de pointe" et donc cet argent il voulait le voir en heure de pointe et pas de nuit. Pour ça il faut quand même saluer le travail de Pascal Smet, sur cette question-là il s'est imposé, il est allé cassé la tirelire, il a développé le réseau Noctis dans les quatre coins de Bruxelles. Le ministre suivant qui est arrivé a diminué de moitié, et maintenant on a un réseau pas si performant, avec une offre couci-couça. Et donc on a eu un coup de frein que nous on déplore. Ça répondait à un besoin de la jeunesse qui en a besoin, voire même de travailleurs. C'est dommage de perdre ça, donc nous au PTB on aimerait au minimum revenir sur un réseau plus, plus élargi. Et peut-être plus tard aussi.

MOD: Merci. Est-ce que certains d'entre vous ont encore des questions qui se seraient posées dans le cours du débat. On va prendre les questions, si vous voulez les adresser à quelqu'un en particulier, dites-le. Voilà, quelques questions complémentaires, qui n'auraient pas été abordées. On vous écoute.

E: Bonjour, moi c'est XXX. Je voudrais poser une question à M. Handichi, je ne prononce pas bien, je sais pas. C'était pour savoir, du coup, c'est vrai que vous avez parlé donc, pour le réseau Stib, de la gratuité, et donc de ce réseau-là en particulier. Moi je me demande si ce n'est pas mieux d'avoir un prix comme c'est le cas aujourd'hui, mais donc une diminution des prix. Comme ça a été évoqué par monsieur, même si je suis plus sûr? Mais d'avoir des réseaux beaucoup plus performants. Mais si on perd cet argent, donc hein 200 millions, ça fait beaucoup d'argent en moins, et je sais que vous parlez de taxer les CEO ou j'sais pas bien quoi. Mais du coup avec des

actions comme celles-ci on risque de perdre des fonds et du coup d'avoir moins de transport de qualité, même si... ils sont gratuits

[Applaudissements]

MOD: Merci beaucoup. On a aussi d'autres questions qui se posent.

E: Alors rebonjour. Moi c'est plus une remarque. Dans un des textes on a vu que Bruxelles, malgré qu'elle soit la capitale de l'Europe, et comme Monsieur l'a précisé la troisième ville la plus riche d'Europe, oui, c'est ça. Cependant elle est au fond du classement par rapport à la mobilité durable et la qualité de vie. Je voulais vous interpeller parce que personnellement Bruxelles, région riche, capitale de l'Europe, et au fond du classement, je pense que y a quelque chose qui va pas, quoi. Il faudrait un peu...

[Applaudissements]

MOD: Encore une question de l'un ou l'une d'entre vous? Je pense que ça va être une très bonne manière de terminer, donc on va laisser un dernier tour de table à nos invités panélistes. Répondez bien sûr s'il vous plaît à ces deux questions-là, puis si vous avez autre chose, ou que vous êtes frustré de ne pas avoir pu les aborder, c'est le moment. On va recommencer dans le sens inverse, alors, en commençant par Youssef Handichi.

YOUSSEF HANDICHI: [Il s'est éloigné du micro de table et sera difficile à entendre, certains passages ne sont pas verbatim.] Donc ici concrètement on se pose du rapport entre le prix et les performances. Payer plus pour plus de performance, et retirer des fonds ce serait moins de qualité. Mais c'est une contraction qui n'existe pas, en fait. On voit ici dans 64 villes de France qui sont passées à la gratuité qu'il n'y a pas de transport en commun qu'il n'y a pas de changement de qualité du service. Par contre, et là tu as raison, dire transports publics gratuits, ce n'est pas gratuit. Il y a bien quelqu'un qui paye. La collectivité paye ces frais. et c'est vrai que c'est pas tout à fait juste. Maintenant tu parles des 200 millions de billetterie, ben c'est sûr qu'il faudra aller le chercher ailleurs. Comme on disait tout à l'heure ben on va le chercher là où il est. Ça il faut le garder en tête. Et on pourra peut-être relever le défi de la mobilité, de l'écologie, et aussi répondre aux besoins des gens. A Dunkerque ils l'ont bien compris, à un moment donné il y a un aspect social qui est là. Le maire disait qu'après le passage au gratuit, ils n'ont pas eu toutes les frayeurs qu'ils imaginaient comme les sdf dans les bus et qui squattent, ou les migrants, parce que Dunkerque y a beaucoup de migrants. Non, c'est surtout des vieilles personnes, qui n'avaient pas toujours les moyens et qui prennent le bus pour se promener dans la région. C'est une dimension importante qu'il faut aussi capter, dans, à l'esprit. Ça permet de retisser du lien, de revoir du monde pour des gens qui restaient chez eux. Et à un moment c'est gratuit, on peut y aller, et le bus est devenu un espace de discussion, de sociabilité,...

E: Oui bien sûr mais Bruxelles c'est pas Dunkerque.

YOUSSEF HANDICHI: Non, c'est vrai.

E: On est bien plus nombreux qu'à Dunkerque, c'est plus facile à mettre là-bas. Je ne vois pas le rapport avec Dunkerque. Je comprends bien que c'était... C'est un peu facile de dire ok, on va mettre ça gratuitement, chercher l'argent où il est, tout ça. C'est une idée géniale, mais alors il est où? Fraude fiscale, etc, bon, mais ce n'est rien de concret. Je ne vois pas où est cet argent, et je veux pas qu'on nous dise aujourd'hui c'est gratuit, et après on va se rendre compte que la fraude fiscale on y arrive pas, et que taxer les CEO et ils sont partis de Bruxelles. Et de se dire que finalement on n'a pas trouvé ce fameux argent, et on va le chercher comme d'habitude dans nos impôts. Dire que c'est gratuit et augmenter nos impôts c'est juste découper autre part, en fait.

MOD: Bonne remarque, merci.

YOUSSEF HANDICHI: Oui, tu as totalement raison. Tu as totalement raison de t'inquiéter. Alors on n'est pas comme Dunkerque, on est beaucoup plus riches. Ya de l'argent, plus de 3000 multinationales installées à Bruxelles qui payent juste 0 centimes d'impôts. C'est important de le garder à l'esprit, à un moment donné c'est aussi à eux qu'il faut demander de contribuer.

[L'élève interrompt, sans micro.]

YOUSSEF HANDICHI: alors, on ne va pas rentrer trop dans les détails...

MOD: On va plus, on va. On n'a plus beaucoup de temps donc on va devoir sortir du dialogue et revenir au débat, voilà.

YOUSSEF HANDICHI: Je vais juste réagir quand même sur une chose. On dit toujours en fait que les multinationales elles vont se barrer. Ben, y a des chiffres aussi et le constat du terrain montre le contraire, en fait. L'impôt sur la fortune en France c'était le même, et on remarque qu'ils ont perdu 0,02% des riches qui sont partis. Et ils sont partis où? Ben en Belgique, paradis pour les riches et enfer pour les travailleurs. Donc ils vont pas partir je ne sais où. Et désolé pour Dunkerque, mais j'aurais pu dire Luxembourg, c'est des exemples. Ils ont taxé des entreprises, là-bas, hein, et elles sont parties nulle part. A Aubagne ils ont, y a un petit épisode sur France 3 où on voit les patrons qui s'expriment, et qui ont une plus-value d'avoir des travailleurs qui viennent en forme, moins stressés, et ils sont plus rentables aussi. C'est aussi un win-win, donc faut pas croire que si tu veux le taxer, il va se barrer, ce n'est pas aussi simple que ça non plus.

MOD: Merci beaucoup. On passe à Mme Cuignet.

FLORINE CUIGNET: Merci. Pour la gratuité des transports publics, alors. Officiellement le FLORINE CUIGNET ne s'est pas positionné sur la question, mais c'est vrai qu'on ne peut pas nier qu'on risque d'avoir un report modal vers les transports publics, et donc aussi du vélo vers les transports publics. Certaines lignes sont déjà tout à fait saturées, donc ça ne nous semble pas très... Un risque, quoi. Nous on plaide pour le, il faut savoir, le développement du vélo se fait à très, très

faible coût, et c'est également le mode de déplacement qui en rapport coût-bénéfice a le meilleur ratio. Et qui a le plus de potentiel à l'heure actuelle. Donc nous on plaide vraiment pour une vraie politique cyclable, parce que c'est vrai que les retombées positives et économiques sont importantes. Donc je crois que c'est la première chose à faire. D'abord investir dans une politique efficace. Par rapport à l'image de la Région, ben, oui, on parle de Bruxelles capitale de l'Europe, on voit les reporters internationaux qui sont à la télé avec en arrière-plan on voit la Rue de La Loi, qui est un super égout à bagnole, et je pense que c'est l'image que Bruxelles donne, et je trouve que c'est un peu catastrophique. Y a des projets, notamment un plan régional de mobilité, qui contient de très bonnes choses. Euh, pour faire bouger Bruxelles vers une capitale avec une mobilité plus durable. Je pense que c'est un plan qui vaut vraiment de le soutenir. Mais là encore y a aussi la lasagne institutionnelle comme on le disait, avec différentes régions, le fédéral, qui complexifie énormément les choses. Mais je crois que y a moyen de travailler la mobilité pour avoir une meilleure image de Bruxelles, et je vous invite tous ici à vous investir en tant que citoyen. Que ce soit au niveau du politique, des associations, ou en tant qu'individu, ben vous avez une voix. Moi je travaille pour une association citoyenne, donc l'idée c'est de fédérer des citoyens qui ont un avis critique, et de relayer ces préoccupations auprès des politiques. Et ben je vous invite et vous encourage à faire usage de votre voix citoyenne.

MOD: Merci beaucoup. On passera ensuite la parole à M. Loewenstein.

MARC LOEWENSTEIN: Oui, alors d'abord pour embrayer par rapport à la gratuité et la position de l'élève de tantôt, moi je suis 100% d'accord avec toi sur ta position. La gratuité elle a un coût, et l'important c'est de savoir quel réseau de transport public on veut pour nous, parce que à partir du moment où on réduit les recettes et on investit moins... On ne peut pas comparer Bruxelles, région de 1.2 million d'habitants, avec des villes beaucoup plus petites. La gratuité ici a un facteur plus important encore parce que Bruxelles est enclavée dans un hinterland plus large, et duquel viennent tous les jours des navetteurs. Pour absorber l'offre, et l'offre est grandissante vu la croissance démographique à Bruxelles, il faut des transports publics dignes de ce nom, et donc contrairement à la volonté de certains qui veulent la gratuité à compenser via d'autres recettes, nous on préfère que les moyens qui sont à disposition servent à investir davantage, à booster les transports publics à Bruxelles, et en particulier le métro. Aujourd'hui on a une région qui compte 40km de lignes de métro, qui existent depuis plus de 40 ans. On parle aujourd'hui de 4 lignes, qui sont en fait 2 lignes et demie rallongées pour la forme. Donc 2.5 lignes de métros sur 59 stations. Et notre objectif c'est de créer quatre lignes supplémentaires d'ici 25 ans, donc on a de l'ambition. Mais être aussi réaliste mais voir les choses à long terme, c'est aussi l'objectif du politique de voir les choses à long terme. Et de mettre en place aussi des procédures, des processus, pour que cet objectif puisse être atteint, c'est-à-dire 4 lignes supplémentaires. Ça veut dire doubler le nombre de kilomètres, ajouter 89 stations. Donc vous pouvez trouver les plans par exemple sur mon site internet. D'autres, ça a été diffusé par ailleurs, mais c'est un projet ambitieux et vraiment nécessaire pour avoir un projet ambitieux dans Bruxelles, capitale de la Belgique et capitale de l'Europe. Qui est aussi une ville internationale.

Ça me permet d'aborder aussi la deuxième question et d'embrayer aussi sur des arguments que l'on invente par rapport au fait que Bruxelles est riche. Oui, Bruxelles est riche, Bruxelles est le

poumon économique de la Belgique, mais les habitants de Bruxelles sont de plus en plus pauvres. Donc y a une dualité qui crée un défi important pour améliorer la ville. On a créé Bruxelles comme ville où on vient travailler, c'est pour ça qu'il y a des entrées, des entrées de ville qui créent la congestion. C'est pour ça qu'il y a des tunnels, à Bruxelles. On a créé des transports adaptés aux travailleurs aux actifs, et on se rend compte que ces infrastructures il faut aussi les adapter pour les personnes handicapées, c'est aussi indispensable que ce soit accessibles à tous. Il faut qu'on augmente cette accessibilité. Quand je dis dualité ça veut dire que au-delà de la mobilité et des budgets à mettre en matière de mobilité y a aussi des budgets à mettre en matière d'emploi, de formation, d'enseignement, de santé,.. Et donc on a des choix politiques à faire aussi et on ne peut pas mettre tout l'argent dans le même dossier de la mobilité, ou tel ou tel autre projet. Il faut avoir une vision globale et responsable, et ça je pense que c'est de notre responsabilité. On a parlé des répartitions communes/régions qui sont asymétriques et que certaines personnes pourraient ne pas s'entendre parce qu'ils sont de partis différents. Alors c'est clair que parfois il peut y avoir des soucis et des enjeux politiques entre les représentants, mais il ne faut pas oublier que derrière il y a des administrations, et des agents, qui travaillent dans la fonction publique et toujours dans l'intérêt du citoyen. Et j'ai eu la chance de travailler avec eux dans des fonctions précédentes, et c'est, c'est quelque chose de très gratifiant car quelle que soit la couleur politique des décideurs, ils continuent à travailler dans l'intérêt des citoyens. Et ça je pense que c'est vraiment important de s'en souvenir au-delà des critiques qu'on peut accepter nous, parce que voilà, on est en première ligne. Mais après on doit aussi prendre des responsabilités avec la réalité de terrain, faire des efforts et mettre les moyens qu'il faut, là où il faut, mais ce sont des choix de société à faire, et il faut tenir compte de tout le monde.

[Emilie Van Haute clôture, remercie et explique la suite du programme]

[Fin]