

constructeurs d'une part à réaliser des publicités visant à sensibiliser le public aux autres moyens de transport plus respectueux de l'environnement et leur interdiront d'autre part à réaliser toute publicité en faveur de la vente ou de l'achat des véhicules les plus polluants. Je trouve qu'il s'agit de deux idées intéressantes et j'ai déjà pu m'entretenir à leur sujet avec le Conseil fédéral du Développement durable.

Toute action visant à offrir la meilleure information au consommateur doit être pensée avec mes collègues, le ministre de l'Économie, M. Dermagne et la secrétaire d'État à la Protection des consommateurs, Mme De Bleeker, tous deux responsables pour la publicité, ainsi qu'avec la ministre de l'Environnement pour ce qui concerne l'information sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>. Je ne peux que vous inviter à les questionner sur le sujet.

À côté d'une meilleure information au consommateur, je souhaite faire de la mobilité une liberté afin que chacune et chacun puisse choisir le mode de transport le plus adapté à son déplacement. En 2022, je continuerai à renforcer l'offre ferroviaire, afin de faire du train la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique. Je travaille également à favoriser l'intermodalité au sein des trains et des gares par exemple. En plus d'augmenter le nombre de places et de parkings vélos, la SNCB développe une application qui permettra de mieux informer les voyageurs sur les places dédiées aux vélos dans les trains. Tout cela fait partie du plan vélo + train que nous avons développé avec la SNCB et de la première stratégie fédérale du vélo.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier de cette année par ailleurs, de concert avec mon collègue ministre des Finances, nous avons déjà pu, comme je viens de le dire, développer le budget mobilité afin de le rendre plus visible et plus attractif. Par ces adaptations, nous avons clairement donné, je l'espère, un coup d'accélérateur à l'élargissement, à l'accessibilité du budget de mobilité pour toutes et tous, et je souhaite évidemment aller encore plus loin.

Le budget mobilité doit évoluer avec son temps. Aujourd'hui, il faut voir la mobilité comme un service ou un bien et, enfin, la voir comme multiple – la multimodalité – et donc autocentrée sur des démarches en phase avec nos sociétés favorisant des déplacements plus libres et plus durables pour toutes et tous.

**16.03** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Merci

monsieur le ministre. Je vous fait évidemment confiance par rapport au *shift* modal et au renforcement de l'offre. Comme vous l'avez souligné, il y a aussi des combats futurs qu'il faudra remporter, notamment par rapport au type de véhicule. Il faut pousser une évolution vers des voitures plus légères, plus économes en carburant. Je pense toutefois qu'au niveau de la publicité, il faut continuer à interpeller parce que – on le sent – les évolutions technologiques sont là, les caps sont fixés par les gouvernements, mais l'industrie automobile jette ses dernières forces dans la bataille pour faire la promotion des véhicules aujourd'hui les plus polluants: 42 % des budgets de la publicité pour les véhicules sont consacrés aux SUV les plus polluants. C'est le signe qu'on arrive au bout du système et que l'industrie automobile essaie de gagner ce qu'elle peut par rapport aux évolutions en cours. Affaire à suivre donc auprès de vos collègues, comme vous l'avez mentionné. Je compte aussi toutefois sur votre soutien énergétique. Merci.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**17** **Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'abonnement adapté au télétravail "flex-abo" (55023974C)**

**17** **Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het op telewerk afgestemde flexibele woon-werkabonnement Flex Abonnement" (55023974C)**

**17.01** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Nous apprenions récemment que le futur abonnement « domicile-travail » qui s'adapte au télétravail verra le jour en 2022, d'abord pour les utilisateurs des grands clients puis sera ensuite étendu aux particuliers. Cet abonnement sera uniquement disponible sur smartphone, à l'instar du Brupass qui sera également proposé en digital. La mise en œuvre de ce nouvel abonnement prendrait du temps notamment en raison de la digitalisation et du besoin de coordination avec les abonnements des autres modes de transport. La digitalisation, bien que pratique et utile, renforce davantage la fracture numérique. Vous avez toutefois indiqué dernièrement en commission qu'il serait disponible dans le courant de cette année.*

*Voici donc mes questions :*

*- Est-il prévu qu'un support physique existe pour le flex-abo à la place ou en complément du support smartphone, ou ce dernier sera le seul support?*

*- Qu'est-il prévu pour les utilisateurs désirant*

bénéficiaire du flex-abo mais ne pouvant disposer d'un smartphone?

- Le prix pour le flex-abo sera-t-il calculé sur base du prix de l'abonnement mensuel et annuel au prorata des jours de télétravail ? Pourra-t-il être flexible et se calquer sur le nombre de jours de télétravail variables chaque semaine ou sera-t-il fixe sur le nombre de trajets?

- Les abonnements de parking liés aux abonnements de télétravail prévoiront-ils également une option flex ?

- Quelle est la date prévue pour la mise à disposition du flex-abo?

**17.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Les citoyennes et citoyens demandent plus de flexibilité dans leur mobilité, comme on le voit par exemple avec le budget Mobilité. Concrètement, le Flex abonnement sera proposé sous la forme d'un carnet de voyages numérique sur une base annuelle (80 ou 120 jours) ou mensuelle (6 ou 10 jours). Après avoir utilisé ces jours, le client achète un nouveau carnet. Le choix des jours de voyage est donc totalement libre dans la période de un ou douze mois.

La SNCB me fait savoir que le Flex abonnement sera proposé uniquement par le biais de son application, et ce, pour différentes raisons. Un Flex abonnement nécessite un changement de comportement important de la part des voyageurs par rapport à l'abonnement *full time* actuel, qui ne demande pas d'activation. Le Flex abonnement doit être validé à chaque trajet ou chaque jour. Le contrôle par l'accompagnateur doit être simple pour éviter les fraudes, les discussions, les agressions et les problèmes qui y sont liés.

L'utilisation de l'application SNCB est la seule option numérique possible à ce stade, vu l'absence de valideurs à la SNCB, ce qui rend donc impossible l'utilisation de la carte Mobib pour la validation des trajets. La cible potentielle du Flex abonnement est uniquement une population professionnelle, pour laquelle le taux de pénétration mobile est très élevé, voire total.

La solution numérique est acceptée et même recommandée par les clients interrogés lors des enquêtes préalables réalisées par la SNCB. Le numérique permet de répondre aux besoins des entreprises car il offre l'avantage d'une administration simplifiée, en particulier en matière de *reporting*, de gestion du budget de mobilité ou d'autres avantages aux travailleurs.

Par ailleurs, en ce qui concerne les abonnements de parking, il sera en effet nécessaire d'intégrer des solutions de parking pour les voitures et vélos afin d'optimiser le trajet domicile-travail porte à porte des clients. Différentes options sont actuellement à l'étude. La SNCB m'informe qu'elle vise le lancement de cette offre Flex abonnement dans un premier temps à destination des entreprises (B2B) dès la fin du second trimestre 2022 ou à la rentrée de septembre. La SNCB doit encore affiner son application mobile afin qu'elle permette l'intégration fluide du Flex abonnement.

J'ai bien évidemment insisté auprès de la SNCB sur l'importance de travailler au lancement rapide du Flex abonnement afin de soutenir l'ensemble des engagements pris jusqu'ici en faveur des navetteurs. En tant que ministre de la Mobilité, je veux rendre le choix de modes de transport durables tels que le train aussi faciles et attrayants que possible. Une offre de train étendue et flexible doit constituer un atout dans cette direction, parce que moins de gens dans les embouteillages et plus de gens dans les trains, c'est bon pour notre santé, pour l'économie et pour le climat, mais je ne dois pas vous convaincre, monsieur Parent.

**17.03** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, en ce qui concerne votre réponse, je salue positivement le fait qu'on puisse intégrer la question du parking et du vélo. Ce sont des facilités qui sont nécessaires pour renforcer l'attractivité de ce Flex-abo. J'espère dès lors que la formule sera la plus attractive possible et qu'elle nous permettra d'attirer des personnes qui avaient décroché par rapport au rail mais aussi un nouveau public. C'est l'objectif qu'on peut souhaiter à ce flex abonnement. J'entends les difficultés techniques par rapport à la validation de la carte Mobib. Je ne doute pas que la SNCB et ses équipes ont analysé ce dossier durant la phase de premiers tests comme vous l'avez rappelé.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**18** **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De leeftijdslimiet bij het studentenabonnement" (55024030C)**

**18** **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La limite d'âge pour bénéficiaire d'un abonnement étudiant" (55024030C)**

**18.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar mijn schriftelijk