

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1992-1993

22 MAART 1993

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**tot aanstelling van
een gewestelijk commissaris
voor de mobiliteit van
de personen en het wegverkeer**

(ingediend door de heren Jacques SIMONET (F.),
Alain ZENNER (F.) en Claude MICHEL (F.))

TOELICHTING

1. De aanstelling van een Gewestelijk Commissaris

Het begrip Gewestelijk Commissaris wordt voor het eerst ingevoerd door dit voorstel van ordonnantie.

Wat de functie betreft, vertoont het gelijkenis met het begrip Koninklijk Commissaris. Aan de gewestelijk commissaris zou immers een technische taak worden opgedragen: het bestuderen van een ingewikkeld vraagstuk voor de oplossing waarvan concrete voorstellen moeten worden gedaan. Hij zou worden tewerkgesteld bij de Executieve en zou bijgevolg het beleid van de Executieve voorbereiden in de aangelegenheden die tot zijn taak behoren.

De wijze waarop hij wordt aangewezen is op zich verschillend van die waarop de Koninklijk Commissaris is aangewezen. Aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad wordt immers voorgesteld het ambt in te voeren terwijl het aan de Executieve zou worden overgelaten om de Gewestelijk Commissaris te kiezen en te benoemen.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1992-1993

22 MARS 1993

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**instituant
un commissaire régional
à la mobilité des personnes
et au trafic routier**

(déposée par MM. Jacques SIMONET (F.),
Alain ZENNER (F.) et Claude MICHEL (F.))

DEVELOPPEMENTS

1. L'institution d'un Commissaire régional

La notion de Commissaire régional est introduite, pour la première fois, par la présente proposition d'ordonnance.

Elle s'apparente à celle de Commissaire royal en ce qui concerne la fonction. En effet, le Commissaire régional serait investi d'une tâche technique: l'étude d'une question complexe nécessitant des propositions de solutions concrètes. Placé auprès de l'Exécutif, il préparerait donc la politique de ce dernier dans la matière faisant l'objet de sa mission.

Par nature, son mode de désignation diffère de celui du Commissaire royal. Il est en effet proposé au Conseil régional bruxellois d'instituer la fonction tout en confiant à l'Exécutif la responsabilité de choisir et de nommer le Commissaire régional.

2. Het probleem van de mobiliteit van de personen en van het wegverkeer

De geografische spreiding van de woongebieden, de plaatsen waar de produktie geschiedt, waar de verschillende beroepsactiviteiten worden uitgeoefend, waar de schoolopleiding wordt gegeven, waar aan vrijetijdsbesteding wordt gedaan, van de winkelcentra, enz., heeft in de loop der tijd geleid tot een bijzonder gebruik van de ruimte. De aldus ontstane afstanden hebben een behoefte geschapen aan zowel personenverkeer als goederenverkeer.

De verhoogde mobiliteit is stellig een van de meest in het oog springende kenmerken van de laatste decennia. Dit gaat gepaard met de ontwikkeling van de produktiviteit en van de welvaart, de socio-culturele ontwikkeling en draagt meer in het algemeen bij tot een grotere vrijheid van de medeburgers.

Het hierna aangehaalde cijfermateriaal toont aan dat de mobiliteit weliswaar geen doel op zich is doch thans een echt maatschappelijk verschijnsel is.

1° Personenvervoer (over de weg en met het openbaar vervoer)

	Weg	Openbaar vervoer	Totaal	Toename
1970	37,5	14,7	52,2	
1975	50,1	14,8	64,3	+ 24,5 %
1980	64,1	13,5	77,6	+ 20,0 %
1985	73,3	12,8	86,1	+ 10,2 %
1990	93,0	12,1	105,1	+ 22,1 %

(In miljarden reizigers/km, België)

Bron: NIS

2° Goederenvervoer

	Weg	Spoorwegen	Waterwegen	Totaal	Toename
1970	13,1	7,8	6,7	27,6	
1975	16,5	6,8	5,1	28,4	+ 2,2 %
1980	18,3	8,0	5,9	32,2	+ 14,2 %
1985	22,1	8,3	5,1	35,5	+ 9,9 %
1989	30,0	8,0	5,3	43,3	+ 22,3 %

(In miljarden ton/km, België)

Bron: ECMV

3° Aandeel van het vervoer in de besteding van particulieren

	Uitgaven voor vervoer	Totale besteding van privé-personen	Percentage van het vervoer
1980	256.125	2.224.920	11,5 %
1985	372.493	3.189.052	11,7 %

(In miljoenen lopende frank)

Bron: NIS

2. La problématique de la mobilité des personnes et du trafic routier

La séparation géographique de l'habitat, de la production, des différentes activités professionnelles, de la formation, des loisirs, des centres commerciaux, etc... a entraîné, au fil du temps, une spécialisation de l'utilisation de l'espace. Les distances ainsi engendrées ont donné naissance à un besoin de mobilité tant des personnes que des biens.

L'accroissement de la mobilité est assurément l'un des éléments les plus marquants de ces dernières décennies. Il accompagne le développement de la productivité et du bien-être, l'épanouissement socio-culturel et, plus généralement, il contribue à étendre la liberté des concitoyens.

Les quelques chiffres cités ci-après démontrent que, bien que la mobilité ne soit pas un but en elle-même, elle constitue aujourd'hui un véritable phénomène de société.

1° Transport de personnes (routes et transports publics)

	Route	Transport public	Total	Accroissement
1970	37,5	14,7	52,2	
1975	50,1	14,8	64,3	+ 24,5 %
1980	64,1	13,5	77,6	+ 20,0 %
1985	73,3	12,8	86,1	+ 10,2 %
1990	93,0	12,1	105,1	+ 22,1 %

(En milliards de voyageurs/km, Belgique)

Source: INS

2° Transport de marchandises

	Route	Chemin de fer	Voie navigable	Total	Accroissement
1970	13,1	7,8	6,7	27,6	
1975	16,5	6,8	5,1	28,4	+ 2,2 %
1980	18,3	8,0	5,9	32,2	+ 14,2 %
1985	22,1	8,3	5,1	35,5	+ 9,9 %
1989	30,0	8,0	5,3	43,3	+ 22,3 %

(En milliards de tonnes/km, Belgique)

Source: CEMT

3° Part des transports dans la consommation privée

	Dépenses de transport	Consommation privée totale	Pourcentage des transports
1980	256.125	2.224.920	11,5 %
1985	372.493	3.189.052	11,7 %

(En millions de francs courants)

Source: INS

Tot slot stijgt het aantal voertuigen gestadig. Het is sedert 1970 vrijwel verdubbeld. Op 1 augustus 1992 waren er 4,8 miljoen voertuigen in het verkeer, waaronder 4 miljoen personenwagens. 10,14 % hiervan (zijnde 486.936 voertuigen) behoren toe aan Brusselaars.

Wat meer is, het aantal voertuigen die in Brussel zijn ingeschreven lag in 1990 per inwoner 12 % hoger dan het gemiddelde voor België.

Hoewel het verkeer in sterke mate is toegenomen zijn de overheidsinvesteringen in vervoersinfrastructuur de laatste jaren, zowel voor als na de regionalisering van de sector, in aanzienlijke mate verminderd. Ook hier zijn de cijfers veelbetekenend.

1° Overheidsinvesteringen in vervoersinfrastructuur voor de regionalisering van 1988

	1974	1980	1988
Wegen (plaatsel. besturen)	48,7 (61,6%) (16,7)	52,6 (45,9%) (20,2)	29,7 (50,3%) (14,2)
Waterwegen	9,1 (11,5%)	3,7 (3,2%)	8,7 (14,7%)
Havens	6,5 (8,2%)	23,2 (20,5%)	7,4 (12,5%)
Openbaar vervoer	14,2 (18,0%)	32,5 (28,4%)	12,5 (21,2%)
Luchtvaart	0,5 (0,6%)	2,4 (2,1%)	0,8 (1,4%)
Totaal	79,0	114,5	59,1
Index 1974 = 100	100	144,9	74,8

(In miljarden frank tegen vaste prijs 1985, absolute en relatieve cijfers Bron: Planbureau)

2° Gevolgen van de regionalisering van 1988 voor de verdeling van de investeringen in het Gewest

	Begroting 1988		Begroting 1992	
	Totaal Gewesten	Brussel	Totaal Gewesten	Brussel
Investeringen openbare werken	27,8	2,0 (8%)	25,9	1,2 (5%)
Investeringen vervoer	9,3	6,7 (72%)	6,6	1,6 (39%)

(In miljarden vaste frank 1988)

Hoewel die investeringen in 1988 25 % lager lagen dan het peil van 1974, heeft de regionalisering de daling ervan, vooral in het Brussels Gewest, in sterke mate in de hand gewerkt.

Er moeten echter nog andere vaststellingen worden gedaan want er kan niet worden betwist dat de evolutie van de mobiliteit en de wijze waarop dit in concreto geschiedt een aantal nadelen oplevert:

Enfin, le nombre de véhicules est en progression continue. Il a presque doublé depuis 1970 pour atteindre 4,8 millions au 1^{er} août 1992, dont 4 millions de voitures privées. 10,14 % de ces véhicules (soit 486.936) appartiennent à des Bruxellois.

Bien plus, le nombre de véhicules immatriculés à Bruxelles par habitant était, en 1990, de 12 % supérieur à la moyenne belge.

Mais alors que le trafic connaissait une forte croissance, les investissements publics en infrastructure de transport ont considérablement été réduits ces dernières années, que ce soit avant ou après la régionalisation du secteur. Les chiffres sont, ici aussi, très significatifs.

1° Investissements publics en infrastructures de transport avant la régionalisation de 1988

	1974	1980	1988
Routes (pouvoirs locaux)	48,7 (61,6%) (16,7)	52,6 (45,9%) (20,2)	29,7 (50,3%) (14,2)
Voies navigables	9,1 (11,5%)	3,7 (3,2%)	8,7 (14,7%)
Ports	6,5 (8,2%)	23,2 (20,5%)	7,4 (12,5%)
Transport public	14,2 (18,0%)	32,5 (28,4%)	12,5 (21,2%)
Navigation aérienne	0,5 (0,6%)	2,4 (2,1%)	0,8 (1,4%)
Total	79,0	114,5	59,1
Index 1974 = 100	100	144,9	74,8

(En milliards de francs à prix constant 1985, chiffres absolus et chiffres relatifs) Source: Bureau du Plan

2° Effets de la régionalisation de 1988 sur la répartition régionale des investissements

	Budget 1988		Budget 1992	
	Total régions	Bruxelles	Total régions	Bruxelles
Investissements travaux publics	27,8	2,0 (8%)	25,9	1,2 (5%)
Investissements transports	9,3	6,7 (72%)	6,6	1,6 (39%)

(En milliards de francs constants 1988)

Alors que ces investissements se situaient, en 1988, 25 % en-dessous de leur niveau de 1974, la régionalisation a fortement accru leur chute, particulièrement en Région bruxelloise.

Mais d'autres constats doivent aussi être dressés car il est incontestable que l'évolution de la mobilité et la façon dont elle se matérialise présentent un certain nombre d'inconvénients:

- onveiligheid van het verkeer: de verkeersproblemen en de mobiliteitsproblemen zijn een echte plaag voor het Brussels Gewest. Deskundigen zijn overigens van oordeel dat «de cijfers inzake verkeersonveiligheid in België heel wat hoger liggen dan het gemiddelde van de ons omringende landen» (zie E. Jacobs, Faut-il favoriser ou freiner la mobilité? in La Revue Politique nr. 4, 1989, blz. 68).

Die situaties zorgen voor aanzienlijke sociale kosten; aldus kosten de verkeersongevallen in totaal meer dan 50 miljard frank.

In het Brussels Gewest werden in 1989 4.617 ongevallen genoteerd met in totaal 6.091 slachtoffers, onder wie 81 personen op slag dood waren en 564 binnen 30 dagen zijn overleden.

- de teloorgang van het leefmilieu: de verbrandingsmotoren zorgen voor emissies met zeer nadelige gevolgen voor de atmosfeer en de bodem; bovendien neemt de geluidshinder voortdurend toe;
- de files en de slechte bereikbaarheid: Brussel krijgt steeds meer te kampen met problemen om de toegankelijkheid en de vlotte verkeersafwikkeling te verzekeren. Een dag is immers zo ingedeeld dat er op bepaalde tijdstippen een grote vraag naar vervoer is.

Thans krijgen onze wegen op amper 4 uur tijd meer dan 30% van het gemiddelde dagelijks verkeer te verwerken. Die enorme concentratie in de tijd en in de ruimte leidt onvermijdelijk tot zware economische verliezen die voor het gehele land op 25 miljoen uren en op 15 miljard frank brandstof worden geraamd.

Zoals de gewestelijke minister belast met openbare werken en verkeerswezen het heeft gezegd (in «GEN Het Gewestelijk Expresnet komt eraan» Handelingen van de Rondetafel van 5 juni 1992): «Een steeds stijgende behoefte aan mobiliteit, zowel in de bedrijfsactiviteiten als in het dagelijks leven. Een wagenpark dat voortdurend blijft toenemen. Wat zich hier afspeelt is niet moeilijk te begrijpen en deskundigen weten het al lang: de steden zijn aan het verstikken».

Het einde van deze eeuw wordt ongetwijfeld geconfronteerd met een maatschappelijk verschijnsel, met een nieuwe reiscultuur ten gevolge van de steeds toenemende vraag om mobiliteit en van de ongehoorde toename van het wagenpark.

De hiervoren in herinnering gebrachte gegevens maken van de mobiliteit een maatschappelijk verschijnsel dat onze leefomstandigheden heeft gewijzigd.

- l'insécurité du trafic: les difficultés de circulation et les problèmes de mobilité sont une réelle plaie pour la Région bruxelloise. Les experts estiment d'ailleurs que «l'insécurité du trafic en Belgique est de loin supérieure à la moyenne de l'insécurité du trafic dans les pays voisins» (voyez E. Jacobs, Faut-il favoriser ou freiner la mobilité? dans La Revue Politique n° 4, 1989, p. 68).

Ces situations entraînent d'importants coûts sociaux; ainsi le coût global des accidents de la route s'élève à plus de 50 milliards de francs.

La Région bruxelloise pour sa part, en 1989, enregistre 4.617 accidents qui faisaient au total 6.091 victimes, dont 81 personnes tuées sur le coup et 564 décédées dans les 30 jours.

- la détérioration de l'environnement: les moteurs à combustion produisent des émissions ayant des effets très néfastes sur l'atmosphère et le sol; de plus, les nuisances sonores augmentent sans cesse;
- les files et les difficultés d'accessibilité: Bruxelles est de plus en plus confrontée à des problèmes d'accessibilité et de fluidité du trafic. L'organisation de la journée est en effet telle que l'on voit apparaître, à certains moments, d'importantes concentrations de la demande de transport.

Aujourd'hui, plus de 30% du trafic journalier moyen sur nos routes est réalisé en 4 heures à peine. Cette concentration massive dans le temps et l'espace entraîne inévitablement de lourdes pertes économiques évaluées dans l'ensemble du pays à 25 millions d'heures et à 15 milliards de francs de carburant.

Comme l'indiquait le Ministre régional chargé des Travaux publics et des Communications (in «Le RER à toute vitesse», Actes de la Table Ronde du 15 juin 1992): «des besoins de mobilité en accroissement constant, tant pour l'activité économique que pour la vie quotidienne. Un parc automobile en augmentation ininterrompue. L'équation est simple et bien connue des spécialistes: les villes courent à l'asphyxie».

Incontestablement, la fin de ce siècle est confrontée à un fait de société, à une nouvelle civilisation des déplacements consécutive à la demande croissante de mobilité et à l'accroissement prodigieux du parc automobile.

Les éléments rappelés ci-dessus font de la mobilité un phénomène de société qui a modifié nos conditions de vie.

Er behoort in herinnering te worden gebracht dat de mobiliteit met name een voorwaarde is voor een optimaal gebruik van de produktiefactoren. De mobiliteit speelt eveneens een rol bij de verspreiding van nieuwe uitvindingen, nieuwe ideeën en nieuwe produkten.

Bijgevolg moet het belang van de mobiliteit, mede gelet op de verschillende neveneffecten ervan, de overheid ertoe aanzetten te bestuderen hoe dit verschijnsel wellicht zal evolueren. Dit geldt des te meer voor Brussel waar het vervoerprobleem schematisch kan worden voorgesteld als reizen tussen de woning en het werk.

In dit verband moet eraan herinnerd worden dat de wagen het meest gebruikte vervoermiddel is in het Brusselse verkeer: ongeveer 40% van de reizen tussen de woning en het werk geschieden met de wagen. Het tweede vervoermiddel dat door de Brusselaars wordt gebruikt is het plaatselijk openbaar vervoer (een derde van de Brusselse bevolking doet hierop een beroep voor haar reizen tussen de woning en het werk).

Het is des te meer nodig dat de overheid stappen onderneemt daar uit de vooruitzichten voor de toekomst blijkt dat de behoeften nog zullen toenemen en dat er bijgevolg nieuwe moeilijkheden zullen rijzen.

De meest voorzichtige scenario's voor het jaar 2005 geven aan dat de mobiliteit met 25% zal toenemen, maar volgens andere ramingen — waarbij onder meer de prijzen van het openbaar vervoer gelijke tred houden met de kosten voor het gebruik van een auto — geven aan dat de mobiliteit met 40 tot 77% zal stijgen.

De overheid moet de evolutie van de mobiliteit naar behoren bijsturen zodat niet de negatieve gevolgen maar de positieve gevolgen toenemen. De Brusselse Hoofdstedelijke Executieve heeft tot dusver nog niet ingezien wat het belang is van de inzet in een gewest dat in het kader van de instellingen (en kunstmatig) beperkt is tot de 19 gemeenten van de agglomeratie en hierdoor bijzonder goed aanvoelt hoe schaars de ruimte is.

Er moet een geheel van maatregelen worden genomen om een passend antwoord te geven op zowel de vraag van de privé-personen om te reizen als op het streefdoel van de samenleving. Die maatregelen hebben met name tot doel:

- het vervoer en de voorzieningen doelmatig te organiseren en hierbij voorrangregels vast te stellen;
- de kwaliteit van de infrastructuur te verbeteren met optimale gebruikmaking van de bestaande vervoermogelijkheden;
- de veiligheid van de gebruikers te verbeteren en tevens het verkeer opnieuw vlotter laten verlopen;

Il convient de rappeler que la mobilité est notamment une condition nécessaire à l'allocation optimale des facteurs de production. La mobilité est également un facteur de diffusion de nouvelles inventions, de nouvelles idées et de nouveaux produits.

Dès lors, l'importance de la mobilité, confrontée à ses divers effets secondaires, doit inciter les pouvoirs publics à étudier la direction probable dans laquelle elle évoluera. Ceci est d'autant plus vrai à Bruxelles où la problématique des transports peut schématiquement se circonscrire en termes de déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Dans ce contexte, il faut rappeler que la voiture est le moyen de transport le plus employé pour le trafic à l'intérieur de Bruxelles: environ 40% des déplacements intérieurs domicile-lieu de travail s'effectuent en automobile. Le second mode de transport utilisé par le Bruxellois est le transport public local (un tiers de la population bruxelloise y recourt pour ses déplacements domicile-lieu de travail).

Cette démarche des pouvoirs publics est d'autant plus nécessaire que les perspectives d'avenir laissent entrevoir de nouveaux accroissements des besoins et donc de nouveaux problèmes.

Ainsi, les scénarios les plus prudents établis pour l'horizon 2005 indiquent un accroissement de la mobilité de 25%, mais d'autres estimations — dans lesquelles notamment les prix des transports en commun évoluent parallèlement aux coûts d'utilisation de la voiture automobile — donnent de 40 à 77% d'augmentation de la mobilité.

Il est donc impératif que les pouvoirs publics orientent convenablement l'évolution de la mobilité de manière à ce que ses effets positifs augmentent, contrairement à ses effets négatifs. L'Exécutif régional bruxellois ne paraît pas encore à ce stade avoir saisi toute l'importance de l'enjeu dans une Région qui, étant limitée institutionnellement (et artificiellement) aux 19 communes de l'agglomération, ressent particulièrement durement la rareté de l'espace.

C'est tout un ensemble de mesures qui s'impose afin de donner une réponse appropriée à la fois à la demande de déplacement des particuliers et aux aspirations de la société. Ces mesures visent notamment à:

- organiser efficacement le transport et l'infrastructure en se fixant des priorités;
- augmenter la qualité du patrimoine infrastructurel tout en utilisant au mieux le système actuel des transports;
- améliorer la sécurité des usagers tout en restaurant la fluidité;

- een aangenaam leef- en woonklimaat waarin het vervoer wordt geïntegreerd in stand te houden;
- de beleidsmaatregelen die rechtstreeks of indirect de mobiliteit beïnvloeden op elkaar af te stemmen;
- de verkeershinder te verminderen (als deze niet kan worden opgeheven) op de grote invalswegen naar en binnen de grenzen van de stad Brussel (opstoppingen, voortdurend toenemende luchtverontreiniging en geluidshinder, beschadigde wegen, enz.);
- de technische nieuwigheden die de problemen kunnen helpen oplossen te bevorderen;
- originele financieringsvormen te zoeken.

Sedert de gewestelijke verkiezingen van 18 juni 1989 en de installatie van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve is er een schrijnend gebrek aan een samenhangend verkeersplan; de enige initiatieven die de ministers hebben genomen bestonden erin het autoverkeer stelselmatig te bestraffen zonder dat tegelijk de alternatieve vervoermogelijkheden werden gestimuleerd en concreet werden toegepast.

De problemen omtrent de overbelasting van de stad, de toegenomen verkeersproblemen zullen, wat sommige politieke gezagdragers er ook over denken, niet opgelost worden door de nadruk te leggen op de mogelijkheden die de maatschappij voor het intercommunale vervoer te Brussel (MIVB) te bieden heeft. Tot dusver vallen de resultaten van het beleid inzake openbaar vervoer overigens tegen, in weerwil van geestdriftige verklaringen van de bevoegde minister. Bovendien wordt bij die absolute voorrangmaatregelen ten gunste van het openbaar vervoer op onverklaarbare wijze geen rekening gehouden met de conclusies van het bureau Stratec dat rekent op een toename van het autoverkeer in de Brusselse agglomeratie met 7% voor de reizen van en naar Brussel tussen 7 en 9 uur 's morgens.

Thans is het zo dat de structuren van de politieke instellingen en van de overheidsbesturen vaak een hinderpaal vormen voor een coherente besluitvorming waarbij de maatregelen elkaar aanvullen en elkaar vooral niet opheffen.

Gelet op de aard zelf van het verkeer, zelfs op het stedelijk verschijnsel, bestaat er weliswaar geen eenvoudige oplossing voor de verkeersproblemen.

Het lijkt hoe dan ook raadzaam aan een Gewestelijk Commissaris die door de Executieve wordt aangewezen op te dragen die ingewikkelde vraagstukken te bestuderen. Hij zal tot taak hebben een echt beleid van de Executieve inzake die aangelegenheid voor te bereiden en haar concrete voorstellen te doen voor de verschillende schrijnende problemen die zich thans voordoen.

- préserver un environnement de vie et d'habitation agréable dans lequel les transports sont intégrés;
- harmoniser les politiques influençant, directement ou indirectement, la mobilité;
- réduire (à défaut de supprimer) les embarras de trafic sur les grand axes de pénétration et de sortie de même qu'à l'intérieur de l'entité urbaine de Bruxelles (embouteillages, taux de pollution atmosphérique et sonore en constante élévation, voiries dégradées, etc...);
- promouvoir les innovations techniques susceptibles de contribuer à la résorption des difficultés;
- rechercher des financements originaux.

Depuis les élections régionales du 18 juin 1989 et l'installation de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, l'absence de schéma cohérent en matière de circulation se fait cruellement sentir; les seules initiatives ministérielles ont été dans le sens d'une pénalisation systématique de la circulation automobile sans que, parallèlement, des modes de transport alternatifs ne soient réellement encouragés et mis en œuvre.

Les problèmes de congestion de la ville, les difficultés accrues de circulation ne seront pas résolus quoi qu'en pensent certains responsables politiques, par la seule accentuation des potentialités de la société de transports intercommunaux de Bruxelles (STIB). A ce jour, les résultats engrangés en matière de politique des transports publics sont d'ailleurs décevants en dépit des déclarations enthousiastes du Ministre compétent. Bien plus, cette priorité absolue accordée aux transports en commun néglige de façon inexplicable les conclusions du bureau Stratec qui table sur une croissance de 7% de la circulation automobile dans l'agglomération bruxelloise pour les trajets vers et à partir de Bruxelles entre 7 h 00 et 9 h 00 du matin.

Aujourd'hui, les structures des institutions politiques et des administrations sont telles qu'elles constituent bien souvent un obstacle à la prise de décisions cohérentes dans laquelle les mesures se complètent et surtout ne se neutralisent pas.

Certes, en raison même de la nature de la circulation, voire en raison du phénomène urbain, il n'existe pas de solution simple aux problèmes de trafic.

Il semble néanmoins indiqué de confier à un Commissaire régional désigné par l'Exécutif l'étude de ces questions complexes. Il aura pour mission de préparer une réelle politique de l'Exécutif sur cette question en lui proposant des solutions concrètes aux différents problèmes qui se posent actuellement de façon aiguë.

Het werk van de groep Iris lijkt niet erg afdoend te zijn geweest (en dit is nog eufemistisch gezegd) en heeft er in ieder geval niet toe geleid dat er voor het Gewest een allesomvattend verkeersplan is uitgewerkt. Bovendien blijkt uit de meest recente informatie dat het gewestelijk ontwikkelingsplan (dat in de maak is) tot stand komt zonder enige samenhang met het verkeersbeleid dat de gewestelijke overheid wil.

Bij de vervulling van zijn taak zal de gewestelijke commissaris te rade moeten gaan bij de verschillende organen die ermee te maken hebben, en met name de gemeenten wier optreden van doorslaggevend belang is.

Met dit voorstel waarin een originele oplossing naar voren wordt gebracht voor een probleem waaraan heel wat Europese regio's het hoofd moeten bieden, wordt beoogd enerzijds te vermijden dat de overbelasting uitmond op een chaos en anderzijds de economische en sociale verliezen ten gevolge van de mobiliteit te beperken.

L'action du groupe Iris ne paraît pas avoir été des plus concluantes (et c'est un euphémisme) et n'a en tout cas pas abouti à l'élaboration d'un plan de déplacements global à l'échelon régional. Bien plus, les informations les plus récentes font état de ce que le plan régional de développement (en cours d'élaboration) est mis sur pied sans cohérence aucune avec la politique de communications voulue par les pouvoirs publics régionaux.

Tout au long de sa mission, le Commissaire régional devra s'attacher à consulter les différents acteurs en présence et particulièrement les communes dont l'action peut être primordiale en la matière.

La présente proposition, en avançant un mode de solution original pour une difficulté à laquelle sont confrontées de nombreuses régions d'Europe, vise d'une part, à éviter que les problèmes de congestion ne débouchent sur le chaos et, d'autre part, à réduire les pertes économiques et sociales causées par la mobilité.

Jacques SIMONET
Alain ZENNER
Claude MICHEL

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**tot aanstelling van
een gewestelijk commissaris
voor de mobiliteit van
de personen en het wegverkeer***Artikel 1*

§ 1. - Er wordt een Gewestelijk Commissaris voor de mobiliteit van de personen en voor het wegverkeer aangesteld.

§ 2. - De duur van de opdracht van de Gewestelijk Commissaris bedraagt 2 jaar en gaat in op de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie.

Artikel 2

§ 1. - De Gewestelijk Commissaris wordt gelast de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve duidelijke voorstellen te doen:

- om het verkeer opnieuw vlotter en veiliger te maken,
- voor de planning van de nodige investeringen,
- voor maatregelen die het mogelijk maken de vervoersinfrastructuur zo te integreren dat het milieu wordt gevrijwaard,
- met het oog op de verbetering van de werkwijze en de middelen van de diensten en instellingen waarvan de bevoegdheden verband houden met de aangelegenheden die tot de taak van de Gewestelijke Commissaris behoren,
- met het oog op het aanbrengen van vernieuwingen en aanpassingen in ordonnanties en verordeningen die deze aangelegenheden regelen.

§ 2. - De Gewestelijk Commissaris wordt in kennis gesteld van elke beslissing die verband houdt met het beleid dat het Brussels Gewest voert inzake de mobiliteit van de personen en van het wegverkeer.

Artikel 3

§ 1. - De bevoegde ministers stellen de informatie dragers die de Gewestelijk Commissaris nodig heeft voor het vervullen van zijn taak te zijner beschikking. Met name daartoe geeft elk van de bevoegde ministers hem, op zijn verzoek, kennis van de nuttige inlichtingen en stukken.

§ 2. - De Gewestelijk Commissaris verzamelt de adviezen van de bevoegde of betrokken instellingen. Hij kan iedere prominente persoon die al dan niet tot de diensten van het Brussels Gewest behoort om advies vragen.

PROPOSITION D'ORDONNANCE**instituant
un commissaire régional
à la mobilité des personnes
et au trafic routier***Article 1^{er}*

§ 1^{er}. - Il est institué un Commissaire régional à la mobilité des personnes et au trafic routier.

§ 2. - La mission du Commissaire régional est de 2 ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Article 2

§ 1^{er}. - Le Commissaire régional est chargé de présenter à l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale des propositions précises:

- propres à restaurer et à accroître la fluidité et la sécurité du trafic,
- de programmation des investissements nécessaires,
- de dispositions permettant une intégration des infrastructures de transport préservant l'environnement,
- visant à l'amélioration des méthodes et outils de travail des services et organismes dont les attributions concernent la matière faisant l'objet de la mission du Commissaire régional,
- d'innovations et d'adaptations à apporter aux ordonnances et règlements régissant cette matière.

§ 2. - Le Commissaire régional est informé de toute décision touchant la politique menée par la Région bruxelloise, en matière de mobilité des personnes et de trafic routier.

Article 3

§ 1^{er}. - Les moyens d'information nécessaires à l'accomplissement de sa mission sont mis à la disposition du Commissaire régional par les ministres compétents. A cette fin notamment, chacun des Ministres compétents lui communique, à sa demande, les renseignements et documents utiles.

§ 2. - Le Commissaire régional recueille les avis des organismes compétents ou intéressés. Il peut inviter toute personnalité relevant des services de la Région bruxelloise ou étrangère à ceux-ci, à lui donner son avis.

Artikel 4

De Gewestelijk Commissaris legt de door artikel 2 van het decreet van 20 juli 1831 voorgeschreven eed af in handen van de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wiens bevoegdheid het Verkeer behoort.

Artikel 5

§ 1. - De Gewestelijk Commissaris brengt om de drie maanden verslag uit aan de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve over de vooruitgang van zijn werkzaamheden.

Aan het einde van zijn opdracht brengt hij een verslag uit over zijn opdracht als geheel zoals deze is omschreven in artikel 2.

§ 2. - De verslagen van de Commissaris worden bekendgemaakt.

Artikel 6

De onkosten en de reiskosten van de Gewestelijke Commissaris worden vergoed. Er kan hem een bezoldiging worden toegekend.

Die onkosten, kosten en bezoldiging, alsmede het bedrag van de uitgaven voor administratie welke vereist zijn voor het vervullen van zijn taak van Gewestelijk Commissaris worden aangerekend op een krediet dat moet worden uitgetrokken op de begroting van de gewestelijke minister belast met Verkeer.

Artikel 7

De Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wiens bevoegdheid het verkeer behoort, wordt belast met de uitvoering van deze ordonnantie.

Artikel 8

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 107^{quater} van de Grondwet.

11 februari 1993.

Article 4

Le Commissaire régional prête entre les mains du Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale ayant les Communications dans ses attributions, le serment prescrit par l'article 2 du décret du 20 juillet 1831.

Article 5

§ 1^{er}. - Le Commissaire régional fait rapport tous les trimestres à l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale sur l'état d'avancement de ses travaux.

A la fin de sa mission, il remet un rapport traitant de l'ensemble de celle-ci telle que définie à l'article 2.

§ 2. - Les rapports du Commissaire régional sont publiés.

Article 6

Le Commissaire régional reçoit le remboursement de ses débours et frais de déplacement. Il peut lui être alloué une rémunération.

Ces débours, frais et rémunération, ainsi que le montant des dépenses d'administration nécessitées par l'accomplissement de la mission du Commissaire régional, sont imputés sur un crédit à inscrire au budget du Ministre régional des Communications.

Article 7

Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale ayant les communications dans ses attributions est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

Article 8

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 107^{quater} de la Constitution.

Le 11 février 1993.

Jacques SIMONET
Alain ZENNER
Claude MICHEL

