

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2007-2008

27 FEVRIER 2008

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative au Livre vert de la
Commission européenne
concernant « une nouvelle culture
de la mobilité urbaine »**

RAPPORT

fait au nom des commissions réunies
de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics
et des Communications
et

de l'Environnement, de la Conservation de la
Nature, de la Politique de l'Eau et de l'Énergie

par Mme Céline DELFORGE (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Commission de l'Infrastructure :

Membres effectifs : MM. Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkar, Mahfoudh Romdhani, Serge de Patoul, Willem Draps, Mmes Martine Payfa, Françoise Schepmans, M. Hamza Fassi-Fihri, Mme Céline Delforge, M. Johan Demol, Mmes Carla Dejonghe, Brigitte De Pauw.

Membres suppléants : M. Christos Doulkeridis, Mme Viviane Teitelbaum.

2. Commission de l'Environnement :

Membres effectifs : Mmes Magda De Galan, Amina Derbaki Sbaï, Olivia P'tito, Anne Swaelens, Françoise Bertieaux, Caroline Persoons, Jacqueline Rousseaux, MM. Stéphane de Lobkowicz, André du Bus de Warnaffe, Yaron Pesztat, Mme Els Ampe, M. Jos Chabert.

Autres membres : Mmes Adelheid Byttebier, Danielle Caron, Julie de Groot, Marie-Paule Quix.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2007-2008

27 FEBRUARI 2008

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het Groenboek
van de Europese Commissie
inzake « een nieuwe stedelijke
mobiliteitscultuur »**

VERSLAG

uitgebracht namens de verenigde commissies
voor de Infrastructuur, belast met Openbare
Werken en Verkeerswezen
en
voor Leefmilieu, Natuurbehoud,
Waterbeleid en Energie

door mevr. Céline DELFORGE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Commissie voor de Infrastructuur :

Vaste leden : de heren Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkar, Mahfoudh Romdhani, Serge de Patoul, Willem Draps, mevr. Martine Payfa, mevr. Françoise Schepmans, de heer Hamza Fassi-Fihri, mevr. Céline Delforge, de heer Johan Demol, mevr. Carla Dejonghe, mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervangers : de heer Christos Doulkeridis, mevr. Viviane Teitelbaum.

2. Commissie voor Leefmilieu :

Vaste leden : mevr. Magda De Galan, mevr. Amina Derbaki Sbaï, mevr. Olivia P'tito, mevr. Anne Swaelens, mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Caroline Persoons, mevr. Jacqueline Rousseaux, de heren Stéphane de Lobkowicz, André du Bus de Warnaffe, Yaron Pesztat, mevr. Els Ampe, de heer Jos Chabert.

Andere leden : mevr. Adelheid Byttebier, mevr. Danielle Caron, mevr. Julie de Groot, mevr. Marie-Paule Quix.

I. Préambule

A la suite d'une demande exprimée par Mme Céline Delforge, les commissions de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications, et de l'Environnement, de la Conservation de la nature, de la politique de l'eau et de l'énergie, se sont réunies le 23 janvier 2008 pour examiner le Livre vert de la Commission européenne du 25 septembre 2007 intitulé « Une nouvelle culture de la mobilité urbaine ».

Avant de décider sous quelle forme faire valoir leurs observations (lettre au gouvernement, résolution ...), les commissions ont souhaité entendre le ministre Pascal Smet, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, pour connaître la position du gouvernement à ce sujet.

II. Exposé du ministre Pascal Smet (réunion du 23 janvier 2008)

A. Antécédents

Un Livre blanc consacré au transport a été élaboré en 2001. En 2006, lors de l'évaluation intermédiaire de ce Livre blanc, la Commission a annoncé l'élaboration d'un Livre vert, portant sur le transport urbain.

Le cabinet a alors pris part aux deux conférences organisées sur le thème du transport urbain et le ministre a transmis au commissaire Jacques Barsot les réponses de la Région aux questions de la consultation. La Région a également soumis une réponse qui a été élaborée avec Londres et l'Ile-de-France.

Le Livre vert sur le transport urbain a finalement été adopté le 25 septembre 2007. Il contient des recommandations de portée générale et pose une série de nouvelles questions auxquelles les Etats membres, les associations et ceux qui le souhaitent sont invités à réagir pour le 15 mars 2008. Le ministre élabore ainsi une réponse en collaboration avec l'Ile-de-France, Londres et Berlin.

Ce Livre vert doit mener à terme à l'élaboration d'un Livre blanc, qui reprendra les actions que l'Union européenne veut entreprendre.

I. Inleiding

Naar aanleiding van een verzoek van mevrouw Céline Delforge zijn de commissie voor de infrastructuur belast met openbare werken en verkeerswezen en de commissie voor het leefmilieu belast met natuurbehoud, waterbeleid en energie, bijeengekomen op 23 januari 2008 om het groenboek van de Europese Commissie van 25 september 2007 met als titel « Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur » te bespreken.

Alvorens te beslissen in welke vorm de opmerkingen meegedeeld worden (brief aan de regering, resolutie ...), hebben de commissies gewenst minister Pascal Smet, belast met mobiliteit en openbare werken, te horen om kennis te nemen van het standpunt van de regering ter zake.

II. Uiteenzetting van minister Pascal Smet (vergadering van 23 januari 2008)

A. Achtergrondinformatie

In 2001 is er een witboek over vervoer opgesteld. In 2006 heeft de commissie ter gelegenheid van de tussentijdse evaluatie van dat witboek een groenboek over stedelijk vervoer aangekondigd.

Het kabinet heeft toen deelgenomen aan de twee conferenties die over het stedelijk vervoer werden georganiseerd en de minister heeft commissaris Jacques Barsot de antwoorden van het Gewest op de vragen van de consultatie bezorgd. Het Gewest heeft eveneens een antwoord bezorgd dat opgesteld werd met Londen en Ile-de-France.

Het groenboek over stedelijk vervoer werd uiteindelijk goedgekeurd op 25 september 2007. Het bevat aanbevelingen met een algemene strekking en stelt een reeks nieuwe vragen waarop de lidstaten, de verenigingen en degenen die het wensen kunnen reageren vóór 15 maart 2008. De minister werkt aldus aan een antwoord in samenwerking met Ile-de-France, Londen en Berlijn.

Dat groenboek moet op termijn leiden tot een witboek, dat de acties die de Europese Unie wil voeren, zal bevatten.

B. Les questions auxquelles on a répondu lors de la première phase :

1. Qu'attendez-vous d'un Livre vert sur les transports urbains ?

D'abord et surtout qu'il associe l'Union européenne à la problématique des transports urbains. Le Livre vert doit au minimum permettre d'identifier les priorités qui sont comparables dans toutes les villes d'Europe.

Nous espérons donc que ce Livre vert donnera lieu à la création d'un Livre blanc. Celui-ci comprendra non seulement un inventaire des mesures envisagées, mais également un aperçu des actions existantes et développées. Cet inventaire se veut concret et opérationnel. Il comportera des objectifs clairs.

De plus, ce document doit servir de référence pour l'évaluation de toutes les mesures prises au niveau européen. Il a aussi une influence sur les transports urbains, tant en ce qui concerne le marché interne, les aides de l'Etat, l'énergie, les innovations, l'emploi, l'environnement, les normes de produits, la santé que les véritables dossiers de transport. Nous nous attendons néanmoins à ce que le Livre vert permette à terme de concentrer l'action dans ce domaine et donc qu'il débouche sur une politique européenne axée directement sur le transport urbain.

60 % de la population européenne vit en milieu urbain. C'est donc à ce niveau-là que réside la plus grande opportunité pour l'Union européenne de contribuer à l'amélioration des conditions de vie de ses citoyens. En effet, les transports publics ont un impact direct sur la vie des centaines de millions d'Européens qui vivent dans les villes et sur la vie de tous ceux qui s'y rendent fréquemment.

2. Quels sont les domaines dans lesquels les actions prises au niveau européen dans le cadre des transports urbains peuvent apporter une valeur ajoutée ?

Comme déjà précisé, le spectre est très large. Si l'on tient compte de l'impact sur les transports urbains, on peut apporter de la valeur ajoutée dans de nombreux domaines (le marché interne, les aides de l'Etat, l'énergie, les innovations, l'emploi, l'environnement, les normes de produits, la santé et les véritables dossiers de transport). Nous pensons notamment aux objectifs de Kyoto et de Kyoto II ainsi qu'aux normes en matière de qualité de l'air.

Bien qu'il s'agisse *a priori* d'une problématique locale, c'est une question à laquelle sont confrontés tous les Etats membres. On pense évidemment aux échanges d'informations, aux « best practises » et à l'appui en faveur des partenariats (en matière de recherche et de développement).

B. De vragen die in de eerste ronde werden beantwoord :

1. Wat zijn je verwachtingen van een groenboek over stedelijk vervoer ?

De eerste en voornaamste verwachting is dat het groenboek de Europese Unie betreft bij de stedelijke vervoersproblematiek. Het groenboek moet minstens leiden tot de identificatie van prioriteiten die gelijklopend zijn in alle steden van Europa.

Er is dan ook de verwachting dat dit groenboek aanleiding zal geven tot een witboek met naast een inventaris van de maatregelen die overwogen worden, ook een overzicht van de bestaande en ontwikkelde acties. Deze inventaris moet concreet en operationeel zijn en duidelijke objectieven weergeven.

Bovendien moet het bestaan van dit document als leidraad dienen bij de evaluatie van elke maatregel die op Europees niveau genomen wordt en een invloed heeft op het stedelijk vervoer. Dit zowel wat betreft de interne markt, de staatssteun, energie, innovatie, werkgelegenheid, milieu, productnormen, gezondheid als de echte transportdossiers. We verwachten niettemin dat het groenboek op termijn aanleiding geeft tot een concentratie van de actie in dit domein en dus een rechtstreeks op stedelijk vervoer gericht EU-beleid.

De vaststelling dat 60 % van de Europeanen in steden leeft brengt met zich mee dat hier het grootst mogelijk potentieel zit voor de Europese Unie om bij te dragen tot een verbetering van de levensomstandigheden van haar burgers. Dit omdat stedelijk vervoer rechtstreeks een impact heeft op het leven van honderden miljoenen Europeanen die in steden wonen en alle andere die er vaak komen.

2. In welke domeinen zie je een toegevoegde waarde voor acties op EU-niveau in het kader van stedelijk vervoer ?

Zoals eerder gezegd is het spectrum heel breed. Indien met de impact op stedelijk vervoer rekening wordt gehouden kan in meerdere domeinen een toegevoegde waarde worden gecreëerd (interne markt, de staatssteun, energie, innovatie, werkgelegenheid, milieu, productnormen, gezondheid en de echte transportdossiers). We denken hierbij aan de doelstellingen van Kyoto en Kyoto II en aan de normen voor luchtkwaliteit.

Hoewel het *a priori* een lokale problematiek is het niettemin een kwestie waarmee alle lidstaten geconfronteerd worden. Natuurlijk wordt hierbij gedacht aan de uitwisseling van informatie, best practices en ondersteuning van partnerschappen (in onderzoek en ontwikkeling).

Pourtant il est possible de développer davantage les actions.

Certains instruments utiles ne peuvent être développés qu'ensemble. C'est notamment le cas de Galileo, système de navigation qui rendra l'Union Européenne indépendante du GPS américain. Pour ce projet, ainsi que pour d'autres, les Etats membres doivent être impliqués suffisamment activement dans les choix stratégiques lors des phases préparatoires pour pouvoir élaborer des infrastructures complémentaires et éviter de perdre du temps lors de la mise en œuvre.

Pour que les transports urbains soient pris en considération dans d'autres domaines politiques, il faudrait que la Commission propose une méthode de calcul universelle acceptable pour les coûts externes, et ce afin que l'on puisse tenir compte des coûts encourus au niveau des dommages à l'environnement, de la santé, de la pression économique due aux embouteillages, etc. Il faut permettre aux Etats membres de choisir librement la méthode d'internalisation.

Nous venons cette semaine de recevoir un premier recueil complet des études réalisées à ce jour par la Commission européenne sur les coûts externes du secteur des transports. Nous allons l'étudier et l'utiliser dans nos choix stratégiques pour le futur dans ce domaine.

Nous avons également suggéré une augmentation de la part des modes de déplacement doux.

Bruxelles estime que toute considération politique doit faire l'objet d'un choix délibéré tant au niveau individuel qu'au niveau local, national ou européen. Il faut ainsi partir d'une hiérarchie basée sur la distance. Tout d'abord les piétons, ensuite les cyclistes, les transports publics organisés et enfin le véhicule privé.

Dans ce contexte s'inscrit également une politique dissuasive en matière de vols de courte distance au profit de l'utilisation du train, notamment entre villes distantes de moins de 500 kilomètres.

La ville doit avant tout veiller le plus possible à la sécurisation et au confort des modes de déplacement doux. La priorité accordée aux zones piétonnes et aux pistes cyclables et la mise en place d'une politique intelligente en matière de stationnement doivent permettre de rattraper le retard historique accumulé pour ces modes de déplacement par rapport à la voiture.

Etant donné la responsabilité individuelle de chaque citoyen en la matière, cela ne sera possible que si un changement de mentalité s'opère au sein de la population. A cet effet, l'Union européenne peut mener des campagnes dépassant le cadre de l'initiative, tout à fait louable, de la Semaine de la mobilité.

Toch kunnen acties verder gaan.

Sommige nuttige instrumenten kunnen alleen gemeenschappelijk worden ontwikkeld. Dit is bijvoorbeeld het geval voor Galileo, een navigatiesysteem dat de Europese Unie onafhankelijk zal maken van het Amerikaanse GPS. Voor dit project en andere moeten de lidstaten voldoende actief betrokken worden bij de strategische keuzes tijdens de voorbereidingsfase om complementaire infrastructuur te kunnen ontwikkelen en geen tijd te verliezen bij de implementatie.

Voor het in acht nemen van het stedelijk vervoer in andere beleidsdomeinen zou de Commissie een aanvaardbare universele berekeningsmethode voor externe kosten moeten voorstellen, zodat rekening kan worden gehouden met de kosten op het vlak van milieuschade, gezondheid, economische belasting door files enz., en de lidstaten vrijlaten in de wijze van internalisering.

We hebben deze week een eerste volledige reeks ontvangen van de studies over de externe kosten van de transportsector die tot nu toe zijn uitgevoerd door de Europese Commissie. We zullen die studies bestuderen en gebruiken bij onze strategische keuzes voor het toekomstige beleid op dat gebied.

We hebben eveneens voorgesteld om het aandeel van de zachte vervoersmodi te verhogen.

Brussel is van mening dat in iedere beleidsafweging, zowel op het individuele, lokale en nationale als op het Europees niveau altijd een bewuste keuze moet worden gemaakt. Hierbij moet uitgegaan worden van een hiërarchie op basis van de afstand. Eerst de voetgangers, dan de fietsers vervolgens het openbaar georganiseerd vervoer en ten slotte het persoonlijk voertuig.

In deze context past ook een beleid dat korte vluchten moet ontraden ten voordele van de trein met name tussen steden die op minder dan 500 km van elkaar liggen.

De stad moet in de eerste plaats deze zachte verplaatsingen zo veilig en comfortabel mogelijk laten gebeuren. Prioriteit voor voetgangerszones, veilige en comfortabele fietspaden en een intelligent parkeerbeleid moeten de historische achterstand van deze vervoersmodi ten opzichte van de auto herstellen.

Gelet op de individuele verantwoordelijkheid van elke stedeling in deze context zal dit niet gerealiseerd kunnen worden zonder een ernstige mentaliteitswijziging bij de bevolking. De Europese Unie kan hiervoor rechtstreeks campagne voeren op een wijze die verder gaat dan het verdienstelijke initiatief van de Week van Vervoering.

3. Y a-t-il des barrières à l'échelle européenne qui vous empêchent de mettre en place une politique efficace en matière de transports urbains ?

La réglementation du transport des personnes ne peut mener à une perte de contrôle de l'autorité politique responsable sur l'organisation, l'offre et la demande. La liberalisation n'est pas la voie à suivre, même au niveau interrégional.

Les prochaines réglementations relatives au transport de personnes par route et par rail ne peuvent empêcher les autorités de mettre en place des organes pour le développement et l'exploitation du transport urbain et vicinal « suburbain » qui rend les villes et leur hinterland plus accessibles tout en ayant le souci du respect de l'environnement.

Ces autorités ne peuvent être freinées par des règles relatives aux aides d'Etat dans le cadre du soutien de nouvelles méthodes innovatrices, notamment sur le plan de l'approvisionnement logistique du centre-ville. Par ailleurs, les zones industrielles devraient bénéficier de liaisons avec le chemin de fer et avec la navigation fluviale ou maritime. Pour les zones de développement économique en général et pour les centres commerciaux et de bureaux en particulier, le développement ne peut se faire sans qu'une fréquence de desserte élevée ne soit assurée sur le réseau des transports en commun.

4. Quel est le rôle que doivent jouer les questions de subsidiarité et de gouvernance au sein du débat sur les actions menées au niveau européen en matière de transport urbain ?

Nous estimons que la subsidiarité ne joue pas un rôle plus important dans ce contexte que dans d'autres domaines politiques. Si la problématique des transports urbains se manifeste dans des domaines très locaux, il s'agit toutefois d'un phénomène européen. De plus, la ville n'est pas à considérer comme une île. Les embouteillages dans le centre-ville ont souvent une origine extérieure et sont la conséquence des choix de déplacement des navetteurs et des visiteurs. En tant que tels, ils ne sont pas dissociés de l'efficacité et de l'intégralité des grands réseaux transeuropéens, par route, par voie navigable, par rail ou par avion. Pour l'internalisation des coûts externes, il convient de créer un système accepté au niveau européen. La subsidiarité doit toutefois permettre aux Etats membres de choisir librement la méthode d'internalisation la mieux adaptée. Cette liberté doit aussi permettre d'influencer négativement la demande de certains modes de transport. On observe aussi une subsidiarité inversée dans tous les types de mesures fiscales (CO₂, vols courts, ...).

Si ces mesures ne sont prises qu'au niveau local, non seulement leur efficacité est amoindrie, mais elles font apparaître en plus un handicap concurrentiel supplémentaire pour la région concernée.

3. Bestaan er op Europees niveau barrières die u belemmeren een efficiënt stedelijk vervoersbeleid te implementeren ?

De reglementering van het personenvervoer mag niet leiden tot een verlies van controle van de verantwoordelijke politieke autoriteit op de organisatie, het aanbod en de vraag. Liberalisering is niet de juiste weg, zelfs niet op intergewestelijk vlak.

De aankomende reglementeringen op het personenvervoer over de weg en per spoor mogen niet verhinderen dat autoriteiten organen opzetten voor de ontwikkeling en exploitatie van « suburbaan » stads- en streekvervoer die steden en hun hinterland vlot en milieuvriendelijk ontsluiten.

Deze autoriteiten mogen niet gehinderd worden door staatssteunregels bij de ondersteuning van nieuwe en innoverende methodes, zoals onder meer op het vlak van de logistieke bevoorrading van de binnenstad. Bovendien zouden industriële zones verbindingen moeten hebben op het spoor en de binnen- of zeevaart. Voor de economische ontwikkelingszones in het algemeen en voor kantoor- en commerciële centra moet ontwikkeling gepaard gaan met een hoogfrequente bediening door het openbaarvervoersnet.

4. Welke rol moeten subsidiariteit en « governance » spielen in het debat over stedelijke vervoersacties op EU niveau ?

Wij zijn van mening dat subsidiariteit in deze context geen grotere rol speelt dan in andere beleidsdomeinen. De stedelijke vervoersproblematiek komt tot uiting in heel lokale gebieden, maar is toch een Europees fenomeen. Bovendien is de stad niet als een eiland te beschouwen. Files in de binnenstad hebben bijna altijd een externe oorsprong en zijn ook het gevolg van de vervoerskeuze gemaakt door pendelaars en bezoekers. Als dusdanig zijn ze niet losstaand van de efficiëntie en de integraliteit van grote trans-Europese netwerken, over de weg, via de waterwegen, per spoor of met het vliegtuig. Voor de internalisering van externe kosten dient er een Europees aanvaard systeem te worden opgezet. Subsidiariteit moet echter de lidstaten toelaten vrij de meest aangepaste wijze van internalisering te kiezen. Deze keuzevrijheid moet ook toelaten de vraag naar bepaalde vervoersmodaliteiten negatief te beïnvloeden. Bij alle vormen van fiscale maatregelen (CO₂, korte vluchten ...) is er ook omgekeerde subsidiariteit waar te nemen.

Indien deze maatregelen slechts op lokaal niveau worden genomen, zijn ze niet alleen minder efficiënt, maar doen ze ook een bijkomend concurrentienadeel ontstaan voor de betrokken streek.

L'importance d'une bonne répartition de l'espace public est aussi une bonne application du principe de subsidiarité: l'aménagement du territoire et l'urbanisme sont par définition une matière locale qui peut toutefois être régie par des normes supérieures en ce qui concerne la sécurité, la santé et l'environnement.

C. Le Livre vert de la fin septembre 2007

L'UE affirme ne pas vouloir imposer mais apporter son soutien :

- via la coordination;
- via la promotion;
- par une aide financière;
- en simplifiant, en supprimant, en introduisant de la législation.

A l'automne 2008, la Commission publiera un « *Action Plan on urban mobility* », ainsi qu'une estimation d'impact, avec les tâches et les responsabilités et un calendrier proposé par la Commission pour les autorités au niveau européen, régional et local mais aussi pour l'industrie et les citoyens pris individuellement.

La consultation a mis en évidence les thèmes suivants :

- des villes fluides;
- des villes moins polluées;
- des transports urbains plus intelligents;
- des transports urbains accessibles;
- des transports urbains sûrs et sécurisants;
- une nouvelle culture de la mobilité urbaine;
- l'amélioration des connaissances;
- la collecte de données;
- les moyens financiers.

Contenu du Livre vert

1. Des villes fluides

- les transports en commun;
- la marche ou le vélo.

Het belang van een goede indeling van de publieke ruimte is ook een goede toepassing van het subsidiariteits-principe. Ruimtelijke ordening en stedenbouw is per definitie een lokale aangelegenheid waarvan de invulling niettemin gebonden kan zijn door hogere normen betreffende de veiligheid, de gezondheid en het milieu.

C. Het groenboek van eind september 2007

De EU bevestigt dat ze geen maatregelen wil opleggen, maar beleidsondersteunend wil werken :

- via coördinatie,
- via promotie,
- met financiële steun;
- door wetgeving te vereenvoudigen, af te schaffen of door nieuwe op te stellen.

In het najaar 2008 zal de Commissie een « *Action Plan on urban mobility* » publiceren, alsook een evaluatie van de mogelijke impact, met de taken en verantwoordelijkheden en een tijdschema dat door de Commissie voorgesteld wordt voor de overheden op Europees, gewestelijk en lokaal vlak, maar ook voor de industrie en de individuele burgers.

De thema's die bleken uit de raadpleging zijn :

- *free flowing towns and cities*;
- groene steden;
- intelligent stedelijk vervoer;
- toegankelijker stedelijk vervoer;
- veilig en zeker stedelijk vervoer;
- cultuur en mentaliteitswijziging;
- kennisontwikkeling;
- gegevensverzameling;
- financiering.

Inhoud van het Groenboek

1. Free flowing towns and cities

- openbaar vervoer;
- stappen en fietsen.

Le ministre veut introduire une hiérarchie entre les modes de déplacement, qui servirait de principe directeur pour toutes les autorités en charge de la mobilité. Il serait en premier lieu prêté attention aux piétons (Stappen-marcher), ensuite aux cyclistes (Trappen-pédaler), puis aux transports publics (Openbaar Vervoer) et finalement aux transports privés (Privévervoer). En néerlandais, cela donne l'acronyme STOP.

- intermodalité;
- parking en dehors des villes;
- tarification routière;
- gestion du trafic et information;
- covoiturage et voitures partagées;
- transport de marchandises efficace.

Conclusion : nous constatons que la Région de Bruxelles-Capitale est active sur tous ces terrains.

2. Des villes moins polluées

CO₂, pollution atmosphérique, bruit;

30 % des rejets de CO₂ et 70 % de la pollution atmosphérique par les transports se passent en ville.

- nouvelles technologies/nouvelles énergies;
- politique d'achats verts par les pouvoirs publics et les entreprises publiques;
- zones vertes/interdiction des voitures;
- piétonniers;
- restrictions d'accès pour les voitures;
- limitations de vitesse;
- tarification routière.

Selon le ministre, l'examen des nouvelles technologies est surtout entre les mains de l'industrie, mais aussi un peu entre celles du secteur du transport. La STIB achète des bus propres et expérimente de nouvelles technologies.

3. Une mobilité plus intelligente

- la mobilité augmente – l'espace est limité;
- systèmes de transport intelligents (ITS);

De minister wil een hiërarchie van de vervoersmodi geïntroduceerd zien als richtinggevend beginsel voor alle overheden met mobiliteitsverantwoordelijkheid, namelijk : stappen – trappen – openbaar vervoer – privé-wagen. Dat is verwoord in een Nederlands acroniem STOP.

- intermodaliteit;
- parkeren buiten de stad;
- rekeningrijden;
- traffic management en informatie;
- carpooling en carsharing;
- efficiënt vrachtvervoer.

Conclusie : we stellen vast dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest actief is op al deze terreinen.

2. Groenere steden

CO₂, luchtvervuiling, lawaai

30 % van de CO₂-uitstoot en 70 % van andere luchtvervuiling door transport gebeurt in steden.

- nieuwe technologie/nieuwe energie;
- groen aankoopbeleid van overheid en overheidsonder nemingen;
- groene zones/autoverbod;
- voetgangerszones;
- beperkte toegang voor wagens;
- snelheidsbeperkingen;
- rekeningrijden.

Volgens de minister ligt het onderzoek naar nieuwe technologieën vooral in de handen van de industrie, of toch minstens zelden onder het domein transport. De MIVB koopt schone bussen en experimenteert met nieuwe technologieën.

3. Intelligente mobiliteit

- mobiliteit neemt toe – de ruimte is beperkt;
- ITS intelligent transport systems;

- gestion du transport;
- standardisation;
- information du voyageur.

La Région de Bruxelles-Capitale a pris des initiatives dans le cadre de mobiris, Mobib, des feux télécommandés et de l'aménagement du territoire. Dans ce dernier domaine aussi, le principe STOP devrait être une application.

4. Des transports urbains accessibles

- intermodalité sans rupture entre les réseaux;
- transports en commun abordables et accessibles;
- qualité;
- bonne législation.

La Région de Bruxelles-Capitale mène une politique de gratuité progressive pour les transports en commun, de transports de 1^{re} classe, et prépare l'introduction d'un ticket unique pour tous les modes de transport.

L'Union européenne envisage une charte des droits et devoirs des passagers comme c'est le cas pour le train ou l'avion.

5. Des transports urbains sûrs et sécurisants

Deux tiers des accidents et un tiers des décès ont lieu en zones urbaines.

Les cyclistes et les piétons sont les plus vulnérables.

- solutions;
- changement des mentalités;
- véhicules et design;
- infrastructures.

La Région de Bruxelles-Capitale a encore du chemin à parcourir, les mauvais chiffres de la Belgique sont connus. La sécurité est principalement une compétence de police et donc fédérale et locale plutôt que régionale. Un renforcement des contrôles est donc nécessaire. Les transports en commun doivent être plus sûrs pour augmenter leur attractivité par rapport à la voiture.

6. Une nouvelle culture de la mobilité urbaine

- changement des mentalités;

- transportmanagement;
- standaardisatie;
- informatie voor de reiziger.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft initiatieven genomen in het kader van mobiris, Mobib, verkeerslichtenbeïnvloeding en ruimtelijke ordening. Ook in dat laatste domein zou het STOP-principe moeten gelden.

4. Toegankelijk stedelijk vervoer

- naadloze intermodaliteit;
- betaalbaar en bereikbaar openbaar vervoer;
- kwaliteit;
- goede wetgeving.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt een politiek gevoerd van geschaald kosteloos openbaar vervoer, 1^o klas vervoer, en zijn de voorbereidingen gestart voor de introductie van 1 ticket voor alle modi.

De Europese Unie denkt aan charter met passagiersrechten zoals dat voor de trein en het vliegtuig bestaat.

5. Veilig en zeker stedelijk vervoer

2/3 van alle ongevallen in de stad en 1/3 van alle dodelijke ongevallen in de stad.

- Fietsers en voetgangers zijn het kwetsbaarst.
- oplossingen;
- mentaliteitswijziging;
- voertuigen en design;
- infrastructuur.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft hier nog een weg af te leggen, we kennen de slechtste cijfers in België. Veiligheid is hoofdzakelijk een politieke en dus een federale en lokale bevoegdheid eerder dan gewestelijk. Er is duidelijk nood aan meer controles. Ook openbaar vervoer moet veilig zijn, om de attractiviteit ten opzichte van de wagen te verhogen.

6. Nieuwe cultuur in stedelijk vervoer

- gedragsverandering;

- éducation, entraînement, prise de conscience.

Il nous faut partir du principe que l'image des transports est la somme des choix individuels. C'est pourquoi nous avons des projets de sensibilisation dans les écoles.

L'Union européenne envisage surtout un rôle de collecteur de données (y compris sur les éléments psychologiques et de développement des connaissances en la matière).

7. Financement des transports urbains

- infrastructures;
- terminaux intermodaux;
- entretien;
- renouvellement du matériel roulant;
- tout le monde est partie prenante et contribue à payer, c'est le cas des usagers mais aussi par exemple des commerçants;
- les impôts locaux, les parkings payants, la tarification urbaine, les recettes affectés à la politique de transports urbains par le biais de l'*earmarking*. Le ministre note qu'à Bruxelles, la fiscalité locale ne permet pas un financement complet par toutes les parties prenantes.

L'Union européenne envisage un fonds spécial pour les transports urbains (outre les fonds structurels et le financement RTE).

Nous préparons maintenant une réponse aux 25 nouvelles questions posées et intégrerons, dans notre réponse, les réactions des commissions réunies.

III. Discussion (réunion du 23 janvier 2008)

M. Mahfoudh Romdhani considère qu'il s'agit à nouveau d'un rendez-vous manqué de l'Union européenne avec ses citoyens. Il craint que tout ait déjà été décidé et estime que plutôt que d'investir dans des études, l'Europe devrait s'adresser directement aux citoyens et favoriser ainsi la démocratie participative.

La présidente Olivia P'tito précise qu'on est toujours en temps utile pour réagir aux questions posées dans le cadre du Livre vert.

Mme Céline Delforge souhaiterait disposer des réponses fournies par le gouvernement aux quatre questions posées par la Commission européenne préalablement à l'élabo-

- opvoeding, training, bewustmaking.

We moeten ervan uitgaan dat het vervoersbeeld de som van alle individuele keuzes is. Daarom lopen er ook bewustmakingsprojecten in scholen.

De Europese Unie overweegt vooral een rol als verzamelaar van gegevens (ook over psychologische elementen en de ontwikkeling van kennis ter zake).

7. Financiering van het stedelijk vervoer

- infrastructuur;
- intermodale terminals;
- onderhoud;
- vernieuwing rollend materieel;
- iedereen, elke « stakeholder », doen mee betalen, dus ook gebruikers maar bv. ook handelaars;
- lokale belastingen, betaald parkeren, rekeningrijden, de opbrengst via earmarking aan stedelijkvervoerbeleid doen toekomen. De minister merkt op dat je in Brussel met lokale fiscaliteit nooit kan komen tot een volwaardige financiering door alle stakeholders.

De Europese Unie overweegt een speciaal fonds voor stedelijk vervoer (naast structurfondsen en TEN financiering).

We bereiden thans een antwoord op de 25 gestelde nieuwe vragen voor en zullen de reacties van de verenigde commissies integreren in ons antwoord.

III. Bespreking (vergadering van 23 januari 2008)

De heer Mahfoud Romdhani is van oordeel dat de Europese Unie weer eens niet op de afspraak met haar burgers is. Hij vreest dat alles al beslist is en vindt dat Europa zich rechtstreeks tot de burgers zou moeten wenden en aldus de participatieve democratie zou moeten bevorderen in plaats van in studies te investeren.

Voorzitter Olivia P'tito preciseert dat het nog niet te laat is om te reageren op de vragen die in het groenboek worden gesteld.

Mevrouw Céline Delforge wenst te beschikken over de antwoorden die de regering heeft gegeven op de vier vragen die de Europese Commissie voor het opstellen van het

ration du Livre vert (cf. exposé du ministre Pascal Smet, point B).

Mme Viviane Teitelbaum constate que la Commission européenne préconise des transports urbains qui soient abordables pour les personnes à faibles revenus. La Commission parle donc de prix et la députée se demande s'il n'y a pas là contradiction avec les demandes visant à obtenir des transports en commun gratuits. Quelle est l'attitude du gouvernement ? Les tarifs augmentent à Bruxelles, notamment en ce qui concerne le forfait pour les petits trajets en taxi.

L'intervenante renvoie au quatrième alinéa de la page 14 du Livre vert (point 2.4, « pour des transports urbains accessibles »). Elle affirme qu'en termes de qualité, d'efficacité et de disponibilité, le bilan de la STIB pour le nouveau plan bus et le nouveau plan tram n'est pas très bon, citant notamment les longs temps d'attente et le problème des ruptures de charge. Le réseau du métro est saturé.

Mme Viviane Teitelbaum constate enfin que le nombre d'usagers de la STIB a sensiblement crû depuis 1999, avec 277,5 millions de passagers en 2007, soit une augmentation de 3 % par rapport à 2006. Elle s'interroge sur le nombre de voyageurs escompté pour l'année en cours. L'objectif de 320 millions de voyageurs en 2010 est-il réaliste ?

M. Hamza Fassi-Fihri salue l'initiative de la Commission européenne, qui s'adresse à la société civile.

Il constate que de nombreuses mesures suggérées par l'Union sont en application ou en cours d'application en Région bruxelloise (promotion des déplacements cyclistes, taxis collectifs, marchés publics respectueux de l'environnement ...) mais déplore que malgré cela, les problèmes de pollution, d'encombrement, ... persistent et risquent de s'accroître. Faut-il dès lors prendre des mesures plus radicales et développer des infrastructures lourdes, comme la mise en place du RER ou l'extension du métro à Uccle ou à Berchem-Sainte-Agathe ? Ne faut-il pas agir au travers de l'écofiscalité, du péage urbain ou de la politique de stationnement ?

Le parlementaire voudrait également savoir ce que les institutions européennes font elles-mêmes à ce niveau. Bruxelles ne pourrait-elle pas être une vitrine pour l'Union en matière de mobilité ?

Quant au financement, M. Hamza Fassi-Fihri aimerait connaître les leviers dont la Région est susceptible de bénéficier. Il demande encore si Bruxelles participe à CIVITAS ou à d'autres expériences pilotes de ce genre et souligne l'opportunité de créer, au niveau européen, des pôles de recherche sur la mobilité urbaine.

M. Jacques De Coster observe que le Livre vert suggère la mise en place d'interfaces efficaces entre des transports à

groenboek heeft gesteld (cf. uiteenzetting van minister Pascal Smet, punt B).

Mevrouw Viviane Teitelbaum stelt vast dat de Europese Commissie stedelijk vervoer aanbeveelt dat betaalbaar is voor personen met een laag inkomen. De Commissie spreekt dus van prijzen en de volksvertegenwoordigster vraagt zich af of er geen tegenstrijdigheid is met de vraag naar gratis openbaar vervoer. Wat is het standpunt van de regering daarover ? De tarieven stijgen in Brussel, onder meer het forfaitair bedrag voor korte taxritten.

De spreekster verwijst naar de vierde alinea van pagina 14 van het groenboek (2.4, « toegankelijker stedelijk vervoer »). Ze bevestigt dat de MIVB voor het nieuwe bus- en tramplan geen goede resultaten op het vlak van kwaliteit, efficiëntie en beschikbaarheid kan voorleggen. Ze vermeldt onder meer de lange wachtlijnen en de problemen met het overstappen. Het metronet is verzadigd.

Mevrouw Viviane Teitelbaum stelt ten slotte vast dat het aantal MIVB-reizigers aanzienlijk is toegenomen sinds 1999, met 277,5 miljoen reizigers in 2007, zijnde een stijging met 3 % ten opzichte van 2006. Ze vraagt hoeveel reizigers er voor het lopende jaar worden verwacht. Is 320 miljoen reizigers in 2010 een realistische doelstelling ?

De heer Hamza Fassi-Fihri is ingenomen met het initiatief van de Europese Commissie, dat zich tot het maatschappelijk middenveld richt.

Hij stelt vast dat veel van de door de Unie voorgestelde maatregelen van toepassing zijn in het Brussels Gewest of dat binnenkort zullen zijn (promotie van verplaatsingen per fiets, collectieve taxi's, milieuvriendelijke overheidsopdrachten ...). Desondanks betreurt hij dat de vervuilingen en overlastproblemen blijven bestaan en dreigen te verergeren. Moeten er bijgevolg radicalere maatregelen worden genomen en moet er zware infrastructuur worden uitgebouwd, zoals de invoering van het GEN of de uitbreiding van het metronet tot in Ukkel of Sint-Agatha-Berchem ? Zijn er geen maatregelen nodig op het vlak van ecofiscaliteit, stadstolheffing of parkeerbeleid ?

Het parlementslid wil eveneens weten wat de Europese instellingen zelf in dat verband doen. Zou Brussel geen uitstalraam inzake mobiliteit voor de Unie kunnen zijn ?

Wat de financiering betreft, wenst de heer Hamza Fassi-Fihri te weten over welke hefbomen het Gewest zou kunnen beschikken. Hij vraagt ook nog of Brussel deelneemt aan CIVITAS of andere soortgelijke proefprojecten. Hij benadrukt de wenselijkheid om op Europees niveau researchcentra voor stedelijke mobiliteit op te richten.

De heer Jacques De Coster merkt op dat het groenboek voorstelt om efficiënte interfaces in te voeren tussen het lan-

longue distance et une distribution sur de courtes distances. Il se demande où en est le projet de centre logistique BILC (Brussels International Logistic Center) dont le ministre Benoît Cerexhe a prévu l'achèvement fin 2008-début 2009. N'existe-t-il pas des obstacles à ce projet pratiquement aussi vieux que la Région ?

Suite à l'adoption d'un nouveau règlement européen d'octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, le député demande au ministre Pascal Smet s'il peut confirmer la possibilité, pour la Région, de faire appel à un opérateur interne – en l'occurrence la STIB – sans mise en concurrence. Cela ne correspond effectivement pas au régime général des directives relatives aux marchés publics.

Il souligne que le Plan Tram-Bus, auquel il a contribué en tant que membre du comité de gestion de la STIB, a prévu des ruptures de charge en vue de garantir une plus grande efficacité du réseau, notamment pour la liaison Nord-Midi. Le plan résulte d'une étude très fouillée. L'orateur n'exclut cependant pas des mesures correctrices suite à une évaluation du fonctionnement du réseau.

A l'instar de M. Hamza Fassi-Fihri, M. Jacques De Coster s'interroge enfin sur les sources de financement de l'Union européenne. Quels sont les instruments financiers utilisés en Région bruxelloise ?

M. Yaron Peszat se réjouit que la Commission européenne s'enquière de l'avis du parlement.

Il se dit toutefois déçu du caractère incitatif et peu contraincant des mesures qu'envisage de prendre la Commission européenne, pourtant résolue à lutter contre le changement climatique et à réduire les émissions de CO₂. Il regrette que l'aspect « aménagement du territoire » n'ait pas été abordé, alors que la dispersion des activités est une des raisons de la demande croissante en matière de mobilité.

Le ministre Pascal Smet dit avoir déjà formulé cette dernière remarque auprès des instances européennes.

M. Yaron Peszat ajoute que la fiscalité automobile est un autre levier important à prendre en compte. Il relève qu'environ la moitié des véhicules immatriculés chaque année sont des véhicules de société et conclut qu'il faut donc agir de manière cohérente au niveau de la fiscalité avec des objectifs clairs en matière de réduction de la pression automobile.

Mme Julie de Groote rappelle que la réunion n'a pas pour objet de défendre les politiques menées à Bruxelles mais de suggérer des mesures susceptibles d'être prises au niveau européen. La question récurrente formulée dans le Livre vert, « quel pourrait être le rôle potentiel de l'UE ? », le

geafstandsvervoer en distributie over korte afstanden. Hij vraagt hoe het staat met de bouw van het logistiek centrum BILC (Brussels International Logistic Center), dat volgens minister Benoît Cerexhe eind 2008-begin 2009 klaar zou zijn. Bestaan er geen hinderpalen voor dat project, dat al bijna even oud als het Gewest is ?

Naar aanleiding van de goedkeuring van een nieuwe Europese verordening van oktober 2007 betreffende openbare diensten voor reizigersvervoer per spoor en over de weg, vraagt de volksvertegenwoordiger minister Pascal Smet of hij kan bevestigen dat het Gewest de mogelijkheid heeft om een beroep te doen op een interne operator – in casu de MIVB – zonder concurrentiestelling. Dat strookt immers niet met de algemene regeling van de richtlijnen betreffende de overheidsopdrachten.

Hij benadrukt dat het Tram-Busplan, waaraan hij heeft meegewerk als lid van het beheerscomité van de MIVB, in overstapmogelijkheden heeft voorzien om het net zo efficiënt mogelijk te maken, onder meer voor de Noord-Zuid-verbinding. Het plan is het resultaat van een zeer grondige studie. De spreker sluit evenwel niet uit dat er corrigerende maatregelen komen na een evaluatie van de werking van het net.

Net als de heer Hamza Fassi-Fihri, heeft de heer Jacques De Coster vragen over de financieringsbronnen van de Europese Unie. Welke financiële instrumenten worden in het Brussels Gewest gebruikt ?

Het verheugt de heer Yaron Peszat dat de Europese Commissie het Parlement om advies vraagt.

Hij is evenwel teleurgesteld omdat de Europese Commissie, die nochtans vastberaden is om klimaatverandering te bestrijden en de CO₂-emissies te verminderen, aansporende, maar weinig bindende maatregelen overweegt te nemen. Hij betreurt dat het aspect « ruimtelijke ordening » niet aan bod is gekomen, hoewel de spreiding van de activiteiten een van de redenen is waarom de mobiliteitsbehoeften toenemen.

Minister Pascal De Smet zegt dat hij die laatste opmerking al heeft meegedeeld aan de Europese instanties.

De heer Yaron Peszat voegt eraan toe dat autofiscaliteit een andere belangrijke hefboom is waarmee rekening moet worden gehouden. Hij wijst erop dat ongeveer de helft van de jaarlijks ingeschreven voertuigen firmawagens zijn en besluit dat men bijgevolg coherent moet optreden op het niveau van de fiscaliteit met duidelijke doelstellingen inzake vermindering van de autodruk.

Mevrouw Julie De Groote herinnert eraan dat de vergadering niet dient om het in Brussels gevoerde beleid te verdedigen, maar om maatregelen voor te stellen die op Europees niveau kunnen worden genomen. Dat wordt bevestigd door de vraag die meermaals terugkomt in het groenboek :

confirme. Si l'on peut agir au niveau européen, il convient de voir quel type de norme pourrait être adopté. La députée y voit un débat intéressant en matière de subsidiarité.

Si les premières réponses formulées par le gouvernement demeurent floues, celles élaborées en concertation avec l'Ile-de-France et Londres sont plus précises. Elles couvrent un large spectre, allant de l'échange de bonnes pratiques jusqu'à l'élaboration de normes communes. Le ministre a évoqué des actions concrètes telles que la Semaine de la mobilité.

La députée rappelle que l'ambition n'est pas ici de réécrire un Livre vert, mais, après lecture des différentes réponses y apportées, de mettre l'accent sur certaines priorités.

*
* *

Mme Jacqueline Rousseaux considère que la question des transports urbains doit intégrer une dimension climatique. Ainsi, les conditions météorologiques ne sont pas les mêmes à Bruxelles et à Madrid et l'usage que l'on fera des transports en commun différera en fonction de ces conditions (usage du vélo par exemple).

L'intervenante constate aussi que malgré la longueur croissante des véhicules de la STIB, seul un membre du personnel – le chauffeur – est présent à bord. Elle souligne les conséquences de cette politique au niveau du chômage et de la sécurité. Elle estime nécessaire d'augmenter le personnel dans les véhicules de sorte que les usagers puissent les emprunter en toute sécurité et voudrait imposer une telle politique à l'échelle de l'Union européenne. La députée regrette également l'absence de transports en commun la nuit, dont pourraient profiter des gens qui travaillent, qui sortent, ... Ces mesures ont un coût, mais elles profiteraient à l'économie dans son ensemble.

Mme Julie de Groote rappelle que le Livre vert relève de l'Union européenne et s'étonne qu'une députée libérale défende une politique européenne en matière de sécurité alors qu'il s'agit d'une politique régionale par excellence.

Le ministre ne peut rejoindre les propos de Mme Jacqueline Rousseaux. Les stations de métro sont toutes équipées de caméras et de bornes de secours, la Région a financé l'achat par la police fédérale d'écrans de surveillance, la STIB a engagé plus de 120 personnes affectées à la sécurité. Tant les agents de sécurité que la police empruntent les transports en commun. Le nouveau matériel roulant est lui-même équipé de caméras et le matériel plus ancien le sera également. Le choix des longs trams ouverts a précisément été arrêté parce que le chauffeur peut avoir une vue d'ensemble de son véhicule.

« wat zou de potentiële rol van de EU kunnen zijn ? ». Als men op Europees niveau kan optreden, moet men nagaan welk soort norm zou kunnen worden aangenomen. De volksvertegenwoordigster ziet daarin een interessant debat over subsidiariteit.

De eerste antwoorden van de regering blijven vaag, maar de antwoorden die samen met Ile-de-France en Londen werden opgesteld, zijn duidelijker. Ze bestrijken een breed spectrum, gaande van de uitwisseling van goede praktijken tot het opstellen van gemeenschappelijke normen. De minister heeft gesproken van concrete acties, zoals de week van de mobiliteit.

De volksvertegenwoordigster wijst erop dat het niet de bedoeling is om het groenboek te herschrijven maar om na lezing van de verschillende antwoorden de klemtoon op bepaalde prioriteiten te leggen.

*
* *

Mevrouw Jacqueline Rousseaux is van oordeel dat de kwestie van het stedelijk vervoer rekening moet houden met het klimaat. De weersomstandigheden zijn niet dezelfde in Brussel als in Madrid en het gebruik van het openbaar vervoer verschilt naar gelang van die omstandigheden (gebruik van de fiets bijvoorbeeld).

De spreekster stelt eveneens vast dat de voertuigen van de MIVB steeds langer worden en er slechts één personeelslid – de chauffeur – aan boord is. Ze wijst op de gevolgen van dat beleid voor de werkloosheid en de veiligheid. Ze vindt het nodig om het aantal personeelsleden in de voertuigen te verhogen, zodat de reizigers in alle veiligheid kunnen reizen. Ze wenst dat zo'n beleid in de hele Europese Unie wordt opgelegd. De volksvertegenwoordigster betreurt eveneens dat er 's nachts geen openbaar vervoer is waarvan de mensen die werken of uitgaan, gebruik zouden kunnen maken. Die maatregelen kosten geld, maar ze zouden de hele economie ten goede komen.

Mevrouw Julie De Groote wijst erop dat het groenboek opgesteld is door de Europese Unie en het verbaast haar dat een liberale volksvertegenwoordigster een Europees veiligheidsbeleid verdedigt, terwijl dat beleid bij uitstek toekomt aan de lidstaten.

De minister is het niet eens met wat mevrouw Jacqueline Rousseaux zegt. Alle metrostations zijn uitgerust met camera's en praatpalen, het Gewest heeft de aankoop van bewakingsmonitors door de federale politie gefinancierd en de MIVB heeft meer dan 120 personen voor haar veiligheidsbeleid in dienst genomen. Zowel de veiligheidsagenten als de politie maken gebruik van openbaar vervoer. Het nieuwe rollend materieel is uitgerust met camera's en het oudere materieel zal dat ook worden. De keuze van lange open trams is juist gemaakt omdat de chauffeur dan een volledig overzicht van zijn voertuig kan hebben.

Le président rappelle que la sécurité n'est pas l'objet de la présente discussion et qu'elle n'est d'ailleurs pas une compétence de l'Union européenne.

Mme Jacqueline Rousseaux se plaint en outre de l'impact sur l'environnement et du bruit inutilement occasionné par la circulation de longs trams à une heure où ils ne sont pas fort fréquentés.

Le ministre rétorque que beaucoup de gens se plaignent du fait que les nouveaux trams ne font plus de bruit.

Mme Jacqueline Rousseaux déplore encore que les longs trams encombrent les carrefours. Elle estime en outre qu'il faut imposer aux transports urbains de respecter leur environnement, et notamment l'alignement des arbres. Il est important que les villes européennes restent attractives.

Elle souligne enfin que les commerçants n'ont aucun intérêt aux zones piétonnes, qu'on veut aujourd'hui multiplier, et qu'en tout état de cause, il faut veiller à ce que les gens qui font leurs courses puissent avoir accès aux transports en commun.

Le ministre cite l'exemple de Strasbourg où les commerçants ont tiré profit des piétonniers.

Mme Céline Delforge regrette qu'on exige des transports en commun qu'ils soient sûrs et réguliers alors que la voiture ne l'est aucunement.

Elle se dit agréablement surprise par le document établi en concertation avec l'Ile-de-France et Londres mais ne peut souscrire à l'a priori idéologique du Livre vert qui postule que la croissance mène à l'emploi et au bien-être.

La députée déplore que la problématique de la relocalisation de l'économie n'ait été qu'effleurée, alors qu'elle est responsable de l'augmentation de la demande de transport. Elle cite notamment la tendance à rechercher un logement plus abordable en périphérie. La question relative à la publicité pour l'automobile n'a pas non plus été abordée. La Norvège, par exemple, a interdit toute référence à l'environnement dans les publicités pour les voitures.

L'intervenante émet des doutes quant à l'efficacité environnementale du télétravail, précisant que le télétravailleur doit se chauffer, s'éclairer dans une pièce où il est seul alors que dans un bureau, plusieurs personnes sont éclairées et chauffées en même temps.

Elle passe en revue les vingt-cinq questions abordées dans le Livre vert.

Mme Céline Delforge trouve sympathique l'idée d'accorder des labels en faveur des villes consentant des efforts

De voorzitter herinnert eraan dat veiligheid niet het onderwerp van deze besprekking is en trouwens geen bevoegdheid van de Europese Unie is.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux klaagt bovendien over de gevolgen voor het milieu en het onnodig veroorzaakte lawaai door lange trams die rijden op een uur waarop er nog maar weinig reizigers zijn.

De minister replieert dat veel mensen erover klagen dat de nieuwe trams geen lawaai meer maken.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux betreurt nog dat de lange trams te veel plaats op de kruispunten innemen. Ze is bovendien van oordeel dat het openbaar vervoer ertoe moet worden verplicht rekening te houden met de omgeving en onder meer de plaats van de bomen. De Europese steden moeten aantrekkelijk blijven.

Ten slotte benadrukt ze dat handelaars geen enkel belang hebben bij voetgangerszones, die men thans wil uitbreiden. Men moet er in ieder geval voor zorgen dat mensen die hun boodschappen doen, toegang hebben tot het openbaar vervoer.

De minister haalt het voorbeeld van Straatsburg aan, waar de handelaars hun voordeel met de voetgangerszones hebben gedaan.

Mevrouw Céline Delforge betreurt dat men van het openbaar vervoer eist dat het veilig en regelmatig is, terwijl de auto dat helemaal niet is.

Ze is aangenaam verrast door het document dat in overleg met Ile-de-France en Londen is opgesteld, maar kan niet akkoord gaan met het ideologisch a priori van het groenboek volgens hetwelk groei tot werkgelegenheid en welzijn leidt.

De volksvertegenwoordiger betreurt dat de problematiek van de herlokalisatie van de economie maar vluchtig aangesneden werd, terwijl dat verantwoordelijk is voor de toename van de mobiliteitsbehoeften. Ze vermeldt onder meer de trend om een goedkopere woning in de rand te zoeken. De kwestie van de reclame voor wagens werd evenmin behandeld. Noorwegen heeft bijvoorbeeld verwijzingen naar het milieu in reclame voor wagens verboden.

De spreekster twijfelt aan de milieu-efficiëntie van telewerk en preciseert dat de telewerker moet zorgen voor verwarming en verlichting in een kamer waar hij alleen is terwijl in een kantoor meerdere personen worden verlicht en verwarmd.

Ze overloopt de vijfentwintig vragen die in het groenboek behandeld worden.

Mevrouw Céline Delforge is te vinden voor het idee om labels toe te kennen aan steden die inspanningen op milieu-

au niveau de l'environnement. Elle rappelle que le principal obstacle à la marche à pied et à l'usage du vélo est la sécurité et constate que cet aspect a disparu des priorités émises dans le plan fédéral en la matière. Elle suggère que la sécurité routière fasse partie des priorités de l'Union européenne, qui semble focalisée sur la lutte contre le terrorisme.

La question du partage de l'espace public lui paraît fondamentale. Plus les voitures sont nombreuses, plus il est difficile d'utiliser d'autres moyens de transport. On se trouve face à un cercle vicieux.

La députée se montre sceptique quant aux nouvelles technologies, dont on ne peut tout espérer. Elle encourage en revanche le développement de marchés publics verts.

L'oratrice soulève l'antinomie des termes « conduite » et « écologique » et préfère parler de conduite moins polluante, dont elle souhaite intégrer l'apprentissage au permis de conduire.

L'intervenante insiste sur l'importance des informations communiquées aux voyageurs quant aux temps d'attente et à la durée des déplacements.

La question du financement est fondamentale pour investir dans des infrastructures de transport public. Elle rappelle les difficultés auxquelles la Région bruxelloise est en proie.

La députée encourage la mise en place de voies réservées aux transports en commun. Par contre, elle dénonce l'aspect infantilisant et stigmatisant d'une charte pour les passagers des transports collectifs.

Le président souligne qu'une charte peut octroyer des droits aux usagers.

Mme Céline Delforge rappelle, en matière d'aménagement du territoire, la question de la proximité.

Elle déplore le retard de la Belgique et de Bruxelles en matière de sécurité et considère qu'une grande avancée consisterait à respecter le code de la route. En matière de vidéosurveillance, une présence humaine lui semble plus rassurante que celle de la caméra. Cet aspect pose les questions de l'emploi et du financement des services publics, qui comportent assurément une dimension européenne.

Plutôt que d'intégrer l'expansion du trafic urbain, elle considère qu'il faudrait stabiliser, voire diminuer ce dernier. Elle suggère enfin d'autres pistes, telles que le péage urbain pratiqué à Londres ou le versement transport effectué par les entreprises françaises.

vlak leveren. Ze wijst erop dat de grootste hinderpaal voor het te voet gaan en het fietsen de veiligheid is en stelt vast dat dat aspect niet meer behoort tot de prioriteiten van het federale plan ter zake. Ze stelt voor dat verkeersveiligheid, net als terrorismebestrijding, deel uitmaakt van de prioriteiten van de Europese Unie.

Ze vindt de kwestie van de verdeling van de openbare ruimte van fundamenteel belang. Hoe meer wagens, hoe moeilijker het wordt om andere vervoersmodi te gebruiken. Men zit dan in een vicieuze cirkel.

De volksvertegenwoordiger is sceptisch over de nieuwe technologieën, waarop men niet alle hoop mag vestigen. Ze moedigt daarentegen de praktijk van milieuvriendelijke overheidsopdrachten aan.

De spreekster wijst op de tegenstrijdigheid tussen de termen « rijden » en « ecologisch verantwoord ». Ze spreekt liever van minder vervuilend rijden en ze wenst dat die rijstijl aangeleerd wordt in het kader van de rijlessen.

De spreekster benadrukt dat de reizigers over de wachttijden en de reisduur moeten worden geïnformeerd.

De financieringskwestie is van fundamenteel belang voor investeringen in infrastructuur voor openbaar vervoer. Ze wijst op de moeilijkheden waarmee het Brussels Gewest wordt geconfronteerd.

De volksvertegenwoordiger moedigt de aanleg van eigen banen voor het openbaar vervoer aan. Ze hekelt daar tegen het kinderachtige en stigmatiserende karakter van een handvest voor de reizigers van het openbaar vervoer.

De voorzitter wijst erop dat een handvest rechten aan de reizigers kan verlenen.

Mevrouw Céline Delforge wijst in verband met de ruimtelijke ordening op de kwestie van de nabijheid.

Ze betreurt de achterstand van België en Brussel op het vlak van veiligheid en is van oordeel dat een grote stap in de goede richting zou bestaan in het naleven van het verkeersreglement. Wat de videobewaking betreft, vindt ze menselijke aanwezigheid geruststellender dan camera's. Dat aspect stelt de werkgelegenheid en de financiering van de openbare diensten aan de orde, die ongetwijfeld een Europese dimensie hebben.

In plaats van de toename van het stedelijk verkeer op te vangen vindt ze dat dat verkeer niet zou mogen toenemen en zelfs moet afnemen. Ze stelt ten slotte andere denksporen voor, zoals de Londense stadstolheffing of de door de Franse bedrijven betaalde vervoersbelasting.

En réaction aux propos tenus par Mme Céline Delforge sur la problématique de l'aménagement du territoire, Mme Viviane Teitelbaum insiste sur la liberté qu'ont les citoyens d'habiter, de travailler et de faire leurs courses là où ils l'entendent.

La députée se réfère à la page 7 du Livre vert, « optimiser le recours à la voiture particulière ». Elle voudrait savoir ce qu'il en est du projet d'augmenter de 6000 places l'offre de parking aux entrées de Bruxelles et se demande si le contenu du Livre vert, qui doit servir de base au futur Livre blanc, sera intégré dans le Plan IRIS 2.

Mme Els Ampe entend suggérer des pistes en matière de transport qui ne portent pas atteinte aux libertés des citoyens. La Région pourrait s'équiper de véhicules roulant à l'hydrogène et, à plus long terme, à l'énergie solaire ou éolienne. L'intervenante cite plusieurs marques automobiles qui ont développé des modèles fonctionnant de la sorte.

Elle regrette également que certaines zones de Bruxelles et de ses environs (par exemple le site de Tour et Taxis) ne soient pas accessibles en métro. Le RER ne suffira pas. Une extension du métro est-elle envisagée ? Elle constate par ailleurs que les pistes cyclables ne sont pas suffisantes et plusieurs d'entre elles difficilement praticables.

Mme Els Ampe voudrait enfin savoir ce qu'il en est de la mise en œuvre concrète du Plan vélo.

Mme Carla Dejonghe insiste sur l'information qui doit être donnée aux usagers et émet notamment l'idée de pictogrammes leur permettant de s'orienter. Elle considère que la visibilité des infrastructures, notamment via l'éclairage, est un aspect important en matière de sécurité.

Le ministre est d'accord avec l'ensemble des remarques émises sur le Livre vert.

Il explique que les ruptures de charge peuvent être rendues nécessaires par différents impératifs, tels que, par exemple, le maintien de la vitesse commerciale d'une ligne.

Le ministre estime ensuite que la tarification à Bruxelles est abordable et se situe dans la moyenne européenne. De nombreuses catégories de personnes bénéficient de la gratuité, et Bruxelles est de ce point de vue un modèle.

Il considère que, plutôt que de la radicalité, il faut du courage et de la persévérance, face à la multitude d'instances qui constituent souvent un frein à la prise de nouvelles mesures. Il annonce la prochaine mise en place d'une véritable politique de stationnement au niveau régional.

In antwoord op wat mevrouw Céline Delforge heeft gezegd over de ruimtelijke ordening, benadrukt mevrouw Viviane Teitelbaum de vrijheid van de burgers om te wonen, te werken en hun boodschappen te doen waar ze dat wensen.

De volksvertegenwoordiger verwijst naar pagina 7 van het groenboek « optimaliseren van het autogebruik ». Ze wil weten hoe het staat met het plan om het parkeeraanbod aan de invalswegen van Brussel met 6.000 parkeerplaatsen uit te breiden en vraagt of de inhoud van het groenboek, dat als basis voor het toekomstige witboek moet dienen, geïntegreerd zal worden in het Iris-2-plan.

Mevrouw Els Ampe wil denksporen inzake vervoer aanreiken die de vrijheden van burgers niet aantasten. Het Gewest zou zich kunnen uitrusten met voertuigen die op waterstof en op langere termijn op zonne- of windenergie rijden. De spreekster vermeldt verschillende automerken die modellen hebben ontwikkeld die door dat type energie worden aangedreven.

De spreekster betreurt eveneens dat bepaalde gebieden van Brussel en zijn omgeving (bijvoorbeeld de site « Thurn & Taxis ») niet bereikt kunnen worden met de metro. Het GEN zal niet volstaan. Wordt er een uitbreiding van het metronet overwogen ? Voorts stelt ze vast dat er niet genoeg fietspaden zijn en dat verschillende ervan niet erg fietsvriendelijk zijn.

Mevrouw Els Ampe wil ten slotte weten hoe het staat met de concrete uitvoering van het fietsplan.

Mevrouw Carla de Jonghe benadrukt dat de reizigers goed geïnformeerd moeten worden en oppert onder meer het idee van pictogrammen waarmee ze zich kunnen oriënteren. Ze is van oordeel dat de zichtbaarheid van de infrastructuur onder meer via verlichting een belangrijke veiligheidsaspect is.

De minister gaat akkoord met alle opmerkingen die op het groenboek zijn gemaakt.

Hij legt uit dat overstappen noodzakelijk kan zijn wegens verschillende dwingende redenen, zoals bijvoorbeeld het behoud van de reissnelheid op een lijn.

De minister is vervolgens van oordeel dat de tarifering betaalbaar is en zich in de Europese middenmoet bevindt. Vele categorieën personen reizen gratis en Brussel is op dat vlak een voorbeeld.

Hij vindt dat er in de plaats van radicale maatregelen moed en volharding nodig zijn, gelet op de vele instanties die vaak het nemen van nieuwe maatregelen afremmen. Hij kondigt aan dat er binnenkort een echt gewestelijk parkeerbeleid zal worden ingevoerd.

Il s'oppose au péage urbain, qui aurait pour effet de vider Bruxelles de ses entreprises. La réalité socio-économique de la Région est différente de celle de Londres, de Singapour ou de Stockholm. Le ministre défend le principe de la tarification au kilomètre pourvu qu'elle soit techniquement possible.

L'orateur estime qu'on devrait s'inspirer du plan de déplacement de l'Union européenne, dont 17 % des membres du personnel vont travailler à pied ou à vélo. Il faut changer les habitudes à Bruxelles, où on a investi pendant trente à quarante ans dans l'automobile.

Bruxelles participe à CIVITAS comme à d'autres projets européens.

Le projet de centre de distribution urbain avance mais est d'autant plus difficile à faire aboutir qu'un tel plan ne fonctionne nulle part au monde. Le BILC est un autre projet et il sera bientôt sur pied.

Le ministre assure qu'on conservera la possibilité de maintenir la STIB comme opérateur interne. C'est d'ailleurs précisé dans le contrat de gestion.

Il juge l'Union européenne trop frileuse en matière d'aménagement du territoire et de fiscalité. Elle a des efforts à fournir afin de réduire la circulation automobile.

Il rappelle l'existence du réseau Noctis et la mise en place, dans un futur proche, des taxis collectifs. Le ministre explique que le projet d'augmenter le parking en périphérie de 6.000 places se superpose parfois à d'autres projets menés notamment sur le plateau du Heysel ou à Delta. Cette option fait néanmoins partie du Plan IRIS 2.

Il souligne le coût important des véhicules fonctionnant à l'hydrogène (un bus coûte 3 millions d'euros !) et rappelle qu'ils ne sont pas encore au point. Néanmoins, malgré le coût, la STIB est attentive à acheter un matériel qui soit le plus écologique possible (bus au gaz naturel par exemple).

Concernant les éventuels projets d'extension du métro, il rappelle qu'un kilomètre de métro coûte beaucoup plus cher qu'un kilomètre de tram ou de bus, mais que plusieurs études sont en cours. Une extension du tram ou du métro vers la Flandre n'est pas exclue. Cependant, le plan de gestion de la STIB met l'accent sur la liaison Nord-Sud, le développement du quartier européen et la liaison Est-Ouest (liaison tram et train). Le tram en site propre est en pleine expansion en Europe, notamment à Paris et à Séville.

Le ministre conçoit enfin que les pistes cyclables doivent être développées.

Hij is tegen stadstol, want dan zouden de bedrijven Brussel verlaten. De sociaaleconomische realiteit van het Gewest verschilt van die van Londen, Singapore of Stockholm. De minister verdedigt het principe van de kilometerheffing, op voorwaarde dat zulks technisch mogelijk is.

De minister is van oordeel dat men zich zou moeten baseren op het vervoersplan van de Europese Unie, waarvan 17 % van de personeelsleden te voet of met de fiets gaat werken. Men moet de gewoonten in Brussel wijzigen, waar dertig tot veertig jaar lang in voorzieningen voor de auto is geïnvesteerd.

Brussel neemt deel aan CIVITAS-net als aan andere Europese projecten.

Het project voor een stedelijk distributiecentrum verdert, maar het is des te moeilijker om dat tot een goed einde te brengen daar zo'n plan nergens ter wereld werkt. Het BILC is een ander project en het zal binnenkort operationeel zijn.

De minister garandeert dat men de mogelijkheid zal blijven hebben om de MIVB als interne operator te behouden. Dat wordt trouwens verduidelijkt in het beheerscontract.

Hij vindt dat de Europese Unie te veel koudwatervrees heeft op het vlak van ruimtelijke ordening en fiscaliteit. De Unie moet inspanningen leveren om het autoverkeer te verminderen.

Hij wijst op het bestaan van het Noctis-netwerk en de invoering binnen afzienbare tijd van collectieve taxi's. De minister legt uit dat het project om het aantal parkeerplaatsen in de rand met 6.000 plaatsen uit te breiden soms bovenop andere projecten komt, die onder meer in de Heizelvlakte of aan Delta worden uitgevoerd. Deze optie maakt evenwel deel uit van het Iris-2-plan.

Hij wijst erop dat voertuigen die op waterstof rijden (een bus kost 3 miljoen euro !) veel kosten en nog niet volledig in orde zijn. Ondanks de hoge kosten, streeft de MIVB er toch naar materieel aan te kopen dat zo milieuvriendelijk mogelijk is (bussen op aardgas bijvoorbeeld).

Wat de eventuele plannen voor de uitbreiding van het metronet betreft, herinnert hij eraan dat een kilometer metrolijn veel meer kost dan een kilometer tram- of buslijn, maar dat er verschillende studies uitgevoerd worden. Het is niet uitgesloten om het tram- of metronet richting Vlaanderen uit te breiden. Het beheersplan van de MIVB legt evenwel de nadruk op de noord-zuidverbinding, de bediening van de Europese wijk en de oost-westverbinding (tram- en treinverbinding). Eigen banen voor trams zijn in volle opkomst in Europa, onder meer in Parijs en Sevilla.

Ten slotte geeft de minister toe dat er meer werk van de fietspaden moet worden gemaakt.

IV. Suite des travaux (réunion du 22 février 2008)

Lors de la réunion du 22 février 2008, les coprésidents soumettent aux commissions réunies un projet de lettre, en réponse aux vingt-cinq questions posées par le Livre vert de la Commission européenne (COM(2007)551).

Les commissions réunies concluent à la nécessité d'exprimer le point de vue du parlement sur cette question, et de couler ce texte en forme de proposition de résolution, conformément à la procédure prévue à l'article 28.2 du Règlement.

Les deux tiers des membres marquent par écrit leur accord, afin de demander au président du parlement son assentiment préalable à la mise en œuvre de cette procédure.

Le président du parlement, ainsi que le Bureau élargi, après avoir été consulté en sa réunion du 27 février 2008, ont marqué leur accord sur cette procédure.

Le texte, devenu proposition de résolution, est dès lors soumis à l'examen des commissions réunies en leur réunion du 27 février 2008 (cf. annexe).

V. Discussion de l'intitulé, des considérants et des tirets du dispositif et votes (réunion du 27 février 2008)

Intitulé

Le président Willem Draps propose l'intitulé suivant : « Proposition de résolution relative au Livre vert de la Commission européenne concernant « une nouvelle culture de la mobilité urbaine » ».

Vote

L'intitulé est adopté à l'unanimité des 17 membres présents.

Considérants

Les considérants ne suscitent aucun commentaire et sont adoptés par 16 voix et une abstention.

Points 1 et 2

Ces points ne suscitent aucun commentaire et sont adoptés par 16 voix et une abstention.

IV. Voortzetting van de werken (vergadering van 22 februari 2008)

Op 22 februari 2008 leggen de medevoorzitters aan de verenigde commissies een ontwerp van brief voor in antwoord op de vijfentwintig vragen die in het groenboek van de Europese Commissie worden gesteld (Com. (2007) 551).

De verenigde commissies komen tot het besluit dat het standpunt van het Parlement over die kwestie moet worden bekendgemaakt. Ze beslissen om die tekst in de vorm van een voorstel van resolutie te gieten, overeenkomstig de procedure bepaald in artikel 28.2 van het Reglement.

Twee derde van de leden verklaart zich schriftelijk akkoord om de voorzitter van het Parlement zijn voorafgaande toestemming te vragen voor het opstarten van deze procedure.

De voorzitter van het Parlement en het Bureau in uitgebreide samenstelling, dat hierover geraadpleegd werd op 27 februari 2008, hebben met deze procedure ingestemd.

De tekst is een voorstel van resolutie geworden en wordt bijgevolg ter onderzoek voorgelegd aan de verenigde commissies op 27 februari 2008 (cf. bijlage).

V. Bespreking van het opschrift, de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte en stemmingen (vergadering van 27 februari 2008)

Opschrift

Voorzitter Willem Draps stelt het volgende opschrift voor : « Voorstel van resolutie betreffende het groenboek van de Europese Commissie inzake « een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur » »

Stemming

Het opschrift wordt aangenomen bij eenparigheid van de 17 aanwezige leden.

Consideransen

De consideransen lokken geen commentaar uit en worden aangenomen met 16 stemming bij een onthouding.

Punten 1 en 2

De punten 1 en 2 lokken geen commentaar uit en worden aangenomen met 16 stemming bij een onthouding.

Points 3 à 25

Ces points ne suscitent aucun commentaire et sont adoptés par 17 voix et une abstention.

VI. Vote sur l'ensemble

La proposition de résolution dans son ensemble est adoptée par 17 voix et une abstention.

– Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse,
Céline DELFORGE

Les Présidents,
Willem DRAPS
(commission de l'Infrastructure)
Olivia P'TITO
(commission de l'Environnement)

Punten 3 tot 25

Deze punten lokken geen commentaar uit en worden aangenomen met 17 stemming bij een onthouding.

VI. Stemming over het geheel

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel aangenomen met 17 stemmen bij 1 onthouding.

– Vertrouwen wordt geschenken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,
Céline DELFORGE

De Voorzitters,
Willem DRAPS
(commissie voor de Infrastructuur)
Olivia P'TITO
(commissie voor het Leefmilieu)

VII. Texte adopté par les commissions réunies

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative au Livre vert
de la Commission européenne concernant
« Une nouvelle culture de la mobilité urbaine »⁽¹⁾**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu le Livre vert de la Commission européenne du 25 septembre 2007 intitulé « Une nouvelle culture de la mobilité urbaine »,

Constatant avec satisfaction que la Commission européenne se penche sur la problématique de la mobilité, et estimant qu'il s'agit là d'une étape dans la bonne direction à laquelle il peut volontiers souscrire;

Considérant que le Livre vert ne semble pas faire la part belle aux idées et pistes novatrices en matière de mobilité : en effet, celui-ci n'introduit pas de réelle approche novatrice visant à résoudre cette problématique largement partagée, à des degrés divers, par les villes et cités européennes; au contraire, les élus de la Région de Bruxelles-Capitale n'ont eu de cesse, depuis l'apparition des premiers obstacles en matière de mobilité, de prendre des mesures concrètes, qui en l'occurrence ne sont que partiellement abordées par le Livre vert, visant à son amélioration;

Considérant dès lors que la Région de Bruxelles-Capitale est particulièrement à la pointe en la matière, à moins que le Livre vert fasse preuve d'un manque d'ambition;

Considérant que Bruxelles, vu son statut de ville-capitale de l'Europe, pourrait en tout cas devenir une vitrine en matière de mobilité urbaine : la Région pourrait ainsi accueillir l'observatoire de la mobilité urbaine dont il est question dans le Livre vert, de même qu'elle pourrait s'engager dans des initiatives pilotes visant à faire de Bruxelles un modèle en matière de mobilité; les institutions européennes basées à Bruxelles pourraient de la même manière s'inscrire dans une logique de dialogue avec la Région dans un certain nombre d'expériences communes;

Considérant encore, d'une part, le peu de cas qui est fait dans le Livre vert des aspects sociaux : en effet, si l'on ne peut que saluer les passages dédiés aux personnes à mobilité réduite, aux personnes handicapées ou âgées, les aspects sociaux de la mobilité ne sont que peu évoqués; ces aspects ne sont d'ailleurs pas repris dans les questions posées en fin de chapitre alors qu'ils constituent une préoccupation pour le moins essentielle;

Considérant d'autre part le côté illusoire qui consiste à s'en remettre à une seule autorité supérieure, sorte

⁽¹⁾ COM (2007) 551 final.

VII. Texte adopté par les commissions réunies

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het Groenboek
van de Europese Commissie inzake
« een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur »⁽¹⁾**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement

Gelet op het groenboek van de Europese Commissie van 25 september 2007 met als titel « Naar een nieuwe cultuur van stedelijke mobiliteit »,

Met tevredenheid vaststellende dat de Europese Commissie zich over de problematiek van de mobiliteit buigt en menende dat zulks een initiatief in de goede richting is waar het zich graag achter schaart;

Overwegende dat het Groenboek niet veel aandacht lijkt te besteden aan de innoverende ideeën en pistes inzake mobiliteit : het bevat immers geen nieuwe innoverende aanpak om die problematiek, die op grote schaal door de Europese steden in verschillende mate gedeeld wordt, op te lossen; integendeel, de gekozenen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben sinds het opduiken van de eerste hinderpalen inzake mobiliteit onafgebroken concrete maatregelen genomen, die in het Groenboek maar zijdelings te berde gebracht worden, om de toestand te verbeteren;

Bijgevolg overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het voortouw neemt in die aangelegenheid, tenzij het Groenboek weinig ambitieus wil zijn;

Overwegende dat Brussel, gelet op zijn statuut van hoofdstad van Europa, in ieder geval een uitstalraam inzake stedelijke mobiliteit zou kunnen worden : het Gewest zou aldus het observatorium voor de stedelijke mobiliteit waarvan sprake is in het Groenboek kunnen huisvesten, alsook zich toeleggen op proefprojecten die ertoe strekken van Brussel een voorbeeld inzake mobiliteit te maken; de Europese instellingen in Brussel zouden met het Gewest in een aantal gemeenschappelijke experimenten kunnen stappen;

Overwegende, enerzijds, dat er in het Groenboek weinig aandacht wordt geschonken aan de sociale aspecten; het valt weliswaar toe te juichen dat er passages zijn over de personen met beperkte mobiliteit, over de gehandicapten en de bejaarden, maar de sociale aspecten van de mobiliteit komen weinig aan bod; die aspecten komen trouwens ook niet ter sprake in de vragen die worden gesteld aan het einde van het hoofdstuk, terwijl ze een op zijn minst wezenlijke bekommernis zijn;

Overwegende, anderzijds, dat het een illusie is te geloven dat men de zaken aan één enkele hogere instantie kan

⁽¹⁾ COM (2007) 551 final.

de *primus inter pares*, ayant pour objectif de définir et de conduire une politique unique en matière de mobilité alors que la multiplicité des formes exclut qu'elle n'incombe qu'à un seul acteur : en effet, l'objectif poursuivi ne pourra être atteint que par des initiatives adaptées à chacun dans un cadre commun, susceptibles de développer, sur le long terme, un panel d'actions et de mesures concrètes en matière de mobilité;

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale adresse au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, et à la Commission européenne, les réponses aux questions posées par la Commission au sein du Livre vert susmentionné.

1. Un système de « label » devrait-il être envisagé pour reconnaître les efforts consentis par des villes pionnières dans la lutte contre la congestion et l'amélioration des conditions de vie ?

Un label permettant de reconnaître les efforts consentis par les villes pionnières dans la lutte contre la congestion et l'amélioration des conditions de vie permettrait certainement de favoriser une émulation positive entre les villes européennes.

Cependant, si la plupart des cités européennes connaissent de nombreuses similitudes, en termes de croissance démographique, d'urbanisation, de développement, d'infrastructure et d'évolution, il convient pourtant, au regard des spécificités de chacune d'elles, de leur topographie, des caractéristiques liées à une historicité propre, des évolutions différencier et configurations multiples qui les caractérisent, ainsi que des spécialisations en matière de développement économique et social, de tempérer tout projet visant à mettre en place un système comparatif trop strict quant à l'évaluation du niveau de mobilité urbaine qui les caractérisent.

En effet, un label engoncé dans un carcan étroit pourrait difficilement faire ressortir, avec les mêmes outils comparatifs, une notation objective des politiques en matière de mobilité déployées par des villes qui connaissent un contexte historique et géographique très variable.

Dès lors, il convient de donner à un tel système des contours souples et adaptés au panel des multiples villes qui parsèment le territoire européen.

2. Quelles mesures pourraient être prises pour promouvoir la marche à pied et le vélo en tant que véritables solutions de remplacement de la voiture ?

A juste titre, les déplacements dits doux, à pied ou à vélo, constituent également une alternative à la voiture. Les

overlaaten, een soort van *primus inter pares*, die één mobiliteitsbeleid moet vaststellen en doen uitvoeren, terwijl de veelzijdigheid van de vervoersmodi uitsluit dat zulks aan één actor wordt overgelaten; het vooropgestelde doel kan immers alleen worden bereikt door initiatieven die aangepast zijn aan elkeen, in een gemeenschappelijk kader, en die op lange termijn kunnen leiden tot concrete acties en maatregelen inzake mobiliteit;

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement bezorgt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de Europese Commissie de antwoorden op de vragen die de Commissie gesteld heeft in het voormalde Groenboek.

1. Zou er een label moeten worden ingevoerd om de inspanningen te belonen van de steden die het voorouw nemen in de strijd tegen verkeerscongestie en die ijveren voor het verbeteren van de leefomstandigheden ?

Een label dat de inspanningen beloont van de steden die het voorouw nemen in de strijd tegen verkeerscongestie en die ijveren voor het verbeteren van de leefomstandigheden zou zeker positieve wedijver tussen de Europese steden bevorderen.

De meeste Europese steden vertonen weliswaar veel gelijkenissen op het vlak van bevolkingsgroei, stedenbouw, ontwikkeling, infrastructuur en evolutie, maar, gelet op de specifieke kenmerken, de topografie, de eigen geschiedenis, de uiteenlopende evoluties en veelvuldige configuraties en de specifieke economische en sociale ontwikkeling van elke stad, dienen plannen om al te strikte benchmarking in te voeren met het oog op de evaluatie van de hen kenmerkende stedelijke mobiliteit te worden afgezwakt.

Een in een strikt keurlijf gegoten label dat gebaseerd is op identieke benchmarkingtools, zou immers haaks staan op een objectieve evaluatie van het mobiliteitsbeleid dat wordt gevoerd door steden met een sterk verschillende historische en geografische context.

Een dergelijk comparatief systeem dient derhalve versoepeld en aangepast te worden aan het grote aantal Europese steden die over het hele Europese grondgebied verspreid liggen.

2. Welke maatregelen komen in aanmerking om verplaatsingen te voet of per fiets te bevorderen als echte alternatieven voor de wagen ?

Zachte mobiliteit, te weten verplaatsingen te voet of per fiets, zijn terecht eveneens een alternatief voor de wagen.

autorités concernées doivent prendre en considération, au sein de leur politique de mobilité, la nécessité de garantir de manière prioritaire la protection, le confort et la rapidité des déplacements doux.

Cette approche nécessite un meilleur partage de l'espace public réservant une plus grande place aux modes doux.

Il convient de rendre ces déplacements des plus agréables et des plus sûrs, notamment par un renforcement de la sécurité des piétons, la réalisation des zones 30, zones résidentielles et piétonnes ainsi que par des cheminements sans obstacles.

Une véritable politique de soutien au mode de déplacement cycliste doit à tout le moins être mise en œuvre, voire intensifiée, par exemple par l'implantation d'itinéraires cyclables, l'offre d'avantages quant aux équipements (parking vélos de qualité) ou à la tarification (coût des transports publics et variabilité aux kilomètres parcourus des transports privés) pour encourager le public à utiliser les transports en commun ou doux du début à la fin de la chaîne de déplacement, notamment en facilitant les trajets combinés vélo/transports en commun.

Les travaux visant à améliorer le confort et la sécurité de l'espace public, en tenant compte des besoins des usagers les plus faibles (éclairage de qualité, limitation des obstacles physiques sur les trottoirs, politique de rénovation et d'aménagement des trottoirs et des carrefours adéquate) doivent être mis en œuvre.

Par ailleurs, le respect du code de la route par les usagers forts (camions, voitures, motos, vélos, selon les cas) doit devenir une priorité policière afin de diminuer les accidents, principalement avec dégâts corporels. Une réelle sécurisation des déplacements piétons et cyclistes permettrait certainement de convaincre les parents de laisser leurs enfants se déplacer à pied ou à vélo ce qui, étant donné l'importance du nombre de déplacements liés aux transports des enfants à destination des lieux de scolarisation, aurait certainement un impact non négligeable en termes de report modal de la voiture vers la marche ou le vélo.

Il convient aussi, dans cette optique, de ne pas laisser de côté les nouveaux modes de déplacements dits ludiques alternatifs (skate, roller).

3. Que pourrait-on faire pour encourager un transfert modal en faveur de transports durables dans les villes ?

Outre les pistes dégagées spécifiquement en faveur d'un transfert modal vers la marche ou le vélo, il est important d'assurer un report de la voiture vers les transports en com-

Via hun mobiliteitsbeleid, moeten de bevoegde overheden bij voorrang de bescherming, het comfort en de snelheid van de vormen van zachte mobiliteit waarborgen.

Die aanpak vereist een betere verdeling van de openbare ruimte, met meer plaats voor de vormen van zachte mobiliteit.

Die verplaatsingen moeten zo aangenaam en veilig mogelijk worden, onder meer door de veiligheid voor de voetgangers te vergroten, zones 30 en woon- en voetgangersgebieden alsook parcours zonder obstakels aan te leggen.

Een beleid dat er daadwerkelijk op gericht is verplaatsingen per fiets te bevorderen, moet op zijn minst bijvoorbeeld zorgen voor de aanleg van – meer – fietspaden, een ruim aanbod aan voorzieningen (degelijke fietsenstallingen) of tarivering (kosten van het openbaar vervoer en variabiliteit naar gelang van de met privévervoer afgelegde kilometers), teneinde de bevolking ertoe aan te zetten gebruik te maken van het openbaar vervoer of vormen van zachte mobiliteit van het begin tot het einde van de vervoersketen, onder meer door de combinatie van fiets/openbaar vervoer te vergemakkelijken.

De werken om het comfort en de veiligheid van de openbare ruimte te verbeteren, rekening houdend met de behoeften van de zwakste weggebruikers (goede verlichting, beperking van de fysieke obstakels op de trottoirs, aangepast beleid inzake renovatie en aanleg van stoepen en kruispunten), moeten worden uitgevoerd.

Voorts moet de naleving van het verkeersreglement door de sterke weggebruikers (vrachtwagens, wagens, moto's en fietsen volgens het geval) een prioriteit worden voor de politie om het aantal ongevallen, vooral die met lichamelijke letsen, te verminderen. Echte veilige verplaatsingen te voet en per fiets zouden de ouders er zeker kunnen van overtuigen om hun kinderen te voet of per fiets te laten gaan. Gezien het grote aantal verplaatsingen die verband houden met het vervoer van de kinderen naar de scholen, zou dat een niet onaanzienlijke impact hebben op de overschakeling van de auto naar het wandelen of het fietsen.

In die optiek mag men ook de nieuwe zogeheten alternatieve vervoermiddelen (skate, rolschaats) niet opzijschuiven.

3. Wat zou men kunnen doen om ervoor te zorgen dat men kiest voor duurzaam vervoer in de steden ?

Afgezien van wat er specifiek gedaan wordt om het wandelen en fietsen te bevorderen, is het van belang om ervoor te zorgen dat men de wagen inruilt voor het openbaar ver-

mun. A cet effet, il est fondamental d'extraire les bus et trams de la circulation automobile afin de leur assurer une meilleure vitesse commerciale, une plus grande régularité et une meilleure fréquence. Une fois encore, l'aménagement et le partage de l'espace public doivent se trouver au cœur du dispositif.

Une politique de stationnement réfléchie constitue également un outil permettant de dissuader le recours à l'automobile pour rejoindre des lieux desservis par les transports en commun.

Concernant le transport de personnes, il convient de mettre en place une politique intégrée afin de favoriser l'utilisation des transports en commun par les citoyens. Ainsi la création de parkings de transit (ou parkings de dissuasion) à l'entrée des villes, qui seraient à proximité des transports en commun, et l'amélioration qualitative des services des transports publics (notamment par l'aménagement des lieux de correspondances, l'intégration tarifaire et la coordination des horaires, la complémentarité des offres de transports publics et la promotion de l'intermodalité entre les transports en commun par le développement de « nœuds multimodaux » qui intègrent divers types de transports collectifs) contribue notamment à cet objectif.

Aussi, une idée pourrait être de transférer l'avantage (notamment fiscal) que représente la voiture de société, en un autre avantage, qui ne ferait pas la part belle à l'utilisation de la voiture.

Enfin, pour ce qui concerne le transport de personnes, il conviendrait de lancer des campagnes de sensibilisation incitant les usagers de la ville à un usage raisonnable de l'automobile.

Concernant le transport de FRET, afin de désengorger les villes du transport de marchandises en transit, le développement du rail, notamment via le réseau TGV fret européen, du réseau fluvial (autoroutes fluviales type Seine-Nord-Europe) et de l'activité portuaire, pour les villes concernées, apparaissent comme étant une solution tout indiquée dans le cadre d'un transfert modal en faveur de transports durables dans les villes.

En effet, le ferroutage et les voies fluviales s'imposent comme des modes de transport complémentaires à la route pour ces marchandises, ainsi que pour certaines matières dangereuses.

Si jusqu'à présent, les acteurs du transport ont privilégié l'autonomie, la rapidité et la souplesse des camions au détriment d'autres moyens, il convient de préciser qu'actuellement ce choix devient préoccupant. En effet, il induit la hausse du trafic routier et des délais d'acheminement incitant à l'augmentation de la vitesse et de la capacité de tonnage des camions. Aussi des investissements européens visant à promouvoir le transport multimodal peuvent apparaître comme des pistes à encourager.

voer. Daartoe is het van fundamenteel belang om de bussen en de trams uit het autoverkeer te halen en aldus hun reis-snelheid, regelmaat en frequentie te verhogen. Eens te meer moeten de inrichting en het delen van de openbare ruimte centraal staan.

Een doordacht parkeerbeleid is ook een middel dat ont-radend werkt om met de auto naar door het openbaar ver-voer bedienende plaatsen te gaan.

Inzake het vervoer van personen, behoort er een ge-integreerd beleid te worden opgezet om het gebruik van het openbaar vervoer door de burgers te bevorderen. De aanleg van overstapparkeerplaatsen (of ontradingsparkeerplaatsen) aan de invalswegen van de steden in de buurt van openbaar vervoer en de kwalitatieve verbetering van de openbaarvervoerdiensten (inzonderheid door de aanleg van overstapplaatsen, de tariefspraken en de coördinatie van de dienstregelingen, de complementariteit van het openbaarvervoeraanbod en de bevordering van de intermodaliteit tussen de openbaarvervoermodi door de ontwikkeling van multimodale knooppunten voor verschillende types van openbaar vervoer) draagt daar onder meer toe bij.

Men zou ook het voordeel (inzonderheid fiscaal) dat de firmawagen inhoudt kunnen omzetten in een ander voor-deel dat de wagen niet zou bevoordelen.

Ten slotte zou men, inzake het personenvervoer, bewust-makingscampagnes moeten opzetten om in de stad verstan-dig gebruik te maken van de auto.

Inzake het vrachtvervoer moet, om de steden te ontlasten van het transit-goederenvervoer, het spoor worden uitgebouwd, inzonderheid door het Europees HST-vrachtnet, het riviernetwerk (riviersnelwegen van het type Seine-Noord-Europa) en de havenactiviteit. Voor de betrokken steden, lijken dat geknijpte oplossingen in het kader van een keuze voor duurzaam vervoer in de stad.

Het rail-routevervoer en het vervoer via de rivieren moe-tien complementaire vervoermodi worden voor het vervoer langs de weg van goederen en sommige gevaarlijke goe-deren.

De vervoersactoren waren tot nu toe gesteld op autono-mie, snelheid en soepelheid voor vrachtwagens ten nadele van andere middelen. Er moet worden geponeerd dat die keuze heden onrustbarend wordt. Een en ander zorgt voor meer wegverkeer en transporttijden die aanzetten tot hogere snelheid en groter laadvermogen van de vrachtwagens. Europese investeringen om het multimodaal vervoer te be-vorderen moeten worden aangemoedigd.

L'arrivée des futurs « supercamions » de vingt-cinq mètres de long en Europe, dont la circulation ne peut être envisagée en zone urbaine, induira la création de centres d'éclatement et amènera à repenser la problématique des livraisons de marchandises en ville.

4. Comment stimuler davantage le recours aux technologies propres et énergétiquement efficaces dans les transports urbains ?

Précisons qu'au niveau international, l'OCDE et l'ONU ont déjà créé des groupes de réflexion sur les stratégies d'achats publics écologiques depuis une dizaine d'années.

Au niveau européen, des directives telles que la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 et la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 vont déjà dans le sens d'une intégration des considérations environnementales dans lesdits marchés.

Des aides à l'achat de véhicules par les administrations et entreprises publiques correspondant aux normes Euro, moins polluantes, constituerait un premier pas dans cette direction.

Cette vision doit donc être constamment encouragée via le développement de guides, de formations – notamment à destination des personnes qui rédigent les offres de marchés publics – et la mise en place de soutiens financiers aux investissements verts, afin de promouvoir l'achat par les services publics de moyens de transport en commun ou de véhicules de service les plus respectueux de l'environnement et fabriqués dans des conditions sociales respectueuses de la dignité humaine.

5. Comment promouvoir les marchés publics « verts » conjoints à plusieurs collectivités ?

La promotion et la mise en place de centrales d'achat regroupant plusieurs collectivités pourraient permettre, dans une certaine mesure, de pallier cette problématique. Notamment, par la mise en place d'économies d'échelle découlant du principe d'achat groupé et par la faculté de pouvoir négocier un tarif avantageux auprès du fournisseur.

Ceci pourrait notamment être le cas pour les taxis.

A ce titre, il convient de définir la meilleure façon de faire profiter le plus largement possible et de la manière la plus équitable qui soit ce principe de centrale d'achat.

De komst van de toekomstige vijfentwintig meter lange supervrachtwagens in Europa, die niet in de steden zouden mogen rijden, zal ervoor zorgen dat er verdeelcentra worden gebouwd en dat er opnieuw moet worden nagedacht over het vraagstuk van de levering van goederen in de stad.

4. Hoe kan de aanwending van schone en energie-efficiënte technologie in het openbaar vervoer nog meer worden gestimuleerd ?

Op internationaal vlak hebben de OESO en de VN al een aantal jaar geleden reflectiegroepen in het leven geroepen om na te denken over de strategie voor ecologisch verantwoorde overheidsaankopen.

In Europa gaan richtlijnen zoals richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 31 maart 2004 en richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 31 maart 2004 al in de richting van het verwerken van milieuoverwegingen in die opdrachten.

Steun bij de aankoop van voertuigen door de besturen en overheidsbedrijven die overeenkomen met de Euronormen, die minder vervuilen, zou een eerste stap in die richting zijn.

Die visie moet dus stevast worden aangemoedigt via gidsen, opleidingen – inzonderheid voor mensen die offertes voor overheidsopdrachten opstellen – en door de invoering van financiële steun voor groene investeringen om de aankoop door overheidsdiensten van milieuvriendelijker openbaarvervoermiddelen of van dienstwagens die worden gebouwd in menswaardige sociale omstandigheden te bevorderen.

5. Hoe kunnen gezamenlijke « groene » overheidsopdrachten voor verschillende lichamen worden bevorderd ?

De bevordering en de invoering van aankoopcentrales met verschillende instanties zou het in zekere mate mogelijk maken om dat probleem aan te pakken, inzonderheid door schaalvoordelen die voortvloeien uit het principe van de gezamenlijke aankoop en door de mogelijkheid om over een voordelig tarief te onderhandelen met de leverancier.

Dat zou kunnen voor de taxi's.

Daarom moet worden bepaald hoe men het best het meest en op de billijkste manier profijt kan halen uit de aankoopcentrale.

6. Faut-il établir des critères ou des lignes directrices pour la définition des zones vertes et des mesures restrictives qui s'y appliquent ? Quel est le meilleur moyen d'en assurer la compatibilité avec la liberté de circulation ? Y a-t-il un problème à l'exécution transfrontalière des règles locales applicables aux zones vertes ?

La définition du concept de « zone verte » n'étant pas largement connue, des précisions quant à ce qu'elle recouvre en milieu urbain seraient bienvenues. L'utilisation des concepts en général, lorsqu'il s'agit d'établir des politiques communes à plusieurs pays ou villes de cultures variées, devrait se faire dans la certitude de leur compréhension par tous les acteurs des politiques de mobilité, ce par delà les frontières.

7. Comment encourager davantage la conduite écologique ?

Le terme de conduite écologique paraît peu approprié dans la mesure où la voiture individuelle n'est en soi pas un moyen de déplacement écologique.

La promotion, massive, de la formation à la conduite souple apparaît comme la voie à suivre en la matière, que ce soit pour les auto-écoles ou les formations destinées aux chauffeurs de transports publics.

Si l'on peut saluer les avantages que cette technique apporte à l'environnement, il faut préciser qu'elle implique une adaptation drastique du style de conduite. Dès lors qu'il n'existe pas d'automatisme ou de comportement inné, la formation et l'enseignement au sein des auto-écoles de ce type de conduite doivent être appuyés par les autorités.

En effet, il n'est pas toujours évident d'acquérir ce comportement louable et un tel changement ne pourra s'effectuer que grâce à un entraînement suivi et une période d'attention particulière pour les méthodes enseignées. Les utilisateurs d'automobiles pourront ainsi développer des automatismes et faire de la conduite moins polluante un large usage, voire une habitude.

Par ailleurs, on pourrait envisager d'imposer aux employeurs l'intégration de la conduite souple au sein de leur stratégie de management de leur flotte de véhicules.

Enfin, l'évaluation lors des examens en vue de l'obtention du permis de conduire devrait prendre en compte le recours à un style de conduite moins polluant.

6. Moet men criteria stellen of richtlijnen opstellen voor de afbakening van de groene zones en de vaststelling van de beperkende maatregelen die erop van toepassing zijn ? Wat is het beste middel om een en ander te verzoenen met de vrijheid van verkeer ? Is er een probleem met de grensoverschrijdende uitvoering van de lokale regels die op de groene zones van toepassing zijn ?

De definitie van het begrip « groene zone » is niet alom bekend en daarom zouden preciseringen over wat dat inhoudt in een stadsmilieu welkom zijn. Bij het gebruik van concepten in het algemeen, wanneer het erom gaat een gemeenschappelijk beleid vast te stellen voor verschillende landen of steden met een gevarieerde cultuur, zou men zeker moeten weten wat alle actoren van het mobiliteitsbeleid over de grenzen heen begrijpen.

7. Hoe milieuvriendelijk gedrag nog meer bevorderen ?

Het begrip milieuvriendelijk gedrag lijkt weinig aangezien, aangezien een individuele wagen op zich geen milieuvriendelijke vervoerwijze is.

De massale promotie van de ecologisch verantwoorde rijstijl lijkt de te volgen weg, of het nu gaat over autorischoolen of opleidingen voor de chauffeurs van het openbaar vervoer.

Men kan de voordelen van die techniek voor het milieu loven, maar er dient gepreciseerd te worden dat zulks impliceert dat de rijstijl drastisch omgegooid moet worden. Aangezien er geen automatismen of aangeboren rijstijl bestaan, moet de overheid achter de opleidingen voor een ecologisch verantwoorde rijstijl in de autorischoolen staan.

Het is natuurlijk niet altijd evident om zich die lovendwaardige rijstijl eigen te maken en een dergelijke aanpassing is slechts mogelijk na een doorgedreven training en een periode vol bijzondere aandacht voor de onderwezen technieken. De autobestuurders kunnen aldus automatismen aanleren en ruim gebruik of zelfs een gewoonte maken van een minder vervuilende rijstijl.

Ook kan men overwegen om de werkgevers te verplichten om de ecologisch verantwoorde rijstijl te integreren in hun managementstrategie voor hun wagenpark.

De evaluatie tijdens de examens voor het behalen van het rijbewijs zou aandacht moeten hebben voor een minder vervuilende rijstijl.

8. Faudrait-il développer et promouvoir de meilleurs services d'information pour les voyageurs ?

L'information est un outil fondamental dans l'organisation d'un déplacement, particulièrement lorsqu'il s'effectue en transports en commun. Un accès à des horaires en temps réel via Internet mais surtout aux haltes est crucial afin de permettre à l'usager d'adapter sa stratégie et d'effectuer le choix qui lui permettra de réduire au maximum son temps de parcours. L'accès aux informations via les opérateurs GSM doit toutefois être gratuit (un système tel que par SMS éventuellement surtaxés n'est pas efficace).

Une information en temps réel à destination des automobilistes, telle que le nombre de places disponibles dans les parkings environnants ou à certains endroits clés en fonction du trafic, peut également contribuer à une diminution de l'engorgement en permettant une adaptation des itinéraires en fonction de la situation sur les principaux axes de circulation.

9. D'autres actions seraient-elles nécessaires pour assurer la normalisation des interfaces et l'interopérabilité des applications ITS dans les villes ? Si oui, par quelles applications prioritaires faudrait-il commencer ?

Il est indéniable que les multiples technologies utilisées dans les systèmes de transports intelligents connaissent diverses déclinaisons, allant de systèmes de gestion basiques à l'instar de la navigation automobile (de type GPS), des systèmes de gestion des feux, des systèmes de gestion des conteneurs, des panneaux à messages dynamiques, des radars automatiques ou de la vidéosurveillance aux applications plus avancées qui intègrent des données en temps réel avec retours d'informations de nombreuses sources, comme les informations météorologiques, les systèmes de dégivrage des ponts, etc.

Eu égard à ces éléments et dans le respect de la protection de la vie privée, nous sommes d'avis qu'il convient de promouvoir en priorité, outre leur interopérabilité, les applications utiles au plus grand nombre, accroissant la sécurité sur la voie publique et aux services de transport public en particulier.

Enfin, outre l'attente de l'effectivité du système satellitaire Galileo, ajoutons que la promotion du paiement par cartes à puce permettant de charger tous les types de contrats de transport couplé à un abonnement de parking ou encore à des abonnements à des activités culturelles, ajouté à l'introduction de possibilités de différencier les tarifs en fonction du moment ou du groupe cible vont dans ce sens.

8. Zou men betere informatie voor de reizigers moeten tot stand brengen en aanmoedigen ?

Informatie is een fundamenteel hulpmiddel bij de organisatie van een verplaatsing, in het bijzonder in het geval van het openbaar vervoer. Toegang tot uurregelingen in real time via internet maar vooral bij de haltes is van cruciaal belang om de reiziger de kans te geven zijn strategie aan te passen en de keuze te maken die hem in staat zal stellen om zijn reistijd zo kort mogelijk te houden. De toegang tot de informatie via de GSM-operatoren moet echter gratis zijn (een systeem met sms dat eventueel nog eens extra belast wordt, is niet efficiënt).

Informatie in reële tijd voor de automobilisten, zoals het aantal beschikbare plaatsen in de parkeerruimten in de buurt, of op bepaalde belangrijke verkeersknooppunten naar gelang van de verkeersafwikkeling, kan ook bijdragen tot een vermindering van de verkeerscongestie doordat de automobilisten hun traject kunnen aanpassen volgens de situatie op de hoofdwegen.

9. Zullen andere acties nodig zijn om de normalisering van de interfaces en de compatibiliteit van de ITS-toepassingen in de steden te verzekeren ? Zo ja, met welke prioritaire toepassingen dient dan begonnen te worden ?

Het is een feit dat de talloze technologieën die in de intelligente transportsystemen gebruikt worden verschillende vormen kunnen aannemen, gaande van eenvoudige beheersystemen naar het voorbeeld van de autonavigatie (type GPS), systemen voor het regelen van de verkeerslichten, systemen voor het beheer van de containers, de dynamische informatieborden, onbemande camera's of videotoezicht, tot meer geavanceerde toepassingen die gebruik maken van real time gegevens met feedback van informatie uit verschillende bronnen, zoals weerberichten, systemen voor het ijzelvrij maken van bruggen enzovoort.

Gelet op die elementen, en met respect voor de privacy, zijn wij de mening toegedaan dat men eerst werk moet maken, naast de interoperabiliteit, van de toepassingen die nuttig zijn voor de meerderheid en die de veiligheid op de openbare weg verbeteren, en voor het openbaar vervoer in het bijzonder.

Het blijft niet enkel nog wachten op de efficiëntie van het Galileo-satellietsysteem. Wij wijzen er ook nog op dat de bevordering van de betaling met chipkaarten die het mogelijk maken alle soorten vervoersovereenkomsten op te laden, gekoppeld aan een parkingabonnement of nog aan abonnementen op culturele activiteiten en aansluitend op de invoering van mogelijkheden om een onderscheid te maken in de tarieven naargelang het ogenblik of de doelgroep, in die richting gaan.

10. Concernant les ITS, comment l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre toutes les parties concernées pourrait-il être amélioré ?

Afin d'améliorer l'échange d'informations et de bonnes pratiques en matière de développement des systèmes de transports intelligents, la création d'une plate-forme regroupant différents paliers de pouvoirs (locaux, régionaux, ...), le milieu universitaire, les fournisseurs de technologie ainsi que des exploitants de services et réseaux de transport apparaît comme étant un moyen efficient en matière de sensibilisation et de diffusion des connaissances sur le potentiel des STI et sur les questions et problèmes connexes.

La promotion de partenariats tant intra-européens qu'internationaux en matière de recherche et développement des STI permettra d'aider à définir les contours des normes et activités de transfert de technologie. Il pourrait en aller de même pour le partage des connaissances visant les initiatives à prendre en matière de déploiement plus évoluées. Le tout dans le respect de la protection de la vie privée.

11. Comment améliorer la qualité des transports collectifs dans les villes européennes ?

La promotion et la recherche de l'aspect qualitatif du transport public sont des vecteurs essentiels dans la promotion d'alternatives crédibles à la voiture particulière.

En effet, ce mode de transport est le plus à même d'atteindre et de conserver des usagers lorsque la qualité du service est au rendez-vous.

Dès lors, outre l'importance des aspects socio-économiques, il faut accorder une attention particulière à la qualité de l'offre en transports publics. Cette recherche est à envisager en termes de fréquence, de rapidité (vitesse commerciale) mais aussi de confort afin d'augmenter l'attractivité des transports en commun aux yeux des citoyens.

Aussi, il convient concrètement de penser à l'intégration tarifaire, au sein d'une même ville, entre les diverses sociétés de transports en commun (suburbains, chemins de fer ...), à l'aménagement des lieux de correspondance et à la coordination des horaires.

Toujours en termes d'attractivité, les transports publics devant profiter à tous, il convient d'insister sur leur accessibilité, tant matérielle que physique pour l'ensemble des catégories de la population (personnes à faibles revenus, personnes âgées, PMR, familles avec des enfants en bas âge ou poussinettes ...). Cette accessibilité doit comprendre une amélioration de la signalétique pour être compréhensible par des personnes présentant un handicap mental ou une méconnaissance de la langue.

10. Hoe kan, inzake ITS, de uitwisseling van informatie en gedragscodes tussen alle betrokken partijen verbeterd worden ?

Om de uitwisseling van informatie en gedragscodes op het vlak van de ontwikkeling van de intelligente transportsystemen te verbeteren, lijkt de oprichting van een platform met de verschillende gezagsniveaus (lokaal, gewestelijk ...), het academische milieu, de leveranciers van technologie en de exploitanten van transportdiensten en -netwerken een efficiënt middel inzake de sensibilisering en de verspreiding van de kennis over het potentieel van de ITS en de aanverwante vragen en problemen.

De bevordering van intra-Europese en internationale partnerships inzake onderzoek en ontwikkeling van de ITS zal het mogelijk maken een definitie te geven van de normen en de activiteiten inzake technologieoverdracht. Hetzelfde moet mogelijk zijn voor het delen van de kennis inzake de te nemen meer gevorderde initiatieven op het vlak van ontsplooiing. Dat alles met respect voor de privacy.

11. Hoe kan men de kwaliteit van het openbaar vervoer in de Europese steden verbeteren ?

De bevordering van en het zoeken naar het kwalitatieve aspect van het openbaar vervoer zijn essentiële vectoren bij de bevordering van geloofwaardige alternatieven voor het persoonlijke voertuig.

Die vervoerwijze is immers het meest geschikt om reizigers aan te trekken en te houden wanneer de kwaliteit van de dienstverlening is zoals verwacht.

Naast het belang van de sociaaleconomische aspecten, moet ook bijzondere aandacht besteed worden aan de kwaliteit van het aanbod van openbaar vervoer. Dat onderzoek moet bekijken worden vanuit een invalshoek van frequenties, snelheid (reisnelheid), maar ook van comfort om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor de burgers te verbeteren.

Men moet ook concreet denken aan de tariefintegratie, binnen eenzelfde stad, tussen de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen (voorstedelijk, spoorwegen ...), de aanleg van de overstapplaatsen en de coördinatie van de urregelingen.

Wat nog steeds de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer betreft, moet iedereen kunnen gebruikmaken van het openbaar vervoer, dat bijgevolg zowel materieel als fysiek toegankelijk moet zijn voor alle bevolkingscategorieën (personen met een laag inkomen, bejaarden, personen met beperkte mobiliteit, gezinnen met kleine kinderen of wandelwagentjes ...). Een betere toegankelijkheid veronderstelt ook een verbetering van de signaletiek, die begrijpelijk moet zijn voor personen die een mentale handicap of een gebrekkige kennis van de taal hebben.

Des paramètres tels que la disponibilité de places assises dans les véhicules permettant de lire ou simplement de se reposer peuvent influencer le choix du mode de transport. La qualité des lieux d'attente des trams, bus et métro est également à prendre en compte.

Dans cette optique, il convient de ne pas omettre la qualité de l'environnement de travail au sein du secteur des transports publics, car c'est incontestablement l'un des éléments essentiels permettant d'assurer la qualité du service à la clientèle et de la sécurité routière. A cet effet, le recours à la formation professionnelle devrait être facilité au sein desdites entreprises et une attention particulière devrait être portée à la qualité des conditions de travail du personnel.

12. La mise en place de voies réservées aux transports collectifs devrait-elle être encouragée ?

L'implantation de couloirs de circulation réservés au transport public de surface semble une solution avantageuse car elle combine partage de l'espace public et amélioration de l'offre de transport en commun.

En effet, cette option, outre son caractère peu onéreux en termes d'investissements, permet d'améliorer nettement la fréquence et la ponctualité des véhicules de transport en commun, même aux heures de pointe et offre une vitesse commerciale plus élevée entre deux arrêts, en réduisant les temps de parcours. Par ailleurs, les voies réservées aux transports collectifs permettent un nouveau partage de l'espace. De plus, les voies mixtes transports collectifs/vélos permettent également d'améliorer les cheminements cyclistes.

Il s'agit donc bien, par le biais de l'aménagement du territoire, de mettre en place une politique des transports et des déplacements basés sur l'utilisation de moyens communs, afin de les rendre plus attractifs que les moyens individuels.

L'objectif global est par conséquent l'incitation des conducteurs d'automobiles à changer leurs habitudes.

13. Est-il besoin d'établir une charte européenne des droits et des devoirs des passagers des transports collectifs ?

Bien que nous ne soyons pas demandeurs de l'établissement d'une charte européenne des droits et des devoirs des usagers des transports collectifs, nous insistons, au cas où elle devrait voir le jour, pour que celle-ci s'étende à tous les usagers des transports et pas uniquement aux passagers des transports collectifs.

Parameters zoals de beschikbaarheid van zitplaatsen in de voertuigen om te kunnen lezen of uit te rusten, kunnen de keuze van de vervoersmodus beïnvloeden. De wachthokjes aan de tram-, bus- en metrolijnen moeten ook van voldoende kwaliteit zijn.

In dat verband mag men de kwaliteit van de arbeidsomgeving in de sector van het openbaar vervoer niet uit het oog verliezen, want dat is onbetwistbaar een van de essentiële elementen om een hoge kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers en verkeersveiligheid te garanderen. Daartoe zou de toegang tot de beroepsopleiding in de vervoerbedrijven vergemakkelijkt moeten worden en zou bijzondere aandacht besteed moeten worden aan de kwaliteit van de arbeidsomstandigheden van het personeel.

12. Zou het aanleggen van eigen banen voor het openbaar vervoer moeten worden aangemoedigd ?

Het aanleggen van rijstroken die gereserveerd zijn voor het bovengronds openbaar vervoer lijkt een voordeelige oplossing, want de verdeling van de openbare ruimte wordt dan gecombineerd met een verbetering van het openbaarvervoeraanbod.

Die beleidskeuze vergt immers niet alleen weinig investeringen, maar maakt het tevens mogelijk om de frequentie en de stiptheid van de voertuigen van het openbaar vervoer aanzienlijk te verbeteren, zelfs tijdens de spitsuren. De reis-snelheid tussen twee haltes wordt verhoogd en de rittdijken worden ingekort. Voorts zorgen de eigen banen voor het openbaar vervoer voor een andere ruimtelijke indeling. Bovendien verbeteren de gemengde rijstroken, die zowel voor het openbaar vervoer als de fietsers zijn gereserveerd, de doorstroming van de fietsers.

Het is dus wel degelijk de bedoeling om, via ruimtelijke ordening, een vervoersbeleid in te voeren dat gebaseerd is op het gebruik van gemeenschappelijk vervoermiddelen, en die aantrekkelijker te maken dan de individuele vervoermiddelen.

De algemene doelstelling bestaat er bijgevolg in de auto-bestuurders ertoe aan te zetten hun gewoonten te wijzigen.

13. Is er behoefte aan een Europees handvest van de rechten en plichten van de gebruikers van het openbaar vervoer ?

We zijn geen vragende partij voor een Europees handvest van de rechten en plichten van de gebruikers van het openbaar vervoer, maar we dringen erop aan dat, in geval een dergelijk handvest zou worden opgesteld, het van toepassing is op alle reizigers en niet alleen op de gebruikers van het openbaar vervoer.

14. Quelles mesures pourraient être prises pour mieux intégrer le transport de passagers et de marchandises dans la recherche et dans la planification de la mobilité urbaine ?

Cette problématique doit prendre en compte les questions d'aménagement du territoire. L'implantation des activités économiques, des équipements collectifs et de l'habitat jouent un rôle décisif dans le choix du mode de déplacement ainsi que dans le nombre et la longueur des déplacements. Les questions de densité de l'habitat, de décentralisation des équipements collectifs et des commerces sont cruciales à cet égard.

En ce qui concerne le transport de marchandises, rappelons que nous avons déjà jeté quelques pistes au sein de la réponse à la question numéro 3. Parallèlement à cela, précisons que la création et la promotion de centres de distribution urbains et de parkings pour poids lourds à proximité des noeuds intermodaux doivent être encouragées. L'objectif étant de réduire le trafic des camions et autres poids lourds au sein des villes, permettant par là le regroupement de ceux-ci en dehors des zones d'habitation.

On pourrait de la sorte envisager un transfert de leurs marchandises dans des véhicules de plus petite taille.

Enfin, il convient d'étudier la possibilité de limiter l'accès de ceux-ci, selon des horaires compatibles avec la fluidité du trafic, aux voiries commerçantes et aux grands axes de pénétration. Cette dernière possibilité est à entrevoir sous l'angle d'une politique de répression plus accrue du stationnement illicite des poids lourds et des véhicules occupant illégalement des places réservées aux zones de livraison.

15. Comment parvenir à mieux coordonner le transport urbain et interurbain avec l'aménagement du territoire ? Quel type de structure organisationnelle pourrait être approprié ?

De par la transversalité et les enjeux qui en découlent, les politiques liées au développement et à la promotion de la mobilité sont étroitement interdépendantes de celles liées à l'aménagement du territoire.

Dans cette optique, les stratégies à mettre en œuvre sont à entrevoir dans le cadre d'une perspective plus globale, incluant tout autant les actions sur l'offre en transport en général, que celles visant à encadrer les tendances en matière de choix d'implantation par les acteurs économiques.

Auparavant, la politique en matière de transports urbains consistait surtout à essayer de satisfaire ou de maîtriser la mobilité par des mesures sur l'offre de transport (construction de métros, de voies rapides urbaines et amélioration des performances des transports en commun de surface).

14. Welke maatregelen zou men kunnen nemen om het reizigers- en goederenvervoer beter te integreren in het onderzoek naar en de planning van de stedelijke mobiliteit ?

Die problematiek moet rekening houden met de kwesties inzake ruimtelijke ordening. De vestiging van economische activiteiten, collectieve voorzieningen en habitat spelen een doorslaggevende rol bij de keuze van de vervoersmodus en bij het aantal en de afstand van de verplaatsingen. Bewoningsdichtheid, decentralisatie van de collectieve voorzieningen en ligging van de winkels zijn in dat verband van cruciaal belang.

Wat het goederenvervoer betreft, memoreren we dat we al enkele denksporen hebben aangereikt in het antwoord op vraag nr. 3. We wensen daarnaast te preciseren dat de oprichting en de promotie van stedelijke distributiecentra en parkeerterreinen voor vrachtwagens in de buurt van intermodale knooppunten moeten worden aangemoedigd. Het is immers de bedoeling om het vrachtwagenverkeer in de steden te verminderen en de vrachtwagens uit de woongebieden te weren.

Men zou aldus kunnen overwegen om de goederen in kleinere voertuigen over te laden.

Ten slotte moet men bestuderen of men de toegang van vrachtwagens tot de winkelstraten en de grote invalswegen kan beperken op basis van een volgens met de verkeersdoorstroming verenigbare uurregeling. Die laatste mogelijkheid moet worden bestudeerd vanuit het oogpunt van een strenger repressiever beleid tegen het illegaal parkeren van vrachtwagens en van voertuigen die gereserveerde plaatsen op de leveringszones innemen.

15. Hoe kunnen stedelijk en interstedelijk vervoer beter gecoördineerd worden met ruimtelijke ordening ? Welk type organisatiestructuur zou aangepast kunnen zijn ?

Wegens het transversale karakter van het mobiliteitsvraagstuk en de uitdagingen die daaruit voortvloeien, hangt het beleid ter ontwikkeling en bevordering van de mobiliteit nauw samen met het beleid op het vlak van ruimtelijke ordening.

In dat verband, moeten de toe te passen strategieën passen in een breder perspectief, dat evenezeer acties inzake het vervoersaanbod in het algemeen omvat, naast acties om de trends inzake vestigingskeuze van de economische actoren te sturen.

Vroeger bestond het stedelijk vervoersbeleid er vooral in te trachten de mobiliteitsbehoeften te vervullen of te beheersen door maatregelen op het vlak van het vervoersaanbod (aanleg van metrolijnen en van snelwegen in de stad en verbetering van de prestaties van het bovengronds openbaar vervoer).

L'évolution des cités, l'engorgement croissant et les différents freins à la mobilité impliquent que l'on définisse des stratégies plus larges, ayant pour but de réduire l'utilisation de la voiture particulière, notamment par l'amélioration générale de l'accessibilité des centres de ville, le développement de plans de déplacement d'entreprises, tout en maîtrisant la localisation des fonctions et des activités, compte tenu des besoins de mobilité qu'elles engendrent.

En conclusion, la cité en tant qu'acteur principal de l'organisation du territoire, ainsi que les entités qui la composent, doivent être mises sur le devant de la scène lors de la mise en place de stratégies de villes.

Une politique visant à encourager le logement en ville et le développement de projets de logements contribue également à désengorger les villes de l'afflux de navetteurs.

Par ailleurs, la localisation des entreprises et administrations doit tenir compte de l'accessibilité en transport public.

Un meilleur partage de l'espace public est aussi à prendre en compte dans une approche intégrée, notamment en réduisant la capacité des voiries de pénétration dans les grandes villes. L'espace récupéré doit être aménagé pour les transports publics, les cyclistes (pistes cyclables sûres) et les piétons (larges trottoirs et traversées confortables).

Il s'agit aussi de canaliser le trafic de transit sur les grands axes et de généraliser les zones 30 dans les quartiers d'habitation, mais aussi sur les larges avenues qui ont conservé une fonction d'habitat et/ou de commerce. Là où une simple zone 30 ne suffit pas à endiguer le trafic, il s'agit de mettre en œuvre des contraintes physiques (rétrécissement de la voirie ...).

Enfin, l'on pourrait introduire une hiérarchie entre les différents usagers : piétons, cyclistes, transports publics et transport privés.

16. Quelles actions supplémentaires pourraient être menées pour aider les villes à relever les défis que posent les transports urbains en termes de sécurité routière et de sécurité physique ?

Le transport public est considéré comme étant le moyen de transport le plus sûr, par distance parcourue. A cet effet, il convient de promouvoir une stratégie visant à opérer un transfert modal des transports individuels vers les transports publics.

De ontwikkeling van de steden, de toenemende congestie en de verschillende factoren die de mobiliteit afremmen impliceren dat men ruimere strategieën moet opstellen om het gebruik van privéwagens tegen te gaan, met name door een algemene verbetering van de bereikbaarheid van de stadscentra, het opstellen van bedrijfsvervoerplannen, het beheersen van de lokalisatie van de functies en activiteiten, rekening houdend met de mobiliteitsbehoeften die ze meebrengen.

Tot besluit moeten de stad als hoofdactor op het vlak van ruimtelijke ordening en haar deelwijken een eersterangsrol krijgen bij de implementatie van de stadsstrategieën.

Een beleid dat wonen in de stad en woningbouwprojecten aanmoedigt draagt eveneens bij tot een daling van het aantal pendelaars.

Voorts moet bij de vestiging van bedrijven en overheidsbesturen rekening worden gehouden met de bereikbaarheid via het openbaar vervoer.

Een betere verdeling van de openbare ruimte moet ook overwogen worden in een geïntegreerde aanpak, inzonderheid door de capaciteit van de invalswegen in de grote steden te verminderen. De ruimte die dat oplevert, moet gebruikt worden voor het openbaar vervoer, de fietsers (veilige fietspaden) en de voetgangers (brede stoepen en veilige oversteekplaatsen).

Het is ook de bedoeling om het doorgaand verkeer te kanaliseren op de grote assen en om in de woonwijken de zones 30 te veralgemenen, wat ook moet gebeuren op de grote lanen, die een woon- en/of handelsfunctie behouden hebben. Op de plaatsen waar een gewone zone 30 niet volstaat om het verkeer in te dijken, moet men voor fysieke obstakels zorgen (vernauwing van de weg, enzovoort).

Ten slotte zou men een hiërarchie tussen de verschillende gebruikers kunnen invoeren : voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en privévervoer.

16. Welke bijkomende maatregelen zou men kunnen treffen om de steden te helpen bij het aangaan van de uitdagingen waarmee het stedelijk vervoer geconfronteerd wordt op het vlak van de verkeersveiligheid ?

Het openbaar vervoer wordt beschouwd als het veiligste vervoermiddel per afgelegde afstand. Bijgevolg moet er een strategie worden uitgebouwd die ertoe strekt minder gebruik te maken van individueel vervoer en meer van openbaar vervoer.

En effet, le nombre de tués et d'accidentés de la route ne pourrait vraisemblablement se réduire de façon significative que par une diminution du volume de trafic routier.

Dès lors que l'augmentation de la sécurité pourrait aller de pair avec la substitution du transport en voiture individuelle par les transports publics, il convient certainement de prendre des mesures de dissuasion afin de freiner l'emploi de véhicules individuels et des mesures d'incitation destinées à augmenter l'attrait d'autres modes.

Par ailleurs, le respect du code de la route par les usagers forts doit faire l'objet d'importantes campagnes en termes de prévention et la répression des infractions devenir une priorité policière.

Enfin, dans cette optique, il convient de ne pas omettre le développement de stratégies parallèles, qui auraient pour effet de favoriser l'environnement, la qualité de la vie et la santé en général.

La Commission européenne pourrait insister auprès des utilisateurs de transports privés afin qu'ils prennent leurs responsabilités. A ce titre, environnement, sécurité et fluidité de la circulation semblent liés.

17. Comment mieux informer les exploitants et les citoyens des possibilités offertes, en matière de sécurité, par les technologies avancées pour la gestion des infrastructures et les véhicules ?

De par la menace objective que constituent les déficits en matière de sécurité et la diminution de la mobilité pour les villes européennes, nous souscrivons au lancement de campagnes d'informations favorisant la sensibilisation tous azimuts.

Cependant, la perspective de pouvoir offrir aux citoyens et aux exploitants une vue d'ensemble des possibilités offertes, en matière de sécurité, par les technologies avancées pour la gestion des infrastructures et les véhicules implique que l'on définisse de manière précise les enjeux et les motifs de cette campagne.

En effet, il s'agit de toucher un public le plus large possible, de fédérer les actions qui sont déjà traitées isolément afin de démontrer en quoi elles sont liées.

Enfin, dans le cadre de ces campagnes régionales, nationales et internationales, il s'agit de concevoir et de développer des projets d'alternatives concrets aux problématiques soulevées.

Het aantal dodelijke slachtoffers en het aantal gewonden ten gevolge van verkeersongevallen kan immers alleen aanzienlijk teruggedrongen worden door een vermindering van het wegverkeer.

Zodra meer veiligheid gepaard zou kunnen gaan met de overschakeling van individueel vervoer naar openbaar vervoer, moeten er uiteraard maatregelen genomen worden om het gebruik van het individueel vervoer te ontmoedigen en moeten er maatregelen genomen worden om de andere vervoermodi aantrekkelijk te maken.

Voorts moeten er grote preventiecampagnes op touw gezet worden om de sterke weggebruikers het verkeersreglement beter te doen naleven en de politiediensten moeten prioritair werk maken van de beteugeling van overtredingen.

In die optiek, mag men niet vergeten om parallelle strategieën te ontwikkelen, die het leefmilieu zouden sparen en de leefkwaliteit en de gezondheid in het algemeen verbeteren.

De Europese Commissie zou er bij de gebruikers van het privévervoer kunnen op aandringen dat ze hun verantwoordelijkheid nemen. Op dat vlak, lijken leefmilieu, veiligheid en verkeersvlotheid onlosmakelijk met elkaar verbonden.

17. Hoe kan men de exploitanten en de burgers beter informeren over de mogelijkheden, op het vlak van de veiligheid, die de moderne technieken bieden wat betreft het beheer van de infrastructuur en de voertuigen ?

Gelet op het duidelijke gebrek aan verkeersveiligheid en op de gebrekkige mobiliteit in de Europese steden, staan we achter de campagnes om beter te sensibiliseren.

Om de burgers en de exploitanten evenwel een zicht te kunnen bieden op alle mogelijkheden, inzake verkeersveiligheid, die de moderne technologieën bieden voor het beheer van de infrastructuur en de voertuigen, moet men duidelijk aangeven wat er op het spel staat en moet men aangeven waarom er campagnes worden georganiseerd.

Men moet immers een zo ruim mogelijk publiek bereiken en de initiatieven die nu versnipperd zijn samenbrengen om aan te tonen dat ze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

In het kader van die gewestelijke, nationale en internationale campagnes gaat het erom concrete, alternatieve projecten op touw te zetten voor de opgeworpen problemen.

18. Des radars automatiques adaptés à l'environnement urbain devraient-ils être mis au point et leur utilisation encouragée ?

La multiplication des possibilités d'être contrôlé induit généralement dans le chef des usagers un meilleur contrôle de la vitesse et du respect du code de la route tendant à augmenter la sécurité routière.

Si tant est que les excès de vitesse sont une des causes des accidents de la route, il convient d'inciter au respect des règles de roulage par l'augmentation des contrôles, ce afin de diminuer le nombre de blessés et de morts sur les routes, sans omettre les effets bénéfiques que cette diminution de vitesse entraînerait au niveau de la baisse de pollution.

Dès lors, la promotion et l'incitation à l'utilisation de dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse (caméras automatisées), complétés par des procédures permettant de traiter un grand nombre d'infractions par les entités de radars digitaux, permettraient d'augmenter encore l'efficacité du suivi des infractions. Les sanctions pour les excès de vitesse qui en découleraient doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

Enfin, outre le financement de mesures préventives telles les campagnes de sensibilisation à la sécurité routière, la réalisation de cartes des points noirs de la circulation, il convient, à l'instar de notre Région, de repenser l'aménagement des endroits dangereux par une politique d'aménagement du territoire proactive en visant en premier lieu, les abords d'école, la sécurisation des déplacements des cyclistes via des aménagements d'itinéraires cyclables et la création de sas aux feux.

19. La vidéosurveillance est-elle un bon outil pour assurer la sûreté et la sécurité des transports urbains ?

Garantir la sécurité des usagers et de l'ensemble des citoyens est une ambition largement partagée. Les divergences qui existent en la matière portent essentiellement sur les moyens à mettre en œuvre. En effet, personne ne contestera l'utilité de la vidéosurveillance dans certains endroits tels les parkings, les escalators ou des passages souterrains. En revanche, imaginer surveiller tous les lieux publics par ce biais n'a pas de sens. En effet, sous couvert de prévention, on ne fait que bien souvent déplacer le problème ailleurs voire carrément empiéter sur le respect de la vie privée des citoyens.

Par ailleurs, la vidéosurveillance est moins efficace qu'une présence humaine pour assurer sûreté et sécurité des transports urbains. Ainsi, la présence de stewards, de personnel des sociétés de transports en commun et une présence régulière de la police ont un impact très positif en matière de sûreté et de sécurité.

18. Moeten er – meer – onbemande en aan de stedelijke omgeving aangepaste camera's worden geplaatst ?

De verhoogde kans op controle leidt bij de gebruikers in het algemeen tot een lagere snelheid en een betere naleving van het verkeersreglement, met als gevolg dat de verkeersveiligheid verbetert.

Overdreven snelheid is een van de oorzaken van verkeersongevallen. Men moet dus maatregelen nemen, te weten meer snelheidscontroles, om de verkeersregels te doen naleven en aldus het aantal gewonden en doden op de wegen te verminderen. Men mag ook niet vergeten dat snelheidsvermindering tot verminderde luchtverontreiniging zal leiden.

Meer onbemande snelheidscamera's en procedures om een groter aantal overtredingen vastgesteld door digitale camera's te behandelen, zouden het mogelijk maken om de follow-up van de overtredingen nog te verbeteren. De straffen voor snelheidsovertredingen moeten efficiënt, proportioneel en ontradend zijn.

De financiering van preventieve maatregelen zoals bewustmakingscampagnes voor de verkeersveiligheid, het opstellen van kaarten met zwarte punten inzake verkeersveiligheid, zijn niet de enige elementen. Naar het voorbeeld van ons Gewest, moet men ook denken aan de heraanleg van gevaarlijke punten door een proactief beleid inzake ruimtelijke ordening, met vooral aandacht voor de omgeving van scholen, de veiligheid van de fietsers via de aanleg van fietsroutes en de aanleg van wachtstroken voor fietsers aan de verkeerslichten.

19. Is videotoezicht een goed instrument in het kader van de veiligheid van het stadsvervoer ?

De veiligheid van de reizigers en van alle burgers garanderen is een ambitie die door veel mensen gedeeld wordt. De meningsverschillen in dat verband hebben voornamelijk betrekking op de in te zetten middelen. Niemand zal immers het nut van videotoezicht op bepaalde plaatsen, zoals parkeerruimtes, roltrappen of ondergrondse doorgangen, betwisten. Het heeft daarentegen geen zin om alle openbare plaatsen in het oog te houden. Onder het mom van preventie, verplaatst men vaak alleen maar het probleem en schendt men overigens vaak de privacy van de burgers.

Videotoezicht is overigens minder efficiënt dan menselijke aanwezigheid om de veiligheid van het stedelijke vervoer te garanderen. De aanwezigheid van stewards, personeel van openbaarvervoersmaatschappijen en een regelmatige aanwezigheid van de politie hebben zeer positieve gevolgen voor de veiligheid.

Dès lors, si nous souscrivons à l'installation de caméras de vidéosurveillance dans les lieux les plus exposés aux comportements antisociaux (parkings publics, parcs, stations de transports en commun souterraines ...), il incombe que cela se fasse dans le respect des garanties légales relatives à la vie privée des citoyens et certainement pas au détriment d'une présence accrue de personnel.

20. Toutes les parties prenantes devraient-elles collaborer au développement d'une nouvelle culture de la mobilité en Europe ? En suivant le modèle de l'observatoire européen de la sécurité routière, la création d'un observatoire européen de la mobilité urbaine serait-elle une initiative utile pour soutenir cette collaboration ?

La mise en place d'un observatoire de la mobilité urbaine au niveau européen qui organisera le traitement et la centralisation de données et d'informations en provenance des observatoires locaux, régionaux, nationaux, pourrait contribuer à l'optimisation, sous l'angle du développement durable, de l'utilisation des différents modes de transports réservés tant aux personnes qu'aux marchandises via la notion d'« échange de bonnes pratiques ». Ainsi, cet observatoire aurait en outre une mission de collecte et de diffusion des bonnes pratiques répondant ainsi à l'attente exprimée dans la question 10.

Les recherches et les conclusions de cet observatoire pourraient porter sur l'analyse et la diffusion de données relatives à la création et l'actualisation d'indicateurs permettant l'évaluation des politiques de mobilité, les interactions entre les mécanismes de métropolisation, l'évolution des modes de vie et de la mobilité ainsi que l'évolution de l'espace urbain sous l'angle des usagers, de la mobilité ou encore du développement des villes.

21. Comment les instruments financiers existants, tels que les Fonds structurels et le Fonds de cohésion, pourraient-ils être utilisés de manière plus cohérente en faveur d'un transport urbain intégré et durable ?

Au départ d'un état des lieux relatif aux aspects intégrés du caractère « durable » des transports urbains, la Commission européenne pourrait, en concertation avec les différents Etats membres, lancer les premières balises de plans prioritaires, tels qu'une campagne de promotion des alternatives vertes.

Dès lors, il semble opportun que des moyens supplémentaires, visant à promouvoir et surtout à soutenir le développement d'une mobilité urbaine plus respectueuse de l'environnement.

Wij zijn het dus eens met de plaatsing van camera's op plaatsen waar antisociaal gedrag het meest voorkomt (openbare parkings, parken, ondergrondse stations van het openbaar vervoer ...), maar dat moet gebeuren met naleving van de wettelijke garanties inzake de privacy van de burgers en mag de aanwezigheid van personeel zeker niet verdringen.

20. Moeten alle betrokken partijen meewerken aan de ontwikkeling van een nieuwe mobiliteitscultuur in Europa ? Is de oprichting van een Europees observatorium voor de stedelijke mobiliteit, in navolging van het model van het Europese observatorium voor de verkeersveiligheid, een nuttig initiatief om die samenwerking te steunen ?

De oprichting van een observatorium voor stedelijke mobiliteit op Europees niveau, dat de verwerking en de centralisering van de gegevens en informatie uit lokale, gewestelijke, nationale observatoria zou organiseren, zou kunnen bijdragen tot de optimalisering, vanuit de invalshoek van duurzame ontwikkeling, van het gebruik van verschillende vervoerswijzen, zowel voor personen als voor goederen, via het begrip van de « uitwisseling van gedragscodes ». Dat observatorium zou bovendien de taak krijgen om de gedragscodes te centraliseren en te verspreiden, overeenkomstig de verwachtingen bedoeld in vraag 10.

Het onderzoek en de conclusies van dat observatorium zouden betrekking kunnen hebben op de analyse en de verspreiding van gegevens met betrekking tot de invoering en de bijwerking van indicatoren die kunnen dienen voor de evaluatie van het mobiliteitsbeleid, de interacties tussen de mechanismen van metropolisering, de evolutie van levenswijzen en de mobiliteit, alsook de evolutie van de stedelijke ruimte vanuit de invalshoek van de gebruikers, de mobiliteit of nog, de ontwikkeling van de steden.

21. Hoe zouden de bestaande financiële instrumenten, zoals de structurfonden en het cohesiefonds, op een meer coherente manier gebruikt kunnen worden ten voordele van een geïntegreerd en duurzaam stedelijk vervoer ?

Op basis van een stand van zaken betreffende de geïntegreerde aspecten van het « duurzame » karakter van het stedelijk vervoer, zou de Europese Commissie, in overleg met de verschillende lidstaten, de eerste ijkpunten kunnen vaststellen voor prioritaire plannen, zoals een promotiecampagne voor groene alternatieven.

Het lijkt dan ook opportuun dat er extra middelen vrijgemaakt worden voor de bevordering van en vooral voor de steun aan de ontwikkeling van een stedelijke mobiliteit die milieuvriendelijker is.

22. Quel appui les instruments économiques, en particulier les instruments fondés sur le marché, peuvent-ils fournir au transport urbain propre et énergétiquement efficace ?

L'intensification du pôle Recherche & Développement constitue un appui nécessaire et indispensable à l'intensification et au développement actuel et futur du transport urbain propre et énergétiquement efficace. Il en va de même pour ce qui a trait aux mesures visant à encourager les plans de déplacement d'entreprises.

Sachant que la marche, le vélo et les transports collectifs représentent le transport urbain propre et énergétiquement efficace, les instruments fiscaux peuvent également avoir une influence non négligeable sur le marché des transports. L'avantage concurrentiel offert à la voiture individuelle par le biais de la défiscalisation des véhicules de société constitue une concurrence déloyale par rapport aux modes de déplacement respectueux de l'environnement.

23. Comment des activités de recherche ciblées pourraient-elles contribuer davantage à intégrer les contraintes urbaines et l'expansion du trafic urbain ?

La promotion de partenariats tant intra-européens qu'internationaux en matière de recherche et développement des STI permettraient d'aider à définir les contours des normes et activités de transfert de technologie. Il pourrait en aller de même pour le partage des connaissances visant les initiatives à prendre en matière de déploiement de technologies plus évoluées.

A côté de la création d'un observatoire européen de la mobilité urbaine, il pourrait ainsi s'avérer judicieux de mettre sur pied un pôle de recherche et de développement européen spécifiquement dédié à la mobilité urbaine. Cette sorte de « MIT européen » regrouperait des chercheurs de toute l'Europe et travaillerait en collaboration avec l'ensemble des universités et des centres de recherche publics et privés spécialisés dans ces matières, comprises dans un sens large (mobilité, technologie automobile, énergie, ...). A côté de ce volet de recherche appliquée, l'institut pourrait en outre endosser une mission d'études en politiques publiques liées à la mobilité urbaine. A titre d'exemple, des initiatives du type CIVITAS pourraient ainsi y être étudiées, évaluées et généralisées.

22. Welke steun kunnen de economische instrumenten, in het bijzonder de instrumenten gebaseerd op de markt, bieden voor een milieuvriendelijker en energetisch efficiënt stedelijk vervoer ?

De intensificering van het onderzoeks- en ontwikkelingscentrum vormt een noodzakelijke en onontbeerlijke steun voor de intensificering en de huidige en toekomstige ontwikkeling van het milieuvriendelijk en energetisch efficiënte stedelijk openbaar vervoer. Hetzelfde geldt voor al wat betrekking heeft op de maatregelen om de bedrijfsvervoerplannen te bevorderen.

Wetende dat het wandelen, de fiets en het openbaar vervoer voorbeelden zijn van milieuvriendelijk en energetisch efficiënt stedelijk vervoer, moeten de fiscale instrumenten ook een niet-verwaarloosbare invloed hebben op de markt van het vervoer. Het concurrentievoordeel voor de personenwagen via de defiscalisering van de bedrijfswagens is oneerlijke concurrentie tegenover de vervoerswijzen die milieuvriendelijk zijn.

23. Hoe zouden doelgerichte onderzoeksactiviteiten ertoe kunnen bijdragen om de beperkingen van de stad en de uitbreiding van het stedelijk vervoer met elkaar te verzoenen ?

De bevordering van partnerships, zowel intra-Europees als internationaal, inzake onderzoek naar en ontwikkeling van ITS-systeem zou kunnen helpen om de kijftlijnen vast te leggen van de normen en activiteiten inzake technologieoverdracht. Dat zou ook het geval kunnen zijn voor het delen van de kennis in het kader van de initiatieven die moeten worden genomen wat betreft de ontwikkeling van moderne technologieën.

Naast de oprichting van een Europees observatorium voor de stedelijke mobiliteit, zou het ook nuttig kunnen zijn om te zorgen voor een Europees research- en ontwikkelingscentrum dat zich specifiek zou bezighouden met de stedelijke mobiliteit. Dat soort van « Europees MIT » zou onderzoekers uit heel Europa kunnen samenbrengen en samenwerken met alle universiteiten en private of openbare onderzoekscentra die gespecialiseerd zijn in die aangelegenheden, breed opgevat (mobiliteit, autotechnologie, energie, ...). Naast dat toegepaste onderzoek, zou het instituut zich ook kunnen bezighouden met studies over het overheidsbeleid inzake stadsbewerking. Aldus zouden bijvoorbeeld initiatieven zoals CIVITAS kunnen worden bestudeerd, geëvalueerd en veralgemeend.

24. Faut-il inciter les villes à recourir aux péages urbains ? Est-il besoin d'un encadrement général et/ou d'une orientation dans ce domaine ? Des recettes devraient-elles être réservées aux fins de l'amélioration des transports urbains collectifs ? Les coûts externes devraient-ils être internalisés ?

Dans la recherche de politiques efficaces en matière de développement de la mobilité urbaine, le péage urbain – et ce quels que soient ses modes d'application – qui tiendrait compte des paramètres sociaux en permettant une certaine finesse dans son application ne doit pas être la seule solution à tous les maux en matière de mobilité et de protection de l'environnement.

Par ailleurs, il conviendrait de promouvoir des mesures positives afin de réduire le trafic automobile, comme l'incitation à l'utilisation des transports en commun en élargissant la gratuité particulièrement au public fragilisé, la gestion rationnelle des emplacements de parking ou encore la mise en place de véritables circuits pour cyclistes.

Il existe aussi une série de mesures dites « dissuassives » autres que le système de péage urbain qui peuvent être mises en place, et notamment une politique de stationnement coordonnée pénalisant le stationnement de longue durée dans les zones de bureaux et une réflexion sur la fiscalité automobile.

Enfin, si cette option a tout de même réussi à faire des émules parmi certaines cités européennes, il convient de rappeler que certains instruments sont difficilement transposables sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne, ce, au regard des spécificités et des particularités de certaines entités.

25. À plus long terme, quelle valeur ajoutée pourrait apporter un soutien européen ciblé pour le financement du transport urbain propre et énergétiquement efficace ?

Une fois encore, ce sont les déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs qui peuvent être qualifiés de propres et énergétiquement efficaces.

Les pouvoirs publics, principaux acteurs en matière de transport public, ne parviendront à développer des politiques efficientes en matière de transport urbain propre et énergétiquement efficace, que s'ils disposent des outils indispensables à leur mise en œuvre.

Les transformations et les adaptations liées à la promotion du transport vert requièrent des investissements importants.

24. Moet men de steden ertoe aansporen om stadstol in te voeren ? Is er een algemene en/of specifieke aanpak op dat vlak nodig ? Zouden de inkomsten moeten worden bestemd voor de verbetering van het stedelijk openbaar vervoer ? Zouden de externe kosten moeten worden geïnternaliseerd ?

In de zoektocht naar een doeltreffend beleid inzake de ontwikkeling van de stedelijke mobiliteit, mag de stadstol – en de mogelijke toepassingswijzen ervan – die rekening zou houden met sociale parameters, door bij de toepassing ervan een zekere verfijning mogelijk te maken, niet als enige oplossing naar voren worden geschoven voor alle problemen inzake mobiliteit en inzake de bescherming van het leefmilieu.

Bovendien moet men positieve maatregelen bevorderen om het autoverkeer terug te dringen, zoals het aansporen tot het gebruik van het openbaar vervoer, door het gratis openbaar vervoer uit te breiden, inzonderheid naar kwetsbare groepen toe, door het rationeel beheer van de parkeergelegenheid of door het aanleggen van echte fietsroutes.

Er bestaan vele andere ontradende maatregelen dan stadstol, inzonderheid een gecoördineerd parkeerbeleid waarbij langparkeren in kantoorgebieden wordt bestraft, of maatregelen op het vlak van de autobelasting.

En ofschoon die maatregel toch ingang vindt in een aantal Europese steden, moet er toch aan herinnerd worden dat sommige maatregelen moeilijk toe te passen zijn in heel de Europese Unie, rekening houdend met de typische eigenschappen van sommige plaatsen.

25. Wat zou, op langere termijn, de toegevoegde waarde kunnen zijn van een gerichte Europese steun aan de financiering van milieuvriendelijk stedelijk vervoer dat energetisch efficiënt is ?

Eens te meer zijn het de verplaatsingen te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer die als milieuvriendelijk en energetisch efficiënt bestempeld kunnen worden.

De overheid, die de voornaamste actor inzake openbaar vervoer is, kan alleen maar een efficiënt beleid inzake milieuvriendelijk en energetisch efficiënt openbaar vervoer ontwikkelen als zij over de noodzakelijke instrumenten beschikt voor de uitvoering ervan.

De aanpassingen voor de bevordering van « groen » vervoer vereisen grote investeringen.

VIII. Annexe

PROPOSITION DE RÉSOLUTION soumise au vote des commissaires

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu le Livre vert de la Commission européenne du 25 septembre 2007 intitulé « Une nouvelle culture de la mobilité urbaine » (¹),

Constatant avec satisfaction que la Commission européenne se penche sur la problématique de la mobilité, et estimant qu'il s'agit là d'une étape dans la bonne direction à laquelle il peut volontiers souscrire;

Considérant que le Livre vert ne semble pas faire la part belle aux idées et pistes novatrices en matière de mobilité : en effet, celui-ci n'introduit pas de réelle approche novatrice visant à résoudre cette problématique largement partagée, à des degrés divers, par les villes et cités européennes; au contraire, les élus de la Région de Bruxelles-Capitale n'ont eu de cesse, depuis l'apparition des premiers obstacles en matière de mobilité, de prendre des mesures concrètes, qui en l'occurrence ne sont que partiellement abordées par le Livre vert, visant à son amélioration;

Considérant dès lors que la Région de Bruxelles-Capitale est particulièrement à la pointe en la matière, à moins que le Livre vert fasse preuve d'un manque d'ambition;

Considérant que Bruxelles, vu son statut de ville-capitale de l'Europe, pourrait en tout cas devenir une vitrine en matière de mobilité urbaine : la Région pourrait ainsi accueillir l'observatoire de la mobilité urbaine dont il est question dans le Livre vert, de même qu'elle pourrait s'engager dans des initiatives pilotes visant à faire de Bruxelles un modèle en matière de mobilité ; les institutions européennes basées à Bruxelles pourraient de la même manière s'inscrire dans une logique de dialogue avec la Région dans un certain nombre d'expériences communes;

Considérant encore, d'une part, le peu de cas qui est fait dans le Livre vert des aspects sociaux : en effet, si l'on ne peut que saluer les passages dédiés aux personnes à mobilité réduite, aux personnes handicapées ou âgées, les aspects sociaux de la mobilité ne sont que peu évoqués; ces aspects ne sont d'ailleurs pas repris dans les questions posées en fin de chapitre alors qu'ils constituent une préoccupation pour le moins essentielle;

Considérant d'autre part le côté illusoire qui consisterait à s'en remettre à une seule autorité supérieure, sorte de primus inter pares, ayant pour objectif de définir et de conduire une politique unique en matière de mobilité alors que la multiplicité des formes exclut qu'elle n'incombe qu'à un seul acteur : en effet, l'objectif poursuivi ne pourra être atteint que par des initiatives adaptées à chacun dans un cadre commun, susceptibles de développer, sur le long terme, un panel d'actions et de mesures concrètes en matière de mobilité;

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale adresse au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, et aux autorités de la Commission européenne, les réponses aux questions posées par la Commission au sein du Livre vert susmentionné.

- 1. Un système de « label » devrait-il être envisagé pour reconnaître les efforts consentis par des villes pionnières dans la lutte contre la congestion et l'amélioration des conditions de vie ?**

Un label permettant de reconnaître les efforts consentis par les villes pionnières dans la lutte contre la congestion et l'amélioration des condi-

VIII. Bijlage

VOORSTEL VAN RESOLUTIE onderworpen aan de stemming van de commissarissen

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement

Gelet op het groenboek van de Europese Commissie van 25 september 2007 met als titel « Naar een nieuwe cultuur van stedelijke mobiliteit », (¹)

Met tevredenheid vaststellende dat de Europese Commissie zich over de problematiek van de mobiliteit buigt en menende dat zulks een initiatief in de goede richting is waar het zich graag achter schaart;

Overwegende dat het Groenboek niet veel aandacht lijkt te besteden aan de innoverende ideeën en pistes inzake mobiliteit : het bevat immers geen nieuwe innoverende aanpak om die problematiek, die op grote schaal door de Europese steden in verschillende mate gedeeld wordt, op te lossen; integendeel, de gekozenen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben sinds het opduiken van de eerste hinderpalen inzake mobiliteit onafgebroken concrete maatregelen genomen, die in het Groenboek maar zijdelen te berde gebracht worden, om de toestand te verbeteren;

Bijgevolg overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het voortouw neemt in die aangelegenheid, tenzij het Groenboek weinig ambitieus wil zijn;

Overwegende dat Brussel, gelet op zijn statuut van hoofdstad van Europa, in ieder geval een uitstalraam inzake stedelijke mobiliteit zou kunnen worden: het Gewest zou aldus het observatorium voor de stedelijke mobiliteit waarvan sprake is in het Groenboek kunnen huisvesten, alsook zich toeleggen op proefprojecten die ertoe strekken van Brussel een voorbeeld inzake mobiliteit te maken; de Europese instellingen in Brussel zouden met het Gewest in een aantal gemeenschappelijke experimenten kunnen stappen;

Overwegende, enerzijds, dat er in het Groenboek weinig aandacht wordt geschenken aan de sociale aspecten; het valt weliswaar toe te juichen dat er passages zijn over de personen met beperkte mobiliteit, over de gehandicapten en de bejaarden, maar de sociale aspecten van de mobiliteit komen weinig aan bod; die aspecten komen trouwens ook niet ter sprake in de vragen die worden gesteld aan het einde van het hoofdstuk, terwijl ze een op zijn minst wezenlijke bekommernis zijn;

Overwegende, anderzijds, dat het een illusie is te geloven dat men de zaken aan één enkele hogere instantie kan overlaten, een soort van primus inter pares, die één mobiliteitsbeleid moet vaststellen en doen uitvoeren, terwijl de veelzijdigheid van de vervoersmodi uitsluit dat zulks aan één actor wordt overgelaten; het vooropgestelde doel kan immers alleen worden bereikt door initiatieven die aangepast zijn aan elkeen, in een gemeenschappelijk kader, en die op lange termijn kunnen leiden tot concrete acties en maatregelen inzake mobiliteit;

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement bezorgt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de Europese Commissie de antwoorden op de vragen die de Commissie gesteld heeft in het voormalde Groenboek.

- 1. Zou er een label moeten worden ingevoerd om de inspanningen te belonen van de steden die het voortouw nemen in de strijd tegen verkeerscongestie en die ijveren voor het verbeteren van de leefomstandigheden ?**

Een label dat de inspanningen beloont van de steden die het voortouw nemen in de strijd tegen verkeerscongestie en die ijveren voor het verbe-

(¹) COM (2007) 551 final

(¹) COM (2007) 551 final

tions de vie permettrait certainement de favoriser une émulation positive entre les villes européennes.

Cependant, si la plupart des cités européennes connaissent de nombreuses similitudes, en termes de croissance démographique, d'urbanisation, de développement, d'infrastructure et d'évolution, il convient pourtant, au regard des spécificités de chacune d'elles, de leur topographie, des caractéristiques liées à une historicité propre, des évolutions différencierées et configurations multiples qui les caractérisent, ainsi que des spécialisations en matière de développement économique et social, de tempérer tout projet visant à mettre en place un système comparatif trop strict quant à l'évaluation du niveau de mobilité urbaine qui les caractérisent.

En effet, un label engoncé dans un carcan étroit pourrait difficilement faire ressortir, avec les mêmes outils comparatifs, une notation objective des politiques en matière de mobilité déployées par des villes qui connaissent un contexte historique et géographique très variable.

Dès lors, il convient de donner à un tel système des contours souples et adaptés au panel des multiples villes qui parsèment le territoire européen.

2. Quelles mesures pourraient être prises pour promouvoir la marche à pied et le vélo en tant que véritables solutions de remplacement de la voiture ?

A juste titre, les déplacements dits doux, à pied ou à vélo, constituent également une alternative à la voiture. Les autorités concernées doivent prendre en considération, au sein de leur politique de mobilité, la nécessité de garantir de manière prioritaire la protection, le confort et la rapidité des déplacements doux.

Cette approche nécessite un meilleur partage de l'espace public réservant une plus grande place aux modes doux.

Il convient de rendre ces déplacements des plus agréables et des plus sûrs, notamment par un renforcement de la sécurité des piétons, la réa- lisation des zones 30, zones résidentielles et piétonnes ainsi que par des cheminements sans obstacles.

Une véritable politique de soutien au mode de déplacement cycliste doit à tout le moins être mise en œuvre, voire intensifiée, par exemple par l'implantation d'itinéraires cyclables, l'offre d'avantages quant aux équipements (parking vélos de qualité) ou à la tarification (coût des transports publics et variabilité aux kilomètres parcourus des transports privés) pour encourager le public à utiliser les transports en commun ou doux du début à la fin de la chaîne de déplacement, notamment en facilitant les trajets combinés vélo/transport en commun.

Les travaux visant à améliorer le confort et la sécurité de l'espace public, en tenant compte des besoins des usagers les plus faibles (éclairage de qualité, limitation des obstacles physiques sur les trottoirs, politique de rénovation et d'aménagement des trottoirs et des carrefours adéquate) doivent être mis en œuvre.

Par ailleurs, le respect du code de la route par les usagers forts (camions, voitures, motos, vélos, selon les cas) doit devenir une priorité policière afin de diminuer les accidents, principalement avec dégâts corporels. Une réelle sécurisation des déplacements piétons et cyclistes permettrait certainement de convaincre les parents de laisser leurs enfants se déplacer à pied ou à vélo ce qui, étant donné l'importance du nombre de déplacements liés aux transports des enfants à destination des lieux de scolarisation, aurait certainement un impact non négligeable en termes de report modal de la voiture vers la marche ou le vélo.

teren van de leefomstandigheden zou zeker positieve wedijver tussen de Europese steden bevorderen.

De meeste Europese steden vertonen weliswaar veel gelijkenissen op het vlak van bevolkingsgroei, stedenbouw, ontwikkeling, infrastructuur en evolutie, maar, gelet op de specifieke kenmerken, de topografie, de eigen geschiedenis, de uiteenlopende evoluties en veelvuldige configuraties en de specifieke economische en sociale ontwikkeling van elke stad, dienen plannen om al te strikte benchmarking in te voeren met het oog op de evaluatie van de hen kenmerkende stedelijke mobiliteit te worden afgezwakt.

Een in een strikt keurlijf gegoten label dat gebaseerd is op identieke benchmarkingtools, zou immers haaks staan op een objectieve evaluatie van het mobiliteitsbeleid dat wordt gevoerd door steden met een sterk verschillende historische en geografische context.

Een dergelijk comparatief systeem dient derhalve versoepeld en aangepast te worden aan het grote aantal Europese steden die over het hele Europese grondgebied verspreid liggen.

2. Welke maatregelen komen in aanmerking om verplaatsingen te voet of per fiets te bevorderen als echte alternatieven voor de wagen ?

Zachte mobiliteit, te weten verplaatsingen te voet of per fiets, zijn te recht eveneens een alternatief voor de wagen. Via hun mobiliteitsbeleid, moeten de bevoegde overheden bij voorrang de bescherming, het comfort en de snelheid van de vormen van zachte mobiliteit waarborgen.

Die aanpak vereist een betere verdeling van de openbare ruimte, met meer plaats voor de vormen van zachte mobiliteit.

Die verplaatsingen moeten zo aangenaam en veilig mogelijk worden, onder meer door de veiligheid voor de voetgangers te vergroten, zones 30 en woon- en voetgangersgebieden alsook parcours zonder obstakels aan te leggen.

Een beleid dat er daadwerkelijk op gericht is verplaatsingen per fiets te bevorderen, moet op zijn minst bijvoorbeeld zorgen voor de aanleg van – meer – fietspaden, een ruim aanbod aan voorzieningen (degelijke fietsenstallingen) of tarivering (kosten van het openbaar vervoer en variabiliteit naar gelang van de met privévervoer afgelegde kilometers), teneinde de bevolking ertoe aan te zetten gebruik te maken van het openbaar vervoer of vormen van zachte mobiliteit van het begin tot het einde van de vervoersketen, onder meer door de combinatie van fiets/openbaar vervoer te vergemakkelijken.

De werken om het comfort en de veiligheid van de openbare ruimte te verbeteren, rekening houdend met de behoeften van de zwakste weggebruikers (goede verlichting, beperking van de fysieke obstakels op de trottoirs, aangepast beleid inzake renovatie en aanleg van stoepen en kruispunten), moeten worden uitgevoerd.

Voorts moet de naleving van het verkeersreglement door de sterke weggebruikers (vrachtwagens, wagens, moto's en fietsen volgens het geval) een prioriteit worden voor de politie om het aantal ongevallen, vooral die met lichamelijke letsets, te verminderen. Echte veilige verplaatsingen te voet en per fiets zouden de ouders er zeker kunnen van overtuigen om hun kinderen te voet of per fiets te laten gaan. Gezien het grote aantal verplaatsingen die verband houden met het vervoer van de kinderen naar de scholen, zou dat een niet onaanzienlijke impact hebben op de overschaking van de auto naar het wandelen of het fietsen.

Il convient aussi, dans cette optique, de ne pas laisser de côté les nouveaux modes de déplacements dits ludiques alternatifs (skate, roller).

3. Que pourrait-on faire pour encourager un transfert modal en faveur de transports durables dans les villes ?

Outre les pistes dégagées spécifiquement en faveur d'un transfert modal vers la marche ou le vélo, il est important d'assurer un report de la voiture vers les transports en commun. A cet effet, il est fondamental d'extraction les bus et trams de la circulation automobile afin de leur assurer une meilleure vitesse commerciale, une plus grande régularité et une meilleure fréquence. Une fois encore, l'aménagement et le partage de l'espace public doivent se trouver au cœur du dispositif.

Une politique de stationnement réfléchie constitue également un outil permettant de dissuader le recours à l'automobile pour rejoindre des lieux desservis par les transports en commun.

Concernant le transport de personnes, il convient de mettre en place une politique intégrée afin de favoriser l'utilisation des transports en commun par les citoyens. Ainsi la création de parkings de transit (ou parkings de dissuasion) à l'entrée des villes, qui seraient à proximité des transports en commun, et l'amélioration qualitative des services des transports publics (notamment par l'aménagement des lieux de correspondances, l'intégration tarifaire et la coordination des horaires, la complémentarité des offres de transports publics et la promotion de l'intermodalité entre les transports en commun par le développement de « nœuds multimodaux » qui intègrent divers types de transports collectifs) contribue notamment à cet objectif.

Aussi, une idée pourrait être de transférer l'avantage (notamment fiscal) que représente la voiture de société, en un autre avantage, qui ne ferait pas la part belle à l'utilisation de la voiture.

Enfin, pour ce qui concerne le transport de personnes, il conviendrait de lancer des campagnes de sensibilisation incitant les usagers de la ville à un usage raisonné de l'automobile.

Concernant le transport de FRET, afin de désengorger les villes du transport de marchandises en transit, le développement du rail, notamment via le réseau TGV fret européen, du réseau fluvial (autoroutes fluviales type Seine-Nord-Europe) et de l'activité portuaire, pour les villes concernées, apparaissent comme étant une solution tout indiquée dans le cadre d'un transfert modal en faveur de transports durables dans les villes.

En effet, le ferroutage et les voies fluviales s'imposent comme des modes de transport complémentaires à la route pour ces marchandises, ainsi que pour certaines matières dangereuses.

Si jusqu'à présent, les acteurs du transport ont privilégié l'autonomie, la rapidité et la souplesse des camions au détriment d'autres moyens, il convient de préciser qu'actuellement ce choix devient préoccupant. En effet, il induit la hausse du trafic routier et des délais d'acheminement incitant à l'augmentation de la vitesse et de la capacité de tonnage des camions. Aussi des investissements européens visant à promouvoir le transport multimodal peuvent apparaître comme des pistes à encourager.

L'arrivée des futurs « supercamions » de vingt-cinq mètres de long en Europe, dont la circulation ne peut être envisagée en zone urbaine, induira la création de centres d'éclatement et amènera à repenser la problématique des livraisons de marchandises en ville.

4. Comment stimuler davantage le recours aux technologies propres et énergétiquement efficaces dans les transports urbains ?

Précisons qu'au niveau international, l'OCDE et l'ONU ont déjà créé des groupes de réflexion sur les stratégies d'achats publics écologiques depuis une dizaine d'années.

In die optiek mag men ook de nieuwe zogeheten alternatieve vervoermiddelen (skate, rolschaats) niet opzij schuiven.

3. Wat zou men kunnen doen om ervoor te zorgen dat men kiest voor duurzaam vervoer in de steden ?

Afgezien van wat er specifiek gedaan wordt om het wandelen en fietsen te bevorderen, is het van belang om ervoor te zorgen dat men de wagen inruilt voor het openbaar vervoer. Daartoe is het van fundamenteel belang om de bussen en de trams uit het autoverkeer te halen en aldus hun reis snelheid, regelmaat en frequentie te verhogen. Eens te meer moeten de inrichting en het delen van de openbare ruimte centraal staan.

Een doordacht parkeerbeleid is ook een middel dat ontraden werkt om met de auto naar door het openbaar vervoer bedienende plaatsen te gaan.

Inzake het vervoer van personen, behoort er een geïntegreerd beleid te worden opgezet om het gebruik van het openbaar vervoer door de burgers te bevorderen. De aanleg van overstapparkeerplaatsen aan de invalswegen van de steden in de buurt van openbaar vervoer en de kwalitatieve verbetering van de openbaarvervoerdiensten (inzonderheid door de aanleg van overstapplaatsen, de tariefspraken en de coördinatie van de dienstregelingen, de complementariteit van het openbaarvervoeraanbod en de bevordering van de intermodaliteit tussen de openbaarvervoermodi door de ontwikkeling van multimodale knooppunten voor verschillende types van openbaar vervoer) draagt daar onder meer toe bij.

Men zou ook het voordeel (inzonderheid fiscaal) dat de firmawagen inhoudt kunnen omzetten in een ander voordeel dat de wagen niet zou bevoordelen.

Ten slotte zou men, inzake het personenvervoer, bewustmakingscampagnes moeten opzetten om in de stad verstandig gebruik te maken van de auto.

Inzake het vrachtvervoer moet, om de steden te ontlasten van het transit-goederenvervoer, het spoor worden uitgebouwd, inzonderheid door het Europees HST-vrachtnet, het riviernetwerk (riviersnelwegen van het type Seine-Noord-Europa) en de havenactiviteit. Voor de betrokken steden, lijken dat geknipte oplossingen in het kader van een keuze voor duurzaam vervoer in de stad.

Het rail-routevervoer en het vervoer via de rivieren moeten complementaire vervoermodi worden voor het vervoer langs de weg van goederen en sommige gevaarlijke goederen.

De vervoersactoren waren tot nu toe gesteld op autonomie, snelheid en soepelheid voor vrachtwagens ten nadele van andere middelen. Er moet worden geponeerd dat die keuze heden onrustbarend wordt. Een en ander zorgt voor meer wegverkeer en transporttijden die aanzetten tot hogere snelheid en groter laadvermogen van de vrachtwagens. Europese investeringen om het multimodaal vervoer te bevorderen moeten worden aangemoedigd.

De komst van de toekomstige vijfentwintig meter lange supervrachtwagens in Europa, die niet in de steden zouden mogen rijden, zal ervoor zorgen dat er verdeelcentra worden gebouwd en dat er opnieuw moet worden nagedacht over het vraagstuk van de levering van goederen in de stad.

4. Hoe kan de aanwending van schone en energie-efficiënte technologie in het openbaar vervoer nog meer worden gestimuleerd ?

Op internationaal vlak hebben de OESO en de VN al een tiental jaar geleden reflectiegroepen in het leven geroepen om na te denken over de strategie voor ecologisch verantwoorde overheidsaankopen.

Au niveau européen, des directives telles que la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 et la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 vont déjà dans le sens d'une intégration des considérations environnementales dans lesdits marchés.

Des aides à l'achat de véhicules par les administrations et entreprises publiques correspondant aux normes Euro, moins polluantes, constituaient un premier pas dans cette direction.

Cette vision doit donc être constamment encouragée via le développement de guides, de formations – notamment à destination des personnes qui rédigent les offres de marchés publics – et la mise en place de soutiens financiers aux investissements verts, afin de promouvoir l'achat par les services publics de moyens de transport en commun ou de véhicules de service les plus respectueux de l'environnement et fabriqués dans des conditions sociales respectueuses de la dignité humaine.

5. Comment promouvoir les marchés publics « verts » conjoints à plusieurs collectivités ?

La promotion et la mise en place de centrales d'achat regroupant plusieurs collectivités pourraient permettre, dans une certaine mesure, de pallier cette problématique. Notamment, par la mise en place d'économies d'échelle découlant du principe d'achat groupé et par la faculté de pouvoir négocier un tarif avantageux auprès du fournisseur.

Ceci pourrait notamment être le cas pour les taxis.

A ce titre, il convient de définir la meilleure façon de faire profiter le plus largement possible et de la manière la plus équitable qui soit ce principe de centrale d'achat.

6. Faut-il établir des critères ou des lignes directrices pour la définition des zones vertes et des mesures restrictives qui s'y appliquent ? Quel est le meilleur moyen d'en assurer la compatibilité avec la liberté de circulation ? Y a-t-il un problème à l'exécution transfrontalière des règles locales applicables aux zones vertes ?

La définition du concept de « zone verte » n'étant pas largement connue, des précisions quant à ce qu'elle recouvre en milieu urbain seraient bienvenues. L'utilisation des concepts en général, lorsqu'il s'agit d'établir des politiques communes à plusieurs pays ou villes de cultures variées, devrait se faire dans la certitude de leur compréhension par tous les acteurs des politiques de mobilité, ce par delà les frontières.

7. Comment encourager davantage la conduite écologique ?

Le terme de conduite écologique paraît peu approprié dans la mesure où la voiture individuelle n'est en soi pas un moyen de déplacement éco-logique.

La promotion, massive, de la formation à la conduite souple apparaît comme la voie à suivre en la matière, que ce soit pour les auto-écoles ou les formations destinées aux chauffeurs de transports publics.

Si l'on peut saluer les avantages que cette technique apporte à l'environnement, il faut préciser qu'elle implique une adaptation drastique du style de conduite. Dès lors qu'il n'existe pas d'automatisme ou de comportement inné, la formation et l'enseignement au sein des auto-écoles de ce type de conduite doivent être appuyés par les autorités.

En effet, il n'est pas toujours évident d'acquérir ce comportement louable et un tel changement ne pourra s'effectuer que grâce à un entraînement suivi et une période d'attention particulière pour les méthodes

In Europa gaan richtlijnen zoals richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 31 maart 2004 en richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 31 maart 2004 al in de richting van het verwerken van milieuoverwegingen in die opdrachten.

Steun bij de aankoop van voertuigen door de besturen en overheidsbedrijven die overeenkomen met de Euronormen, die minder vervuilen, zou een eerste stap in die richting zijn.

Die visie moet dus stevast worden aangemoedigd via gidsen, opleidingen – inzonderheid voor mensen die offertes voor overheidsopdrachten opstellen – en door de invoering van financiële steun voor groene investeringen om de aankoop door overheidsdiensten van milieuvriendelijker openbaarvervoermiddelen of van dienstwagens die worden gebouwd in menswaardige sociale omstandigheden te bevorderen.

5. Hoe kunnen gezamenlijke « groene » overheidsopdrachten voor verschillende lichamen worden bevorderd ?

De bevordering en de invoering van aankoopcentrales met verschillende instanties zou het in zekere mate mogelijk maken om dat probleem aan te pakken, inzonderheid door schaalvoordelen die voortvloeien uit het principe van de gezamenlijke aankoop en door de mogelijkheid om over een voordeel tarief te onderhandelen met de leverancier.

Dat zou kunnen voor de taxi's.

Daarom moet worden bepaald hoe men het best het meest en op de billijkste manier profijt kan halen uit de aankoopcentrale.

6. Moet men criteria stellen of richtlijnen opstellen voor de afbakening van de groene zones en de vaststelling van de beperkende maatregelen die erop van toepassing zijn ? Wat is het beste middel om een en ander te verzoenen met de vrijheid van verkeer ? Is er een probleem met de grensoverschrijdende uitvoering van de lokale regels die op de groene zones van toepassing zijn ?

De definitie van het begrip « groene zone » is niet alom bekend en daarom zouden preciseringen over wat dat inhoudt in een stadsmilieu welkom zijn. Bij het gebruik van concepten in het algemeen, wanneer het ernaar gaat een gemeenschappelijk beleid vast te stellen voor verschillende landen of steden met een gevarieerde cultuur, zou men zeker moeten weten wat alle actoren van het mobiliteitsbeleid over de grenzen heen begrijpen.

7. Hoe milieuvriendelijk gedrag nog meer bevorderen ?

Het begrip milieuvriendelijk gedrag lijkt weinig aangewezen, aangezien een individuele wagen op zich geen milieuvriendelijke vervoerwijze is.

De massale promotie van de ecologisch verantwoorde rijstijl lijkt de te volgen weg, of het nu gaat over autorischoolen of opleidingen voor de chauffeurs van het openbaar vervoer.

Men kan de voordeelen van die techniek voor het milieu loven, maar er dient gepreciseerd te worden dat zulks impliceert dat de rijstijl drastisch omgegooid moet worden. Aangezien er geen automatismen of aangeboren rijstijl bestaan, moet de overheid achter de opleidingen voor een ecologisch verantwoorde rijstijl in de autorischoolen staan.

Het is natuurlijk niet altijd evident om zich die lovenswaardige rijstijl eigen te maken en een dergelijke aanpassing is slechts mogelijk na een doorgedreven training en een periode vol bijzondere aandacht voor de

enseignées. Les utilisateurs d'automobiles pourront ainsi développer des automatismes et faire de la conduite moins polluante un large usage, voire une habitude.

Par ailleurs, on pourrait envisager d'imposer aux employeurs l'intégration de la conduite souple au sein de leur stratégie de management de leur flotte de véhicules.

Enfin, l'évaluation lors des examens en vue de l'obtention du permis de conduire devrait prendre en compte le recours à un style de conduite moins polluant.

8. Faudrait-il développer et promouvoir de meilleurs services d'information pour les voyageurs ?

L'information est un outil fondamental dans l'organisation d'un déplacement, particulièrement lorsqu'il s'effectue en transports en commun. Un accès à des horaires en temps réel via Internet mais surtout aux haltes est crucial afin de permettre à l'usager d'adapter sa stratégie et d'effectuer le choix qui lui permettra de réduire au maximum son temps de parcours. L'accès aux informations via les opérateurs GSM doit toutefois être gratuit (un système tel que par SMS éventuellement surtaxés n'est pas efficace).

Une information en temps réel à destination des automobilistes, telle que le nombre de places disponibles dans les parkings environnants ou à certains endroits clés en fonction du trafic, peut également contribuer à une diminution de l'engorgement en permettant une adaptation des itinéraires en fonction de la situation sur les principaux axes de circulation.

9. D'autres actions seraient-elles nécessaires pour assurer la normalisation des interfaces et l'interopérabilité des applications ITS dans les villes ? Si oui, par quelles applications prioritaires faudrait-il commencer ?

Il est indéniable que les multiples technologies utilisées dans les systèmes de transports intelligents connaissent diverses déclinaisons, allant de systèmes de gestion basiques à l'instar de la navigation automobile (de type GPS), des systèmes de gestion des feux, des systèmes de gestion des conteneurs, des panneaux à messages dynamiques, des radars automatiques ou de la vidéosurveillance aux applications plus avancées qui intègrent des données en temps réel avec retours d'informations de nombreuses sources, comme les informations météorologiques, les systèmes de dégivrage des ponts, etc.

Eu égard à ces éléments et dans le respect de la protection de la vie privée, nous sommes d'avis qu'il convient de promouvoir en priorité, outre leur interopérabilité, les applications utiles au plus grand nombre, accroissant la sécurité sur la voie publique et aux services de transport public en particulier.

Enfin, outre l'attente de l'effectivité du système satellitaire Galileo, ajoutons que la promotion du paiement par cartes à puce permettant de charger tous les types de contrats de transport couplé à un abonnement de parking ou encore à des abonnements à des activités culturelles, ajouté à l'introduction de possibilités de différencier les tarifs en fonction du moment ou du groupe cible vont dans ce sens.

10. Concernant les ITS, comment l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre toutes les parties concernées pourrait-il être amélioré ?

Afin d'améliorer l'échange d'informations et de bonnes pratiques en matière de développement des systèmes de transports intelligents, la création d'une plate-forme regroupant différents paliers de pouvoirs (locaux,

onderwezen technieken. De autobestuurders kunnen aldus automatismen aanleren en ruim gebruik of zelfs een gewoonte maken van een minder vervuilende rijstijl.

Ook kan men overwegen om de werkgevers te verplichten om de ecologisch verantwoorde rijstijl te integreren in hun managementstrategie voor hun wagenpark.

De evaluatie tijdens de examens voor het behalen van het rijbewijs zou aandacht moeten hebben voor een minder vervuilende rijstijl.

8. Zou men betere informatie voor de reizigers moeten tot stand brengen en aanmoedigen ?

Informatie is een fundamenteel hulpmiddel bij de organisatie van een verplaatsing, in het bijzonder in het geval van het openbaar vervoer. Toegang tot urregelingen in real time via internet maar vooral bij de haltes is van cruciaal belang om de reiziger de kans te geven zijn strategie aan te passen en de keuze te maken die hem in staat zal stellen om zijn reistijd zo kort mogelijk te houden. De toegang tot de informatie via de GSM-operatoren moet echter gratis zijn (een systeem met sms dat eventueel nog eens extra belast wordt, is niet efficiënt).

Informatie in reële tijd voor de automobilisten, zoals het aantal beschikbare plaatsen in de parkeerruimten in de buurt, of op bepaalde belangrijke verkeersknooppunten naar gelang van de verkeersafwikkeling, kan ook bijdragen tot een vermindering van de verkeerscongestie doordat de automobilisten hun traject kunnen aanpassen volgens de situatie op de hoofdwegen.

9. Zullen andere acties nodig zijn om de normalisering van de interfaces en de compatibiliteit van de ITS-toepassingen in de steden te verzekeren ? Zo ja, met welke prioritaire toepassingen dient dan begonnen te worden ?

Het is een feit dat de talloze technologieën die in de intelligente transportsystemen gebruikt worden verschillende vormen kunnen aannemen, gaande van eenvoudige beheersystemen naar het voorbeeld van de autonavigatie (type GPS), systemen voor het regelen van de verkeerslichten, systemen voor het beheer van de containers, de dynamische informatieborden, onbemande camera's of videotoezicht, tot meer geavanceerde toepassingen die gebruik maken van real time gegevens met feedback van informatie uit verschillende bronnen, zoals weerberichten, systemen voor het ijzelvrij maken van bruggen enzovoort.

Gelet op die elementen, en met respect voor de privacy, zijn wij de mening toegedaan dat men eerst werk moet maken, naast de interoperabiliteit, van de toepassingen die nuttig zijn voor de meerderheid en die de veiligheid op de openbare weg verbeteren, en voor het openbaar vervoer in het bijzonder.

Het blijft niet enkel nog wachten op de efficiëntie van het Galileosatellietsysteem. Wij wijzen er ook nog op dat de bevordering van de betaalung met chipkaarten die het mogelijk maken alle soorten vervoerovereenkomsten op te laden, gekoppeld aan een parkingabonnement of nog aan abonnementen op culturele activiteiten en aansluitend op de invoering van mogelijkheden om een onderscheid te maken in de tarieven naargelang het ogenblik of de doelgroep, in die richting gaan.

10. Hoe kan, inzake ITS, de uitwisseling van informatie en gedragscodes tussen alle betrokken partijen verbeterd worden ?

Om de uitwisseling van informatie en gedragscodes op het vlak van de ontwikkeling van de intelligente transportsystemen te verbeteren, lijkt de oprichting van een platform met de verschillende gezagsniveaus (lokaal,

régionaux, ...), le milieu universitaire, les fournisseurs de technologie ainsi que des exploitants de services et réseaux de transport apparaît comme étant un moyen efficient en matière de sensibilisation et de diffusion des connaissances sur le potentiel des STI et sur les questions et problèmes connexes.

La promotion de partenariats tant intra-européens qu'internationaux en matière de recherche et développement des STI permettra d'aider à définir les contours des normes et activités de transfert de technologie. Il pourrait en aller de même pour le partage des connaissances visant les initiatives à prendre en matière de déploiement plus évoluées. Le tout dans le respect de la protection de la vie privée.

11. Comment améliorer la qualité des transports collectifs dans les villes européennes ?

La promotion et la recherche de l'aspect qualitatif du transport public sont des vecteurs essentiels dans la promotion d'alternatives crédibles à la voiture particulière.

En effet, ce mode de transport est le plus à même d'attirer et de conserver des usagers lorsque la qualité du service est au rendez-vous.

Dès lors, outre l'importance des aspects socio-économiques, il faut accorder une attention particulière à la qualité de l'offre en transports publics. Cette recherche est à envisager en termes de fréquence, de rapidité (vitesse commerciale) mais aussi de confort afin d'augmenter l'attractivité des transports en commun aux yeux des citoyens.

Aussi, il convient concrètement de penser à l'intégration tarifaire, au sein d'une même ville, entre les diverses sociétés de transports en commun (suburbains, chemins de fer ...), à l'aménagement des lieux de correspondance et à la coordination des horaires.

Toujours en termes d'attractivité, les transports publics devant profiter à tous, il convient d'insister sur leur accessibilité, tant matérielle que physique pour l'ensemble des catégories de la population (personnes à faibles revenus, personnes âgées, PMR, familles avec des enfants en bas âge ou poussettes ...). Cette accessibilité doit comprendre une amélioration de la signalétique pour être compréhensible par des personnes présentant un handicap mental ou une méconnaissance de la langue.

Des paramètres tels que la disponibilité de places assises dans les véhicules permettant de lire ou simplement de se reposer peuvent influencer le choix du mode de transport. La qualité des lieux d'attente des trams, bus et métro est également à prendre en compte.

Dans cette optique, il convient de ne pas omettre la qualité de l'environnement de travail au sein du secteur des transports publics, car c'est incontestablement l'un des éléments essentiels permettant d'assurer la qualité du service à la clientèle et de la sécurité routière. A cet effet, le recours à la formation professionnelle devrait être facilité au sein desdites entreprises et une attention particulière devrait être portée à la qualité des conditions de travail du personnel.

12. La mise en place de voies réservées aux transports collectifs devrait-elle être encouragée ?

L'implantation de couloirs de circulation réservés au transport public de surface semble une solution avantageuse car elle combine partage de l'espace public et amélioration de l'offre de transport en commun.

En effet, cette option, outre son caractère peu onéreux en termes d'investissements, permet d'améliorer nettement la fréquence et la ponctualité

gewestelijk ...), het academische milieu, de leveranciers van technologie en de exploitanten van transportdiensten en -netwerken een efficiënt middel inzake de sensibilisering en de verspreiding van de kennis over het potentieel van de ITS en de aanverwante vragen en problemen.

De bevordering van intra-Europese en internationale partnerships inzake onderzoek en ontwikkeling van de ITS zal het mogelijk maken een definitie te geven van de normen en de activiteiten inzake technologie-overdracht. Hetzelfde moet mogelijk zijn voor het delen van de kennis inzake de te nemen meer gevorderde initiatieven op het vlak van ontwikkeling. Dat alles met respect voor de privacy.

11. Hoe kan men de kwaliteit van het openbaar vervoer in de Europese steden verbeteren ?

De bevordering van en het zoeken naar het kwalitatieve aspect van het openbaar vervoer zijn essentiële vectoren bij de bevordering van geloofwaardige alternatieven voor het persoonlijke voertuig.

Die vervoerwijze is immers het meest geschikt om reizigers aan te trekken en te houden wanneer de kwaliteit van de dienstverlening is zoals verwacht.

Naast het belang van de sociaaleconomische aspecten, moet ook bijzondere aandacht besteed worden aan de kwaliteit van het aanbod van openbaar vervoer. Dat onderzoek moet bekijken worden vanuit een invalshoek van frequenties, snelheid (reissnelheid), maar ook van comfort om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor de burgers te verbeteren.

Men moet ook concreet denken aan de tariefintegratie, binnen eenzelfde stad, tussen de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen (voorstedelijk, spoorwegen ...), de aanleg van de overstapplaatsen en de coördinatie van de uurregelingen.

Wat nog steeds de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer betreft, moet iedereen kunnen gebruikmaken van het openbaar vervoer, dat bijgevolg zowel materieel als fysiek toegankelijk moet zijn voor alle bevolkingscategorieën (personen met een laag inkomen, bejaarden, personen met beperkte mobiliteit, gezinnen met kleine kinderen of wandelwagentjes ...). Een betere toegankelijkheid veronderstelt ook een verbetering van de signaletiek, die begrijpelijk moet zijn voor personen die een mentale handicap of een gebrekkige kennis van de taal hebben.

Parameters zoals de beschikbaarheid van zitplaatsen in de voertuigen om te kunnen lezen of uit te rusten, kunnen de keuze van de vervoersmodus beïnvloeden. De wachthokjes aan de tram-, bus- en metrolijnen moeten ook van voldoende kwaliteit zijn.

In dat verband mag men de kwaliteit van de arbeidsomgeving in de sector van het openbaar vervoer niet uit het oog verliezen, want dat is onbetwistbaar een van de essentiële elementen om een hoge kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers en verkeersveiligheid te garanderen. Daartoe zou de toegang tot de beroepsopleiding in de vervoerbedrijven vergemakkelijkt moeten worden en zou bijzondere aandacht besteed moeten worden aan de kwaliteit van de arbeidsomstandigheden van het personeel.

12. Zou het aanleggen van eigen banen voor het openbaar vervoer moeten worden aangemoedigd ?

Het aanleggen van rijstroken die gereserveerd zijn voor het bovengronds openbaar vervoer lijkt een voordelijke oplossing, want de verdeling van de openbare ruimte wordt dan gecombineerd met een verbetering van het openbaarvervoeraanbod.

Die beleidskeuze vergt immers niet alleen weinig investeringen, maar maakt het tevens mogelijk om de frequentie en de stiptheid van de voer-

des véhicules de transport en commun, même aux heures de pointe et offre une vitesse commerciale plus élevée entre deux arrêts, en réduisant les temps de parcours. Par ailleurs, les voies réservées aux transports collectifs permettent un nouveau partage de l'espace. De plus, les voies mixtes transports collectifs/vélos permettent également d'améliorer les cheminement cyclistes.

Il s'agit donc bien, par le biais de l'aménagement du territoire, de mettre en place une politique des transports et des déplacements basés sur l'utilisation de moyens communs, afin de les rendre plus attractifs que les moyens individuels.

L'objectif global est par conséquent l'incitation des conducteurs d'automobiles à changer leurs habitudes.

13. Est-il besoin d'établir une charte européenne des droits et des devoirs des passagers des transports collectifs ?

Bien que nous ne soyons pas demandeurs de l'établissement d'une charte européenne des droits et des devoirs des usagers des transports collectifs, nous insistons, au cas où elle devrait voir le jour, pour que celle-ci s'étende à tous les usagers des transports et pas uniquement aux passagers des transports collectifs.

14. Quelles mesures pourraient être prises pour mieux intégrer le transport de passagers et de marchandises dans la recherche et dans la planification de la mobilité urbaine ?

Cette problématique doit prendre en compte les questions d'aménagement du territoire. L'implantation des activités économiques, des équipements collectifs et de l'habitat jouent un rôle décisif dans le choix du mode de déplacement ainsi que dans le nombre et la longueur des déplacements. Les questions de densité de l'habitat, de décentralisation des équipements collectifs et des commerces sont cruciales à cet égard.

En ce qui concerne le transport de marchandises, rappelons que nous avons déjà jeté quelques pistes au sein de la réponse à la question numéro 3. Parallèlement à cela, précisons que la création et la promotion de centres de distribution urbains et de parkings pour poids lourds à proximité des noeuds intermodaux doivent être encouragées. L'objectif étant de réduire le trafic des camions et autres poids lourds au sein des villes, permettant par là le regroupement de ceux-ci en dehors des zones d'habitation.

On pourrait de la sorte envisager un transfert de leurs marchandises dans des véhicules de plus petite taille.

Enfin, il convient d'étudier la possibilité de limiter l'accès de ceux-ci, selon des horaires compatibles avec la fluidité du trafic, aux voiries commerçantes et aux grands axes de pénétration. Cette dernière possibilité est à étrevoir sous l'angle d'une politique de répression plus accrue du stationnement illicite des poids lourds et des véhicules occupant illégalement des places réservées aux zones de livraison.

15. Comment parvenir à mieux coordonner le transport urbain et interurbain avec l'aménagement du territoire ? Quel type de structure organisationnelle pourrait être approprié ?

De par la transversalité et les enjeux qui en découlent, les politiques liées au développement et à la promotion de la mobilité sont étroitement interdépendantes de celles liées à l'aménagement du territoire.

Dans cette optique, les stratégies à mettre en œuvre sont à entrevoir dans le cadre d'une perspective plus globale, incluant tout autant les actions sur l'offre en transport en général, que celles visant à encadrer les tendances en matière de choix d'implantation par les acteurs économiques.

tuigen van het openbaar vervoer aanzienlijk te verbeteren, zelfs tijdens de spitsuren. De reissnelheid tussen twee haltes wordt verhoogd en de rittdijken worden ingekort. Voorts zorgen de eigen banen voor het openbaar vervoer voor een andere ruimtelijke indeling. Bovendien verbeteren de gemengde rijstroken, die zowel voor het openbaar vervoer als de fietsers zijn gereserveerd, de doorstroming van de fietsers.

Het is dus wel degelijk de bedoeling om, via ruimtelijke ordening, een vervoersbeleid in te voeren dat gebaseerd is op het gebruik van gemeenschappelijk vervoermiddelen en die aantrekkelijker te maken dan de individuele vervoermiddelen.

De algemene doelstelling bestaat er bijgevolg in de autobestuurders ertoe aan te zetten hun gewoonten te wijzigen.

13. Is er behoefte aan een Europees handvest van de rechten en plichten van de gebruikers van het openbaar vervoer ?

We zijn geen vragende partij voor een Europees handvest van de rechten en plichten van de gebruikers van het openbaar vervoer, maar we dringen erop aan dat, in geval een dergelijk handvest zou worden opgesteld, het van toepassing is op alle reizigers en niet alleen op de gebruikers van het openbaar vervoer.

14. Welke maatregelen zou men kunnen nemen om het reizigers- en goederenvervoer beter te integreren in het onderzoek naar en de planning van de stedelijke mobiliteit ?

Die problematiek moet rekening houden met de kwesties inzake ruimtelijke ordening. De vestiging van economische activiteiten, collectieve voorzieningen en habitat spelen een doorslaggevende rol bij de keuze van de vervoersmodus en bij het aantal en de afstand van de verplaatsingen. Bewoningsdichtheid, decentralisatie van de collectieve voorzieningen en ligging van de winkels zijn in dat verband van cruciaal belang.

Wat het goederenvervoer betreft, memoreren we dat we al enkele denksporen hebben aangereikt in het antwoord op vraag nr. 3. We wensen daarnaast te preciseren dat de oprichting en de promotie van stedelijke distributiecentra en parkeerterreinen voor vrachtwagens in de buurt van intermodale knooppunten moeten worden aangemoedigd. Het is immers de bedoeling om het vrachtwagenverkeer in de steden te verminderen en de vrachtwagens uit de woongebieden te weren.

Men zou aldus kunnen overwegen om de goederen in kleinere voertuigen over te laden.

Ten slotte moet men bestuderen of men de toegang van vrachtwagens tot de winkelstraten en de grote invalswegen kan beperken op basis van een volgens met de verkeersdoorstroming verenigbare uurregeling. Die laatste mogelijkheid moet worden bestudeerd vanuit het oogpunt van een strenger repressiever beleid tegen het illegaal parkeren van vrachtwagens en van voertuigen die gereserveerde plaatsen op de leveringszones innemen.

15. Hoe kunnen stedelijk en interstedelijk vervoer beter gecoördineerd worden met ruimtelijke ordening ? Welk type organisatiestructuur zou aangepast kunnen zijn ?

Wegens het transversale karakter van het mobiliteitsvraagstuk en de uitdagingen die daaruit voortvloeien, hangt het beleid ter ontwikkeling en bevordering van de mobiliteit nauw samen met het beleid op het vlak van ruimtelijke ordening.

In dat verband, moeten de toe te passen strategieën passen in een breder perspectief, dat evenzeer acties inzake het vervoeraanbod in het algemeen omvat, naast acties om de trends inzake vestigingskeuze van de economische actoren te sturen.

Auparavant, la politique en matière de transports urbains consistait surtout à essayer de satisfaire ou de maîtriser la mobilité par des mesures sur l'offre de transport (construction de métros, de voies rapides urbaines et amélioration des performances des transports en commun de surface).

L'évolution des cités, l'engorgement croissant et les différents freins à la mobilité impliquent que l'on définit des stratégies plus larges, ayant pour but de réduire l'utilisation de la voiture particulière, notamment par l'amélioration générale de l'accessibilité des centres de ville, le développement de plans de déplacement d'entreprises, tout en maîtrisant la localisation des fonctions et des activités, compte tenu des besoins de mobilité qu'elles engendrent.

En conclusion, la cité en tant qu'acteur principal de l'organisation du territoire, ainsi que les entités qui la composent, doivent être mises sur le devant de la scène lors de la mise en place de stratégies de villes.

Une politique visant à encourager le logement en ville et le développement de projets de logements contribue également à désengorger les villes de l'afflux de navetteurs.

Par ailleurs, la localisation des entreprises et administrations doit tenir compte de l'accessibilité en transport public.

Un meilleur partage de l'espace public est aussi à prendre en compte dans une approche intégrée, notamment en réduisant la capacité des voies de pénétration dans les grandes villes. L'espace récupéré doit être aménagé pour les transports publics, les cyclistes (pistes cyclables sûres) et les piétons (larges trottoirs et traversées confortables).

Il s'agit aussi de canaliser le trafic de transit sur les grands axes et de généraliser les zones 30 dans les quartiers d'habitation, mais aussi sur les larges avenues qui ont conservé une fonction d'habitat et/ou de commerce. Là où une simple zone 30 ne suffit pas à endiguer le trafic, il s'agit de mettre en œuvre des contraintes physiques (rétrécissement de la voirie ...).

Enfin, l'on pourrait introduire une hiérarchie entre les différents usagers : piétons, cyclistes, transports publics et transport privés.

16. Quelles actions supplémentaires pourraient être menées pour aider les villes à relever les défis que posent les transports urbains en termes de sécurité routière et de sécurité physique ?

Le transport public est considéré comme étant le moyen de transport le plus sûr, par distance parcourue. A cet effet, il convient de promouvoir une stratégie visant à opérer un transfert modal des transports individuels vers les transports publics.

En effet, le nombre de tués et d'accidentés de la route ne pourrait vraisemblablement se réduire de façon significative que par une diminution du volume de trafic routier.

Dès lors que l'augmentation de la sécurité pourrait aller de pair avec la substitution du transport en voiture individuelle par les transports publics, il convient certainement de prendre des mesures de dissuasion afin de freiner l'emploi de véhicules individuels et des mesures d'incitation destinées à augmenter l'attrait d'autres modes.

Par ailleurs, le respect du code de la route par les usagers forts doit faire l'objet d'importantes campagnes en termes de prévention et la répression des infractions devenir une priorité policière.

Vroeger bestond het stedelijk vervoersbeleid er vooral in te trachten de mobiliteitsbehoeften te vervullen of te beheersen door maatregelen op het vlak van het vervoeraanbod (aanleg van metrolijnen en van snelwegen in de stad en verbetering van de prestaties van het bovengronds openbaar vervoer).

De ontwikkeling van de steden, de toenemende congestie en de verschillende factoren die de mobiliteit afremmen impliceren dat men ruimere strategieën moet opstellen om het gebruik van privéwagens tegen te gaan, met name door een algemene verbetering van de bereikbaarheid van de stadscentra, het opstellen van bedrijfsvervoerplannen, het beheersen van de lokalisatie van de functies en activiteiten, rekening houdend met de mobiliteitsbehoeften die ze meebrengen.

Tot besluit moeten de stad als hoofdactor op het vlak van ruimtelijke ordening en haar deelwijken een eersterangsrol krijgen bij de implementatie van de stadsstrategieën.

Een beleid dat wonen in de stad en woningbouwprojecten aanmoedigt draagt eveneens bij tot een daling van het aantal pendelaars.

Voorts moet bij de vestiging van bedrijven en overheidsbesturen rekening worden gehouden met de bereikbaarheid via het openbaar vervoer.

Een betere verdeling van de openbare ruimte moet ook overwogen worden in een geïntegreerde aanpak, inzonderheid door de capaciteit van de invalswegen in de grote steden te verminderen. De ruimte die dat oplevert moet gebruikt worden voor het openbaar vervoer, de fietsers (veilige fietspaden) en de voetgangers (brede stoepen en veilige overstekplaatsen).

Het is ook de bedoeling om het doorgaand verkeer te kanaliseren op de grote assen en om in de woonwijken de zones 30 te veralgemenen, wat ook moet gebeuren op de grote laren, die een woon- en/of handelsfunctie behouden hebben. Op de plaatsen waar een gewone zone 30 niet volstaat om het verkeer in te dijken, moet men voor fysieke obstakels zorgen (vernauwing van de weg, enzovoort).

Ten slotte zou men een hiërarchie tussen de verschillende gebruikers kunnen invoeren : voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en privévervoer.

16. Welke bijkomende maatregelen zou men kunnen treffen om de steden te helpen bij het aangaan van de uitdagingen waarmee het stedelijk vervoer geconfronteerd wordt op het vlak van de verkeersveiligheid ?

Het openbaar vervoer wordt beschouwd als het veiligste vervoermiddel per afgelegde afstand. Bijgevolg moet er een strategie worden uitgebouwd die ertoe strekt minder gebruik te maken van individueel vervoer en meer van openbaar vervoer.

Het aantal dodelijke slachtoffers en het aantal gewonden ten gevolge van verkeersongevallen kan immers alleen aanzienlijk teruggedrongen worden door een vermindering van het wegverkeer.

Zodra meer veiligheid gepaard zou kunnen gaan met de overschakeling van individueel vervoer naar openbaar vervoer, moeten er uiteraard maatregelen genomen worden om het gebruik van het individueel vervoer te ontmoedigen en moeten er maatregelen genomen worden om de andere vervoermodi aantrekkelijk te maken.

Voorts moeten er grote preventiecampagnes op touw gezet worden om de sterke weggebruikers het verkeersreglement beter te doen naleven en de politiediensten moeten prioritair werk maken van de beveiliging van overtredingen.

Enfin, dans cette optique, il convient de ne pas omettre le développement de stratégies parallèles, qui auraient pour effet de favoriser l'environnement, la qualité de la vie et la santé en général.

La Commission européenne pourrait insister auprès des utilisateurs de transports privés afin qu'ils prennent leurs responsabilités. A ce titre, environnement, sécurité et fluidité de la circulation semblent liés.

17. Comment mieux informer les exploitants et les citoyens des possibilités offertes, en matière de sécurité, par les technologies avancées pour la gestion des infrastructures et les véhicules ?

De par la menace objective que constituent les déficits en matière de sécurité et la diminution de la mobilité pour les villes européennes, nous souscrivons au lancement de campagnes d'informations favorisant la sensibilisation tous azimuts.

Cependant, la perspective de pouvoir offrir aux citoyens et aux exploitants une vue d'ensemble des possibilités offertes, en matière de sécurité, par les technologies avancées pour la gestion des infrastructures et les véhicules implique que l'on définisse de manière précise les enjeux et les motifs de cette campagne.

En effet, il s'agit de toucher un public le plus large possible, de fédérer les actions qui sont déjà traitées isolément afin de démontrer en quoi elles sont liées.

Enfin, dans le cadre de ces campagnes régionales, nationales et internationales, il s'agit de concevoir et de développer des projets d'alternatives concrètes aux problématiques soulevées.

18. Des radars automatiques adaptés à l'environnement urbain devraient-ils être mis au point et leur utilisation encouragée ?

La multiplication des possibilités d'être contrôlé induit généralement dans le chef des usagers un meilleur contrôle de la vitesse et du respect du code de la route tendant à augmenter la sécurité routière.

Si tant est que les excès de vitesse sont une des causes des accidents de la route, il convient d'inciter au respect des règles de roulage par l'augmentation des contrôles, ce afin de diminuer le nombre de blessés et de morts sur les routes, sans omettre les effets bénéfiques que cette diminution de vitesse entraînerait au niveau de la baisse de pollution.

Dès lors, la promotion et l'incitation à l'utilisation de dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse (caméras automatisées), complétés par des procédures permettant de traiter un grand nombre d'infractions par les entités de radars digitaux, permettraient d'augmenter encore l'efficacité du suivi des infractions. Les sanctions pour les excès de vitesse qui en découleraient doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

Enfin, outre le financement de mesures préventives telles les campagnes de sensibilisation à la sécurité routière, la réalisation de cartes des points noirs de la circulation, il convient, à l'instar de notre Région, de repenser l'aménagement des endroits dangereux par une politique d'aménagement du territoire proactive en visant en premier lieu, les abords d'école, la sécurisation des déplacements des cyclistes via des aménagements d'itinéraires cyclables et la création de sas aux feux.

19. La vidéosurveillance est-elle un bon outil pour assurer la sûreté et la sécurité des transports urbains ?

Garantir la sécurité des usagers et de l'ensemble des citoyens est une ambition largement partagée. Les divergences qui existent en la matière portent essentiellement sur les moyens à mettre en œuvre. En effet, per-

In die optiek mag men niet vergeten om parallelle strategieën te ontwikkelen, die om het leefmilieu zouden sparen en de leefkwaliteit en de gezondheid in het algemeen verbeteren.

De Europese Commissie zou er bij de gebruikers van het privévervoer kunnen op aandringen dat ze hun verantwoordelijkheid nemen. Op dat vlak, lijken leefmilieu, veiligheid en verkeersvlotheid onlosmakelijk met elkaar verbonden.

17. Hoe kan men de exploitanten en de burgers beter informeren over de mogelijkheden, op het vlak van de veiligheid, die de moderne technieken bieden wat betreft het beheer van de infrastructuur en de voertuigen ?

Gelet op het duidelijke gebrek aan verkeersveiligheid en op de gebrekige mobiliteit in de Europese steden, staan we achter de campagnes om beter te sensibiliseren.

Om de burgers en de exploitanten evenwel een zicht te kunnen bieden op alle mogelijkheden, inzake verkeersveiligheid, die de moderne technologieën bieden voor het beheer van de infrastructuur en de voertuigen, moet men duidelijk aangeven wat er op het spel staat en moet men aangeven waarom er campagnes worden georganiseerd.

Men moet immers een zo ruim mogelijk publiek bereiken en de initiatieven die nu versnipperd zijn samenbrengen om aan te tonen dat ze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

In het kader van die gewestelijke, nationale en internationale campagnes gaat het erom concrete, alternatieve projecten op touw te zetten voor de opgeworpen problemen.

18. Moeten er – meer – onbemande en aan de stedelijke omgeving aangepaste camera's worden geplaatst ?

De verhoogde kans op controle leidt bij de gebruikers in het algemeen tot een lagere snelheid en een betere naleving van het verkeersreglement, met als gevolg dat de verkeersveiligheid verbetert.

Overdreven snelheid is een van de oorzaken van verkeersongevallen. Men moet dus maatregelen nemen, te weten meer snelheidscontroles, om de verkeersregels te doen naleven en aldus het aantal gewonden en doden op de wegen te verminderen. Men mag ook niet vergeten dat snelheidsvermindering tot verminderde luchtverontreiniging zal leiden.

Meer onbemande snelheidscamera's en procedures om een groter aantal overtredingen vastgesteld door digitale camera's te behandelen, zouden het mogelijk maken om de follow-up van de overtredingen nog te verbeteren. De straffen voor snelheidsovertredingen moeten efficiënt, proportioneel en ontradend zijn.

De financiering van preventieve maatregelen zoals bewustmakingscampagnes voor de verkeersveiligheid, het opstellen van kaarten met zwarte punten inzake verkeersveiligheid, zijn niet de enige elementen. Naar het voorbeeld van ons Gewest, moet men ook denken aan de heraanleg van gevaarlijke punten door een proactief beleid inzake ruimtelijke ordening, met vooral aandacht voor de omgeving van scholen, de veiligheid van de fietsers via de aanleg van fietsroutes en de aanleg van wachtstroken voor fietsers aan de verkeerslichten.

19. Is videotoezicht een goed instrument in het kader van de veiligheid van het stadsvervoer ?

De veiligheid van de reizigers en van alle burgers garanderen is een ambitie die door veel mensen gedeeld wordt. De meningsverschillen in dat verband hebben voornamelijk betrekking op de in te zetten middelen.

sonne ne contestera l'utilité de la vidéosurveillance dans certains endroits tels les parkings, les escalators ou des passages souterrains. En revanche, imaginer surveiller tous les lieux publics par ce biais n'a pas de sens. En effet, sous couvert de prévention, on ne fait que bien souvent déplacer le problème ailleurs voire carrément empiéter sur le respect de la vie privée des citoyens.

Par ailleurs, la vidéosurveillance est moins efficace qu'une présence humaine pour assurer sûreté et sécurité des transports urbains. Ainsi, la présence de stewards, de personnel des sociétés de transports en commun et une présence régulière de la police ont un impact très positif en matière de sûreté et de sécurité.

Dès lors, si nous souscrivons à l'installation de caméras de vidéosurveillance dans les lieux les plus exposés aux comportements antisociaux (parkings publics, parcs, stations de transports en commun souterraines ...), il incombe que cela se fasse dans le respect des garanties légales relatives à la vie privée des citoyens et certainement pas au détriment d'une présence accrue de personnel.

20. Toutes les parties prenantes devraient-elles collaborer au développement d'une nouvelle culture de la mobilité en Europe ? En suivant le modèle de l'observatoire européen de la sécurité routière, la création d'un observatoire européen de la mobilité urbaine serait-elle une initiative utile pour soutenir cette collaboration ?

La mise en place d'un observatoire de la mobilité urbaine au niveau européen qui organisera le traitement et la centralisation de données et d'informations en provenance des observatoires locaux, régionaux, nationaux, pourrait contribuer à l'optimisation, sous l'angle du développement durable, de l'utilisation des différents modes de transports réservés tant aux personnes qu'aux marchandises via la notion d'« échange de bonnes pratiques ». Ainsi, cet observatoire aurait en outre une mission de collecte et de diffusion des bonnes pratiques répondant ainsi à l'attente exprimée dans la question 10.

Les recherches et les conclusions de cet observatoire pourraient porter sur l'analyse et la diffusion de données relatives à la création et l'actualisation d'indicateurs permettant l'évaluation des politiques de mobilité, les interactions entre les mécanismes de métropolisation, l'évolution des modes de vie et de la mobilité ainsi que l'évolution de l'espace urbain sous l'angle des usagers, de la mobilité ou encore du développement des villes.

21. Comment les instruments financiers existants, tels que les Fonds structurels et le Fonds de cohésion, pourraient-ils être utilisés de manière plus cohérente en faveur d'un transport urbain intégré et durable ?

Au départ d'un état des lieux relatif aux aspects intégrés du caractère « durable » des transports urbains, la Commission européenne pourrait, en concertation avec les différents Etats membres, lancer les premières balises de plans prioritaires, tels qu'une campagne de promotion des alternatives vertes.

Dès lors, il semble opportun que des moyens supplémentaires, visant à promouvoir et surtout à soutenir le développement d'une mobilité urbaine plus respectueuse de l'environnement

22. Quel appui les instruments économiques, en particulier les instruments fondés sur le marché, peuvent-ils fournir au transport urbain propre et énergétiquement efficace ?

L'intensification du pôle Recherche & Développement constitue un appui nécessaire et indispensable à l'intensification et au développement actuel et futur du transport urbain propre et énergétiquement efficace. Il en

Niemand zal immers het nut van videotoezicht op bepaalde plaatsen, zoals parkeerruimtes, roltrappen of ondergrondse doorgangen, betwisten. Het heeft daarentegen geen zin om alle openbare plaatsen in het oog te houden. Onder het mom van preventie, verplaatst men vaak alleen maar het probleem en schendt men overigens vaak de privacy van de burgers.

Videotoezicht is overigens minder efficiënt dan menselijke aanwezigheid om de veiligheid van het stedelijke vervoer te garanderen. De aanwezigheid van stewards, personeel van openbaarvervoersmaatschappijen en een regelmatige aanwezigheid van de politie hebben zeer positieve gevlogen voor de veiligheid.

Wij zijn het dus eens met de plaatsing van camera's op plaatsen waar antisociaal gedrag het meest voorkomt (openbare parkings, parken, ondergrondse stations van het openbaar vervoer ...), maar dat moet gebeuren met naleving van de wettelijke garanties inzake de privacy van de burgers en mag de aanwezigheid van personeel zeker niet verdringen.

20. Moeten alle betrokken partijen meewerken aan de ontwikkeling van een nieuwe mobiliteitscultuur in Europa ? Is de oprichting van een Europees observatorium voor de stedelijke mobiliteit, in navolging van het model van het Europees observatorium voor de verkeersveiligheid, een nuttig initiatief om die samenwerking te steunen ?

De oprichting van een observatorium voor stedelijke mobiliteit op Europees niveau, dat de verwerking en de centralisering van de gegevens en informatie uit lokale, gewestelijke, nationale observatoria zou organiseren, zou kunnen bijdragen tot de optimalisering, vanuit de invalshoek van duurzame ontwikkeling, van het gebruik van verschillende vervoerswijzen, zowel voor personen als voor goederen, via het begrip van de « uitwisseling van gedragscodes ». Dat observatorium zou bovendien de taak krijgen om de gedragscodes te centraliseren en te verspreiden, overeenkomstig de verwachtingen bedoeld in vraag 10.

Het onderzoek en de conclusies van dat observatorium zouden betrekking kunnen hebben op de analyse en de verspreiding van gegevens met betrekking tot de invoering en de bijwerking van indicatoren die kunnen dienen voor de evaluatie van het mobiliteitsbeleid, de interacties tussen de mechanismen van metropolisering, de evolutie van levenswijzen en de mobiliteit, alsook de evolutie van de stedelijke ruimte vanuit de invalshoek van de gebruikers, de mobiliteit of nog de ontwikkeling van de steden.

21. Hoe zouden de bestaande financiële instrumenten, zoals de structurfondsen en het cohesiefonds, op een meer coherente manier gebruikt kunnen worden ten voordele van een geïntegreerd en duurzaam stedelijk vervoer ?

Op basis van een stand van zaken betreffende de geïntegreerde aspecten van het « duurzame » karakter van het stedelijk vervoer, zou de Europese Commissie, in overleg met de verschillende lidstaten, de eerste ijkpunten kunnen vaststellen voor prioritaire plannen, zoals een promotiecampagne voor groene alternatieven.

Het lijkt dan ook opportuun dat er extra middelen vrijgemaakt worden voor de bevordering van en vooral voor de steun aan de ontwikkeling van een stedelijke mobiliteit die milieuvriendelijker is.

22. Welke steun kunnen de economische instrumenten, in het bijzonder de instrumenten gebaseerd op de markt, bieden voor een milieuvriendelijker en energetisch efficiënt stedelijk vervoer ?

De intensificering van het onderzoeks- en ontwikkelingscentrum vormt een noodzakelijke en onontbeerlijke steun voor de intensificering en de huidige en toekomstige ontwikkeling van het milieuvriendelijk en ener-

va de même pour ce qui a trait aux mesures visant à encourager les plans de déplacement d'entreprises.

Sachant que la marche, le vélo et les transports collectifs représentent le transport urbain propre et énergétiquement efficace, les instruments fiscaux peuvent également avoir une influence non négligeable sur le marché des transports. L'avantage concurrentiel offert à la voiture individuelle par le biais de la défiscalisation des véhicules de société constitue une concurrence déloyale par rapport aux modes de déplacement respectueux de l'environnement.

23. Comment des activités de recherche ciblées pourraient-elles contribuer davantage à intégrer les contraintes urbaines et l'expansion du trafic urbain ?

La promotion de partenariats tant intra-européens qu'internationaux en matière de recherche et développement des STI permettraient d'aider à définir les contours des normes et activités de transfert de technologie. Il pourrait en aller de même pour le partage des connaissances visant les initiatives à prendre en matière de déploiement de technologies plus évoluées.

A côté de la création d'un observatoire européen de la mobilité urbaine, il pourrait ainsi s'avérer judicieux de mettre sur pied un pôle de recherche et de développement européen spécifiquement dédié à la mobilité urbaine. Cette sorte de « MIT européen » regrouperait des chercheurs de toute l'Europe et travaillerait en collaboration avec l'ensemble des universités et des centres de recherche publics et privés spécialisés dans ces matières, comprises dans un sens large (mobilité, technologie automobile, énergie, ...). A côté de ce volet de recherche appliquée, l'institut pourrait en outre endosser une mission d'études en politiques publiques liées à la mobilité urbaine. A titre d'exemple, des initiatives du type CIVITAS pourraient ainsi y être étudiées, évaluées et généralisées.

24. Faut-il inciter les villes à recourir aux péages urbains ? Est-il besoin d'un encadrement général et/ou d'une orientation dans ce domaine ? Des recettes devraient-elles être réservées aux fins de l'amélioration des transports urbains collectifs ? Les coûts externes devraient-ils être internalisés ?

Dans la recherche de politiques efficaces en matière de développement de la mobilité urbaine, le péage urbain – et ce quels que soient ses modes d'application – qui tiendrait compte des paramètres sociaux en permettant une certaine finesse dans son application ne doit pas être la seule solution à tous les maux en matière de mobilité et de protection de l'environnement.

Par ailleurs, il conviendrait de promouvoir des mesures positives afin de réduire le trafic automobile, comme l'incitation à l'utilisation des transports en commun en élargissant la gratuité particulièrement au public fragilisé, la gestion rationnelle des emplacements de parking ou encore la mise en place de véritables circuits pour cyclistes.

Il existe aussi une série de mesures dites « dissuassives » autres que le système de péage urbain qui peuvent être mises en place, et notamment une politique de stationnement coordonnée pénalisant le stationnement de longue durée dans les zones de bureaux et une réflexion sur la fiscalité automobile.

Enfin, si cette option a tout de même réussi à faire des émules parmi certaines cités européennes, il convient de rappeler que certains instruments sont difficilement transposables sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne, ce, au regard des spécificités et des particularités de certaines entités.

getisch efficiënte stedelijk openbaar vervoer. Hetzelfde geldt voor al wat betrekking heeft op de maatregelen om de bedrijfsvervoerplannen te bevorderen.

Wetende dat het wandelen, de fiets en het openbaar vervoer voorbeelden zijn van milieuvriendelijk en energetisch efficiënt stedelijk vervoer, moeten de fiscale instrumenten ook een niet-verwaarloosbare invloed hebben op de markt van het vervoer. Het concurrentievoordeel voor de personenwagen via de defiscalisering van de bedrijfswagens is oneerlijke concurrentie tegenover de vervoerswijzen die milieuvriendelijk zijn.

23. Hoe zouden doelgerichte onderzoeksactiviteiten ertoe kunnen bijdragen om de beperkingen van de stad en de uitbreiding van het stedelijk vervoer met elkaar te verzoenen ?

De bevordering van partnerships, zowel intra-Europees als internationaal inzake onderzoek naar en ontwikkeling van ITS-systemen zou kunnen helpen om de kijntlijnen vast te leggen van de normen en activiteiten inzake technologieoverdracht. Dat zou ook het geval kunnen zijn voor het delen van de kennis in het kader van de initiatieven die moeten worden genomen wat betreft de ontspeling van moderne technologieën.

Naast de oprichting van een Europees observatorium voor de stedelijke mobiliteit, zou het ook nuttig kunnen zijn om te zorgen voor een Europees research- en ontwikkelingscentrum dat zich specifiek zou bezighouden met de stedelijke mobiliteit. Dat soort van « Europees MIT » zou onderzoekers uit heel Europa kunnen samenbrengen en samenwerken met alle universiteiten en private of openbare onderzoekscentra die gespecialiseerd zijn in die aangelegenheden, breed opgevat (mobiliteit, autotechnologie, energie, ...). Naast dat toegepaste onderzoek, zou het instituut zich ook kunnen bezighouden met studies over het overheidsbeleid inzake stads-mobiliteit. Aldus zouden bijvoorbeeld initiatieven zoals CIVITAS kunnen worden bestudeerd, geëvalueerd en veralgemeend.

24. Moet men de steden ertoe aansporen om stadstol in te voeren ? Is er een algemene en/of specifieke aanpak op dat vlak nodig ? Zouden de inkomsten moeten worden bestemd voor de verbetering van het stedelijk openbaar vervoer ? Zouden de externe kosten moeten worden geinternaliseerd ?

In de zoektocht naar een doeltreffend beleid inzake de ontwikkeling van de stedelijke mobiliteit, mag de stadstol – en de mogelijke toepassingswijzen ervan – die rekening zou houden met sociale parameters door bij de toepassing ervan een zekere verfijning mogelijk te maken, niet als enige oplossing naar voren worden geschoven voor alle problemen inzake mobiliteit en inzake de bescherming van het leefmilieu.

Bovendien moet men positieve maatregelen bevorderen om het autoverkeer terug te dringen, zoals het aansporen tot het gebruik van het openbaar vervoer, door het gratis openbaar vervoer uit te breiden, inzonderheid naar kwetsbare groepen toe, door het rationeel beheer van de parkeergelegenheid of door het aanleggen van echte fietsroutes.

Er bestaan vele andere ontradende maatregelen dan stadstol, inzonderheid een gecoördineerd parkeerbeleid waarbij langparkeren in kantoorgebieden wordt bestraft, of maatregelen op het vlak van de autobelasting.

En ofschoon die maatregel toch ingang vindt in een aantal Europese steden, moet er toch aan herinnerd worden dat sommige maatregelen moeilijk toe te passen zijn in heel de Europese Unie, rekening houdend met de typische eigenschappen van sommige plaatsen.

25. À plus long terme, quelle valeur ajoutée pourrait apporter un soutien européen ciblé pour le financement du transport urbain propre et énergétiquement efficace ?

Une fois encore, ce sont les déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs qui peuvent être qualifiés de propres et énergétiquement efficaces.

Les pouvoirs publics, principaux acteurs en matière de transport public, ne parviendront à développer des politiques efficientes en matière de transport urbain propre et énergétiquement efficace, que s'ils disposent des outils indispensables à leur mise en œuvre.

Les transformations et les adaptions liées à la promotion du transport vert requièrent des investissements importants.

25. Wat zou, op langere termijn, de toegevoegde waarde kunnen zijn van een gerichte Europese steun aan de financiering van milieuvriendelijk stedelijk vervoer dat energetisch efficiënt is ?

Eens te meer zijn het de verplaatsingen te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer die als milieuvriendelijk en energetisch efficiënt bestempeld kunnen worden.

De overheid, die de voornaamste actor inzake openbaar vervoer is, kan alleen maar een efficiënt beleid inzake milieuvriendelijk en energetisch efficiënt openbaar vervoer ontwikkelen als zij over de noodzakelijke instrumenten beschikt voor de uitvoering ervan.

De aanpassingen voor de bevordering van « groen » vervoer vereisen grote investeringen.

0308/0781
I.P.M. COLOR PRINTING
☎ 02/218.68.00