

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2014-2015

20 APRIL 2015

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**

**betreffende carpooling naar school**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Infrastructuur

door de heer Marc LOEWENSTEIN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heer Ridouane Chahid, mevr. Nadia El Yousfi, de heren Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Hervé Doyen, Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

*Plaatsvervangers* : De heer Jamal Ikazban, mevr. Viviane Teitelbaum.

*Andere leden* : De heren Philippe Close, Vincent De Wolf, Youssef Handichi, Emin Özkara, mevr. Cieltje Van Achter.

*Zie* :

**Stuk van het Parlement** :

A-88/1 – 2014/2015 : Voorstel van ordonnantie

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

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

20 AVRIL 2015

**PROPOSITION D'ORDONNANCE**

**relative au covoiturage scolaire**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de l'Infrastructure

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : M. Ridouane Chahid, Mme Nadia El Yousfi, MM. Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Hervé Doyen, Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

*Membres suppléants* : M. Jamal Ikazban, Mme Viviane Teitelbaum.

*Autres membres* : MM. Philippe Close, Vincent De Wolf, Youssef Handichi, Emin Özkara, Mme Cieltje Van Achter.

*Voir* :

**Document du Parlement** :

A-88/1 – 2014/2015 : Proposition d'ordonnance

## **I. Uiteenzetting van mevrouw Viviane Teitelbaum, hoofdindienaar van het voorstel van ordonnantie**

Mevrouw Viviane Teitelbaum zegt dat dit voorstel van ordonnantie de gang van zaken in Brussel kan verbeteren, zowel op het vlak van de mobiliteit als op het vlak van het leefmilieu en de opvoeding.

Meer dan 250.000 leerlingen verplaatsen zich dagelijks naar school in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De gemiddelde bezetting van een wagen is 1,22 personen. Er zijn dus heel wat wagens die niet vol zitten tijdens het woon-schoolverkeer. Die plaatsen kunnen dus worden gebruikt in het kader van carsharing.

De Brusselse Regering is zich bewust van de noodzaak om de verplaatsingen van de leerlingen naar school te verbeteren en heeft sinds 2005 het programma voor de schoolvervoersplannen op touw gezet en gesteund. Dat programma werkt op vrijwillige basis en maakt het thans voor 190 scholen gemakkelijk om oplossingen te vinden gericht op duurzame mobiliteit. Onder die denkpistes, vindt men natuurlijk ook de carsharing naar school.

Dit voorstel van ordonnantie strekt ertoe die specifieke maatregel te steunen met het oog op het best mogelijke compromis tussen de vervoerkeuze van de burgers, de noodzakelijke bescherming van het leefmilieu en, natuurlijk, de verbetering van de verplaatsingen naar school en de algemene mobiliteit in Brussel.

Daarom hebben de mede-indieners een voorstel van ordonnantie ingediend dat een win-winsituatie nastreeft die enerzijds de burgers die iets doen voor het leefmilieu fiscaal beloont en anderzijds een sneeuwbaleffect creëert door carsharing naar school uit te breiden.

Die regeling is natuurlijk geen wondermiddel, maar wel een bijkomend instrument, naast de verschillende maatregelen die al genomen zijn door de verschillende gezagsniveaus om de duurzame mobiliteit te bevorderen. De uitbreiding van de carsharing is overigens een van de doelstellingen van het Iris 2-plan voor de Brusselse mobiliteit. In die zin, sluit dit voorstel van ordonnantie aan bij de actuele prioriteiten van ons Gewest.

De mede-indieners beseffen wel degelijk dat er sprake is van een herziening van de verkeersbelasting, waarover evenwel al jaren gedebatteerd wordt. Dit voorstel staat echter los van de herziening van die belasting. De mede-

## **I. Exposé introductif de Mme Viviane Teitelbaum, première coauteure de la proposition d'ordonnance**

Mme Viviane Teitelbaum estime que cette proposition d'ordonnance peut faire améliorer les choses à Bruxelles, tant au point de vue de la mobilité que de l'environnement que de l'éducation.

Plus de 250.000 élèves se déplacent chaque jour pour aller à l'école en Région de Bruxelles-Capitale. Par ailleurs, on estime que le taux d'occupation moyen d'une voiture est de 1,22 personne. À cet égard, bon nombre de voitures ne sont pas remplies lors des déplacements domicile-école, il reste donc des places susceptibles d'être utilisées dans le cadre du covoiturage.

Conscient de la nécessité d'améliorer les trajets des élèves vers leurs écoles, le Gouvernement de la Région bruxelloise a initié et soutenu depuis 2005 le programme des Plans de déplacements scolaires. Celui-ci repose sur une base volontaire et facilite aujourd'hui la mise en œuvre par 190 établissements scolaires de solutions pour la mobilité durable. Parmi les pistes qui peuvent être suivies, figure évidemment l'option du covoiturage scolaire.

La présente proposition d'ordonnance se propose de soutenir cette mesure spécifique de façon à allier de la façon la plus harmonieuse la réalité d'un choix de transport des citoyens, la préservation nécessaire de l'environnement et, bien évidemment, l'amélioration des déplacements scolaires et de la mobilité en général à Bruxelles.

C'est pourquoi les coauteures ont déposé une proposition d'ordonnance afin d'instaurer un mécanisme de type « Win Win » qui, d'une part, récompense fiscalement les citoyens qui s'engagent en faveur de l'environnement et, d'autre part, crée un effet boule de neige stimulant la généralisation du covoiturage scolaire.

Ce système n'est évidemment pas la panacée, mais bien un outil complémentaire aux différents dispositifs qui ont déjà été mis en œuvre à la fois par les différents niveaux de pouvoir pour favoriser la mobilité durable. Il convient également de rappeler que le renforcement de la pratique du covoiturage est l'un des objectifs visés par le plan IRIS 2 de la mobilité bruxelloise. En ce sens, cette proposition d'ordonnance s'inscrit dans le droit fil des priorités inscrites actuellement à l'agenda de notre Région.

Par ailleurs, les coauteures sont bien conscientes que l'on parle d'une révision de la taxe de circulation qui est sujet depuis de nombreuses années à discussion. De plus, cette proposition ne semble pas faire partie de la révision

indieners vinden het opportuun dat het Gewest eindelijk een vernieuwend systeem invoert dat het leven van de Brusselaars zou kunnen vergemakkelijken en een einde zou kunnen maken aan het verkeersinfarct.

Praktisch gezien, is gekozen voor een ruime machtiging aan de Regering om de nadere regels voor de uitvoering van en de controle op de maatregel te bepalen. Dit voorstel omvat wel enkele richtpunten om de controle en de efficiëntie te verbeteren. Zo wordt voorgesteld dat de fiscale korting toegekend wordt na voorlegging van een attest afgegeven door een school, samen met een verklaring op eer van de belastingplichtige.

Door carsharing naar school aan te moedigen, streven de mede-indieners ecologische, economische, fiscale en sociale doelstellingen na, met het oog op een betere levenskwaliteit in het Brussels Gewest.

## **II. Algemene bespreking**

Volgens de heer Ridouane Chahid vergt het schoolse en het sociale leven van de kinderen talrijke verplaatsingen vanwege ouders.

De ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen of na school ophalen, rijden daarna naar hun werk of komen van het werk. Toch moet worden onderstreept dat men er baat bij heeft af te spreken met andere ouders om die verplaatsingen te beperken.

Het is echter moeilijk om dat soort initiatief via een ordonnantie te regelen.

De voorliggende tekst doet enkele vragen rijzen, zowel over het principe als over de praktische haalbaarheid ervan.

Ten eerste, zou de geplande fiscale stimulans waarschijnlijk te flauw zijn om echt effect te sorteren: een honderdtal euro per jaar voor een doorsnee-wagen, voor 4 kinderen of meer.

Ten tweede, vindt de spreker het principe van de machtiging van de afgifte van een attest voor de belastingvrijstelling aan een oudervereniging of een directie van een school praktisch ondoenbaar.

Ten derde, moedigt die maatregel op milieuvlak nog altijd verplaatsingen met de wagen aan (met een groter voordeel voor de grootste wagens) en wordt er dus niet gezocht naar alternatieven.

de ladite taxe. À cet égard, il semble opportun que la Région bruxelloise se dote enfin d'un système novateur, qui faciliterait la vie des Bruxellois et permettrait de réduire la congestion.

Sur le plan pratique, il a été décidé d'accorder une large délégation au Gouvernement pour fixer les différentes modalités d'organisation et de contrôle de la mesure. Toutefois, ce projet fournit un certain nombre de balises afin de faciliter son contrôle et son efficacité. Il est ainsi proposé que la réduction fiscale soit accordée après la soumission d'une attestation fournie par un établissement scolaire, accompagnée par une déclaration sur l'honneur du redevable de la taxe.

En stimulant le covoiturage scolaire, nous visons des objectifs à la fois écologiques, économiques, fiscaux et sociaux qui contribuent à une meilleure qualité de vie en Région bruxelloise.

## **II. Discussion générale**

Pour M. Ridouane Chahid, il est indéniable que tant la vie scolaire que sociale des enfants impose aux parents de nombreux déplacements.

Si pour les parents conduisant leurs enfants à l'école en voiture, ces déplacements vers ou depuis les écoles précèdent ou succèdent fréquemment un trajet vers le travail, il n'en demeure pas moins utile de souligner l'intérêt de s'associer avec d'autres parents en vue de limiter ces déplacements.

Il nous semble cependant difficile de promouvoir ce type d'initiative par voie d'ordonnance.

Dans le cas présent, le texte proposé interpelle à plusieurs titres, tant sur des questions de principe que sur des questions pratiques.

Premièrement, l'incitation fiscale prévue serait probablement trop faible que pour produire de réels effets incitatifs : elle représenterait une centaine d'euros par an pour un véhicule moyen transportant un total de 4 enfants ou plus.

Deuxièmement, d'un point de vue pratique, le principe de délégation d'octroi d'attestation pour exonération d'une taxe à une association de parents ou à une direction d'un établissement scolaire semble inconcevable.

Troisièmement, d'un point de vue environnemental, ce mécanisme tend malgré tout à privilégier le transport par voiture (avec un avantage plus grand pour les plus grosses) et non la recherche de solutions alternatives.

Op het vlak van de sociale rechtvaardigheid, zou die maatregel ook voordeliger zijn voor de gezinnen met een grote wagen en weinig kinderen, en minder voordelig voor grote gezinnen met een kleine wagen, die minder plaatsen ter beschikking kunnen stellen.

De spreker onderstreept overigens dat de schoolvervoerplannen van de scholen die er een hebben (190 scholen in 2013) de bevordering van carsharing naar school mogelijk maken door de terbeschikkingstelling van kaarten vervaardigd door Mobiel Brussel, met de woonplaats van de leerlingen per school.

Wat de inhoud betreft, stelt de spreker voor dat elk punt inzake autobelasting aangekaart wordt in het ruimere kader van de hervorming van de fiscaliteit en een algemene autobelasting.

Om al die redenen, zal de PS-fractie zich niet achter dit voorstel van ordonnantie scharen.

Mevrouw Céline Delforge kan zich vinden in de voorbeschouwingen in dit voorstel, te weten dat de verplaatsingen van en naar school de hoofdmoot van de verplaatsingen in ons Gewest vormen en dat de strijd tegen het alleengebruik van de auto een prioriteit moet zijn. Dat is immers een echte plaag. Carsharing is een goede piste om het aantal wagens op onze wegen terug te dringen.

De weg die men met dit voorstel van ordonnantie wil bewandelen lijkt echter zeer moeilijk, alleen al op het vlak van de controles: welke administratieve rompslomp zal de controle op de effectiviteit van carsharing immers niet met zich brengen?

De spreekster herinnert eraan dat carsharing op zich al een financiële incentive is, want als men niet rijdt, betaalt men niets.

Het risico ligt in het feit dat de overheidsinkomsten, die het openbaar vervoer gedeeltelijk financieren, dalen. Dat openbaar vervoer moet echter zorgen voor de verplaatsingen tussen woon- en schoolplek. Bij de Franse Gemeenschap zou het inschrijvingsdecreet overigens moeten worden herzien, waarbij niet langer rekening moet worden gehouden met de afstand, in vogelvlucht, tussen woon- en schoolplek, maar wel met de kwaliteit van de verbindingen per openbaar vervoer tussen woon- en schoolplek.

Bijgevolg vindt de spreekster dat, hoewel het een zeer goede zaak is om carsharing te bevorderen in het kader van schoolverplaatsingen, de in dit voorstel van ordonnantie voorgestelde oplossing helemaal niet doeltreffend is: haar fractie zal deze tekst niet steunen.

Enfin, en matière d'équité sociale, ce dispositif serait plus avantageux pour les ménages possédant une grande voiture et peu d'enfants, et moins avantageux pour les familles nombreuses avec une petite voiture et qui ont moins de places disponibles à partager.

Par ailleurs, l'orateur souligne que les plans de déplacement scolaire des établissements qui en disposent (190 écoles en 2013) permettent à ceux-ci de faire la promotion du covoiturage scolaire par la mise à disposition de cartes réalisées par Bruxelles Mobilité et reprenant les lieux de résidence des élèves par établissement.

Sur le fond encore, l'intervenant suggère que toute question touchant à la fiscalité automobile soit abordée dans le cadre plus général de la réforme fiscale et d'une fiscalité automobile globale.

Pour ces différentes raisons, le groupe PS ne soutiendra pas cette proposition d'ordonnance.

Mme Céline Delforge marque son accord sur les considérations préalables de cette proposition, à savoir que les déplacements scolaires représentent une bonne partie des déplacements dans notre Région, et qu'il est prioritaire de lutter contre l'autosolisme, qui est un véritable fléau. En effet, le covoiturage constitue une bonne piste pour limiter le nombre de véhicules sur nos voiries.

Néanmoins, la piste choisie par cette proposition d'ordonnance paraît extrêmement lourde, ne fût-ce qu'en termes de contrôle : il faut imaginer la machine administrative qu'il serait nécessaire de mettre en place pour vérifier l'effectivité du covoiturage.

L'oratrice rappelle que le covoiturage est déjà, en lui-même, un incitant financier, car lorsqu'on ne roule pas, on ne paie rien.

Le risque, c'est de diminuer des recettes publiques qui vont, en partie, financer le transport public. C'est le transport public qui devrait assurer les relations domicile-école. A la Communauté française, on devrait d'ailleurs revoir le décret inscription en tenant compte non pas des distances à vol d'oiseau entre le domicile et l'école, mais en tenant compte de la qualité des liaisons en transports publics entre le domicile et l'école.

En conséquence, l'intervenante estime que, même s'il est tout à fait judicieux de promouvoir le covoiturage dans le cadre des déplacements scolaires, la solution imaginée par cette proposition d'ordonnance ne sera pas du tout efficace : son groupe ne soutiendra donc pas le vote de ce texte.

De heer Marc Loewenstein vindt het idee achter dit voorstel in principe niet slecht, en de vaststellingen zijn juist. Niettemin zijn enige verduidelijkingen nodig inzake uitvoering en financiering ervan.

Werd de maatregel financieel geëvalueerd, niet alleen inzake impact op de begroting van het Gewest, maar ook inzake fiscaal voordeel voor de personen die er gebruik van maken? Hoe wordt de controle georganiseerd? Is een verklaring op eer of een attest van de school of een oudervereniging voldoende om een verlaging van de verkeersbelasting te verlenen?

De tekst verleent de Regering veel machtingen. Op regeringsniveau wordt echter gesleuteld aan de fiscaliteit, ook aan de autobelasting. Bijgevolg lijkt het beter om deze kwestie aan te pakken tijdens de besprekingen over het ontwerp dat de Regering zal voorleggen.

Om die reden, zal de FDF-fractie het voorstel als dusdanig niet steunen.

De heer Bruno De Lille gaat eveneens akkoord met de overwegingen waarop dit voorstel steunt: indien de personenwagens gemiddeld slechts 1,2 personen vervoeren, is het goed dat gemiddelde te willen verhogen door carsharing te bevorderen. Volgens hem, is carsharing echter een slecht idee voor de schoolverplaatsingen. Het is immers bewezen dat de meeste kinderen in de buurt wonen van hun lagere school, binnen een straal van 1 of maximum 2 kilometer. Zij kunnen dus heel goed te voet of met de fiets naar school gaan, en het is geen goed idee hen aan te moedigen om met de auto te komen. In Brussel, is nabijheid trouwens één van de criteria voor de toewijzing van een school. De kernvraag is dus hoe onze kinderen naar school te brengen zonder daarom de auto te nemen. Daarop zijn verschillende antwoorden mogelijk: ze te voet of per fiets sturen, of voetgangerstrajecten uitstippelen bijvoorbeeld, wat voorkomt dat de ouders met hun auto tot vlak voor de school komen.

Carsharing bevorderen heeft een pervers effect, in die zin dat de mensen die hun kinderen met de auto brengen beloond worden. Zo worden ze ontmoedigd om ze te voet of per fiets te sturen, wat niet financieel beloond wordt. Bijgevolg wordt een soort onbillijke concurrentie in het leven geroepen. Zoals mevrouw Delforge al zei, is carsharing in se al voordelig, want als men niet rijdt, betaalt men niet. Het risico bestaat dus dat het gebruik van de auto fiscaal wordt aangemoedigd en dat nog meer auto's in het verkeer worden gebracht in Brussel, terwijl men dat net wil vermijden. Dat systeem lijkt dus contraproductief.

M. Marc Loewenstein estime que l'idée sous-jacente à cette proposition n'est pas mauvaise dans son principe et les constats sont pertinents. Mais cela nécessite une série d'éclaircissements quant à son financement et sa mise en oeuvre.

Est-ce qu'une évaluation financière de cette mesure a été faite, non seulement en termes de coût budgétaire pour la Région, mais aussi de l'avantage fiscal pour les personnes qui en bénéficieraient ? Comment est organisé le contrôle ? Une déclaration sur l'honneur ou une attestation de l'école ou d'une association de parents suffisent-elles à octroyer une réduction de la taxe de circulation ?

Le texte accorde une large délégation au gouvernement. Or, précisément, un travail est en cours, au niveau du gouvernement, en matière de fiscalité, qui touche aussi à la fiscalité automobile. Il paraît dès lors plus pertinent de débattre de cette question au moment des discussions sur le projet qui sera présenté par le gouvernement.

C'est pourquoi le groupe FDF ne soutiendra pas, en l'état, la proposition telle quelle.

M. Bruno De Lille marque également son accord sur les considérations qui sont à la base de cette proposition : si les voitures individuelles ne transportent en moyenne qu'1,2 personne, il est positif de vouloir en augmenter le taux de remplissage en favorisant le covoiturage. Mais il estime que pour les déplacements scolaires, le covoiturage est une mauvaise idée. En effet, il est prouvé que la grande majorité des enfants fréquentant une école primaire habitent déjà à proximité de celle-ci, dans un rayon d'un kilomètre ou deux maximum. Ils peuvent donc très bien venir à l'école à pied ou en vélo, et il serait négatif de les inciter à y venir en voiture. L'effet de proximité est encore renforcé à Bruxelles, puisque l'un des critères d'attribution d'une école est celui de la proximité. La question centrale est donc de savoir comment conduire nos enfants à l'école sans pour autant les accompagner en voiture. Il y a plusieurs réponses à cette question : soit les y envoyer à pied ou en vélo, soit établir des cheminements piétons, par exemple, qui évitent ainsi aux parents de s'arrêter en voiture juste devant l'école.

Promouvoir le covoiturage scolaire a un côté pervers, dans le sens où on va rétribuer les gens qui conduisent leurs enfants en voiture, ce qui va décourager le fait de les y envoyer à pied ou en vélo, ce qui n'est pas valorisé financièrement. On va donc créer une sorte de concurrence déloyale. Et comme l'a signalé Mme Delforge, le covoiturage est déjà avantageux en soi car lorsqu'on ne roule pas, on ne paie rien. On risque donc d'encourager fiscalement l'utilisation de la voiture, et d'amener encore plus de voitures en circulation à Bruxelles, alors que c'est précisément cela qu'on veut éviter. Ce système apparaît

Om die reden, zal Groen dit voorstel van ordonnantie ook niet steunen.

Mevrouw Cieltje Van Achter vindt dat carsharing moet worden aangemoedigd, maar daarom gaat haar fractie het voorstel nog niet steunen, want het administratieve werk voor de concrete uitvoering ervan dreigt zeer complex te worden. Het is spijtig dat kinderen nog zoveel met de auto naar school komen, terwijl het criterium van de nabijheid een belangrijke rol speelt, althans in het Nederlandstalig onderwijs. Carsharing kan een goede zaak zijn als kinderen te ver wonen, maar de aanleg van fietspaden en beveiligde voetgangerstrajecten moet worden voortgezet, aangezien dat een van de redenen is waarom de ouders hun kinderen niet alleen te voet of per fiets naar school durven te sturen in het Brussels verkeer.

De NVA-fractie is niet zo erg gekant tegen de fiscale uitzonderingen inzake carsharing, hoewel, zoals de heer De Lille in herinnering heeft gebracht, het risico bestaat op fiscale concurrentie en ontmoediging om per fiets of te voet naar school te gaan. Carsharing blijft echter een intelligente keuze zodra de afstand te groot is om te voet of per fiets te gaan.

De heer Paul Delva vindt carsharing een goede zaak om de autodruk in Brussel te verlagen, maar zegt dat de administratieve complexiteit die de tenuitvoerlegging van deze tekst teweegbrengt niet in verhouding staat tot het voordeel dat er eventueel kan uit voortvloeien. In de praktijk, zal het immers heel moeilijk zijn om die maatregel effectief te controleren, en de fiscale incentives zijn trouwens beperkt. Om die reden, moet eerder gedacht worden aan bewustmakingscampagnes om carsharing aan te moedigen.

De heer Pierre Kompany vindt het idee lovenswaardig, maar het biedt geen oplossingen voor de moeilijkheden die de rationele verwezenlijking ervan teweegbrengt. Om die reden, zal de cdH-fractie dit voorstel van ordonnantie niet steunen.

Minister Pascal Smet is het eens met de mening van de meeste sprekers dat carsharing een goede zaak is, vooral voor grote afstanden, maar dat alles wat te maken heeft met fiscaliteit meer allesomvattend denkwerk vereist, dat thans aan de gang is in het kader van de door de Regering vooropgestelde fiscale hervorming.

Mevrouw Viviane Teitelbaum is niet verrast dat de meerderheid deze tekst verwerpt. Het is echter wel straf dat de PS-fractie zegt dat de fiscale aanmoediging niet groot genoeg is en dat men uiteindelijk denkt dat ze niet voldoende is omdat men slechts enkele honderden euro's per jaar bespaart. De schoolvervoerplannen bevatten thans

donc comme contre-productif. C'est pourquoi Groen ne soutiendra pas non plus cette proposition d'ordonnance.

Mme Cieltje Van Achter estime qu'il faut promouvoir le covoiturage, mais ce n'est pas pour autant que son groupe soutiendra la proposition, car sa mise en oeuvre du point de vue administratif risque d'être très lourde. Il est dommage que l'on fasse encore tant appel à la voiture pour conduire ses enfants à l'école, alors que, en tout cas dans l'enseignement néerlandophone, le critère de proximité joue un rôle important. Le covoiturage peut toujours jouer son rôle si les enfants habitent trop loin, mais il faut aussi poursuivre l'aménagement de pistes cyclables et de cheminements piétons sécurisés, car c'est une des raisons pour lesquelles les parents n'osent pas envoyer leurs enfants seuls à l'école à pied ou en vélo, dans la circulation bruxelloise.

Le groupe NV-A n'est pas si opposé aux exceptions fiscales en matière de covoiturage, bien que, comme l'a rappelé M. De Lille, cela risquerait de créer une concurrence fiscale et de décourager ainsi l'usage du vélo ou le fait d'aller à pied à l'école. Mais le covoiturage reste un choix intelligent à partir du moment où la distance est trop importante pour aller à pied ou en vélo.

M. Paul Delva estime que le covoiturage est une chose positive pour diminuer la pression automobile à Bruxelles, mais qu'il y a une disproportion entre la complexité administrative induite par la mise en oeuvre de ce texte et le bénéfice qui peut éventuellement en résulter. En effet, il sera très difficile, en pratique, de contrôler l'effectivité de cette mesure, et par ailleurs, les stimulants fiscaux sont limités. C'est pourquoi il faudrait aller davantage vers des campagnes de sensibilisation pour encourager ce covoiturage.

M. Pierre Kompany estime que l'idée est honorable, mais ne contient pas de réponses à toutes les difficultés qu'impose son application rationnelle. C'est pourquoi, dans l'état actuel des analyses, le groupe cdH ne soutiendra pas cette proposition d'ordonnance.

Le ministre Pascal Smet, vu les opinions convergentes, partage l'idée exprimée par la majorité des intervenants, selon laquelle le covoiturage est une chose positive, surtout pour les grandes distances, mais que tout ce qui touche à la fiscalité doit faire l'objet d'une réflexion plus globale, laquelle est menée actuellement dans le cadre de la réforme fiscale voulue par le gouvernement.

Mme Viviane Teitelbaum n'est pas surprise que la majorité rejette ce texte. Néanmoins, il est croustillant d'entendre le groupe PS dire que l'incitant fiscal n'est pas assez élevé, et que, finalement, on pense que ce n'est pas suffisant parce qu'on n'économisera que quelques centaines d'euros par an. Par ailleurs, dans les plans de

trouwens geen enkel incentive voor carsharing.

De MR-fractie meent dat, in een stad met opstoppingen zoals Brussel, een dergelijke incentive voor carsharing voor de schoolverplaatsingen een mogelijke oplossing kan bieden. Het is waar dat de nadere regels moeten bepaald worden, maar het komt de oppositie niet toe de Regering te zeggen wat zij moet doen. Complexe systemen werden al eerder ingevoerd in dit Gewest. Men kan vertrouwen op de ouderverenigingen en de scholen, en het is niet moeilijker een attest te controleren dan een PV op te stellen.

Daarentegen is het echt nodig het openbaar vervoer te verbeteren, want het is thans niet doeltreffend. En de financiële evaluatie moet niet gebeuren door de oppositie; de Regering beschikt over software daartoe.

Deze maatregel had andere maatregelen kunnen ondersteunen, maar wordt helaas verworpen.

### **III. Artikelsgewijze bespreking**

#### *Artikel 1*

Artikel 1 lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 1 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 3.

Bijgevolg worden de andere artikelen niet besproken.

### **IV. Stemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie**

Het voorstel van ordonnantie wordt in zijn geheel verworpen met 12 stemmen tegen 3.

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

*De Rapporteur;*

Marc LOEWENSTEIN

*De Voorzitter;*

Boris DILLIÈS

déplacements scolaires, il n'y a actuellement aucun incitant pour du covoiturage.

Le groupe MR pense que, dans une ville engorgée comme Bruxelles, un tel incitant à du covoiturage pour les déplacements scolaires est susceptible d'apporter une piste de solution. Il est vrai que les modalités sont à mettre en place, mais ce n'est pas à l'opposition à dire au gouvernement ce qu'il doit faire. On a déjà mis en place des mécanismes complexes dans cette Région. On peut faire confiance aux associations de parents, aux écoles. Et ce n'est pas plus difficile de contrôler une attestation que de dresser un PV.

Par contre, il est vraiment nécessaire d'améliorer les transports publics, car ceux-ci ne sont pas efficaces à ce stade-ci. En ce qui concerne l'évaluation financière, ce n'est pas à l'opposition de la faire, le gouvernement dispose des logiciels pour ce faire.

Cette mesure aurait pu venir en appui à d'autres mesures, il est regrettable qu'elle soit rejetée.

### **III. Discussion des articles**

#### *Article 1<sup>er</sup>*

L'article 1<sup>er</sup> ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est rejeté par 12 voix contre 3.

En conséquence, les autres articles ne seront pas discutés.

### **IV. Vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance**

La proposition d'ordonnance, dans son ensemble, est rejetée par 12 voix contre 3.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

*Le Rapporteur;*

Marc LOEWENSTEIN

*Le Président,*

Boris DILLIÈS