

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2014-2015

20 APRIL 2015

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de invoering van het
one-waymodel voor gedeelde motorvoertuigen
die gebruikmaken van voorbehouden
parkeerplaatsen op de weg**

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-90/1 – 2014/2015 : Voorstel van resolutie

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

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

20 AVRIL 2015

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à l'instauration du modèle one way
pour les véhicules à moteurs partagés
utilisant des places de stationnement
réservées en voirie**

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-90/1 – 2014/2015 : Proposition de résolution

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Vincent De Wolf, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

De spreker wijst erop dat de voorstellen nrs A-90 en A-91 hetzelfde doel nastreven en dezelfde overwegingen hebben. De toelichting die de spreker zal houden in het kader van dit voorstel geldt ook voor voorstel nr. A-91.

Dit voorstel heeft betrekking op het model van carsharing van het zogeheten type « one-way ». Het model « one-way » biedt de gebruikers de mogelijkheid om een gedeeld motorvoertuig te kiezen met of zonder reservering. De gebruiker kan het station kiezen waar hij het voertuig na gebruik terugbrengt.

Het is evenwel onmogelijk om dat model in te voeren gelet op het besluit van de regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen, dat in artikel 4, § 1, 4° bepaalt dat « elk gedeeld motorvoertuig over een vaste standplaats beschikt waar de gebruiker het voertuig dat hij heeft gereserveerd ophaalt en terugbrengt na elke gebruik ».

Luidens dat artikel, is het onmogelijk om te doen wat in andere steden gebeurt. Het model « one way » heeft echter tal van voordelen. Zo is het mogelijk om openbaar vervoer en gedeeld vervoer te combineren op heen- en terugtrajecten, bijvoorbeeld door met het openbaar vervoer te vertrekken en 's avonds terug te keren met een gedeeld voertuig wanneer het openbaar vervoer niet meer rijdt.

Het Iris II-plan en het besluit van 21 maart 2013 mikken op 25.000 gebruikers voor carsharing, i.e. 2% van de Brusselse bevolking. Zen-Car en Cambio zouden samen 13.000 klanten tellen. Er is dus op 5 jaar tijd een stijging met 92% gebruikers nodig om die doelstelling te halen. Daartoe zou een systeem « one way » zoals in Nederland of in Parijs ideaal zijn.

Op financieel vlak, weet men dat een eigen wagen de Brusselse gezinnen gemiddeld 3.028 euro per jaar kost; een « open » model, als stimulans voor carsharing, zou voormelde uitgave voor de gezinnen verminderen en uiteindelijk ook hun koopkracht verhogen. Zij zouden tot 2.100 euro per jaar per gezin per voertuig kunnen besparen.

I. Exposé introductif de M. Vincent De Wolf, premier coauteur de la proposition de résolution

L'orateur signale que les propositions n^{os} A-90 et A-91 procèdent de la même intention et des mêmes considérations. L'exposé qu'il fera dans le cadre de cette proposition-ci sera également valable pour la proposition n^o A-91.

La présente proposition porte sur le modèle de carsharing dit « one-way ». Le modèle « one-way » (aussi dénommé « modèle en trace directe ») permet aux usagers de choisir un véhicule à moteur partagé avec ou sans réservation. L'utilisateur est libre de choisir la station dans laquelle il va remettre son véhicule au terme de chaque utilisation.

Néanmoins, il est impossible d'instaurer ledit modèle, eu égard à l'arrêté du gouvernement du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés, qui prévoit en son article 4, § 1er, 4°, que « chaque véhicule à moteur partagé dispose d'une place de stationnement à une station fixe, où l'utilisateur va chercher le véhicule qu'il a réservé et où il va le remettre au terme de chaque utilisation ».

Tel que rédigé, cet article rend impossible ce qui se pratique déjà dans certaines autres villes. Or, le modèle « one way » comporte de nombreux avantages. Il permet de combiner transports en commun et véhicule partagé sur des trajets aller-retour, par exemple en utilisant les transports publics à l'aller, et en revenant le soir, lorsque les transports publics ne roulent plus, avec un véhicule partagé.

Le Plan Iris II et l'arrêté du 21 mars 2013 projettent d'atteindre le seuil de 25.000 utilisateurs de carsharing, soit 2 % de la population bruxelloise. Zen-Car et Cambio disposeraient ensemble de 13.000 clients, il faudrait donc une progression de 92 % des utilisateurs en 5 ans pour atteindre cet objectif. Pour y parvenir, un système « one way », comme il en existe en Hollande ou à Paris, serait l'idéal.

Du point de vue financier, on sait que le poste budgétaire d'une voiture particulière dans les dépenses des ménages bruxellois s'élève en moyenne à 3.028 € par an ; un modèle « ouvert », en tant qu'incitant à l'utilisation du carsharing, permettrait de réduire le coût de ce poste budgétaire important pour les ménages et, *in fine*, d'augmenter leur pouvoir d'achat, en leur permettant d'économiser jusqu'à 2.100 € par an et par voiture pour un ménage.

Op het vlak van de openbare ruimte, tonen bepaalde onderzoeken aan dat een voertuig 95% van de tijd stilstaat: heel wat ongebruikte voertuigen nemen de openbare ruimte dus in en maken het moeilijk om een parkeerplaats te vinden in veel residentiële wijken. Brussel telt ongeveer 750.000 parkeerplaatsen, waarvan 64% (478.000) op de openbare weg en als woningparkeerplaatsen. Die laatste zijn verzadigd.

Er zijn dus enorme mogelijkheden dankzij een systeem van carsharing « one way », dat het aantal particuliere voertuigen op de openbare weg zou verminderen en de luchtverontreiniging zou terugdringen, wat in het belang van iedereen is.

Dit voorstel van resolutie vraagt de regering dan ook om het besluit van 21 maart 2013 te wijzigen, gelet op de bovenvermelde voordelen van het besproken model.

II. Algemene bespreking

De heer Sevket Temiz herinnert aan het belang dat zijn fractie hecht aan de beleidsdoelstellingen beschreven in het Iris 2-plan met betrekking tot de bevordering van het principe van carsharing, maar de fractie maakt meer voorbehoud bij het principe in dit voorstel van resolutie.

Het principe lijkt theoretisch interessant, maar doet heel wat praktische problemen rijzen.

De invoering van een operationeel en performant one-way-systeem zou impliceren dat het aantal daartoe bestemde parkeerplaatsen sterk uitgebreid wordt, maar ook dat de operatoren aanzienlijke kosten moeten maken.

Zoals wij immers vaststellen met de Villo-standplaatsen, valt te vrezen dat bepaalde eindplaatsen systematisch volzet zijn en andere, waar vaker uit vertrokken wordt, frequent leegstaan.

In tegenstelling tot de fietsen, die gemakkelijk van de ene plek naar andere kunnen worden gebracht, kan men dat niet zeggen voor het vervoer van wagens doorheen de stad.

Dat principe spoort niet met het bedrijfsmodel van de huidige operatoren die carsharing wensen uit te bouwen. Het lijkt dus belangrijk om de economische rendabiliteit van de voorgestelde werkwijzen onder de loep te nemen.

Indien carsharing in de toekomst een hoge vlucht zou nemen, is het zinniger en verstandiger om de minister en zijn diensten de voorwaarden daarvoor te laten onderzoeken, alsook een regelgeving ad hoc te laten opstellen.

Au point de vue de l'espace public, certaines études montrent qu'un véhicule est immobilisé 95% de son existence : cela fait beaucoup de véhicules inutilisés qui occupent l'espace public et rendent difficile la recherche d'un emplacement de stationnement dans beaucoup de quartiers résidentiels. On sait que Bruxelles compte environ 750.000 places de stationnement, dont 64% des emplacements (478.000) se situent en voirie et en parkings de logements. Ces dernières sont saturées.

On voit donc les possibilités énormes qu'offrirait un système d'autopartage en « one way », qui permettrait de réduire le nombre de voitures particulières présentes en voirie, et qui permettrait de moins polluer, dans l'intérêt général.

La présente proposition de résolution demande dès lors au gouvernement de modifier l'arrêté du 21 mars 2013, eu égard aux avantages énoncés dudit modèle.

II. Discussion générale

M. Sevket Temiz rappelle l'attachement de son groupe aux objectifs politiques énoncés par le Plan Iris 2 concernant la promotion du principe de l'auto partagée, mais se montre plus circonspect quant au principe défendu par cette proposition de résolution.

Si ce principe semble intéressant en théorie, il pose de nombreux problèmes en pratique :

La mise en place d'un principe « one way » opérationnel et performant nécessiterait une démultiplication importante du nombre de places de parking dédiées, mais aussi d'importants coûts pour les opérateurs.

En effet, comme nous le constatons avec les stations Villo, il y a lieu de craindre que certaines stations de destination soient systématiquement pleines, et d'autres, connaissant davantage de départs, fréquemment vides.

Contrairement aux vélos, qu'il est relativement aisé de convoier d'une station à l'autre, il n'en est pas de même pour le convoyage de voitures à travers la ville.

Ce principe ne correspondant pas au modèle économique des opérateurs actuels, étant désireux de voir le modèle de l'auto partagée se développer, il semble important de poser la question de la rentabilité économique des modes de fonctionnement envisagés.

Dans le cas où des perspectives de cet ordre sont envisageables pour doper le carsharing, il semble sensé et opérationnel de laisser le soin au ministre et à ses services d'en étudier les modalités et d'élaborer un cadre légal et réglementaire *ad hoc*.

De spreker herinnert er ook aan dat de gemakkelijkste manier, na het openbaar vervoer, om van punt A naar punt B te gaan, nog altijd de taxi is, ook al horen de indianers dat niet graag.

Om die redenen, zal de PS-fractie dit voorstel van resolutie niet steunen.

Mevrouw Céline Delforge is het eens met de praktische en economische bezwaren van de heer Temiz. Maar men moet zich ook vragen stellen bij de zin van een systeem van gedeelde voertuigen van het type “one way”. Er is een experiment van dat type in Parijs, te weten Autolib', dat al drie jaar aan de gang is: waartoe dient het eigenlijk? Er is onlangs een studie gepubliceerd met de balans van Autolib'. Men verbaast er zich over dat het systeem enkel gebruikt wordt door Parijzenaars of bewoners van de westelijke voorsteden. Zowat 54% van de gebruikers van dat systeem zijn *de facto* kaderleden die meer dan gemiddelde inkomens hebben. Met uitzondering van enkele studenten (8%), maakt slechts 7% van de mensen met een bescheiden inkomen gebruik van dat systeem. Zowat 65% van de gebruikers zijn mannen en er is een oververtegenwoordiging van de leeftijdscategorie van 25-49 jaar; met andere woorden, mannen in de fleur van hun leven die even goed de fiets kunnen gebruiken of te voet gaan. Het gaat dus niet over vrouwen met kinderen of bejaarden. Men stelt ook vast dat de trajecten die met Autolib' gedaan worden gemiddeld 36 minuten duren voor een afstand van 9 km. Zowat 94% van de gebruikers gaat enkel van punt A naar punt B terwijl 6% de wagen terugbrengen naar hetzelfde punt. Nog altijd volgens dat onderzoek, ligt het verschil tussen het systeem van Autolib' en carsharing in het feit dat het gebruik van de wagen in het eerste geval een luxe is terwijl het gebruik in het tweede geval tegemoetkomt aan een behoefte. De spreekster herinnert eraan dat rationele gebruik van de wagen betekent dat men de wagen enkel gebruikt wanneer men die nodig heeft. Een van de beweegredenen van de gebruikers van Autolib' is het feit dat ze het openbaar vervoer niet willen nemen, alsook de lagere prijs dan het bezit van een wagen: het systeem kost minder dan het bezit van een grote scooter, maakt het mogelijk om het overvolle openbaar vervoer, alsook het slechte weer te laten voor wat ze zijn. Ook de zekerheid van een parkeerplaats is een essentiële motivatie voor de gebruikers van het systeem. Zowat 30% van de gebruikers van Autolib' bezit overigens al een wagen en 10% beschikt zelfs over twee wagens. Tot slot stelt men vast dat de gebruiker vaak alleen in zijn Autolib'-wagen zit, terwijl de bezettingsgraad hoger is wanneer hij zijn eigen wagen gebruikt: wanneer men Autolib' gebruikt, zit men met minder in de wagen dan gemiddeld. De conclusie is dat het systeem Autolib' zijn aangesloten leden ertoe aanzet vaker de wagen te gebruiken en minder het openbaar vervoer. De groep Bolloré die Autolib' exploiteert, meent overigens dat het

L'intervenant rappelle également que le moyen le plus commode, après les transports en commun, pour se rendre en véhicule d'un point A à un point B, c'est encore, n'en déplaise aux auteurs, le taxi.

Pour ces raisons, le groupe PS ne soutiendra pas cette proposition de résolution.

Mme Céline Delforge partage les objections pratiques et économiques énoncées par M. Temiz. Mais il convient de s'interroger également sur le sens d'un service de voitures partagées en « one way ». Il existe une expérience de ce type à Paris, avec Autolib', en fonction depuis trois ans : à quoi cela sert-il réellement ? Une étude a récemment été publiée sur le bilan d'Autolib'. On est étonné de constater que ce service sert uniquement aux Parisiens ou aux habitants de la banlieue ouest. En fait, 54 % des utilisateurs de ce service sont des cadres bénéficiant de revenus supérieurs à la moyenne. A part quelques étudiants (8 %), il n'y a que 7 % de gens ayant des revenus modestes qui utilisent ce service. On observe par ailleurs que 65 % des utilisateurs sont des hommes, et qu'il y a une surreprésentation des 25-49 ans, soit des hommes dans la force de l'âge, qui peuvent très bien utiliser le vélo ou la marche à pied. Cela ne concerne donc pas les femmes avec enfants ni les personnes âgées. On remarque également que les trajets effectués avec Autolib' durent en moyenne 36 minutes pour 9 km. 94% des utilisateurs vont seulement d'un point A à un point B, tandis que 6% seulement l'utilisent en rapportant leur voiture à la même station. Toujours d'après cette étude, le système Autolib' se distingue de l'autopartage en ce que l'usage de la voiture, dans le premier cas, est un luxe, alors que le deuxième répond à un besoin. L'oratrice rappelle que l'usage rationnel de la voiture impose que l'on n'utilise celle-ci que lorsqu'on en a besoin. Parmi les motivations des « autolibeurs », on note l'envie d'échapper aux transports en commun, et le prix inférieur à celui de la possession d'une voiture : le service coûte moins cher que la possession d'un gros scooter, permet d'échapper à la promiscuité des transports en commun, ainsi qu'aux intempéries. Etre certain de trouver une place où se garer est aussi une motivation essentielle des utilisateurs de ce service. On remarque que 30% des « autolibeurs » possèdent par ailleurs déjà une voiture, et 10 % en ont même deux. Enfin, on remarque que l'autolibeur est souvent seul dans sa voiture Autolib', alors que quand il prend son propre véhicule, le taux d'occupation de celui-ci est plus élevé : lorsqu'on utilise Autolib', on est donc moins nombreux dans sa voiture que dans la moyenne. On en tire comme conclusion que le système Autolib' convertit ses abonnés à utiliser davantage la voiture et moins les transports publics. Par ailleurs, le groupe Bolloré, qui exploite Autolib', estime que ce système est ruineux, le seuil de rentabilité étant fixé, selon lui, à 80.000 abonnés. La conclusion de cette excellente étude est que le système

systeem verlieslatend is omdat de grens voor rendabiliteit volgens de groep op 80.000 aangesloten leden ligt. De conclusie van die uitstekende studie is dat Autolib' een zeer praktisch maar zeer duur systeem is dat de hogere kaderleden de mogelijkheid biedt om de RER of een taxi niet te moeten nemen wanneer zij 's avonds laat van kantoor naar huis gaan.

De spreekster meent dat men een dergelijk beleid in Brussel niet moet aanmoedigen. Het aantal wagens in de stad zal niet verminderen en men richt zich niet tot heel de bevolking. Men beschikt thans over een systeem van carsharing dat echt aan een behoefte voldoet.

De heer Marc Loewenstein begrijpt het belang van het voorstel en de praktische voordelen ervan voor de gebruikers. Dat goede idee heeft echter ook averechtse gevolgen: als men het type “one way” in de praktijk brengt, zal men het aanbod van parkeerplaatsen aan de standplaatsen moeten uitbreiden. Het aantal plaatsen per site zal moeten worden verdubbeld zonder het netwerk uit te bouwen, wat gevolgen zal hebben voor de de parkeerplaatsen op de openbare weg in de omgeving van de bestaande sites.

Het huidige netwerk voor carsharing van Cambio en Zen-Car voldoet niet aan dezelfde vereisten van een netwerk zoals Villo. Indien een gebruiker geen vrije parkeerplaats vindt in het punt waar hij naartoe rijdt, zal hij een langer traject moeten afleggen om een standplaats met een vrije plaats te vinden dan indien hij het systeem van Villo zou gebruiken, los van de bijkomende verplaatsing om zijn eindpunt te bereiken.

Men zou te maken krijgen met hetzelfde probleem als met de verzadigde of lege standplaatsen van Villo en het zal ingewikkelder worden om de gedeelde wagens terug te brengen naar de lege punten dan in het geval van Villo.

Om al die redenen en omdat de regering aan een tekst in dat verband denkt, zal de FDF-fractie dit voorstel niet steunen.

De heer Bruno De Lille onderstreept de verschillen tussen het systeem “one way” en het klassieke systeem van Cambio en Zen-Car, waar de gebruiker zijn voertuig naar dezelfde plaats moet terugbrengen. Men moet kijken naar de resultaten van het ene of het andere systeem. Het belangrijkste is dat uiteindelijk de autodruk in het Brussels Gewest vermindert. In het systeem “one way”, bedraagt de gemiddelde rit tussen 7 en 9 km en de gemiddelde duur ongeveer 30 minuten, met een uurkost van 10 tot 15 euro. In het klassieke systeem, bedraagt de gemiddelde afstand 50 km voor zes uur gebruik, met een kostprijs van 2 euro per km. De reservering is verplicht in het klassieke

Autolib' est un système très pratique mais très coûteux permettant d'éviter aux cadres supérieurs de devoir prendre le RER ou un taxi lorsqu'ils rentrent tard du bureau.

L'intervenante estime qu'il ne faut quand même pas soutenir à Bruxelles une telle politique, qui ne va pas diminuer le nombre de voitures en ville, qui ne va pas s'adresser à l'ensemble de la population, alors qu'on a actuellement un système de carsharing qui répond vraiment à une demande.

M. Marc Loewenstein comprend bien l'intérêt de la proposition et ses avantages pratiques pour les usagers. Néanmoins, à côté de cette bonne idée, il y a des effets pervers : si on développe ce principe « One Way », cela veut dire qu'on va devoir développer l'offre de stationnement aux stations. Le système One Way nécessitera qu'on double le nombre de places réservées par site, et ce, sans pour autant en développer le maillage, ce qui aura une implication sur les places de stationnement en voirie à proximité des sites existants.

Par ailleurs, le maillage actuel de carsharing, effectué par Cambio et Zen-Car, ne répond pas aux mêmes exigences de proximité des stations que le système Villo. Si un usager ne trouve pas de place de stationnement libre dans la station vers laquelle il veut se rendre, il devra effectuer, comparativement au système Villo, un trajet plus long pour trouver un site avec une place libre, sans compter le déplacement supplémentaire pour arriver à sa destination finale.

Enfin, on serait confronté au même problème que pour les stations de Villo saturées ou vides, et il sera plus compliqué de réorienter les voitures partagées vers des sites vides que ça ne l'est pour Villo.

Pour ces différentes raisons et parce que le gouvernement prévoit un texte en la matière, le groupe FDF ne soutiendra pas cette proposition.

M. Bruno De Lille souligne les différences entre le système « one way » et le système classique mis en oeuvre par Cambio et Zen-Car, où l'usager doit rapporter son véhicule au même endroit. Il faut voir les résultats induits par tel ou tel système. L'important, finalement, est de réduire la pression automobile dans la région bruxelloise. Dans le système « one way », la distance moyenne effectuée se situe entre 7 et 9 km, pour environ 30 minutes d'utilisation, avec un coût horaire se situant entre 10 et 15 euros. Dans le système traditionnel, la moyenne effectuée est de 50 km pour six heures d'utilisation et le coût représente 2 euros au km. La réservation est obligatoire

systeem, terwijl men bij “one way” niet moet reserveren, wat niet noodzakelijk een voordeel is want als men een voertuig op een bepaald uur nodig heeft, is men niet zeker dat het ter beschikking zal zijn. Men stelt ook vast dat de perimeter van “one way” beperkter is: “one way” wordt vooral gebruikt binnen de stad, terwijl men met het klassieke systeem de stad kan verlaten.

De spreker meent dus dat “one way” geen alternatief is voor het gebruik van de wagen, in tegenstelling tot het klassieke systeem. Mevrouw Delforge heeft zelfs aangetoond dat het systeem het gebruik van de wagen aanmoedigt ten nadele van het openbaar vervoer of de actieve verplaatsingsmodi.

Het is dus enkel op het eerste gezicht een goed idee, dat Groen dus niet zal steunen.

De heer Pierre Kompany meent dat het model “one way” het milieuprobleem niet oplost, omdat elk voertuig CO₂ uitstoot. Het model voegt gewoon wagens aan andere wagens toe. Het gezond verstand zegt dat men het gebruik van het openbaar vervoer moet bevorderen. Daarom zal de cdH-fractie dit voorstel niet steunen.

Minister Pascal Smet zegt dat men, normaal gezien, een voorstel van resolutie indient om de regering te verzoeken iets te doen. Maar in dit geval, is de regering niet bij de pakken blijven zitten: er zijn vergaderingen geweest met de 19 schepenen voor mobiliteit, die voorstander waren van het systeem. Tal van vragen rijzen natuurlijk, zoals over de impact op de parkeerplaatsen. Daarom werkt het kabinet van de minister aan een dossier dat de minister binnenkort aan de regering zal voorleggen. Men was ook van plan om met de regering naar Parijs te gaan en te kijken hoe het nu juist zit met Autolib'. Op basis van die overwegingen, zal de regering een coherent voorstel indienen.

De heer Bruno De Lille heeft goed begrepen dat de regering een dossier over de kwestie voorbereidt. Maar hij stelt vandaag vast dat, in tegenstelling tot de vorige zittingsperiode, uit een ander vaatje getapt wordt: de meeste sprekers, zowel uit de meerderheid als uit de oppositie, hebben grote bezwaren tegen het systeem. De spreker hoopt dan ook dat de regering inziet dat het toch niet zo'n goed idee is.

De heer Vincent De Wolf is verbaasd over de reacties van de leden van de meerderheid. Enerzijds is het onjuist te beweren dat het aantal parkeerplaatsen moet worden verhoogd om dat “one way”-systeem in te voeren. Anderzijds tonen de onderzoeken aan dat het systeem rendabel is, aangezien Zen Car erom vraagt. De meerderheid had ingestemd met een “one way”-systeem,

dans le système classique, tandis que pour le système « one way », il ne faut pas réserver, ce qui n'est pas nécessairement un avantage, car si on a besoin d'un véhicule à telle heure, on n'est pas sûr qu'il y en ait un de disponible. On constate également que le périmètre d'utilisation du « one way » est plus restreint : le « one way » s'utilise essentiellement à l'intérieur de la ville, tandis que le système traditionnel permet de sortir de la ville.

L'orateur estime donc que le système « one way » n'est pas une alternative à l'usage de la voiture, comme l'est le système traditionnel. Au contraire, Mme Delforge a prouvé que ce système encourageait l'utilisation de la voiture au détriment des transports en commun ou des modes actifs.

C'est donc une fausse bonne idée, que Groen ne soutiendra pas.

M. Pierre Kompany estime que le modèle « one way » ne solutionne pas le problème environnemental, car toute voiture qui roule injecte du CO₂ dans la nature. Ce modèle ajoute des voitures à d'autres voitures. La rationalité, c'est d'aller vers les transports publics. C'est pourquoi le cdH ne soutiendra pas cette proposition de résolution.

Le ministre Pascal Smet signale que d'habitude, on dépose une proposition de résolution pour inviter le gouvernement à faire quelque chose. Or, dans ce cas-ci, le gouvernement a déjà pris des initiatives : il y a eu des réunions avec les 19 échevins de la mobilité, qui étaient favorables à ce système. Il est vrai que de nombreuses questions se posent, notamment quant à l'impact sur le stationnement. C'est pourquoi le cabinet du ministre est occupé à préparer un dossier, que le ministre soumettra prochainement au gouvernement. Il était également prévu que le gouvernement se rende à Paris, pour voir ce qu'il en est avec Autolib'. Sur la base de ces réflexions, le gouvernement déposera une proposition cohérente.

M. Bruno De Lille a bien pris acte du fait que le gouvernement préparait un dossier sur la question. Mais il constate qu'aujourd'hui, par rapport aux discussions qui ont eu lieu sous la législature précédente, le ton est tout autre : la plupart des intervenants, majorité comme opposition, ont émis de sérieuses objections par rapport à ce système. L'orateur espère donc que le gouvernement se rendra compte que ce système est une fausse bonne idée.

M. Vincent De Wolf est surpris des réactions des membres de la majorité. D'une part, il est inexact de soutenir qu'il convient d'augmenter le nombre de places de parking pour mettre en place ce système de « one way ». D'autre part, des études montrent que le système est rentable, puisque Zen Car en est demandeur. La majorité s'était mise d'accord sur un système « one way »

aangezien het zelfs opgenomen werd in het regeerakkoord. De schepenen van de 19 gemeenten waren enthousiast. Op ecologisch vlak, is het bekend dat een gedeelde auto, in het “one way”-systeem, leidt tot drie auto's minder in het verkeer, waardoor evenveel openbare ruimte vrijkomt. In Montréal, toonde een onderzoek van 2/10/2014 aan dat het systeem voordelen biedt, niet alleen voor de gebruikers die zo beschikken over een nieuwe vervoerwijze, maar ook qua stedelijke mobiliteit, via de afname van het aantal auto's en de uitstoot van broeikasgassen.

In het door mevrouw Delforge aangehaalde onderzoek wordt duidelijk gemaakt dat het systeem voor 85% gebruikt wordt door werkende mensen: dat is niet negatief en kan werkelijk leiden tot minder opstoppingen in de stad. Bovendien verklaart 25% van de gebruikers dat het systeem praktischer is dan het openbaar vervoer; 18% vindt het minder duur dan een eigen wagen, en 6% verklaart het te hebben gekozen om ecologische redenen. Zowat 67% van de gebruikers van Autolib vindt het systeem praktischer, want men vindt altijd een parkeerplaats. De minister heeft trouwens gezegd open te staan voor de problematiek, en bereid te zijn om het betrokken besluit te wijzigen.

De minister wijst erop dat de regering de kwestie ter harte neemt, overeenkomstig de algemene beleidsverklaring, en dat zij een totaalontwerp zal indienen, in een passend wetgevend en regelgevend kader, want “one way” kan niet worden geregeld zonder ook “free floating” te onderzoeken (cf. doc. nr. A-91/1 en 2).

De heer Vincent De Wolf wenst dat wordt overgegaan tot de stemming over het voorstel van resolutie, aangezien het slechts een richtsnoer is. Indien de regering er constructief werk van maakt, waarom dit voorstel dan niet aannemen ?

III. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Op verzoek van de heer Ridouane Chahid, beslist de commissie, die niet wenst over te gaan tot een afzonderlijke stemming over de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte, onmiddellijk over te gaan tot een stemming over het geheel.

Stemming

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 11 stemmen tegen 3.

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

puisqu'elle l'a même inscrit dans son accord de gouvernement. Les échevins des 19 communes se sont montrés enthousiastes. Sur le plan écologique, on sait qu'une voiture partagée, dans le système « one way », entraîne une diminution de trois voitures en circulation, et permet de libérer d'autant l'espace public. A Montréal, une étude datant du 2/10/2014 montre que le principe apporte des bénéfices non seulement aux usagers qui disposent ainsi d'un nouveau mode de transport, mais également aux options de mobilité urbaine, via la réduction du nombre de voitures et de l'émission de gaz à effet de serre.

Lorsqu'on prend l'étude que Mme Delforge a cité sur Autolib', on voit que ce système est utilisé à 85 % par des gens qui travaillent : cela n'est pas négatif, mais peut vraiment mener à un désengorgement de la ville. Par ailleurs, 25 % des utilisateurs déclarent que ce service est plus pratique que celui des transports en commun, 18 % des utilisateurs estiment que c'est moins cher qu'une voiture personnelle, et 6% déclarent l'avoir choisi pour des motifs écologiques. 67% des autolibeurs estiment que ce système est plus pratique car on trouve toujours une place de stationnement. Le ministre s'est par ailleurs déclaré ouvert à la problématique, en se disant prêt à modifier l'arrêté en question.

Le ministre rappelle que le gouvernement travaille sur la question, conformément à la déclaration de politique générale, et qu'il déposera un projet global, dans un cadre législatif et réglementaire approprié, car on ne peut régler la question du « one way » sans étudier aussi le « free floating » (cf. doc. n° A-91/1 et 2).

M. Vincent De Wolf souhaite qu'on passe au vote sur sa proposition de résolution, puisque celle-ci n'est qu'une ligne directrice. Si le gouvernement y travaille avec un a priori favorable, pourquoi ne pas adopter cette proposition ?

III. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

A la demande de M. Ridouane Chahid, la commission ne souhaitant pas procéder à un vote séparé sur les considérants et les tirets du dispositif, décide de procéder immédiatement à un vote sur l'ensemble.

Vote

La proposition de résolution dans son ensemble est rejetée par 11 voix contre 3.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

De Rapporteur,

Marc LOEWENSTEIN

De Voorzitter,

Boris DILLIÈS

Le Rapporteur,

Marc LOEWENSTEIN

Le Président,

Boris DILLIÈS