

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2014-2015

20 APRIL 2015

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**betreffende de invoering van free-floating**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Infrastructuur

door mevrouw Nadia EL YOUSFI (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-91/1 – 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 de  
carsharing en libre service intégral**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de l'Infrastructure

par Mme Nadia EL YOUSFI (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-91/1 – 2014 -2015 : Proposition de résolution

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

De heer Vincent De Wolf licht toe dat het voorstel van resolutie betrekking heeft op carsharing met “volledig vrije bediening” of “free floating”. Het typische daarvan is dat voertuigen ter beschikking worden gesteld op gelijk welke plaats van een bepaald grondgebied.

Dit carsharingmodel is al in vele landen ingevoerd, met name in Duitsland, Nederland, Italië, Oostenrijk, Canada en Denemarken. Net als traditionele carsharing, wordt free floating vooral gebruikt voor weinig frequente maar nuttige verplaatsingen.

Het reservatieproces voor een gedeeld voertuig is doorgaans hetzelfde in al die landen, te weten:

1. de gebruiker maakt gebruik van het web of een smartphone om een auto te vinden;
2. de gebruiker maakt gebruik van een chipkaart om toegang te krijgen tot het voertuig en het te starten;
3. de gebruiker kan de auto « behouden » tijdens een halte;
4. op het einde van zijn verplaatsing stelt de gebruiker het voertuig opnieuw ter beschikking van alle gebruikers.

Inzake de link met het Iris 2-plan, het besluit van 21 maart 2013, de vervuiling, het gebruik van de openbare ruimte, de financiële en budgettaire gevolgen voor de gezinnen, verwijst de spreker naar zijn inleidende uiteenzetting in het verslag bij voorstel van resolutie nr. A-90/2.

De spreker herinnert eraan dat de invoering van free floating als aanvullend aanbod voor carsharing de komst van een deeleconomie inzake mobiliteit zou bevorderen. Dat zou een nieuwe innoverende weg openen naar ecologische transitie<sup>1</sup>. Tevens blijkt uit een onderzoek van de universiteit van Ulm dat, dankzij de gebruikers van free floating, de gemiddelde uitstoot van CO<sub>2</sub> en, op middellange termijn, ook het aantal voertuigen op de openbare weg daalt.

Het voorstel van resolutie beoogt dus de Regering te vragen het besluit van 21 maart 2013 te wijzigen en « free floating » erin op te nemen.

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

M. Vincent De Wolf explique que cette proposition de résolution porte sur le modèle de carsharing en « libre service intégral » ou « free floating ». Ce modèle se caractérise par la mise à disposition de véhicules disposés à n'importe quel endroit dans un territoire donné.

Ce modèle de carsharing est présent dans de nombreux pays, notamment en Allemagne, aux Pays-Bas, en Italie, en Autriche, au Canada ou encore au Danemark. De plus, comme l'autopartage traditionnel, « le service d'autopartage en libre-service est surtout employé pour effectuer des déplacements utilitaires et peu fréquents. »

Le processus afin de réserver le véhicule à moteur partagé est généralement le même dans l'ensemble de ces pays, à savoir :

1. l'utilisateur se sert du web ou d'un téléphone intelligent pour trouver une voiture ;
2. l'utilisateur utilise une carte à puce pour accéder au véhicule et le démarrer ;
3. l'utilisateur peut « conserver » la voiture le temps d'un arrêt ;
4. à la fin de son déplacement, l'utilisateur remet le véhicule à disposition de l'ensemble des usagers.

Pour les motivations par rapport au Plan Iris 2, par rapport à l'arrêté du 21 mars 2013, par rapport à la pollution, à l'occupation de l'espace public, aux conséquences financières et budgétaires pour les ménages, l'orateur renvoie à son exposé introductif dans le rapport de la proposition de résolution n° A-90/2.

L'intervenant rappelle que l'instauration du libre service intégral en tant qu'offre de carsharing complémentaire favoriserait l'avènement de l'économie de partage en matière de mobilité. Cela « ouvrirait un nouvel espace d'innovation pour la transition écologique »<sup>1</sup>. Une étude de l'Université d'Ulm démontre également que les usagers du libre service intégral permettent de réduire l'émission moyenne de CO<sub>2</sub>, et de contribuer, à moyen terme, à réduire le nombre de véhicules présents en voirie.

La proposition de résolution vise donc à demander au gouvernement de modifier l'arrêté du 21 mars 2013 afin de pouvoir intégrer ce dispositif de « free floating ».

<sup>1</sup> DEMAILLY D. en NOVEL, A-S., *Economie du partage: enjeux et opportunités pour la transition écologique*, Institut du développement durable et des relations internationales, Paris, p. 21.

## II. Algemene bespreking

Mevrouw Nadia El Yousfi is het eens met de analyse dat men dringend oplossingen die leiden tot een afname van de autodruk in het Brussels Gewest, moet bevorderen, maar vraagt zich af of deze resolutie nuttig is.

Er moet immers worden benadrukt dat het voorgestelde systeem helemaal niet beantwoordt aan het businessmodel van de huidige operatoren.

Die vaststelling doet twee vragen rijzen, te weten :

- of nieuwe bedrijven belangstelling hebben getoond in de ontwikkeling van zo'n systeem in het BHG;
- of de rentabiliteit van de huidige operatoren die werken volgens het “traditioneel” model voldoende zou zijn om concurrentie in die specifieke sector het hoofd te bieden.

Wat de concurrentie betreft, benadrukt de spreekster dat als er geen gebruikgemaakt wordt van reguleringsystemen door middel van een aantal voorbehouden parkeerplaatsen (en dus voertuigen), zulks in geen geval mag leiden tot een deregulering van de activiteit, met het risico dat er zich niet-erkende operatoren (van het type Uber) aanbieden die een voertuig zonder chauffeur met free floating verhuren.

De spreekster bevestigt echter nogmaals haar steun voor de ontwikkeling van carsharing en, ingeval de Brusselse markt daarvoor werkelijk een nuttig potentieel vormt voor nieuwe operatoren en nieuwe businessmodellen, lijkt het wijzer en praktischer om het over te laten aan de minister en zijn diensten om de nadere regels ervan te bepalen en *ad hoc* een wet en regelgevend kader uit te werken.

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

De heer Marc Loewenstein vindt het idee interessant, maar het moet worden uitgewerkt als een aanvulling op het huidige systeem van carsharing. Anders zouden wij te maken krijgen met een probleem inzake netwerk. Als er geen station meer is, wordt in sommige wijken de dienst niet aangeboden, vandaar het belang om vaste stations, zoals die thans bestaan, te behouden.

Het verzoekend gedeelte voorziet in een wijziging van het parkeerbesluit. In welke zin? Als het gaat over een free floating systeem, hoeft er geen voorbehouden parkeerplaats meer te zijn op de openbare weg. Aangezien de auto wordt gelokaliseerd via een GPS, is dat niet meer nodig.

## II. Discussion générale

Mme Nadia El Yousfi rejoint l'analyse selon laquelle il devient urgent de promouvoir toutes les solutions pouvant conduire à la diminution de la pression automobile en région bruxelloise, mais s'interroge sur la pertinence de cette résolution.

Il y a lieu en effet de souligner que le principe suggéré ne correspond pas du tout au business modèle des opérateurs actuels.

Ce constat soulève deux questions, à savoir :

- si de nouvelles entreprises ont manifesté leur intérêt pour le développement de ce type de service en RBC d'une part ;
- et d'autre part, si la rentabilité des opérateurs actuels fonctionnant sur le modèle « traditionnel » serait suffisamment solide que pour faire face à une concurrence dans ce secteur spécifique.

En matière de concurrence, l'oratrice souligne que s'il faut se priver des mécanismes de régulation que représente le nombre de places de stationnement affectées (et donc de véhicules), cette situation ne devra en aucun cas permettre une dérégulation de l'activité, au risque de voir émerger des opérateurs sauvages (du type Uber) de la location de véhicule sans chauffeur en carsharing intégral.

L'intervenante réaffirme néanmoins son soutien au développement du principe de carsharing et, dans le cas où le marché bruxellois de l'auto partagée représente réellement un potentiel pertinent pour de nouveaux opérateurs et de nouveaux business modèles, il semble plus sensé et opérationnel de laisser le soin au ministre et ses services d'en étudier les modalités et d'élaborer un cadre légal et réglementaire *ad hoc*.

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

M. Marc Loewenstein juge l'idée intéressante, mais celle-ci doit être développée de manière complémentaire au système actuel de carsharing. A contrario, on serait confronté à un problème de maillage. S'il n'y a plus de station, certains quartiers pourraient en être dépourvus, d'où l'intérêt de maintenir des stations fixes telles qu'elles existent aujourd'hui.

Le dispositif prévoit de modifier l'arrêté stationnement. Dans quel sens? S'il s'agit d'un système de carsharing intégral, il ne devrait plus y avoir de stationnement réservé en voirie... La voiture étant localisée via un GPS, il ne devrait plus y avoir de stationnement réservé.

Tevens rijst de vraag inzake de financiële weerslag: wat kost de invoering van een dergelijk systeem (website – smartphone application – systeem voor de geografische lokalisatie van de voertuigen – aankoop en onderhoud van de voertuigen)?

Tot slot lijkt het mij dat de Regering een tekst met normatieve waarde wil indienen over de kwestie. Net als voor voorstel van resolutie nr. A-90/2, dat zopas werd besproken, geeft de FDF-fractie de voorkeur aan die weg eerder dan aan een resolutie.

Daarnaast stelt de spreker de commissie voor hoorzittingen op touw te zetten, zowel over de evaluatie van het huidige carsharing-systeem als over de experimenten in het buitenland die ons zouden kunnen inspireren.

Mevrouw Cieltje Van Achter vindt het systeem eveneens zeer interessant en kondigt aan dat haar fractie het voorstel zal steunen in de plenaire vergadering. In Vlaanderen, heeft de firma “Bolidés” een dergelijk systeem ingevoerd, waarbij de voertuigen worden gezocht via een GPS-systeem. Voor de werking van een dergelijk systeem, kan het nodig zijn parkeerplaatsen te reserveren; vandaar de mogelijke nood aan een wijziging in de geldende regelgeving. Free-floating moet bestudeerd worden met het oog op een daling van het aantal voertuigen op de openbare weg.

De heer Bruno De Lille zal in het kader van deze bespreking dezelfde opmerkingen maken als over het “one way”-systeem (cf. Doc. A-90/2). Uit verschillende studies blijkt evenwel dat free floating veel voordelen biedt, op voorwaarde dat het openbaarvervoernet doeltreffend is. Om een dergelijk systeem in te voeren, zijn veel auto's nodig, wat veel voorbehouden parkeerplaatsen vereist. Maar als het werkt, komt er wel concurrentie met de taxi's. Daarom moet goed nagedacht worden. De Groen-fractie zal ook dit voorstel van resolutie niet steunen, aangezien het geen enkele zekerheid biedt over de reële vermindering van het aantal auto's en er een risico bestaat op andere perverse gevolgen.

Mevrouw Céline Delforge vindt dat er vele perverse gevolgen kunnen zijn, net als voor voorstel nr. A-90/2. De spreekster heeft de indruk dat men koste wat kost, de auto wil bevorderen ten nadele van het openbaar vervoer. Er zij op gewezen dat niet iedereen gebruik kan maken van een auto, aangezien niet iedereen een rijbewijs heeft. De overheid moet investeringen doen die de gehele bevolking ten goede komen, niet alleen enkele bevoorrechten. Daarom vindt de spreekster het beter eerder het openbaar vervoer, net als stappen en fietsen, te bevorderen.

La question de l'incidence financière se pose également : quid du coût de mise en place d'un tel système (site web - application smartphone - système de géolocalisation des véhicules - acquisition et entretien des véhicules) ?

Enfin, il semble que le gouvernement prévoit de déposer un texte à valeur normative sur le sujet. Comme pour la proposition de résolution n° A-90/2, qui vient d'être discutée, le groupe FDF privilégiera cette voie plutôt que celle de la résolution.

Par ailleurs, l'orateur suggère à la commission de planifier des auditions sur le sujet, tant sur l'évaluation du système actuel de voitures partagées que sur les expériences développées à l'étranger et desquelles nous pourrions nous inspirer.

Mme Cieltje Van Achter juge également ce système très intéressant et annonce que son groupe soutiendra la proposition en séance plénière. En Flandre, la société « Bolidés » a mis en place un tel système, où les voitures sont repérées via un système de GPS. Il peut être nécessaire de réserver des places de stationnement pour le fonctionnement d'un tel système ; d'où la nécessité éventuelle de modifier la réglementation en vigueur. Le carsharing en libre service intégral doit être étudié dans la perspective d'une diminution du nombre de véhicules présents en voirie.

M. Bruno De Lille fera dans le cadre de cette discussion les mêmes remarques que celles qu'il a faites sur le système « one way » (cf. Doc. A-90/2). Néanmoins, il ressort des différentes études que ce système de « free floating » a de nombreux avantages, à condition que le réseau de transports en commun soit efficace. Pour instaurer un tel système, il faudra beaucoup de voitures, ce qui nécessitera beaucoup de places de stationnement réservées. Mais si cela fonctionne, on se trouvera alors en concurrence avec le secteur du taxi. C'est pourquoi il faut bien réfléchir. Ici encore, le groupe Groen ne soutiendra pas la proposition de résolution, vu que l'on n'a aucune assurance sur la diminution réelle du nombre de voitures, et que cela risque d'entraîner d'autres effets pervers.

Mme Céline Delforge estime que, comme pour la proposition n° A-90/2, les effets pervers peuvent être nombreux. L'intervenante a l'impression qu'on veut à tout prix promouvoir la voiture au détriment des transports en commun. Il faut rappeler que la voiture n'est pas accessible à tous, puisque tout le monde n'a pas un permis de conduire. Le rôle des pouvoirs publics est de réaliser des investissements qui vont profiter à toute la population, et non à quelques privilégiés. C'est pourquoi l'intervenante estime qu'il faut plutôt favoriser les transports publics, ainsi que la marche et le vélo.

Minister Pascal Smet verklaart zich voorstander van een dergelijk systeem, maar daarvoor is een beleid op langere termijn vereist, in een algemeen kader. Daarom gaat de Regering door met het werk ter zake, zoals werd uitgelegd in het kader van voorstel nr. A-90/2, en zal zij een voorstel doen vóór de zomer van 2015.

### III. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Net zoals voor het vorige voorstel van resolutie (cf. Doc. A-90/2), beslist de commissie meteen over te gaan tot een stemming over het gehele voorstel.

#### Stemming

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

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

*De Rapporteur,*

Nadia EL YOUSFI

*De Voorzitter,*

Boris DILLIÈS

Le ministre Pascal Smet déclare être favorable à un tel système, mais cela doit faire l'objet d'une politique à plus long terme, dans un cadre global. C'est pourquoi le gouvernement va continuer à mener son travail, comme cela a été expliqué dans le cadre de la proposition n° A-90/2, et fera une proposition avant l'été 2015.

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

Comme pour la proposition de résolution précédente (cf. Doc. A-90/2), la commission décide de procéder directement à un vote sur l'ensemble de la proposition.

#### Vote

La proposition de résolution dans son ensemble est rejetée par 12 voix contre 3.

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

*La Rapporteuse,*

Nadia EL YOUSFI

*Le Président,*

Boris DILLIÈS