



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

SESSION ORDINAIRE 2017-2018

11 DÉCEMBRE 2017

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

**PROPOSITION D'ORDONNANCE**

**modifiant l'ordonnance du 22 janvier 2009  
portant organisation de la politique du  
stationnement et création de l'Agence du  
stationnement de la Région de  
Bruxelles-Capitale, établissant  
un cadre pour la création  
et l'organisation de gares routières**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de l'Infrastructure

par Mme Carla DEJONGHE (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghysseles, Mme Véronique Jamouille, MM. Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Pierre Kompany, Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, M. Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

*Membres suppléants* : MM. Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, Arnaud Pinxteren.

*Autres membres* : Mme Michèle Carthé, MM. Bernard Clerfayt, Emmanuel De Bock, Serge de Patoul, André du Bus de Warnaffe, Vincent De Wolf, Mmes Marion Lemesre, Fatoumata Sidibé, Cieltje Van Achter, Kenza Yacoubi.

*Voir* :

**Document du Parlement :**

A-179/1 – 2014/2015 : Proposition d'ordonnance.

GEWONE ZITTING 2017-2018

11 DECEMBER 2017

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**

**tot wijziging van de ordonnantie van  
22 januari 2009 houdende de organisatie  
van het parkeerbeleid en de oprichting  
van het Brussels Hoofdstedelijk  
Parkeeragentschap en tot opstelling  
van een regeling voor de bouw en  
de organisatie van busstations**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Infrastructuur

door mevrouw Carla DEJONGHE (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghysseles, mevr. Véronique Jamouille, de heren Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Pierre Kompany, Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heer Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

*Plaatsvervangers* : de heren Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, Arnaud Pinxteren.

*Andere leden* : mevr. Michèle Carthé, de heren Bernard Clerfayt, Emmanuel De Bock, Serge de Patoul, André du Bus de Warnaffe, Vincent De Wolf, mevr. Marion Lemesre, mevr. Fatoumata Sidibé, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Kenza Yacoubi.

*Zie* :

**Stuk van het Parlement :**

A-179/1 – 2014/2015 : Voorstel van ordonnantie.

**I. Exposé introductif  
de Mme Marion Lemesre,  
première co-auteure de la proposition  
d'ordonnance**

*Réunion du 7 novembre 2016*

La Région bruxelloise compte un grand nombre d'opérateurs de voyages qui organisent des liaisons internationales par la route, au départ et à destination de Bruxelles. Ces activités sont disséminées sur tout le territoire régional, mais à certains endroits, elles sont très fortement concentrées. La fréquence des départs vers l'international et le volume de bagages important des voyageurs demandent une logistique (lieu de stockage, d'attente, parking,...) que ces opérateurs sont en général loin de pouvoir proposer sans impact sur l'espace public.

L'organisation actuelle de ces voyages pose question car elle est source de multiples nuisances pour les usagers de l'espace public en général et pour les riverains en particulier. On peut en effet penser aux moteurs que les chauffeurs laissent tourner (pollution sonore et de l'air), aux bancs publics, murets et rebords de bacs à fleurs squattés par des voyageurs en attente de leurs autocars, aux trottoirs envahis par les bagages,... et ce à toute heure du jour et de la nuit.

Les emplacements prévus aux embarquements et débarquements inhérents à cette activité de transport de passagers et de leurs bagages sont tellement insuffisants qu'ils ont lieu de manière anarchique en fonction des places publiques disponibles ou en double file. Ce n'est une solution acceptable ni pour la sécurité des voyageurs, ni pour la mobilité sur nos grands axes.

Reliant les grandes villes européennes, les sociétés de transport par autocars à bas prix sont de plus en plus présentes à Bruxelles (MegaBus, IDBus ou encore l'arrivée de FlexiBus). Celles-ci n'ont pas forcément leurs bureaux et leurs dépôts en Région bruxelloise, mais elles organisent leurs départs vers l'étranger à partir de points de rendez-vous fixés à Bruxelles. Ces lieux de rendez-vous sont du registre du lieu-dit (en face de tel bâtiment, d'un parc, d'un établissement de référence,...) et ne proposent pas d'infrastructure permettant d'accueillir les flux de passagers qu'ils génèrent.

Résultat : l'espace public est envahi de dizaines de voyageurs en attente, avec leurs nombreux bagages et une fois le bus arrivé, s'il n'y a pas d'emplacement autorisé disponible, celui-ci se gare en double file, sur une piste cyclable, un trottoir,...

Pourquoi une gare routière dans notre Région ?

**I. Inleidende uiteenzetting  
van mevrouw Marion Lemesre,  
eerste mede-indiener van het voorstel  
van ordonnantie**

*Vergadering van 7 november 2016*

Het Brussels Gewest telt een groot aantal reisoperatoren die internationale verbindingen verzorgen via de weg, van en naar Brussel. Die activiteiten zijn verspreid over het gehele grondgebied, maar op sommige plaatsen zijn ze zeer geconcentreerd. Het aantal vertrekken naar internationale bestemmingen en de aanzienlijke bagage van de reizigers vergt een logistiek (opslagplaats, wachtruimte, parking,...) die de operatoren doorgaans niet kunnen aanbieden zonder weerslag op de openbare ruimte.

De huidige organisatie van dergelijke reizen doet vragen rijzen, want zij veroorzaakt allerlei hinder voor de gebruikers van de openbare ruimte in het algemeen en voor de buurtbewoners in het bijzonder. Dat kan gaan over motoren die de bestuurders laten draaien (lawaai en luchtvervuiling), de openbare banken, muurtjes en randen van bloembakken die worden ingepalmd door reizigers die wachten op hun autocar, stoepen vol bagage... op elk uur van de dag en de nacht.

De plaatsen die voorzien zijn voor het in- en uitstappen die gepaard gaan met dat soort vervoer van passagiers en hun bagage zijn zo gering in aantal dat de zaken chaotisch verlopen, afhankelijk van de beschikbare openbare plaatsen of dat er dubbelgeparkeerd wordt. Dat is onaanvaardbaar zowel voor de veiligheid van de reizigers als voor de mobiliteit op onze grote verkeersassen.

Bovendien heeft Brussel een sterke ontwikkeling gekend van het busvervoer tussen de Europese grootsteden door lowcostbedrijven (MegaBus, IDBus en FlexiBus). Zij hebben hun kantoren en hun remises niet noodzakelijk in het Brussels Gewest, maar vertrekken naar het buitenland vanop afgesproken plaatsen in Brussel, te weten voor een of ander gebouw, aan een park, op een bekende plek,... Er zijn daar evenwel geen voorzieningen voor het onthaal van de passagiersstromen die ze veroorzaken.

Resultaat : de openbare ruimte wordt ingenomen door tientallen wachtende reizigers, met heel wat bagage. Wanneer er geen parkeerplaats is voor de bus, parkeert die dubbel of op een fietspad, een trottoir...

Waarom een busstation in ons Gewest ?

Le transport de voyageurs par autocars vers des destinations internationales est un mode de transport collectif particulièrement flexible et très utilisé à Bruxelles.

Les activités liées au transport de personnes sur de longues distances nécessitent des infrastructures telles que des lieux d'attente, des espaces de stockage et de chargement des bagages, des commerces, des guichets de vente de titres de transports, des toilettes publiques, ... Ces éléments seraient autant de valeur ajoutée à leurs services de transport et apporteraient un standard à l'encadrement sécurisé des voyageurs.

Actuellement en Région de Bruxelles-Capitale il n'existe ni gare routière, ni cadre juridique à part entière consacré à la gestion adaptée du stationnement spécifique des cars de ligne. En effet, l'arrêté du 18 juillet 2013 (portant le volet réglementaire du Plan régional de politique de stationnement) ne prévoit des dispositions (article 44 à 46) que pour les bus scolaires et autocars touristiques, ce qui est un segment complètement différent des autocars de ligne.

De l'avis du secteur des professionnels du transport international de voyageurs par autocars, la création de gares routière en Région bruxelloise serait un régulateur très positif de l'activité.

La gare routière serait un point de chute imposé pour toutes les sociétés organisant du transport international de voyageurs par autocars. De cette manière, un contrôle plus rigoureux de ces sociétés sera rendu possible et obligatoire (vérification des licences et des certificats de conformité, état des paiements des cotisations et taxes, ...). On observe trop de concurrence déloyale sur le terrain, pas toujours aisée à détecter et à enrayer pour les autorités, si bien que les opérateurs sont demandeurs de tels contrôles et d'une uniformisation des pratiques.

Les gains liés à l'encadrement de l'activité par une canalisation obligatoire du trafic via une gare routière sont nombreux pour l'autorité publique et rejoignent les intérêts de tous les Bruxellois, utilisateurs ou non de ces services de transport.

Plutôt que de dédier un nombre toujours croissant de places de parking en voirie à cette activité, il s'avère plus performant de les concentrer à certains endroits et d'y encadrer leur accès.

Un stationnement qui s'effectuerait hors de ces périmètres serait alors également plus aisé à détecter et à contrôler car il serait rendu beaucoup plus visible.

La création d'une gare routière implantée hors voirie permettra aussi de libérer les espaces précédemment réservés au stationnement des autocars et de les réaffecter à une autre fin par exemple.

Het vervoer van reizigers in autocars naar internationale bestemmingen is een collectieve vervoerwijze die bijzonder flexibel is en veel gebruikt wordt in Brussel.

Het vervoer van reizigers over lange afstand vereist voorzieningen zoals wachtruimtes, opslag- en laadplaatsen voor de bagage, handelszaken, loketten voor de verkoop van vervoerbewijzen, openbare toiletten, ... Die elementen zouden een toegevoegde waarde zijn voor hun vervoersdiensten en een standaard vormen voor een veilige begeleiding van de reizigers.

Vandaag ontbreken in het Gewest een busstation en een volwaardig juridisch kader voor een aangepast beheer van het parkeren van autocars voor internationaal vervoer. Het besluit van 18 juli 2013 (houdende het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan) voorziet enkel in bepalingen (artikelen 44 tot 46) voor schoolbussen en autocars voor toeristen, wat een ander segment is dan de autocars voor internationaal vervoer.

Volgens de vakmensen uit de sector van het internationaal reizigersvervoer per autocar, zou de bouw van busstations in het Brussels Gewest een zeer positieve zaak zijn in het kader van hun activiteit.

Het busstation zou een verplicht eindpunt zijn voor alle bedrijven die internationaal reizigersvervoer per autocar organiseren. Op die manier wordt een strengere controle van die bedrijven mogelijk en verplicht (controle van de vergunningen en de conformiteitsattesten, betaling van bijdragen en taksen, ...). Er heerst te veel onbillijke concurrentie te velde, die niet altijd makkelijk op te sporen en in te perken valt door de overheden, ofschoon de operatoren vragende partij zijn voor dergelijke controles en voor eenvormige praktijken.

De overheid zou heel wat winnen bij een verplicht gebruik van een busstation, net als alle Brusselaars, ongeacht of zij die vervoerdiensten gebruiken of niet.

In plaats van altijd maar meer plaatsen op de weg daarvoor vrij te maken, is het efficiënter om een en ander te concentreren op bepaalde plaatsen en regels op te stellen voor de toegang ervan.

Parkeren buiten die zones zou dan gemakkelijker opgespoord en gecontroleerd kunnen worden, want het zou meer opvallen.

De bouw van een busstation buiten de openbare weg zou ook ruimte vrijmaken die vroeger ingenomen werd door autocars en die ruimte zou anders benut kunnen worden.

De plus, les infrastructures nécessaires à la gare routière permettront de mieux accueillir les voyageurs en attente. Ce qui ne manquera pas de libérer les trottoirs, les pas de portes et autres mobiliers publics qui n'ont pas la vocation d'accueillir constamment ces personnes et leurs effets personnels.

Enfin, l'implantation de gares routières en Région bruxelloise permettra aux autorités, d'une manière générale, de canaliser les mouvements et les flux d'autocars vers ces points de chute. Actuellement, nous ne savons pas précisément quelle est l'importance de ces flux et donc leurs besoins mais aussi des nuisances totales qu'ils génèrent parce que nous n'avons pas les moyens d'en avoir une vue globale. Les gares routières peuvent constituer cet outil.

Plutôt que de procéder par à-coups ou de porter le débat seulement sur un aspect de la question, tel l'emplacement d'une gare routière (débat qui n'est opportun qu'avec consultation des opérateurs), il faut doter la Région d'un cadre de gestion tant sur l'infrastructure en tant que telle que sur l'utilisation de celle-ci par les opérateurs.

Ce cadre doit poser les bases des droits et obligations des opérateurs, des missions et de la responsabilité des autorités publiques et de la méthode de financement (cf structure Hambourg).

La présente proposition part du principe qu'instaurer ce cadre ne doit pas être fait ex nihilo mais à partir de la structure régionale en matière de stationnement, en confiant à un acteur déjà existant – l'Agence régionale de stationnement – et considéré comme le plus pertinent, le rôle de pilote de cette gestion.

Par contre, les modalités d'organisation de la gare routière au niveau du modèle d'exploitation (par concession par exemple), du système de contrôle, des locations de locaux destinés à des services de billetteries, et l'établissement des conditions en matière de tarification, d'accessibilité, signalisation, sécurité, nombre de places de stationnement et horaires feront, quant à eux, l'objet d'un arrêté d'exécution.

## II. Discussion générale

*Réunion du 7 novembre 2016*

M. Bruno De Lille estime qu'il est une bonne chose en soi de régler le problème des autocars, car aujourd'hui, il y a beaucoup de nuisances dues à la présence des autocars en ville.

Mais cette proposition d'ordonnance a, selon l'orateur, deux problèmes majeurs. D'une part, il faudrait plutôt décourager ce mode de transport, qui est concurrent au

Bovendien zal de nodige infrastructuur voor het busstation de wachtende reizigers beter kunnen opvangen. Zo zullen de trottoirs, de deurdrempels en andere openbaar meubilair weer vrijgemaakt worden, want die zijn niet bedoeld om voortdurend plaats te bieden aan die mensen en hun persoonlijke bezittingen.

De bouw van busstations in het Gewest maakt het tot slot voor de overheid mogelijk om in het algemeen de stromen van autocars naar die punten te leiden. Thans weten wij niet hoe omvangrijk die stromen en dus hun behoeften zijn. We kennen evenmin de totale hinder die zij veroorzaken omdat wij niet de middelen hebben om daar een totaalbeeld van te krijgen. De busstations kunnen daarbij helpen.

In plaats van met horten en stoten te werk te gaan of het debat enkel over één aspect van de kwestie te voeren, bijvoorbeeld over de plaats van een busstation (dit debat is enkel opportuun samen met de operatoren), moet men het Gewest een kader aanreiken voor zowel het beheer als het gebruik van de infrastructuur door de operatoren.

Dat kader moet de basisrechten en plichten van de operatoren bepalen, alsook de opdrachten en de verantwoordelijkheid van de overheid en de financieringswijze (zie structuur Hamburg).

Dit voorstel vertrekt van het principe dat dit kader niet ex nihilo mag ingevoerd worden maar wel vanuit de gewestelijke parkeerstructuur, door een reeds bestaande speler – het Gewestelijk Parkeeragentschap – die als het meest geschikt beschouwd wordt, aan het hoofd te zetten van dit beheer.

De regels voor de exploitatie van de busstations (concessie bijvoorbeeld), voor de controle, voor de huur van gebouwen voor de ticketverkoop, en de voorwaarden inzake tarifiering, toegankelijkheid, signalisatie, veiligheid, aantal parkeerplaatsen en openingsuren zullen daarentegen aan bod komen in een uitvoeringsbesluit.

## II. Algemene bespreking

*Vergadering van 7 november 2016*

De heer Bruno De Lille meent dat het goed is om het probleem van de autocars te regelen, omdat er vandaag veel hinder is door de aanwezigheid van de autocars in de stad.

Maar dit voorstel van ordonnantie heeft volgens de spreker twee grote nadelen. Enerzijds zou dit soort vervoer ontmoedigd moeten worden want het betekent oneerlijke

train : l'autocar constitue en effet une concurrence déloyale par rapport au transport ferroviaire ; le transport par autocar est mauvais pour l'environnement ainsi que pour le cadre de vie ; la plupart des lignes desservies par ces autocars de tourisme le sont aussi en train. D'autre part, appartient-il aux pouvoirs publics d'investir dans ce genre d'infrastructure ? À Hambourg, que Mme Lemesre a donné en exemple dans son exposé, on a vu que les infrastructures étaient « self-supporting », mais uniquement pour ce qui concerne l'exploitation. Ce sont quand même les pouvoirs public qui ont mis l'espace à disposition et qui ont investi dans l'infrastructure.

Enfin, il est nécessaire de combattre les services clandestins. En effet, ces services créent encore davantage de concurrence déloyale. C'est là que se situe le rôle de l'autorité publique. Il faut faire respecter les règles de circulation, les règles du code de la route, et pour ce faire, la police est là. Pour ces raisons, le groupe Groen n'approuvera pas cette proposition d'ordonnance.

M. Marc-Jean Ghysels estime que la proposition est séduisante *a priori*. Mais il rejoint les propos de M. De Lille : il est nécessaire de favoriser le transport ferroviaire. La police est là, quant à elle, pour faire respecter la réglementation existante. Lorsque Mme Lemesre parle de 21 espaces bus à Hambourg, qu'est-ce que cela représente en termes d'espace public, et comme type d'infrastructure ?

L'orateur signale par ailleurs que le ministre travaille à la question : il a rencontré les acteurs du secteur. Il convient donc de laisser le ministre venir expliquer devant cette commission quels sont les résultats de ses travaux, quelle est selon lui la situation idéale d'une telle gare de bus, quels espaces il faut prévoir, s'il y a des espaces libres, quel type d'infrastructure on souhaite, si on doit placer des WC, des locaux d'attente, des locaux pour les bagages, etc. Pour toutes ces raisons, le groupe PS ne votera pas favorablement cette proposition.

Pour Mme Céline Delforge, la proposition est intéressante. Les voyages par autocar existent depuis toujours. Mais on ignore toujours aujourd'hui quels sont les flux actuels générés par ce genre de transport. On se rend bien compte qu'il y a eu une forte croissance du secteur, car on constate que même la SNCF affrète des autocars qui font concurrence à ses propres lignes. Veut-on vraiment promouvoir ce type de transport ? Il est on ne peut plus polluant. On ne connaît ni les flux ni les besoins. Pourquoi la Région irait-elle investir dans ce genre d'infrastructure ? Est-ce pour accompagner le marché ? Qu'est-on prêt à accepter ? Aux États-Unis, le transport ferroviaire est très cher, et pour les pauvres, il y a les cars « Greyhound ». Est-ce cela que nous voulons pour la Belgique ? Il y a encore beaucoup trop d'embouteillages dans cette Région, et les cars y contribuent. Pour toutes ces raisons, le groupe Ecolo votera contre

concurrentie voor de trein. Autocars zijn ook slecht voor het milieu en de kwaliteit van de leefomgeving. De meeste routes van de autocars kunnen ook met de trein afgelegd worden. Is het aan de overheid om daarin te investeren ? In Hamburg, het voorbeeld dat mevrouw Lemesre in de inleiding gegeven heeft, is die infrastructuur selfsupporting, maar enkel op het vlak van de exploitatie. De overheid heeft daar de ruimte ter beschikking gesteld en heeft in de infrastructuur geïnvesteerd.

Het is ook nodig om illegale diensten aan te pakken die voor nog meer oneerlijke concurrentie zorgen. Dat is een taak voor de overheid. Men moet de verkeersregels doen naleven door de politie. Daarom zal de Groen-fractie het voorstel van ordonnantie niet steunen.

De heer Marc-Jean Ghysels meent dat het voorstel op het eerste gezicht interessant is. Maar hij is het eens met de heer De Lille. Er moet voorrang gegeven worden aan het spoor. De politie moet de bestaande regelgeving doen naleven. Wanneer mevrouw Lemesre het heeft over 21 buszones in Hamburg, wat betekent dat dan op het vlak van openbare ruimte en infrastructuur ?

De spreker wijst erop dat de minister met de zaak bezig is : hij heeft de mensen uit die sector ontmoet. De minister moet dus de kans krijgen in de commissie de resultaten toe te lichten. Wat is volgens de minister de beste plaats voor een busstation, welke ruimte moet er voorzien worden, is er vrije ruimte, welk soort infrastructuur moet er komen, toiletten, wachtzalen, bagagedepots enzovoort ? De PS fractie zal het voorstel dus niet steunen.

Volgens mevrouw Céline Delforge is het voorstel interessant. De reizen met de autocar hebben altijd bestaan. Maar vandaag weet men nog altijd niet welke verkeersstromen die autocars genereren. Er is wel degelijk een toename van dit soort vervoer, want zelfs de SNCF legt autocars in die haar eigen spoorlijnen beconcurreren. Wil men echt dit soort sterk vervuilend transport bevorderen ? Men kent noch de stromen noch de noden. Waarom zou het Gewest in dit soort infrastructuur investeren ? Om de markt te sturen ? Wat is men bereid te aanvaarden ? In de VS is het spoor zeer duur en voor de armen zijn er de Greyhound-cars. Wil men dat in België ? Er zijn nog veel verkeersopstoppingen in Brussel en de autocars dragen daar toe bij. Om al die redenen zal de Ecolo-fractie tegen het voorstel stemmen. Maar de spreker is bereid het debat ten gronde te voeren.

cette proposition d'ordonnance. Par contre, l'oratrice n'est pas opposée à approfondir le débat.

M. Paul Delva reconnaît qu'il s'agit d'un thème intéressant. Il y a une étude de Bruxelles Mobilité qui a été réalisée à ce sujet. L'intervenant avait d'ailleurs récemment posé une question parlementaire visant à obtenir les résultats de cette étude. Si une étude a été commandée, c'est que le Gouvernement est occupé à travailler sur cette question. Il faudrait d'abord entendre les résultats de cette étude, et que le ministre puisse venir s'expliquer ici en commission.

M. Serge de Patoul confirme qu'il s'agit d'un véritable sujet de débat, et remercie Mme Lemesre d'avoir initié ce débat. Il est évident qu'il faut d'abord connaître les résultats de l'étude dont parle M. Delva avant de pouvoir se prononcer. Cela devrait s'intégrer dans un débat sur le développement territorial. À ce stade-ci, il serait inopportun de voter un tel texte.

M. Willem Draps souhaite, en tant que co-signataire de la proposition d'ordonnance, expliquer brièvement ce qu'il en est. La question n'est pas de savoir si on aime ou non ce type de transport. Mais dans les grandes villes du nord de l'Europe, comme Amsterdam ou Rotterdam, ou en Allemagne, toutes les villes ont leur propre ZOB (Zentraler Omnibus-Bahnhof). À titre personnel, l'orateur n'est pas non plus favorable à ce type de transport qui concurrence le chemin de fer. On ne peut d'ailleurs que déplorer que le transport routier offre des possibilités de déplacement beaucoup moins chères que les sociétés de chemin de fer, parce que ces sociétés d'autocars ne paient pas les infrastructures qu'elles utilisent. Depuis longtemps, comme l'a rappelé Mme Delforge, il y a eu des sociétés d'autocars de ligne comme Europabus, qui s'est développée dans les années soixante. Mais il faut savoir que ce secteur est extrêmement réglementé, à tel point que l'on ne pouvait pas avoir le même itinéraire à l'aller qu'au retour. Aujourd'hui, au nom de la libre circulation dans l'espace économique européen, on a balayé toute cette réglementation, ce qui fait que désormais, tout est permis. En effet, rien ne peut empêcher la libre circulation. Qu'on le veuille ou non, ce type de transport se développe. Il faut observer ce qui se passe rue de France, devant les bâtiments de la SNCB : on assiste au ballet de ces autocars qui proposent leurs voyages à bon marché aux clients de la SNCB.

Ce phénomène, même si on ne l'aime pas, existe. Il est important de le canaliser, et d'en diminuer au maximum les coûts qu'il génère pour la collectivité. A Hambourg, les cars qui vont et viennent en ville doivent nécessairement utiliser tel ou tel boulevard. Vouloir assurer une bonne connexion entre ce type de trafic et le métro ou les transports en commun est quelque chose d'important. En effet, ces gares de bus sont toujours situées à côté des gares ou des stations de métro. Ici le problème prend une telle ampleur sur le tissu urbain qu'il serait utile de prendre la mesure de ce phénomène, et qu'on entende les acteurs

De heer Paul Delva vindt het een interessant thema. Mobiel Brussel heeft daar onderzoek naar gedaan. De spreker heeft overigens onlangs een parlementaire vraag gesteld om de resultaten van het onderzoek te krijgen. Als er een onderzoek besteld is, betekent dat dat de Regering met de kwestie bezig is. Men moet eerst de resultaten van het onderzoek kennen en de minister in de commissie horen.

De heer Serge de Patoul bevestigt dat hier een debat over gevoerd dient te worden en bedankt mevrouw Lemesre om de aftrap te geven. Natuurlijk moet men eerst de resultaten van het onderzoek waarover de heer Delva het gehad heeft, kennen. Dat zou deel moeten uitmaken van een debat over de territoriale ontwikkeling. Nu is het geen geschikt moment om een dergelijke tekst goed te keuren.

De heer Willem Draps wenst als mede-ondertekenaar van het voorstel van ordonnantie een korte toelichting te geven. Het gaat er niet om of men voor of tegenstander is van dit soort vervoer. In alle grote steden in het noorden van Europa, zoals Amsterdam of Rotterdam of in Duitsland, heeft men een eigen ZOB (Zentraler Omnibus Bahnhof). De spreker is ook geen voorstander van dit soort vervoer dat concurrentie voor het spoor betekent. Men kan enkel betreuren dat het vervoer langs de weg veel goedkoper is dan via het spoor, omdat de autocarbedrijven niets betalen voor de infrastructuur die zij gebruiken. Mevrouw Delforge heeft eraan herinnerd dat er al sinds de jaren zestig autocarbedrijven bestaan, zoals Europabus. Maar die sector was streng gereguleerd en men mocht bijvoorbeeld niet dezelfde weg heen als de weg terug volgen. Vandaag is alles toegelaten en niets mag het vrije verkeer hinderen. Of men dat nu wil of niet, dit soort vervoer ontwikkelt zich verder. Kijk maar eens naar wat er gebeurt in de Frankrijkstraat waar de autocars voor de NMBS-gebouwen goedkope reizen aanbieden aan de NMBS-reizigers.

Men moet het fenomeen in goede banen leiden en de kosten voor de maatschappij zoveel mogelijk beperken. In Hamburg moeten de autocars bepaalde lanen volgen. Het is belangrijk om dit soort transport goed af te stemmen op de metro en het openbaar vervoer. Die busstations bevinden zich steeds bij treinstations of metrostations. De stad ondervindt hier zoveel hinder dat men de mensen uit het veld moet horen, zoals de spoormaatschappijen die zelf bepaalde autocarlijnen exploiteren.

de terrain : entre autres les sociétés de chemin de fer, qui ont pris elles-mêmes en charge l'exploitation de certaines lignes d'autocars.

Mme Marion Lemesre confirme que son groupe ne veut pas fermer la porte à la discussion. On voit bien qu'une activité non encadrée génère des nuisances immenses : pollution, embouteillages, etc. Mais par ailleurs, il est nécessaire de soutenir le droit des familles à aller en vacances. On ne peut pas obliger les familles à aller à Paris en Thalys. L'oratrice insiste pour que la commission puisse rencontrer les acteurs de ce secteur. Au boulevard Lemonnier ou à l'avenue de Stalingrad, des agences de voyage demandent tous les jours à la Ville de Bruxelles des emplacements d'autocars. Il y a une vraie demande de régulation de ce secteur, qui souffre de piratage. Le schéma-directeur Midi n'a pas prévu de prendre en considération des places de stationnement pour les autocars. Il faudrait entendre les acteurs, les agences de voyage, il faudrait visiter des emplacements. Cela permettrait au législateur de se faire une idée.

M. Willem Draps ajoute que l'on se trouve ici exclusivement dans une matière régionale. Ce n'est pas au ministre Bellot de venir régler le va-et-vient des autocars à Bruxelles. Il y a une liberté de circulation qui prévaut. Aucun État ne peut mettre d'entraves à la circulation des autocars. Mais il appartient aux autorités régionales bruxelloises d'encadrer toutes ces pratiques.

M. Marc-Jean Ghysse signale que le texte ici proposé n'apporte aucune solution. Il y a par ailleurs un problème de conformité des autocars à la législation, qui relève de la compétence du Fédéral.

M. Willem Draps estime que pour pouvoir organiser le contrôle de licences et des obligations diverses de conformité, il serait précisément intéressant d'organiser des gares routières, afin de concentrer tous les autocars au même endroit, ce qui faciliterait les contrôles.

MM. Marc-Jean Ghysse et Serge de Patoul estiment qu'il faudrait d'abord entendre ce que le ministre a à dire de ce sujet. Ensuite, la commission pourra décider de la suite que l'on donnera à ce texte.

\*  
\* \*

*Réunion du 11 décembre 2017*

Le Ministre présente l'« Étude de circulation et de stationnement des autocars », à l'aide d'une présentation PowerPoint.

([http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20171220150217pp-autocar.pdf\\_.pdf](http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20171220150217pp-autocar.pdf_.pdf))

Mevrouw Marion Lemesre bevestigt dat haar fractie de deur voor discussie niet wil sluiten. Een niet omkaderde activiteit leidt tot grote hinder : vervuiling, files enzovoort. Maar de gezinnen hebben natuurlijk recht om op vakantie te gaan. Men mag de gezinnen niet verplichten om naar Parijs te gaan met de Thalys. De commissie moet de mensen uit die sector ontmoeten. Reisagentschappen op de Lemonnierlaan en de Stalingradlaan vragen alle dagen aan de stad Brussel dat er parkeerplaatsen voor autocars ingericht zouden worden. Er is een dringende vraag naar regulering van die sector, waar ook illegaal gehandeld wordt. Het richtschema Zuid houdt geen rekening met parkeerplaatsen voor autocars. Men moet de actoren en de reisagentschappen horen en de plaatsen geen bezoeken. Zo kan de wetgever zich een beeld vormen.

De heer Willem Draps voegt daaraan toe dat dit enkel een gewestelijke bevoegdheid is. Het is niet aan minister Bellot om het verkeer van autocars in Brussel te regelen. Er geldt een vrijheid van verkeer. Geen enkele Staat mag het verkeer van autocars verhinderen. Maar het is de verantwoordelijkheid van de Brusselse overheid om die praktijken te reglementeren.

De heer Marc-Jean Ghysse meent dat het voorstel geen oplossing aanreikt. Er is overigens ook nog het probleem van de conformiteit van de autocars met de wetgeving, die een federale bevoegdheid is.

De heer Willem Draps meent dat, om de controle op de licenties en allerhande verplichtingen inzake conformiteit te kunnen organiseren, het net interessant zou zijn om busstations te bouwen waar alle autocars dan zouden samenkomen en waar controle eenvoudiger zou zijn.

De heren Marc-Jean Ghysse en Serge de Patoul menen dat men de minister zou moeten horen. Daarna kan de commissie beslissen over het gevolg dat aan de tekst gegeven moet worden.

\*  
\* \*

*Vergadering van 11 december 2017*

De minister geeft een toelichting bij het « Onderzoek naar het verkeer en het parkeren van de autocars » aan de hand van een PowerPoint.

([http://www.weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20171220150217pp-autocar.pdf\\_.pdf](http://www.weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20171220150217pp-autocar.pdf_.pdf))

*Slide 1 – Intro*

La circulation des autocars touristiques, autobus internationaux et bus scolaires et d'entreprises est en plein essor. Avec pour conséquence que la présence et la pression des autobus sur la circulation dans la Région bruxelloise augmente en permanence. Il est dès lors important d'avoir une bonne idée des flux de trafic et des besoins en termes de stationnement des autocars et autobus et d'aboutir à des améliorations concrètes et des propositions politiques.

Dans le cadre de leur Plan Communal de Mobilité et des Plans d'Actions Communaux de Stationnement (PACS), les communes doivent prévoir les emplacements de parking nécessaires pour les bus scolaires et autocars. Mais jusqu'à ce jour, la plupart des communes n'ont pris que des mesures plutôt limitées en fonction des besoins réels, et ce, sans vision politique cohérente au-delà des frontières communales. C'est pourquoi une stratégie régionale globale est également nécessaire ainsi que des projets d'amélioration concrets avec un impact à court et moyen terme.

En 2015, Bruxelles Mobilité a chargé les bureaux d'étude Espace-mobilités et Transitec de réaliser une étude sur la problématique de circulation et de stationnement des autocars et autobus dans la Région de Bruxelles-Capitale. L'étude expose le point de la situation, une analyse prospective à l'horizon 2025, une étude visant l'aménagement d'une ou de plusieurs stations de bus, des mesures d'accompagnement, un benchmark avec deux villes similaires et enfin un rapport reprenant les actions politiques requises pour l'ensemble de la Région. L'étude a été encadrée par un comité d'accompagnement où, outre Bruxelles Mobilité et le cabinet du ministre compétent, parking.brussels, Bruxelles Environnement, la Ville de Bruxelles, Brulocalis, BDU, Visit Brussels, Perspective et la Fédération belge des exploitants d'autocars (FBEA) étaient également représentés.

*Slide 2 – accent de l'étude*

L'étude se concentre sur les autocars touristiques et événementiels, sur les bus scolaires et d'entreprise et sur la circulation des autocars internationaux qui a fortement augmenté. Les transports publics (STIB, De Lijn et TEC et le Hop-on Hop-Off) n'ont pas été repris dans l'étude.

*Slide 3 – Photo du nombre et du type d'autocars et autobus*

Pendant les heures de pointe – entre 7h et 9h du matin – nous comptons entre 2600 et 3000 bus dans la Région de Bruxelles-Capitale. Évidemment, ce sont surtout les transports publics qui se taillent la part du lion. On constate

*Slide 1 – Intro*

Het verkeer van toeristische autocars, internationale autobussen en school- en bedrijfsbussen is in volle ontwikkeling. Met als gevolg dat de aanwezigheid en druk van autobussen op het verkeer in het Brussels Gewest voortdurend toeneemt. Het is bijgevolg belangrijk om een goed inzicht te krijgen in de verkeersstromen en parkeernoden van autocars en autobussen en tot concrete verbeteringen en beleidsvoorstellen te komen.

De gemeenten moeten in het kader van hun Gemeentelijke Mobiliteitsplan en Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) de nodige parkeerplaatsen voor schoolbussen en autocars voorzien. Maar tot op vandaag namen de meeste gemeenten eerder beperkte maatregelen in functie van de reële noden en dit zonder een coherente beleidsvisie over gemeentegrenzen heen. Daarom is er ook nood aan een globale gewestelijke strategie en aan concrete verbeterprojecten met een impact op korte en middellange termijn.

Mobiel Brussel stelde in 2015 het studie bureau Espace-mobilités aan met als opdracht een studie over de verkeers- en parkeerproblematiek van autocars en autobussen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De studie belicht de stand van zaken, een prospectieve analyse met horizon 2025, een onderzoek om een of meer busstations in te richten, begeleidende maatregelen, een benchmark met twee gelijkaardige steden en ten slotte een verslag met de vereiste beleidsacties voor het hele Gewest. De studie werd begeleid door middel van een begeleidingscomité waarin naast Mobiel Brussel en het kabinet van de bevoegde Minister ook parking.brussels, Leefmilieu Brussel, Stad Brussel, Brulocalis, BDU, Visit Brussels en de Federatie van Belgische Autocarexploitanten (FBAA) werden vertegenwoordigd.

*Slide 2 – focus van de studie*

De studie focust op toeristische en evenementiële autocars, op school- en bedrijfsbussen en op het sterk toegenomen internationale autocarverkeer. Het openbaar vervoer (MIVB, De Lijn en TEC en de Hop-on Hop-Off) werden niet opgenomen in de studie.

*Slide 3 – Foto van het aantal en het type autobussen en autocars*

Tijdens de spits – tussen 7u en 9u 's morgens tellen we binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tussen de 2600 en 3000 bussen. Uiteraard neemt vooral het openbaar vervoer daarvan het leeuwenaandeel voor zich. Toch valt op



toutefois aussi que le nombre de bus scolaires est significatif. La part d'autocars internationaux est, globalement parlant, limitée, mais ce secteur est en plein développement et grandit de manière systématique.

*Slide 4 – Photo des autocars internationaux en Région bruxelloise*

À l'heure actuelle, trois grandes entreprises d'autocars internationaux sont actives à Bruxelles. Flixbus est le plus important avec une part de marché de 45 %, suivi par Eurolines avec 31 % (qui, historiquement, est déjà lié à la Gare du Nord depuis des décennies) et Ouibus avec 19 %. Depuis la libéralisation, sous l'impulsion de l'Europe, la concurrence est intense. Quotidiennement, environ 160 autocars arrivent à Bruxelles, dont la moitié, en transit vers une destination aux Pays-Bas, en Allemagne, en France ou en Angleterre. Entre-temps, Bruxelles est devenue un carrefour important sur les itinéraires internationaux.

*Slide 5 – Résultats de l'étude et 10 actions stratégiques*

Les résultats de l'étude ont été traités, d'une part, dans un document récapitulatif (disponible pour les parlementaires) et ont ensuite été traduits en 10 actions stratégiques concrètes qui sont nécessaires pour bien encadrer la circulation et le stationnement des autocars dans la Région de Bruxelles-Capitale à court et moyen terme.

Le 20 avril 2017, le Gouvernement a pris connaissance du contenu de l'étude et a approuvé également les 10 actions stratégiques qui sont une traduction des constats et conclusions de l'étude. Entre-temps, la Commission régionale de Mobilité a pu prendre connaissance de l'étude et donner son avis.

*Slide 6 – Action stratégique 1 - L'amélioration de l'infrastructure pour autocars à la Gare du Nord*

À défaut de disposer d'une grande station (internationale) d'autocars dans la Région de Bruxelles-Capitale, les exploitants de lignes d'autocars internationales utilisent actuellement la voie publique autour de la Gare du Midi et de la Gare du Nord pour embarquer et débarquer leurs usagers. Ce qui engendre de nombreuses nuisances et l'augmentation constante du nombre de lignes d'autocars internationales laisse à supposer que ces nuisances vont encore augmenter. C'est à la Gare du Nord que le problème est le plus important. C'est pourquoi il est proposé, à court terme, de prévoir, d'une part, au niveau -1 de la Gare du Nord, l'infrastructure nécessaire (signalisation claire, salle d'attente de nuit, dortoir et douches pour les chauffeurs, etc.) et, d'autre part, d'aménager une station de bus avec une dizaine de quais sur l'esplanade entre la

dat ook het aantal schoolbussen significant is. Het aandeel internationale autocars is globaal gesproken beperkt maar deze sector is in volle ontwikkeling en groeit systematisch aan.

*Slide 4 – Foto de internationale autocars in het Brussels Gewest*

Momenteel zijn er drie grote internationale autocarbedrijven die actief zijn in Brussel. Flixbus is de grootste met een marktaandeel van 45 % gevolgd door Eurolines met 31 % (die historisch al decennia verbonden zijn aan het Noordstation) en Ouibus met 19 %. Sinds de liberalisering onder impuls van Europa is de concurrentie intens. Dagelijks komen er ongeveer 160 autocars aan in Brussel waarvan de helft er passeert op weg naar een bestemming in Nederland, Duitsland, Frankrijk of Engeland. Brussel is ondertussen een belangrijk kruispunt op de internationale routes.

*Slide 5 – Studieresultaten en 10 strategische acties*

De studieresultaten werden verwerkt in enerzijds een samenvattend document (is beschikbaar voor de parlementsleden) en werden vervolgens vertaald naar 10 concrete strategische acties die nodig zijn om het autocarverkeer en het parkeren van autocars in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op korte en middellange termijn goed te omkaderen.

Op 20 april 2017 nam de Regering kennis van de inhoud van de studie en keurde ze ook 10 strategische acties goed die een vertaling zijn van de bevindingen en conclusies van de studie. Ook de Gewestelijke Mobiliteitscommissie kon ondertussen kennis nemen van de studie en gaf haar advies.

*Slide 6 – Strategische actie 1 - Het verbeteren van de autocarinfrastructuur bij het Noordstation*

Bij gebrek aan een groot (internationaal) autocarstation in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maken de exploitanten van internationale autocarlijnen vandaag gebruik van de publieke weg rondom het Noord- en het Zuidstation om hun gebruikers op te pikken en af te zetten. Dat zorgt voor heel wat overlast en de voortdurende toename van het aantal internationale autocarlijnen laat vermoeden dat deze hinder nog zal toenemen. Aan het Noordstation stelt het probleem zich het scherpst. Daarom wordt voorgesteld om op korte termijn enerzijds op niveau -1 van het Noordstation de nodige infrastructuur (duidelijke signalisatie, een nachtelijke wachtzaal, een slaapruiimte en douches voor chauffeurs, enz...) te voorzien en anderzijds een busstation met een tiental perrons aan te leggen tussen het Noordstation

Gare du Nord et la place Solvay afin que les autocars ne se stationnent plus dans la rue du Progrès. Ce projet a été lancé immédiatement via BM avec comme objectif une réalisation en 2019.

Le chef de projet a été désigné et le projet est en pleine préparation.

*Slide 7 – Action stratégique 2 - L'amélioration de l'infrastructure pour autocars à la Gare du Midi*

Depuis quelques années déjà, la Gare du Midi est la station fixe pour les autocars de Flibco à destination de l'aéroport de Charleroi. Mais en raison de la présence croissante des autocars internationaux, les nuisances en matière de circulation et autres augmentent également à la Gare du Midi. Dans l'étude, il est proposé de lancer un projet en collaboration avec la SNCB pour convertir le parking (de la SNCB) au coin de la rue de France en station pour autocars avec une dizaine de quais et un point d'information.

Le chef de projet a été désigné, la SNCB a été informée des projets et une concertation avec la direction de la SNCB est prévue.

*Slide 8 – Action stratégique 3 - Le développement d'une nouvelle station de bus internationale*

À moyen terme, la Région de Bruxelles-Capitale a besoin d'une grande station de bus internationale d'une capacité d'au moins 15 quais. Par analogie avec quelques autres villes européennes, on pense à une infrastructure avec un mélange de fonctions et il est préférable d'organiser la construction et la gestion d'une station de bus de ce type en collaboration avec le secteur privé (en particulier avec les exploitants de lignes d'autocars internationales). Dans l'étude, une première approche est donnée à l'aide d'une série d'endroits potentiels au sein de la région, mais une analyse spécifique et approfondie reste nécessaire pour déterminer le meilleur site avant de lancer un projet concret. Dans ce sens, une étude de marché relative à la construction et à l'exploitation d'une station de bus internationale (en ce compris quelques autres fonctions) sera lancée.

Perspective réalisera l'enquête et la prospection du marché. Ils doivent recevoir mission du cabinet du Ministre-Président.

en het Solvayplein zodat autocars niet langer in de Vooruitgangstraat parkeren. Dit project wordt onmiddellijk opgestart met als doel een realisatie in 2019.

De projectleider werd aangesteld en het project is in volle voorbereiding.

*Slide 7 – Strategische actie 2 - Het verbeteren van de autocarinfrastructuur bij het Zuidstation*

Het Zuidstation is al enkele jaren de vaste standplaats voor de autocars van Flibco naar de luchthaven van Charleroi. Maar door de stijgende aanwezigheid van internationale autocars neemt ook aan het Zuidstation de verkeers- en andere hinder toe. In de studie wordt voorgesteld om in samenwerking met de NMBS een project op te starten om de parkingsite (van de NMBS) op de hoek van de Frankrijkstraat om te vormen tot een autocarstation met een tiental perrons en een informatiepunt.

De projectleider is aangesteld, de NMBS is op de hoogte gebracht van de plannen en een overleg met de leiding van de NMBS is gepland.

*Slide 8 – Strategische actie 3 - De ontwikkeling van een nieuw internationaal busstation*

Op middellange termijn heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nood aan een groot internationaal busstation met een capaciteit van minstens 15 perrons. Naar analogie met enkele andere Europese steden wordt gedacht aan een infrastructuur met een mix aan functies en wordt de bouw en het beheer van zo'n busstation best in samenwerking met de private sector (in het bijzonder met de exploitanten van de internationale autocarlijnen) georganiseerd. In de studie wordt een eerste aanzet gegeven door middel van een reeks potentiële locaties binnen het Gewest maar een specifieke en grondige analyse blijft nodig om de beste site te bepalen vooraleer een concreet project op te starten. In die zin zal er een marktverkenning onderzoek m.b.t. de bouw en exploitatie van een internationaal busstation (inclusief enkele andere functies) worden gelanceerd.

Perspective zal het onderzoek en de marktverkenning uitvoeren. Zij kregen hiervoor de opdracht via het kabinet van de Minister-President.

*Slide 9 – Action stratégique 4 - Une meilleure gestion des autocars internationaux à destination du Maroc*

Parmi les lignes d'autocars internationales, celles à destination du Maroc occupent une place spécifique à Bruxelles. C'est surtout la présence d'une quinzaine d'agences de voyage à proximité de l'avenue de Stalingrad dans la Ville de Bruxelles qui crée une grande présence d'autocars dans ce quartier. En haute saison, ce nombre grimpe même jusqu'à 50 autocars en partance par semaine (souvent avec une remorque). Ce qui crée une importante problématique de circulation et de stationnement. La proposition de solution est double. À court terme, on analysera en étroite concertation avec la Ville de Bruxelles la possibilité de prévoir dans l'avenue de Stalingrad et la rue de la Fontaine quelques emplacements de parking pour bus de courte durée (maximum 30 minutes) pour le chargement et le déchargement des bagages. Pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs, il est proposé que ces autocars utilisent la station d'autocars à aménager à proximité de la Gare du Midi (cf. action stratégique 2). À moyen terme, ces lignes d'autocars spécifiques bénéficieront d'une réorientation sous la forme d'une station d'autocar spécifique ou seront intégrées dans une grande station d'autocars régionale (cf. action stratégique 3).

*Slide 10 – Action stratégique 5 - L'instauration d'itinéraires régionaux pour les autocars*

Aujourd'hui, les autocars touristiques et internationaux ne sont aiguillés d'aucune manière dans la circulation dans la Région de Bruxelles-Capitale. Avec pour conséquence que des autocars atterrissent même régulièrement dans des quartiers résidentiels, ce qui génère des embouteillages supplémentaires. D'où la proposition de définir des itinéraires préférentiels clairs pour la circulation des autocars. Ces itinéraires forment un ensemble logique avec les différents emplacements disponibles pour les autocars. L'ensemble des itinéraires s'adressera et sera systématiquement communiqué au secteur des autocars et du tourisme. Ces itinéraires préférentiels devront également être repris dans les systèmes GPS utilisés par les autocars.

Les itinéraires privilégiés seront définis et repris dans le nouveau Plan Régional de Mobilité.

*Slide 11 – Action stratégique 6 - Une hiérarchie de stationnement claire pour les autocars touristiques*

Aujourd'hui, le stationnement des autocars touristiques et autres n'est pas réglementé, et encore moins organisé et harmonisé dans la Région de Bruxelles-Capitale. Ce qui entraîne souvent des problèmes de stationnement principalement aux abords des pôles touristiques (le centre historique, le quartier européen, l'esplanade du Heysel...). C'est pourquoi il est proposé d'instaurer, pour l'ensemble

*Slide 9 – Strategische actie 4 - Een beter beheer van de internationale autocars met bestemming Marokko*

Onder de internationale autocarlijnen nemen in Brussel die naar Marokko een specifieke plaats in. Vooral de aanwezigheid van een 15-tal reisbureaus in de buurt van de Stalingradlaan in de Stad Brussel creëert een grote aanwezigheid van autocars in deze buurt. Het aantal loopt in het hoogseizoen zelfs op tot 50 vertrekkende autocars (vaak met aanhangwagen) per week. Dat zorgt voor een belangrijke parkeer- en verkeersproblematiek. Het voorstel van oplossing is dubbel. Op korte termijn wordt in nauw overleg met de Stad Brussel onderzocht om in de Stalingradlaan en de Fonteinstraat enkele busparkeerplaatsen voor kortparkeren (maximum 30 min) te voorzien in functie van het laden en lossen van bagage. Voor het in- en uitstappen van reizigers wordt voorgesteld dat deze autocars gebruik maken van het in te richten autocarstation vlakbij het Zuidstation (zie strategische actie 2). Op middellange termijn kunnen deze specifieke autocarlijnen een herbestemming krijgen in de vorm van een specifiek autocarstation of geïntegreerd worden binnen een groot gewestelijk autocarstation (zie strategische actie 3).

*Slide 10 – Strategische actie 5 - De invoering van gewestelijke autocarroutes*

Toeristische en internationale autocars worden vandaag op geen enkele manier in en doorheen het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geloodst. Dat heeft als gevolg dat zelfs in residentiële wijken er regelmatig autocars opduiken die voor extra verkeershinder zorgen. Vandaar het voorstel om voor het autocarverkeer duidelijke voorkeurroutes te bepalen. Deze routes vormen een logisch geheel met de verschillende beschikbare parkeerplaatsen voor autocars. Het geheel van routes wordt gericht en systematisch gecommuniceerd naar de autocar- en toeristische sector. Deze voorkeurroutes dienen ook opgenomen te worden in de GPS-systemen die autocars gebruiken.

De voorkeurroutes zullen worden bepaald en opgenomen in het nieuw Gewestelijk Mobiliteitsplan.

*Slide 11 – Strategische actie 6 - Een duidelijke parkeerhiërarchie voor toeristische autocars.*

Vandaag is het parkeren van toeristische en andere autocars niet gereguleerd, amper georganiseerd en evenmin geharmoniseerd binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat resulteert vaak in parkeerproblemen vooral in de buurt van de toeristische aantrekkingspolen (het historisch centrum, de Europawijk, de Heizelvlakte,...). Daarom wordt voorgesteld om voor het

de la Région, trois types de zones de stationnement pour autocars selon une hiérarchie claire, à savoir, le stationnement de courte durée (Drop & Ride = max. 30 min.), de moyenne durée (Wait & Ride = max. 4h30 heures) et enfin de longue durée (Sleep & Ride = max. 24 heures). L'instauration et l'intégration de ces zones dans la réglementation de stationnement régionale d'une part, et dans les règlements de redevances communaux d'autre part, doivent permettre d'effectuer un contrôle afin que les différentes zones de stationnement pour autocars soient correctement utilisées.

Les adaptations nécessaires à l'arrêté gouvernemental concernant les zones de stationnement sont en cours de préparation et seront prochainement soumises au Gouvernement.

*Slide 12 – Action stratégique 7 - Un système de stationnement pour les bus scolaires et d'entreprises*

Quotidiennement, plus de 450 bus scolaires interfèrent avec la circulation bruxelloise pendant les heures de pointe. Viennent s'ajouter à cela les navettes pour entreprises (ex. Keolis affecte environ 180 bus) qui desservent une quinzaine de sites répartis sur la Région. Comme cette circulation de bus se limite aux heures de pointe, de nombreux bus scolaires et d'entreprises stationnent dans l'espace public tant en journée que la nuit. Outre une meilleure réglementation et un meilleur encadrement du stationnement de ce type de circulation des autobus, il est proposé de prévoir pour ces types de bus des emplacements de parking plus spécifiques sur certaines voiries régionales et à proximité des nouveaux parkings P+R. Tant la Cocof que la VGC, qui prévoient également le transport scolaire, seront consultées en la matière.

*Slide 13 – Action stratégique 8 - Développement d'une plate-forme unique d'information et de communication (autocar.brussels)*

Il ressort de l'étude qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas systématiquement de collecte, de traitement et d'échange de connaissances et de données sur la circulation des autobus au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. En d'autres termes, il n'existe actuellement aucun monitoring de ce secteur, ce qui est pourtant crucial pour la politique de mobilité. C'est pourquoi il est proposé de constituer une plate-forme de connaissances, d'information et de communication sous le nom de autocar.brussels. La plate-forme deviendra la plaque tournante concernant toutes les informations et communications relatives aux autocars à Bruxelles, et sera gérée par visit.brussels en collaboration avec BM.

hele Gewest drie types autocarparkeerzones in te voeren volgens een duidelijke hiërarchie nl. kortstondig parkeren (Drop & Ride = max. 30 min.), middellang parkeren (Wait & Ride = max. 4 uur) en ten slotte langdurig parkeren (Sleep & Ride = max. 24 uur). De invoering en integratie in de gewestelijke parkeerreglementering enerzijds en de gemeentelijke retributiereglementen anderzijds moet toelaten dat er ook controle kan worden uitgevoerd zodat de verschillende parkeerzones voor autocars correct worden gebruikt.

De noodzakelijke aanpassingen aan het regeringsbesluit betreffende de parkeerzones worden voorbereid en zullen eerstdaags worden voorgelegd aan de Regering.

*Slide 12 – Strategische actie 7 - Een gereguleerd parkeersysteem voor school- en bedrijfsbussen.*

Dagelijks doorkruisen tijdens de spitsuren meer dan 450 schoolbussen het Brussels verkeer. Daarbij komen nog de pendelbussen voor bedrijven (bvb. Keolis zet ca. 180 bussen in) die een vijftiental sites verspreid over het gewest bedienen. Omdat het zwaartepunt van dit busverkeer zich beperkt tot de spits parkeren veel van de school- en bedrijfsbussen zowel overdag als 's nachts in de publieke ruimte. Naast het beter reglementeren en omkaderen van het parkeren van dit soort autobusverkeer wordt voorgesteld om voor dit soort bussen meer specifieke parkeerplaatsen te voorzien op bepaalde gewestwegen en bij de nieuwe P+R parkings. Zowel de Cocof als de VGC die zelf ook schoolvervoer voorzien, zullen hierbij geconsulteerd worden.

*Slide 13 – Strategische actie 8 - Uitbouw van een uniek informatie- en communicatieplatform (autocar.brussels).*

Uit de studie blijkt dat er vandaag niet systematisch kennis en data worden verzameld, verwerkt en uitgewisseld over het autobusverkeer binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Met andere woorden een monitoring van deze sector is momenteel onbestaande wat nochtans voor het mobiliteitsbeleid cruciaal is. Daarom wordt voorgesteld om een kennis-, informatie- en communicatieplatform op te richten onder de naam autocar.brussels. Het platform wordt de draaischijf betreffende alle informatie en communicatie m.b.t. autocars in Brussel en het wordt beheerd door visit.brussels in samenwerking met BM.

*Slide 14 – Action stratégique 9 - Désignation d'un « autocar manager » au sein de BM*

Outre la plate-forme d'information et de communication autocar.brussels, l'étude démontre également qu'il y a besoin au sein de BM d'expertise et d'un suivi permanent du secteur des autocars. C'est pourquoi il est proposé, par analogie à la politique cycliste, de désigner un responsable ou « autocar manager » au sein de BM.

*Slide 15 – Action stratégique 10 - Lancement d'une section spécialisée « Autocars » au sein de la Commission régionale de Mobilité*

Le secteur des autocars est un secteur professionnel très diversifié et en évolution permanente. Le suivi de ces évolutions et le suivi du secteur est bénéfique à toute politique de mobilité. Il est proposé de la faciliter dans le giron de la Commission régionale de Mobilité. Une section spécialisée « Autocars » doit permettre que toutes les mesures politiques pertinentes et les projets relatifs aux autocars puissent bénéficier de conseil, être encadrés et évalués.

\*  
\* \*

#### *Poursuite de la discussion*

Mme Marion Lemesre exprime ses inquiétudes au sujet de la notion de « court terme » dans les propos du Ministre Smet. Il n'y a aujourd'hui toujours pas de cadre légal. Le libéralisme, c'est le contraire du « laisser faire ». Cette Région a besoin d'un cadre bien pensé. Or, celui-ci n'existe toujours pas, alors que la proposition ici discutée a été déposée en 2015.

Le Ministre rappelle que c'est cette semaine que le Gouvernement va trancher à ce sujet.

Mme Marion Lemesre juge que le Gouvernement aura mis un temps certain avant de trancher. Elle estime que la politique menée par le Ministre est une politique disparate. Quand le Ministre va-t-il enfin créer une véritable gare routière internationale ? Tout le secteur est en difficulté, et on observe dans la réalité quotidienne des actes de piratage. Au contraire, lorsqu'il y a des gares routières, on remarque que les cars n'entrent plus dans les quartiers résidentiels. L'intention de cette proposition d'ordonnance était d'habiliter une autorité publique régionale, que le ministre a créée lui-même, à savoir l'agence Parking. Brussels, afin d'aménager une telle gare routière.

Certes, cette étude est intéressante, car elle fait le même constat que celui qui avait été fait en 2015 dans les développements de la présente proposition d'ordonnance,

*Slide 14 – Strategische actie 9 - Aanstelling binnen BM van een coach manager.*

Naast het informatie- en communicatieplatform autocar.brussels toont de studie ook dat er binnen MB nood is aan expertise en permanente opvolging van de autocarsector. Daarom wordt voorgesteld om naar analogie met het fietsbeleid een verantwoordelijke of « coach manager » binnen MB aan te stellen.

*Slide 15 – Strategische actie 10 - Start van een werkgroep autocar binnen de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.*

De autocarsector is een heel diverse en voortdurend evoluerende bedrijfssector. Het volgen van deze evoluties en een vinger aan de pols houden van de sector komt elke mobiliteitsbeleid ten goede. Er wordt voorgesteld om dit vanuit de schoot van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie te faciliteren. Een specifieke werkgroep « autocar » binnen de commissie moet toelaten dat alle relevante beleidsmaatregelen en projecten betreffende autocars kunnen worden geadviseerd, begeleid en geëvalueerd.

\*  
\* \*

#### *Voortzetting van de bespreking*

Mevrouw Marion Lemesre maakt zich zorgen over het begrip « korte termijn » in de uitleg van minister Smet. Vandaag is er nog altijd geen wettelijk kader. Liberalisme is het omgekeerde van « doe maar aan ». Het Gewest heeft nood aan een weldoordacht kader, dat vandaag niet bestaat terwijl het hier besproken voorstel al dateert van 2015.

De minister herinnert eraan dat de regering deze week een beslissing zal nemen.

Mevrouw Marion Lemesre vindt dat de regering wel tijd nodig gehad heeft. Het beleid van de minister gaat alle richtingen tegelijk uit. Wanneer gaat de minister eindelijk een echt internationaal busstation creëren ? Gans de sector zit in moeilijkheden en illegale operaties zijn dagelijkse kost. Wanneer er busstations zijn, stelt men vast dat de autocars niet meer in de residentiële wijken komen. Dit voorstel van ordonnantie strekte ertoe om een gewestelijk overheidsorgaan dat de minister zelf opgericht heeft, te weten het parkeeragentschap Parking. Brussels, een mandaat te geven om een dergelijk busstation in te richten.

Die studie is zeker interessant want men komt daarin tot dezelfde vaststelling als de vaststelling die in 2015 werd gedaan in de toelichting bij huidig voorstel van

et elle arrive à la même conclusion, à savoir qu'il faut absolument que Bruxelles soit dotée d'une gare routière. L'oratrice est quand même très perplexe en entendant les conclusions du Ministre : on ne voit guère de volonté de regrouper toutes ces actions au sein d'une entité qui en porterait la responsabilité, que ce soit pour mener les négociations avec la SNCB, pour réaliser des marchés publics, ou pour organiser toute l'intendance et la logistique autour de ces gares routières, comme à Hambourg, par exemple, en confiant cette tâche à un partenariat public-privé en termes de gestion des sanitaires, des magasins, etc.

L'oratrice estime incorrect de la part du Ministre de prétendre que la proposition d'ordonnance est sans objet. En effet, il n'y a aucun texte aujourd'hui qui organise une telle mission. Le texte qui est aujourd'hui déposé sur les bancs de cette commission a toute son utilité, et pourrait soutenir les conclusions de l'étude que le ministre vient de présenter. Le problème est urgent, et il est urgent d'y apporter une solution.

Le Ministre estime qu'il est facile de critiquer, mais en tant qu'échevine de la Ville de Bruxelles, compétente en matière de stationnement, que propose concrètement Mme Lemesre ? Le Ville de Bruxelles n'a rien fait jusqu'à présent pour solutionner les problèmes posés par les autocars en ville.

Mme Marion Lemesre rétorque que la Ville a prévu du stationnement pour autocars au quai de Willebroek, ainsi qu'au boulevard de Berlaymont. Mais le problème des autocars touche les dix-neuf communes. Il faut que ce soit une compétence qui soit prise en considération par la Région dans son ensemble.

Pour Mme Céline Delforge, il va de soi que la question du stationnement des autocars est fondamentale, mais tous les cars qui circulent en ville n'ont pas les mêmes objectifs ni les mêmes effets en termes de coûts externes. Certains autocars, comme ceux appartenant aux grandes compagnies de chemin de fer (comme la SNCF) qui organisent leur propre concurrence par la route, posent problème : la question des coûts externes a ici toute son importance. Il y a aussi le cas des bus scolaires, des écoles qui viennent depuis la province pour visiter Bruxelles, ou encore le cas des autobus qui vont vers le Maroc : il est grand temps de faire quelque chose pour l'accueil de ces cars. Mais où ? Ne faut-il pas mettre ces gares routières à l'extérieur de la ville ? Selon l'étude, il y a beaucoup d'autocars qui sont en transit à Bruxelles : est-il bien utile de leur faire traverser la ville ?

Par ailleurs, il faut se pencher sur la question de la qualité de l'air en ville. Va-t-on se contenter d'être simplement gestionnaires des itinéraires et du stationnement des autocars, et dans ce cas, il faut se poser la question de savoir quelle

ordonnantie. De studie komt overigens ook tot dezelfde conclusie, te weten dat Brussel absoluut behoefte heeft aan een wegstation. De spreekster valt achterover als zij de conclusies van de minister hoort : er is geen bereidheid om al die acties te groeperen binnen één eenheid die de verantwoordelijkheid daarvoor zal dragen, hetzij om onderhandelingen te voeren met de NMBS, om overheidsopdrachten te organiseren of om de hele organisatie en logistiek rond die wegstations in goede banen te leiden, zoals in Hamburg bijvoorbeeld, door die opdracht toe te vertrouwen aan een publiek-privaat partnerschap wat het beheer van het sanitair, van de opslagplaatsen enzovoort betreft.

De spreekster vindt het niet correct van de minister om te beweren dat het voorstel van ordonnantie doelloos is. Er bestaat vandaag geen enkele tekst die een dergelijke opdracht organiseert. De vandaag ingediende tekst heeft al zijn nut en zou de conclusies van het onderzoek dat de minister net uiteengezet heeft, kunnen ondersteunen. Er is dringend een oplossing nodig.

De minister zegt dat het makkelijk is om kritiek te spuien, maar wat heeft mevrouw Lemesre, schepen van de stad Brussel bevoegd voor het parkeerbeleid, dan concreet in petto ? De stad Brussel heeft tot nu toe geen vinger uitgestoken in de problematiek van de autocars in de stad.

Mevrouw Marion Lemesre kaatst de bal terug en zegt dat de stad gezorgd heeft voor parkeerplaatsen voor autocars aan de Willebroekkaai en aan de Berlaymontlaan. Maar het probleem van de autocars treft alle 19 gemeenten. Het probleem moet in zijn geheel door het Gewest aangepakt worden.

Volgens mevrouw Céline Delforge is het parkeren van de autocars een ernstig probleem, maar niet alle autocars in de stad hebben dezelfde doelen of dezelfde gevolgen op het vlak van externe kosten. Sommige autocars zoals die van de grote spoormaatschappijen (bijvoorbeeld de SNCF) die zichzelf concurrentie aandoen langs de weg, vormen een probleem : de kwestie van de externe kosten is hier belangrijk. Dan zijn er nog de schoolbussen die van buiten Brussel hier op bezoek komen, of de bussen die naar Marokko trekken. Het wordt hoog tijd om een plaats te vinden voor die bussen. Maar waar ? Moeten die busstations niet buiten de stad komen ? Volgens het onderzoek is er veel transitverkeer van autocars door Brussel : is dat nodig ?

Men moet ook de kwaliteit van de lucht in de stad bekijken. Beperkt men zich tot het beheer van de routes en de parkeerplaatsen van de autocars, waarbij dan de vraag rijst hoeveel de belastingplichtige moet betalen om private

est la part que le contribuable doit payer pour financer l'accueil des cars privés, ou bien va-t-on mettre des limites, des tarifs dissuasifs ?

En ce qui concerne les bus De Lijn, qui ont été exclus de l'étude, il est étonnant de constater que ceux-ci représentent 50 % de la circulation des bus à Bruxelles, ce qui est énorme, eu égard aux services que ces bus rendent à la population. Que prévoit-on pour ces bus ? Quels objectifs poursuit-on en termes de mobilité pour les Bruxellois ?

Pour ce qui concerne les bus scolaires, on constate que ceux-ci ne respectent pas toujours les normes anti-pollution, qu'ils prennent bien trop souvent les sites propres de la STIB alors que la plupart du temps ils roulent à vide, ce qui pose question. Il est urgent de prendre des mesures, ne fût-ce que pour la qualité de l'air.

Se contentera-t-on de faire de la gestion, ou va-t-on intégrer les évolutions, y compris celles qu'on ne souhaite pas ? En effet, il ne faudrait pas arriver à une situation comme aux USA, où ce sont les pauvres qui prennent les autocars Greyhound alors que les riches prennent le train. Est-ce vraiment cela qu'on veut à Bruxelles ?

M. Bruno De Lille s'associe aux propos de Mme Delforge. L'étude est certes intéressante, mais on reste toujours sur notre faim quant aux solutions prévues. Il y a un nombre impressionnant de bus De Lijn qui roulent à Bruxelles : ce serait bien, vu le nombre de bus, qu'on discute avec De Lijn de la desserte de certains quartiers résidentiels à Bruxelles. On considère que l'objectif de De Lijn est d'amener des navetteurs de l'extérieur de la ville vers la Gare du Nord, mais en même temps, ces bus occasionnent des embouteillages en ville, alors qu'ils ne sont pas tous remplis. Ces bus ne pourraient-ils pas soulager partiellement les bus de la STIB qui sont bondés ? Par ailleurs, à la gare du Nord, les terminus de bus sont bien aménagés, mais les environs de la gare posent problème, car ils ne sont pas adaptés à la circulation d'une telle quantité de bus. Il faudrait y réfléchir.

Concernant la circulation des bus internationaux, qui concurrencent le chemin de fer, il est nécessaire de les dissuader, d'une manière ou d'une autre, de circuler en ville. L'orateur espère à cet égard que dans l'établissement de la zone de basses émissions, on ne permettra pas d'exemption pour ces autocars. Comment va-t-on décourager les autocars d'accéder au centre-ville ? Quant à l'aménagement d'une gare routière internationale de bus, il est nécessaire de prévoir que l'utilisation de cette infrastructure soit payante, au moins pour pouvoir en récupérer les coûts de construction et d'exploitation. Quant aux itinéraires pour les autocars, c'est une bonne chose, mais il faut réfléchir à la manière de les maintenir le plus loin possible du centre-ville. Il faut encourager les cars à déposer leurs passagers près des points où circulent

autocars te ontvangen, of legt men grenzen/ontradende tarieven op ?

De bussen van De Lijn die geen deel uitmaakten van het onderzoek, vertegenwoordigen 50 % van het busverkeer in Brussel, wat enorm is gelet op de diensten die deze bussen aan de bevolking leveren. Wat doet men met die bussen ? Welke mobiliteitsdoelstellingen streeft men voor de Brusselaars na ?

De schoolbussen zijn niet altijd in orde met de anti-vervuilingsnormen. Zij rijden ook te vaak op de vrije banen van de MIVB terwijl zij meestal leeg rijden, wat vragen doet rijzen. Er moeten dringend maatregelen genomen worden met het oog op de kwaliteit van de lucht.

Gaat men de zaak vanop afstand beheren of gaat men rekening houden met de veranderde situatie ook als die niet gewenst is ? Het mag niet zover komen als in de VS waar de armen de Greyhound-bus nemen en de rijken de wagen. Wil men dat echt in Brussel ?

De heer Bruno De Lille sluit zich aan bij mevrouw Delforge. Het onderzoek is zeker interessant, maar wij blijven op onze honger zitten als het op oplossingen aankomt. Gelet op het hoge aantal bussen van De Lijn die in Brussel rondrijden, is het goed om eens met De Lijn de bediening van bepaalde woonwijken in Brussel te bekijken. De Lijn heeft als doel om pendelaars naar het Noordstation te brengen, maar tegelijk zorgen die bussen voor files in de stad terwijl ze niet helemaal vol zitten. Zouden die bussen geen soelaas kunnen bieden voor de overvolle bussen van de MIVB ? Aan het Noordstation, zijn de eindhaltes van de bussen overigens goed ingericht, maar de omgeving van het station doet een probleem rijzen, want zij is niet aangepast aan een dergelijke hoeveelheid bussen. Daarover moet nagedacht worden.

De internationale bussen, concurrentie voor de spoorwegen, moeten op een of andere manier worden ontraden om in de stad te rijden. De spreker hoopt ter zake dat bij het invoeren van de lage emissiezone geen vrijstelling zal toegestaan worden voor deze autocars. Hoe gaat men de toegang van autocars tot het stadscentrum ontmoedigen ? Wat betreft de inrichting van een internationaal busstation is het nodig te voorzien in betaling voor deze infrastructuur, ten minste om de kosten voor de bouw en de exploitatie ervan terug te winnen. De trajecten voor autocars zijn een goede zaak, maar denkwerk is nodig om ze zo ver mogelijk van het stadscentrum weg te houden. De cars moeten aangespoord worden om hun passagiers af te zetten bij plaatsen met openbaar vervoer, zoals metrostations ; wat wordt bedoeld met doorrijdende

les transports en commun, comme des stations de métro. A propos d'autocars en transit, qu'entend-on par là? S'agit-il de cars qui, par exemple, déposent des touristes chinois une ou deux heures en ville, et puis qui réembarquent leurs touristes pour visiter une autre ville, ou s'agit-il d'autocars qui ne font qu'une halte à Bruxelles pour débarquer et embarquer des passagers, et poursuivre leur route? En effet, la plupart des touristes sont prêts à emprunter les transports en commun pour visiter la ville. Il faudrait persuader les agences touristiques de l'intérêt d'utiliser les transports en commun pour visiter la ville.

Pour les bus vers le Maroc, il est intéressant d'organiser le stationnement et le chargement de ces bus, mais ces opérations de chargement attirent beaucoup de circulation automobile, vu la nature des bagages volumineux qui y sont acheminés. Il faut donc organiser les flux automobiles vers ces lieux de chargement et de déchargement, afin de les sécuriser. Il faudrait aussi en profiter pour contrôler la conformité de ces bus, vérifier par exemple s'ils ne sont pas trop chargés, etc. Cela améliorerait grandement la sécurité routière.

M. Bernard Clerfayt estime que ce débat vient bien à point, car aujourd'hui on est dépassé par la réalité. Celle-ci n'a pas suffisamment été prise en compte jusqu'à présent. Il y a beaucoup de problèmes qui se posent : ceux du chargement et du déchargement sur l'espace public, qui suroccupe celui-ci, qui mène à l'inconfort pour les passagers, mais également qui provoque de la saleté, de l'insécurité, etc. L'orateur rappelle que fin juillet, un jeune migrant s'est accroché à un car en partance pour l'Angleterre, est tombé de ce car et a été retrouvé écrasé. Il est urgent de trouver un encadrement à ce problème. L'orateur fait observer que ce sont des sociétés privées à but de lucre qui exploitent ce genre d'autocars, et qui occupent l'espace public sans rien prendre en charge des coûts que tout cela engendre. Il y a donc un problème d'équité. Qui va prendre en charge les coûts de cet accueil? Il faut que ces gares routières soient exploitées par le secteur privé, et se situent de préférence sur des espaces privés. Aujourd'hui, il manque un cadre réglementaire. Il faut que le Ministre nous en présente un. Il faut que ce soient des opérateurs de stationnement qui gèrent le problème des cars touristiques, et pas visit.brussels. Cette confusion n'est pas très saine.

Qui va gérer cette problématique, en réalité? On n'avait pas anticipé ce problème en 2009. L'article 30 de l'ordonnance du 22 janvier 2009 prévoit que le Gouvernement puisse confier des missions à l'Agence régionale de stationnement. L'arrêté d'habilitation existe-t-il? L'article 32 prévoit un contrat de gestion avec l'agence régionale : le Ministre a-t-il mis cette mission dans le cadre du contrat de gestion? L'article 37 prévoit une redevance pour le stationnement en zone réglementée rouge ou verte. Or il n'est pas prévu de redevance pour le stationnement des cars : ne faudrait-il pas modifier l'ordonnance en ce sens?

autocars? Gaat het over autocars die bijvoorbeeld Chinese toeristen een of twee uur afzetten in de stad, hun toeristen daarna ophalen om een andere stad te bezoeken, of gaat het over autocars die slechts één halte aandoen in Brussel om passagiers af te zetten en opnieuw op te laden, en hun weg voort te zetten? De meeste toeristen zijn immers bereid het openbaar vervoer te nemen om de stad te bezoeken. De toerismebureaus zouden overtuigd moeten worden van het nut van het openbaar vervoer om de stad te bezoeken.

Voor de bussen naar Marokko is het interessant het parkeren en het laden van deze bussen te organiseren, maar dat lokt veel autoverkeer aan, gelet op de omvang van de bagage die wordt meegebracht. De autostromen naar deze op- en afslaatplaatsen moeten dus georganiseerd worden, om ze te beveiligen. Tevens moet daarvan gebruikgemaakt worden om de conformiteit van deze bussen te controleren, om bijvoorbeeld na te gaan of ze niet te zwaar geladen zijn, enz. Dat zou de verkeersveiligheid sterk verhogen.

De heer Bernard Clerfayt vindt dat dit debat zeer gelegen komt, want thans wordt men ingehaald door de realiteit. Tot nog toe werd hiermee niet voldoende rekening gehouden. Er rijzen veel problemen : met het op en afladen in de openbare ruimte, dat daarin te veel plaats inneemt, wat leidt tot gebrek aan comfort voor de passagiers, maar eveneens tot vuiligheid, onveiligheid, enz. De spreker herinnert eraan dat eind juli een jonge migrant zich heeft vastgeklampt aan een autocar die naar Engeland vertrok, daar afgevalen is en overreden werd. Voor dat probleem moet dringend een oplossing gevonden worden. De spreker merkt op dat dergelijke autocars worden geëxploiteerd door privéfirma's die winst beogen, en die de openbare ruimte innemen zonder te betalen voor de kosten die dat veroorzaakt. Dat leidt dus tot een probleem van billijkheid. Wie gaat de kosten voor dit onthaal betalen? Deze wegstations moeten geëxploiteerd worden door de privésector, en bij voorkeur in privéruimtes gelegen zijn. Momenteel ontbreekt een regelgevend kader. De minister moet er ons een bezorgen. Het probleem van de autocars moet beheerd worden door parkeeroperatoren, niet door visit.brussels. Die verwarring is niet zeer gezond.

Wie gaat deze problematiek in de realiteit beheren? Dit probleem was niet voorzien in 2009. Artikel 30 van de ordonnantie van 22 januari 2009 stelt dat de Regering opdrachten kan toevertrouwen aan het Gewestelijk Parkeeragentschap. Bestaat het machtigingsbesluit? Artikel 32 voorziet in een beheersovereenkomst met het gewestelijk agentschap : heeft de minister deze opdracht opgenomen in de beheersovereenkomst? Artikel 37 voorziet in een heffing voor het parkeren in een rode of groene gereguleerde zone. Er wordt echter niet voorzien in een heffing voor het parkeren van autocars : moet de ordonnantie niet in die zin gewijzigd worden?



Le Ministre répond que le Gouvernement va procéder par arrêté.

M. Bernard Clerfayt remercie le Ministre de reconnaître, dans sa réponse à Mme Lemesre, l'existence des communes et leur compétence en la matière. L'intervenant espère que le Ministre sera d'accord quand certaines communes exerceront cette compétence, et, pour des raisons de sécurité, feront interdire des opérations de chargement et de déchargement d'autocars sur l'espace public. L'enjeu est celui de la sécurité de l'espace public, et il devient urgent d'agir sans attendre le moyen terme d'une série de constructions promises par le Gouvernement.

Dans le projet de gare routière au Centre de Communication Nord, le Gouvernement va profiter d'une zone à réaménager au niveau -1, ce qui demandera de revoir notamment les conventions d'occupation par De Lijn. Il s'agit bien d'un espace privé, qui pourra être mieux aménagé, avec des toilettes, des espaces d'attente, une billetterie, de la mini-restauration, etc. Il s'agit aussi d'un espace clos, qui permettra de renforcer la sécurité, en surveillant les allées et venues : cela permettra d'éviter les migrants qui veulent s'accrocher aux bus, mais aussi les pickpockets, etc. Les forces de l'ordre devront encadrer tout cela. Or, De Lijn vient d'introduire une demande de permis afin d'aménager ses propres quais. Est-ce que la Région va en profiter pour réaménager le niveau -1 du Centre de Communication Nord ?

M. Willem Draps s'inscrit dans les propos de M. Bernard Clerfayt. Ailleurs en Europe, il y a des gares routières qui fonctionnent très bien, comme à Lyon, ou à la porte de Bagnolet à Paris. En Allemagne, ce sont des « Omnibus Bahnhof », avec des infrastructures complètes. Il y en a une dans le genre à Amsterdam, près de la Gare Centrale. En Espagne également, il y a également ce genre de gares. Il est totalement anormal qu'à Bruxelles, on soit encore dépourvu de ce genre d'infrastructure. Des entreprises privées colonisent ainsi l'espace public et reportent le coût environnemental sur la collectivité, ce qui est inacceptable. Il y a un manque d'anticipation flagrante de la part du Gouvernement. Quand on se rend à Hambourg par exemple, on constate que cette infrastructure n'a rien coûté aux pouvoirs publics, car elle est auto-suffisante. Les exploitants d'autocars sont d'ailleurs contraints de s'y rendre, et ils doivent payer une redevance pour l'utiliser. C'est donc le secteur qui doit contribuer aux coûts de financement de ces infrastructures. Certains opérateurs à Bruxelles demandent de pouvoir bénéficier de ce genre d'infrastructure et regrettent qu'elles n'existent pas encore. À l'instar de Mme Delforge, l'intervenant juge navrant de constater cette concurrence routière au chemin de fer, alors que nos routes sont déjà surchargées. Si les compagnies de chemin de fer (comme la SNCF ou la Deutsche Bahn)

De minister antwoordt dat de Regering via een besluit gaat optreden.

De heer Bernard Clerfayt bedankt de minister omdat hij in zijn antwoord aan mevrouw Lemesre het bestaan van de gemeenten en hun bevoegdheid ter zake erkent. De spreker hoopt dat de minister akkoord zal gaan wanneer sommige gemeenten deze bevoegdheid zullen uitoefenen en, ter wille van de veiligheid, op- en afluadverrichtingen van autocars in de openbare ruimte zullen verbieden. De veiligheid van de openbare ruimte staat op het spel en men moet onverwijld optreden zonder te wachten op een aantal door de Regering op middellange termijn beloofde constructies.

In het ontwerp voor het verkeerstation in het Communicatiecentrum Noord, gaat de Regering gebruikmaken van een zone die moet heraangelegd worden op niveau 1, wat met name zal nopen tot gebruikersovereenkomsten met De Lijn. Het gaat wel degelijk over een privéruimte, die beter ingericht kan worden, met toiletten, wachtruimtes, ticketverkoop, kleine restauratie, enz. Het gaat ook over een gesloten ruimte, wat de mogelijkheid zal bieden de veiligheid te verhogen door te letten op de personen die gaan en komen : dat zou de mogelijkheid bieden te voorkomen dat migranten zich vastklampen aan bussen, maar men zal ook gauwdieven sneller opmerken, enz. De wetshandhavingsambtenaren moeten dat allemaal omkaderen. De Lijn heeft echter zopas een aanvraag ingediend om zijn eigen perrons in te richten. Gaat het Gewest daarvan gebruikmaken voor het herinrichten van niveau 1 van het Communicatiecentrum Noord ?

De heer Willem Draps is het eens met de uitlatingen van de heer Bernard Clerfayt. Elders in Europa bestaan er wegstations die zeer goed werken, zoals in Lyon, of bij de Porte de Bagnolet in Parijs. In Duitsland zijn dat « Omnibus Bahnhöfen », met volledige voorzieningen. Er bestaat er een in Amsterdam, vlakbij het Centraal Station. Ook in Spanje bestaan dergelijke stations. Het is geheel abnormaal dat in Brussel dergelijke infrastructuur nog niet bestaat. Zo wordt de openbare ruimte gekoloniseerd door privébedrijven, en worden de milieukosten overgedragen op de gemeenschap, wat onaanvaardbaar is. Er bestaat een flagrant gebrek aan anticipatie vanwege de Regering. Als men zich bijvoorbeeld naar Hamburg begeeft, stelt men vast dat deze infrastructuur niets gekost heeft aan de overheden, omdat zij zelfvoorzienend is. De exploitanten van autocars zijn trouwens verplicht zich daarnaar te begeven, en moeten een heffing betalen om ze te gebruiken. De sector moet dus bijdragen in de financiering van deze infrastructuur. In Brussel vragen sommige operatoren gebruik te mogen maken van dergelijke infrastructuur, en betreuren zij dat die nog niet bestaat. Net als mevrouw Delforge vindt de spreker het spijtig deze concurrentie van het wegverkeer met de spoorwegen vast te stellen, terwijl onze wegen al overbelast zijn. Indien de spoorwegmaatschappijen (zoals de SNCF of de Deutsche Bahn) interesse hebben getoond

se sont intéressées à ce secteur, c'est pour pouvoir en observer l'évolution, les coûts et les modes d'exploitation. On peut regretter cela, mais il faut encadrer le phénomène. Auparavant, un autocariste qui conduisait un groupe scolaire ne pouvait pas revenir par le même chemin : il fallait faire des parcours triangulaires, précisément parce que l'on ne voulait pas de concurrence entre le secteur des autocars et celui des chemins de fer. Tout cela a été balayé par la dérégulation des transports voulue par l'Europe, mais aujourd'hui, pour dispenser ce transport routier du coût des infrastructures, c'est un élément de concurrence déloyale par rapport aux chemins de fer.

A Bruxelles, le problème se pose au niveau de nombreuses communes : au Centre de Communication Nord, qui est à la fois sur Schaarbeek et Saint-Josse, comme à la Gare du Midi qui est en grande partie sur Saint-Gilles et Anderlecht. La ville de Bruxelles est également concernée. Si on veut établir des itinéraires obligatoires pour les autocars, c'est une question d'intérêt régional, où les communes doivent être consultées, mais c'est au niveau de la Région qu'il faut le régler. Au CCN, notre administration va déménager. Ce bâtiment devra être requalifié : il faudra une négociation globale entre tous les copropriétaires et ayants-droit de ce bâtiment. Au début des années 80, De Lijn a reçu des emplacements de manière généreuse. L'orateur estime, comme Mme Delforge, que ces bus De Lijn devraient débarquer leurs voyageurs à la station de métro la plus proche de la frontière régionale, et ne devraient pas encombrer la ville, avec un taux de remplissage faible, jusqu'à leur terminus historique comme aujourd'hui. Il y a donc une marge de négociation pour la Région, qui quitte le CCN, pour pouvoir réutiliser au mieux ce bâtiment afin d'y aménager une gare routière digne de ce nom.

Le Ministre Pascal Smet reconnaît que le Région aurait dû prendre les choses en mains depuis longtemps. Mais, selon la citation de Jean Jaurès : « il faut aller à l'idéal et comprendre le réel ». Ce que le Gouvernement doit faire, il va le faire. Il est vrai que les communes sont compétentes dans le domaine du stationnement. La Région doit déterminer le cadre législatif et réglementaire, et les communes doivent exécuter ce cadre réglementaire. La Ville de Bruxelles, par exemple, est beaucoup plus concernée par les cars touristiques.

Qui est compétent pour régler au mieux la problématique ? Le Ministre estime qu'on n'a pas besoin de la proposition d'ordonnance aujourd'hui en discussion. Le Gouvernement peut très bien aujourd'hui donner la mission à Parking.Brussels, et s'il ne l'a pas fait, c'est qu'il a préféré donner cette mission à Bruxelles Mobilité. On n'a pas besoin d'une ordonnance pour changer cela. L'explosion du phénomène des bus à bas coût, comme FlixBus ou Ouibus, est un phénomène récent. Il est vrai qu'Eurolines existe déjà depuis longtemps. Pour ce qui concerne le transit à Bruxelles, il faut bien voir que ce

pour cette sector, is dat om de evolutie, de kosten en de exploitatiewijze ervoor te kunnen observeren. Men kan dat betreuren maar men moet het verschijnsel omkaderen. Vroeger kon een autocarbestuurder die een schoolgroep vervoerde niet terugrijden via dezelfde weg : hij moest een driehoekig traject afleggen, net omdat men geen concurrentie wilde tussen de autocarsector en de spoorwegen. Dat alles werd weggevaagd door de door Europa gewenste deregulering van het vervoer, maar momenteel, om dit wegvervoer vrij te stellen van de kostprijs van de infrastructuur, is dat een element van onbillijke concurrentie ten opzichte van de spoorwegen.

In Brussel rijst het probleem bij veel gemeenten : in het Communicatiecentrum Noord, dat tegelijk in Schaarbeek en in Sint-Joost gelegen is, alsook in het Zuidstation, dat grotendeels in Sint-Gillis en in Anderlecht gelegen is. Ook de Stad Brussel is daarbij betrokken. Indien men verplichte reiswegen wil bepalen voor de autocars, is dat een kwestie van gewestelijk belang, waarvoor de gemeenten moeten geraadpleegd worden, maar dit moet gereguleerd worden op het niveau van het Gewest. Ons bestuur gaat verhuizen uit het CCN en een nieuwe bestemming moet gevonden worden voor dat gebouw. In het begin van de jaren 80 kreeg De Lijn makkelijk plaatsen. De spreker vindt, net als mevrouw Delforge, dat deze bussen van De Lijn hun reizigers zouden moeten afzetten bij het dichtst bij de gewestgrens gelegen metrostation, en de stad niet zouden mogen belasten tot aan hun historische eindhalte met hun lage bezettingsgraad, zoals vandaag. Er bestaat dus een onderhandelingsmarge voor het Gewest, dat het CCN verlaat, om dit gebouw nog kunnen hergebruiken om er een wegstation die naam waardig te kunnen inrichten.

Minister Pascal Smet geeft toe dat het Gewest de zaken sedert lang in handen had moeten nemen. Maar zoals Jean Jaurès al zei moeten we streven naar het ideaal en de realiteit begrijpen. De Regering gaat doen wat ze moet doen. Het is waar dat de gemeenten bevoegd zijn op het vlak van het parkeren. Het Gewest moet het wetgevend en regelgevend kader bepalen en de gemeenten moeten het uitvoeren. De Stad Brussel bijvoorbeeld heeft veel meer te lijden onder toeristische bussen.

Wie is bevoegd om de problematiek zo goed mogelijk te regelen ? Volgens de minister heeft men het thans besproken voorstel van ordonnantie niet nodig. De Regering kan deze opdracht heel goed aan Parking.Brussels geven. Ze heeft dat niet gedaan omdat ze deze opdracht liever aan Mوبiel Brussel wilde geven. Er is geen nood aan een ordonnantie om dat te wijzigen. De sterke opkomst van de goedkope bussen, zoals FlixBus of Quibus, is een recent verschijnsel. Het is waar dat Eurolines allang bestaat. Wat de transit in Brussel betreft, moet men wel zien dat deze bussen een halte hebben in Brussel en

sont des bus qui effectuent une halte à Bruxelles, et qui continuent leur route vers la France, l'Allemagne ou les Pays-Bas. Comment le Gouvernement aurait-il pu prévoir l'explosion d'un tel phénomène ? Il s'agit aussi d'une compétence fédérale, car il s'agit de trafic international. On peut gérer la manière dont les cars arrivent à Bruxelles, on peut en réglementer l'enregistrement, la redevance, etc., mais on n'a pas la compétence pour interdire le trafic international. À ce stade, beaucoup de questions se posent. Une nouvelle législation, l'année prochaine, va régler le trafic international des bus.

Qui va payer ? Il appartient aux compagnies privées d'autocars de payer pour la construction de stations internationales. Mais la question est de savoir quel est l'emplacement idéal. On pourrait en créer une, par exemple, à la Gare de l'Ouest, qui est très bien située au point de vue des transports en commun, mais encore faut-il permettre aux autocars d'arriver à la Gare de l'Ouest : on ne voit pas très bien comment les autocars vont faire pour circuler chaussée de Ninove. On pourrait également placer une gare de bus à Kraainem ou à Bordet, où le métro doit bientôt arriver. On peut encore penser au site d'Erasmus, mais à cet endroit, il y a un schéma directeur. Au Ceria, par contre, il n'y a plus de place. On peut encore parler de sites comme la gare de Schaerbeek, à Mabru ou encore à Delta, où là aussi un schéma directeur est en cours, ou encore au Quadrilatère etc. Il y a une quantité d'emplacements possibles pour une éventuelle gare routière internationale. Quel type de station souhaite-t-on ? À Lyon, on a juste une esplanade d'asphalte, sans couverture. En Allemagne et en Espagne, la tradition est toute différente, car il s'agit là de trafic national, et non pas international.

En ce qui concerne la société De Lijn, cette société veut investir 2 millions d'euros dans le complexe de la Gare du Nord. C'est très bien, mais cet endroit sera également utilisé par les cars internationaux. Plus loin, il faudra également prévoir une gare abritée. Mais pour cela, il faudra des permis d'urbanisme, ce qui ne sera pas possible avant 2019. Si on touche aux lignes de De Lijn circulant à Bruxelles, ce sera très compliqué : on va encore multiplier les ruptures de charge : or, les voyageurs n'aiment pas ça. On pourrait faire en sorte que davantage de Bruxellois utilisent les bus De Lijn, mais il faut rappeler l'objectif prioritaire de De Lijn, qui est d'amener des navetteurs au centre de Bruxelles.

En ce qui concerne les bus vers le Maroc, on sait que parfois ces bus ne prennent que des bagages, alors que les gens se rendent en charter vers le Maroc. Le problème se situe principalement sur le territoire de la Ville de Bruxelles.

Toutes les actions stratégiques sont à présent approuvées par le Gouvernement, et vont être exécutées. Ce n'est pas visit.brussels qui va piloter cette politique, mais il faut

dan hun weg voortzetten naar Frankrijk, naar Duitsland of naar Nederland. Hoe had de Regering de boom van dergelijk verschijnsel kunnen voorzien ? Het betreft ook een federale bevoegdheid, want het gaat over internationaal verkeer. Men kan de wijze waarop deze autocars in Brussel aankomen beheren, net als de registratie, de heffing, enz., maar men heeft geen bevoegdheid om het internationaal verkeer te verbieden. In deze fase rijzen veel vragen. Volgend jaar zal een nieuwe wetgeving het internationaal busverkeer regelen.

Wie gaat betalen ? Het komt toe aan de private autocarmaatshappijen te betalen voor het bouwen van internationale stations. De vraag is echter wat de ideale ligging daarvoor is. Het zou bijvoorbeeld mogelijk zijn er een te creëren bij het Weststation, dat zeer goed gelegen is voor het openbaar vervoer, maar dan moet men de autocars nog laten aankomen in het Weststation : men ziet niet goed hoe ze zullen kunnen rijden op de Ninoofsesteenweg. Ook Kraainem of bij Bordet, waar binnenkort een metro komt, komen in aanmerking voor een busstation. Men kan ook denken aan Erasmus, maar op die plaats bestaat er een richtplan. Bij het COOVI daarentegen is er geen plaats meer. Men kan het nog hebben over plaatsen zoals het station van Schaarbeek, Mabry of Delta, waarvoor ook een richtschema is, of de Vierhoek, enz. Tal van liggingen zijn mogelijk voor een eventueel internationaal wegstation. Welk type station wenst men ? In Lyon bestaat er enkel een niet overdekte esplanade in asfalt. In Duitsland en in Spanje is de traditie geheel anders, want daar gaat het over het nationaal verkeer, en niet over internationaal verkeer.

De Lijn wil 2 miljoen euro investeren in het complex aan het Noordstation. Dat is heel goed, maar deze plaats zal ook gebruikt worden door de internationale autocars. Verder moet eveneens voorzien worden in een overdekt station maar daarvoor zijn stedenbouwkundige vergunningen nodig, wat niet mogelijk zal zijn vóór 2019. Indien geraakt wordt aan de lijnen van De Lijn die in Brussel rijden, dan wordt de zaak zeer complex : men gaat nog meer moeten overstappen, en de reizigers houden daar niet van. Men zou ervoor kunnen zorgen dat meer Brusselaars gebruikmaken van de bussen van De Lijn, maar de prioritaire doelstelling van De Lijn bestaat erin pendelaars naar het centrum van Brussel te brengen.

Van de bussen naar Marokko is geweten dat zij enkel bagage meenemen, terwijl de mensen met een chartervlucht naar Marokko vertrekken. Dit probleem rijst voornamelijk op het grondgebied van de stad Brussel.

Alle strategische acties zijn thans goedgekeurd door de Regering en gaan uitgevoerd worden. Dit beleid gaat niet gestuurd worden door visit.brussels, maar daarop werd wel

savoir que c'est visit.brussels qui a été sollicité par les autocaristes, ce qui est logique, puisqu'il s'agit du secteur touristique.

Le Gouvernement va donc maintenant réfléchir à l'élaboration, pour 2019, de gares routières internationales à la Gare du Nord et à la Gare du Midi. A plus long terme, l'étude préconise de construire une véritable gare internationale, mais il faudra trouver une situation idéale. Par exemple, si la Ville de Bruxelles donne un terrain sur le plateau du Heysel, qui se situe près du Ring et près du métro, alors on pourrait construire rapidement quelque chose, mais ce n'est pas prévu actuellement dans les plans de Neo.

Mme Marion Lemesre estime que le rôle de l'opposition est de déposer des propositions d'ordonnance pour entamer le débat. La Ville de Bruxelles ne veut pas faire comme le bourgmestre de Schaerbeek, qui menace d'interdire purement et simplement l'activité des autocars sur le territoire de sa commune. Le MR a entendu les demandes des clients, ainsi que celles du secteur. Le dépôt de ce texte visait juste à demander au Ministre d'organiser une gare routière afin que tout cela soit bien réglé.

Mme Céline Delforge estime important de trouver un endroit judicieux afin de construire une gare internationale de bus. Il ne faudrait pas se retrouver avec une infrastructure payée par la Région, et qui permette à un concessionnaire privé de faire du bénéfice sur le dos de la Région. Il faut garder la maîtrise de ce genre d'infrastructure par les pouvoirs publics.

M. Bruno De Lille estime qu'il faudrait aussi une taxation intelligente pour les autobus. En effet, l'infrastructure existe déjà à cet égard.

Mme Marion Lemesre estime que le débat a vécu. Un cadre légal aurait clarifié la situation.

### III. Discussion des articles et votes

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

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est adopté par 12 voix contre 2.

#### *Articles 2 à 9*

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

een beroep gedaan door de autocarbestuurders, wat logisch is omdat het gaat over de toeristische sector.

De Regering gaat nu dus nadenken over het bouwen van internationale wegstations aan het Noordstation en aan het Zuidstation tegen 2019. Op langere termijn pleit het onderzoek voor het bouwen van een echt internationaal station, maar daarvoor moet een ideale ligging gevonden worden. Als de Stad Brussel bijvoorbeeld een terrein geeft op de Heizelvlaakte, vlakbij de Ring en bij de metro, kan snel iets gebouwd worden, maar dat is momenteel niet voorzien in de plannen voor Neo.

Volgens mevrouw Marion Lemesre bestaat de rol van de oppositie erin voorstellen van ordonnantie in te dienen om het debat te starten. De Stad Brussel kan niet doen zoals de burgemeester van Schaerbeek, die ermee dreigt de activiteit van autocars op het grondgebied van zijn gemeente gewoonweg te verbieden. De MR heeft de vragen van klanten gehoord, net als die van de sector. De indiening van deze tekst beoogt net de minister te vragen een wegstation in te richten, zodat dat alles gereguleerd wordt.

Mevrouw Céline Delforge vindt het belangrijk een goede plek te vinden om een internationaal busstation te bouwen. Het mag niet komen tot een door het Gewest betaalde infrastructuur, die een privéopdrachtnemer de mogelijkheid biedt winst te maken op kosten van het Gewest. Dergelijke infrastructuur moet in handen van de overheden blijven.

De heer Bruno De Lille vindt een slimme heffing ook nodig voor de autobussen. De infrastructuur daarvoor bestaat immers al.

Mevrouw Marion Lemesre vindt dat het debat zijn tijd gehad heeft. Een wettelijk kader zou de situatie opgehelderd hebben.

### III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 1 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

#### *Artikelen 2 tot 9*

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

**Votes**

Les articles 2 à 9 sont rejetés par 11 voix contre 3.

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

L'ensemble de la proposition d'ordonnance est rejetée par 11 voix contre 3.

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

*La Rapporteuse,*

Carla DEJONGHE

*La présidente,*

Anne-Charlotte d'URSEL

**Stemmingen**

Artikelen 2 tot 9 worden verworpen met 11 stemmen tegen 3.

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

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

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

*De Rapporteur,*

Carla DEJONGHE

*De Voorzitter,*

Anne-Charlotte d'URSEL