


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

 SESSION ORDINAIRE 2017-2018

 12 JANVIER 2018

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à l'activation de la communauté métropolitaine de Bruxelles pour le développement d'une approche multimodale et interrégionale globale de la problématique de la mobilité à Bruxelles et dans son hinterland

(déposée par Mme Carla DEJONGHE (N), M. Marc LOEWENSTEIN (F), Mme Julie de GROOTE (F), MM. Jef VAN DAMME (N), Paul DELVA (N), Sevket TEMIZ (F) et Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F))

Développements

La région de Bruxelles, du Brabant wallon et du Brabant flamand génèrent 32,3 % du produit intérieur brut de la Belgique. Bruxelles est le principal bassin d'emploi du pays. En 2015, la Région comptait 701.932 emplois, dont un peu moins de la moitié occupés par des navetteurs. Cela explique que tant le nombre de navetteurs que le nombre de déplacements économiques restent très élevés dans notre Région. Et vu le manque d'accessibilité en transports en commun de Bruxelles, mais aussi et surtout de sa périphérie, Bruxelles et son hinterland sont souvent confrontés à une congestion du réseau routier, à des embouteillages monstres et à un report de trafic sur les voiries secondaires. D'après le Traffic Scorecard de la société de GPS américaine INRIX, qui tient un classement des points névralgiques mondiaux en matière d'embouteillages, 23 des 43 points névralgiques belges se situent à l'intérieur et autour de Bruxelles. Au cours de l'année 2017, Anvers a supplanté Bruxelles comme capitale belge des embouteillages, mais les problèmes d'embouteillages ne sont pas pour autant réglés à Bruxelles... Tous ces embouteillages n'ont pas seulement un coût énorme pour l'économie et la société, ils portent également atteinte à notre santé et à notre bien-être. Dans les embouteillages, les émissions de NO_x et de CO₂ des voitures récentes (norme Euro 6) augmentent respectivement de 36,9 % et de 46,7 %.

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

 GEWONE ZITTING 2017-2018

 12 JANUARI 2018

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

met betrekking tot de inschakeling van de Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel voor de ontwikkeling van een globale multimodale en intergewestelijke aanpak van het mobiliteitsvraagstuk in Brussel en haar hinterland

(ingediend door mevrouw Carla DEJONGHE (N), de heer Marc LOEWENSTEIN (F), mevrouw Julie de GROOTE (F), de heren Jef VAN DAMME (N), Paul DELVA (N), Sevket TEMIZ (F) en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F))

Toelichting

De regio's Brussel, Vlaams- en Waals-Brabant staan in voor 32,3 % van het Belgische Bruto binnenlands product. Brussel is het grootste tewerkstellingsbassin van het land. In 2015 bedroeg het aantal arbeidsplaatsen in het gewest 701.932. Iets minder dan de helft van die banen wordt ingenomen door pendelaars. Daardoor blijft zowel het aantal pendelaars als het aantal economische verplaatsingen in onze regio zeer hoog. Door een gebrekkige ontsluiting via het openbaar vervoer van Brussel, maar bovenal ook van de rand, worden Brussel en zijn hinterland vaak geconfronteerd met een overbezetting van het wegennet, ellenlange files en sluipverkeer. Volgens de traffic-scorecard van het Amerikaanse GPS-bedrijf INRIX dat een score bijhoudt van de wereldwijde filehotspots, bevinden 23 van de 43 Belgische filehotspots zich in en rond Brussel. In de loop van 2017 nam Antwerpen de koppositie van Brussel als filehoofdstad van het land over, maar het Brusselse fileprobleem is daarmee niet van de baan... De economische en maatschappelijke kost van al dat fileleed is enorm. Maar deze files zijn ook een aanslag op onze gezondheid en welzijn. Moderne wagens (Euro-6-norm) stoten in de file 36,9 % meer NO_x uit en 46,7 % meer CO₂.

Les Bruxellois eux-mêmes sont confrontés à une série de problèmes de mobilité spécifiques. Ainsi, certains quartiers de la Région sont historiquement moins bien desservis par les transports en commun tandis que d'autres ont connu ces dernières années une forte croissance économique ou démographique qui nécessite de nouvelles ou de meilleures liaisons en transports en commun. Améliorer la mobilité interrégionale améliorerait autant le trafic des navetteurs que la mobilité des travailleurs bruxellois eux-mêmes. Il est évident que la Région de Bruxelles-Capitale peut difficilement réaliser ses objectifs de réduction ou, du moins, de régulation de la pression automobile, tels que fixés dans le plan IRIS 2, sans une coopération structurelle avec les autres acteurs (de la mobilité) qui opèrent dans la zone économique du grand Bruxelles. C'est la raison pour laquelle il faut renforcer et améliorer la concertation interrégionale. Or, cet outil de concertation existe.

La communauté métropolitaine de Bruxelles a été créée dans le cadre de la sixième réforme de l'État (loi du 19 juillet 2012) « en vue d'une concertation en ce qui concerne les matières (...) qui sont d'importance transrégionale, en particulier la mobilité, la sécurité routière et les travaux routiers de, vers et autour de Bruxelles ». La communauté métropolitaine n'a pas encore été « activée » parce que jusqu'ici, elle a trop souvent été considérée sous l'angle communautaire plutôt que du point de vue pour lequel elle a en fait été créée, à savoir le côté utilitaire.

C'est pourquoi il serait d'abord utile, en vue d'un développement ultérieur de la communauté métropolitaine, de conclure avec les autres Régions des accords de coopération, comme le prévoit la loi du 19 juillet 2012, autour de projets concrets dans le domaine de la mobilité et des transports en commun, et de se limiter à la réalisation de ces projets, sans spécifier plus en détail l'aspect que devrait par ailleurs avoir (le fonctionnement de) la communauté métropolitaine de Bruxelles.

Fortes de leur expérience et de leur expertise au quotidien, la plupart des sociétés de transports en commun, soit les véritables acteurs de terrain, ont entretemps déjà fait plancher leurs services d'étude sur les améliorations à apporter à la mobilité interrégionale. Elles ont également déjà eu entre elles les contacts nécessaires à cet égard, ce qui a par ailleurs déjà débouché sur des coopérations concrètes, dont la plus notable concerne l'introduction de la carte MOBIB.

En accordant des mandats concrets pour des projets concrets, nous devrions tirer profit de cette dynamique qui existe afin d'apporter à la mobilité à l'intérieur et autour de Bruxelles une série d'améliorations dont la Région a cruellement besoin. Cette approche ascendante (« bottom-up ») nous permettrait de progresser rapidement et de ne pas

De Brusselaars zelf worden geconfronteerd met een aantal specifieke mobiliteitsproblemen. Zo zijn sommige delen van het gewest historisch minder goed bediend door het openbaar vervoer. Andere delen kenden de laatste jaren dan weer een sterke economische of demografische groei, die zorgt voor een noodzaak aan nieuwe of verbeterde vervoersverbindingen. Betere intergewestelijke mobiliteit zou daarbij zowel het pendelverkeer als de arbeidsmobiliteit van de Brusselaars zelf verbeteren. Het is duidelijk dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest haar doelstellingen om de mobiliteitsdruk te verminderen of althans in goede banen te leiden, zoals in het IRIS 2-plan vastgelegd werd, moeilijk kan realiseren zonder een structurele samenwerking met de andere (mobiliteits)partners die opereren in de ruimere Brusselse economische zone. Meer en beter interregionaal overleg is daarom nodig. En het instrument om dat te doen bestaat ook.

In het kader van de zesde staatshervorming werd de Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel (ook wel « Metropolitane Gemeenschap ») opgericht. (Wet van 19 juli 2012). Dit « met het oog op overleg over de aangelegenheden die meerdere gewesten aanbelangen in het bijzonder mobiliteit, verkeersveiligheid en de wegenwerken vanuit, naar en rond Brussel ». De « Metropolitane Gemeenschap » werd nog niet 'geactiveerd' omdat ze totnogtoe te veel vanuit communautair oogpunt bekeken werd en niet vanuit het oogpunt waarvoor ze in feite opgericht werd, met name het utilitaire.

Als opstap naar een verdere uitbouw van de « Metropolitane Gemeenschap » zou het daarom in eerste instantie nuttig zijn om, zoals bedoeld in de wet van 19 juli 2012, samenwerkingsakkoorden te sluiten met de andere gewesten rond concrete projecten op vlak van mobiliteit en openbaar vervoer. En dit te beperken tot de uitwerking van deze projecten, zonder verder te specificeren hoe (de werking van de) Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel er voor de rest uit zou moeten gaan zien.

De meeste openbaarvervoersmaatschappijen, de effectieve spelers op het terrein, hebben vanuit hun dagdagelijkse ervaring en expertise, intussen hun studiediensten zelf al werk laten verrichten over uit te voeren verbeteringen van de intergewestelijke mobiliteit. Ze hebben hieromtrent ook al de nodige contacten met elkaar gelegd. Dat resulteerde ook al in concrete samenwerkingen, waarvan die rond de invoering van de MOBIB-kaart degene is die het meest in het oog springt.

Via het verlenen van concrete mandaten rond concrete projecten zouden we die reeds bestaande dynamiek moeten aanwenden om een aantal hoogstnoodzakelijke verbeteringen aan de mobiliteit in en rond Brussel te realiseren. Deze bottom-up benadering zou ons toelaten snel vooruitgang te boeken en ons niet te laten verlammen

nous laisser entraver par des structures, mais bien de travailler en fonction de besoins concrets et de solutions concrètes.

door structuren, maar wel te werken in functie van concrete behoeftes en oplossingen.

Carla DEJONGHE (N)
Marc LOEWENSTEIN (F)
Julie de GROOTE (F)
Jef VAN DAMME (N)
Paul DELVA (N)
Sevket TEMIZ (F)
Anne-Charlotte d'URSEL (F)

PROPOSITION DE RÉOLUTION

relative à l'activation de la communauté métropolitaine de Bruxelles pour le développement d'une approche multimodale et interrégionale globale de la problématique de la mobilité à Bruxelles et dans son hinterland

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Compte tenu des ambitions du plan IRIS 2 et de l'accord de gouvernement régional 2014-2019 qui visent à réguler la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale ;

Compte tenu de l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale ;

Compte tenu de la communauté métropolitaine de Bruxelles créée par la loi spéciale du 19 juillet 2012 ;

Compte tenu de la résolution relative à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes adoptée par le Parlement bruxellois ;

Compte tenu des projets du Gouvernement flamand visant à optimiser le Ring de Bruxelles ;

Compte tenu des projets de la vision de la mobilité 2020 (Mobilitévisie 2020) de la société De Lijn Brabant flamand ;

Compte tenu des projets du Gouvernement wallon visant à ouvrir aux voitures partagées les bandes réservées aux bus sur l'autoroute en direction de Bruxelles ;

Compte tenu de la vision de la Région bruxelloise quant au développement du réseau express régional ;

Compte tenu des initiatives existantes qui ont déjà été prises sur le plan de la coopération interrégionale en matière de mobilité et de transports en commun ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de conclure, comme prévu dans la loi spéciale du 19 juillet 2012, les accords de coopération nécessaires avec les deux autres Régions et d'accorder à la STIB et à Bruxelles Mobilité des mandats concrets afin qu'ils se chargent notamment de développer, en concertation avec leurs partenaires fédéraux et régionaux, les éléments suivants :

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

met betrekking tot de inschakeling van de Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel voor de ontwikkeling van een globale multimodale en intergewestelijke aanpak van het mobiliteitsvraagstuk in Brussel en haar hinterland

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Rekening houdend met de ambities van het IRIS 2-plan en het gewestelijk regeerakkoord 2014-2019 om de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de juiste banen te leiden ;

Rekening houdend met het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Rekening houdend met de bij bijzondere wet van 19 juli 2012 opgerichte Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel ;

Rekening houdend met de resolutie aangenomen door het Brussels Parlement tot realisatie van een gewestelijk expressnet voor fietsers ;

Rekening houdend met de plannen van de Vlaamse Regering om de Ring rond Brussel te optimaliseren ;

Rekening houdend met de plannen van de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn Vlaams-Brabant ;

Rekening houdend met de plannen van de Waalse Regering om gereserveerde busstroken op de autosnelweg naar Brussel uit te breiden naar carpooling ;

Rekening houdend met de visie van het Brussels Gewest op de uitbouw van het Gewestelijk Expressnet ;

Rekening houdend met de reeds bestaande initiatieven die genomen werden inzake van intraregionale samenwerking op het vlak van mobiliteit en openbaar vervoer ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om, zoals bedoeld in de bijzondere wet van 19 juli 2012, de nodige samenwerkingsakkoorden te sluiten met de andere twee Gewesten en concrete mandaten te verlenen aan de MIVB en Brussel Mobiliteit om samen met haar federale en regionale partners in te staan voor de uitwerking van onder andere :

- une intégration tarifaire complète des transports en commun dans la zone de desserte de la communauté métropolitaine, en tenant compte d'une politique tarifaire équilibrée qui n'entraîne pour les Bruxellois aucun surcout pour leur mobilité intrabruelloise ;
 - l'installation des mêmes valideurs dans les véhicules des différentes sociétés de transports ;
 - l'harmonisation des réseaux cyclables wallon et flamand avec le réseau bruxellois ;
 - l'accélération des processus de numérisation au sein des différentes sociétés de transports en commun ;
 - l'échange et la diffusion de la progression en temps réel des véhicules des différents opérateurs de mobilité sur les supports d'information placés aux nœuds de correspondances et dans les véhicules des lignes interrégionales des différentes sociétés de transports en commun ;
 - l'ouverture des données en vue du développement d'applications et de canaux d'information communs pour permettre aux opérateurs publics et privés d'assurer une offre de mobilité intégrée dans la zone métropolitaine ;
 - la conclusion d'accords interrégionaux sur l'aménagement et la connexion des infrastructures fixes (tram, métro) ;
 - l'aménagement, le développement et l'harmonisation des parkings de dissuasion, des parkings de transit et des parkings de transfert modal ;
 - des accords sur le développement ultérieur du RER.
- een volledige tariefintegratie op het openbaar vervoer in het werkingsgebied van de Metropolitane Gemeenschap, rekening houdend met een evenwichtig prijsbeleid, waarbij de Brusselaars geen meerkost betalen voor intrabruelse mobiliteit ;
 - de uitrusting van vervoerstuigen van de verschillende vervoersmaatschappijen met dezelfde ontwaardingsmachines ;
 - de afstemming van het Vlaamse en het Waalse fietsnetwerk op het Brusselse fietsnetwerk ;
 - de versnelling van de digitaliseringsprocessen bij de verschillende openbare vervoersmaatschappijen ;
 - de uitwisseling en verspreiding van real-timetrajecten van de verschillende mobiliteitsoperatoren op de informatiedragers aan knooppunthaltes en in voertuigen op de intergewestelijke trajecten van de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen ;
 - het openstellen van data voor de ontwikkeling van gemeenschappelijke informatiekanalen en apps voor een geïntegreerd vervoersmobiliteit door openbare en private operatoren voor de metropolitane zone ;
 - het maken van intergewestelijke afspraken over de verbinding en de aanleg van vaste infrastructuur (tram, metro) ;
 - de aanleg, de uitbouw en het op elkaar afstemmen van de ontradingsparkings, de overstapparkings en modal shift-parkings ;
 - afspraken rond de verdere uitbouw van het GEN.

Carla DEJONGHE (N)
 Marc LOEWENSTEIN (F)
 Julie de GROOTE (F)
 Jef VAN DAMME (N)
 Paul DELVA (N)
 Sevket TEMIZ (F)
 Anne-Charlotte d'URSEL (F)