



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

17 JANVIER 2023

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à créer une Agence interfédérale des
mobilités

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la Mobilité

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Ibrahim Dönmez, Mme Leila Agic, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, M. Tristan Roberti, MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Youssef Handichi, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

Membres suppléants : M. Jamal Ikazban, Mmes Aurélie Czekalski, M. Francis Dagrín.

Voir :

Documents du Parlement :

A-294/1 – 2020/2021 : Proposition de résolution

GEWONE ZITTING 2022-2023

17 JANUARI 2023

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot oprichting van een Interfederaal Mobili-
teitsagentschap

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door de heer MARC LOEWENSTEIN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden : De heer Ibrahim Dönmez, mevr. Leila Agic, Mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heer Tristan Roberti, de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Youssef Handichi, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Plaatsvervangers: De heer Jamal Ikazban, mevr. Aurélie Czekalski, de heer Francis Dagrín.

Zie :

Stukken van het Parlement:

A-294/1 – 2020/2021: Voorstel van resolutie

I. Exposé de M. David Weytsman, premier coauteur de la proposition de résolution

M. David Weytsman affirme que la plupart des enjeux de la politique de mobilité, toujours plus complexes, appellent une coopération entre les différentes entités publiques belges, qu'il s'agisse du transfert vers une mobilité douce, le développement du transport à la demande, celui du télétravail, les innovations technologiques, la lutte contre la congestion automobile ou les défis sanitaires. Combien de fois n'entend-on pas répéter que Bruxelles n'est pas une île ou qu'une ordonnance ne peut être mise en œuvre sans la coopération de la Flandre et de la Wallonie ? D'aucuns vont jusqu'à plaider pour un retour à l'échelon fédéral de cette matière, au nom de la cohérence.

La proposition de résolution ne va pas jusque-là, mais s'appuie sur les initiatives menées par les administrations régionales et fédérales, sous l'impulsion de l'ancien ministre fédéral de la mobilité François Bellot. Il est regrettable que ces efforts n'aient pu aboutir sous la précédente législature, notamment à cause du manque d'assiduité du gouvernement bruxellois, mais il importe aujourd'hui de relancer cette réflexion. Une approche interfédérale serait bienfaisante pour Bruxelles et débloquerait de nombreux dossiers. Une meilleure coordination des acteurs se traduirait par une efficacité accrue.

L'accord de majorité fédéral énonce d'ailleurs plusieurs aspects de la politique de mobilité qui justifieraient une coopération avec les régions, tels que le développement des véhicules partagés ou les applications dédiées à la mobilité. M. Weytsman salue à ce propos les avancées du « MaaS » (Mobility as a Service) fédéral.

Le manque de coordination conduit les entités à avancer à des rythmes différents et allonge les processus décisionnels. Le morcellement des compétences a particulièrement entravé certains dossiers. M. Weytsman cite ainsi l'intégration tarifaire, longtemps prévue dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles, avant que la zone ne soit ramenée à 11 km autour de la ville, après bien des années. On peut citer également les travaux d'aménagement du ring de Bruxelles et des entrées de ville, mais aussi les parkings de délestage et la connexion entre la capitale et sa périphérie.

Il faut renforcer l'offre de la SNCB. Le gouvernement fédéral a, sous la précédente législature, lancé la formule des trains S, mais il faut désormais aller plus loin et améliorer l'intermodalité des gares. Le transport rémunéré de personnes doit aussi faire l'objet d'une concertation digne de ce nom. La reconnaissance des licences émanant d'autres régions est insatisfaisante ; peu importe pour le client que son taxi dispose d'une licence bruxelloise, flamande ou wallonne.

I. Uiteenzetting van de heer David Weytsman, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

De heer David Weytsman stelt dat de meeste aspecten van het mobiliteitsbeleid die steeds complexer worden, vragen om samenwerking tussen de verschillende overheden in België, of het nu gaat om een verschuiving naar zachte mobiliteit, de verdere ontwikkeling van vervoer op verzoek en van telewerken, technologische innovaties, de strijd tegen de verkeerscongestie of de uitdagingen op het gebied van gezondheid. Hoe vaak horen we niet zeggen dat Brussel geen eiland is of dat een ordonnantie niet kan worden uitgevoerd zonder de medewerking van Vlaanderen en Wallonië? Sommigen pleiten zelfs voor een terugkeer van deze materie naar het federale niveau omwille van de coherentie.

Het voorstel van resolutie gaat niet zo ver, maar bouwt voort op de initiatieven van de gewestelijke en federale overheden, onder impuls van voormalig federaal minister van Mobiliteit François Bellot. Het valt te betreuren dat deze inspanningen tijdens de vorige zittingsperiode niet succesvol waren, met name door het gebrek aan daadkracht van de Brusselse regering, maar het is nu van belang deze reflectie nieuw leven in te blazen. Een interfederale aanpak zou gunstig zijn voor Brussel en veel dossiers kunnen deblokkeren. Een betere coördinatie van de betrokken partijen zou leiden tot meer efficiëntie.

Het federale meerderheidsakkoord bevat ook verschillende aspecten van het mobiliteitsbeleid die samenwerking met de gewesten zouden rechtvaardigen, zoals de bevordering van gedeelde voertuigen of de mobiliteitsapplicaties. De heer Weytsman looft op dat vlak de vooruitgang van het federale MaaS (Mobility as a Service).

Het gebrek aan coördinatie leidt ertoe dat de deelstaten met verschillende snelheden vooruitgaan en vertraagt de besluitvorming. De versnippering van de bevoegdheden heeft bepaalde dossiers bijzonder bemoeilijkt. De heer Weytsman geeft als voorbeeld de tariefintegratie, die lange tijd was gepland in een straal van 30 km rond Brussel, voordat de zone na vele jaren werd teruggebracht tot 11 km rond de stad. Andere projecten zijn de aanleg van de Brusselse ring en de toegangen tot de stad, alsmede de aanleg van ontradingsparkings en de verbinding tussen de hoofdstad en haar rand.

Het aanbod van de NMBS moet worden versterkt. Tijdens de vorige zittingsperiode lanceerde de federale regering de formule van de S-treinen, maar we moeten nu verder gaan en de intermodaliteit van de stations verbeteren. Ook over bezoldigd personenvervoer moet ernstig overleg worden gepleegd. De erkenning van de vergunningen uit andere gewesten laat te wensen over; voor de klant maakt het geen verschil of zijn taxi een Brusselse, Vlaamse of Waalse vergunning heeft.

Par ailleurs, le gouvernement bruxellois poursuit depuis des années son projet de taxation au kilomètre des véhicules automobiles, dit « Smart Move ». Il aura sans doute dépensé 100 millions d'euros d'ici la fin de la législature pour ce projet, sans avoir la certitude qu'il verra le jour. La fiscalité automobile en général devrait d'ailleurs être revue.

La collecte des données est un autre sujet appelant une plus grande concertation. Les informations ne sont pas traitées de la même manière entre les différents observatoires publics.

A l'appui de ces constats, la proposition de résolution demande la constitution d'une agence interfédérale des mobilités. Il s'agit avant tout de développer une vision commune pour les transports à Bruxelles et alentours pour les 30 prochaines années, en réalisant des études communes et en élaborant des recommandations communes, afin aussi de développer des technologies applicables dans l'ensemble du pays. Pourquoi le gouvernement bruxellois ne fait-il pas de ce sujet une priorité au sein du Comité exécutif des ministres de la mobilité ?

La proposition de résolution n'entend pas du tout constituer une nouvelle administration. Il pourrait s'agir d'une simple cellule d'appui du Comité précité, qui pourrait recourir à l'expertise des autres administrations telles que le SPF Mobilité et Bruxelles Mobilité. Cela ne requiert pas nécessairement des moyens ni des engagements supplémentaires.

Enfin, M. Weytsman précise que la proposition doit être lue conjointement à deux autres textes : d'une part la proposition de résolution « visant à mettre en place un schéma directeur intermodal des mobilités » (doc. A-305/1) et d'autre part la proposition de résolution « visant à renforcer et à optimiser les investissements en matière de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale » (doc. A-316/1).

II. Discussion générale

Mme Cieltje Van Achter estime elle aussi que la politique de mobilité requiert davantage de concertation et de collaboration. Il est regrettable que de nombreux projets s'enlisent dans la mésentente entre les entités. Cependant, est-il pour autant nécessaire de constituer un nouvel organe ?

La Région flamande a procédé sous la précédente législature à un tel exercice de rationalisation. Depuis lors, dans chaque zone dite « vervoersregio », tous les organes compétents en matière de transport se réunissent mensuellement. Ainsi, par exemple, les communes, la province, la région, les sociétés de transport (dont la SNCB), mais aussi Bruxelles Mobilité participent à l'élaboration des lignes de transports publics en périphérie. La Région bruxelloise devrait sans doute s'inspirer de ce type de concertation. Bruxelles Mobilité rencontre-t-elle la SNCB, TEC et « De Lijn » chaque mois ? Il faut mentionner en outre les grands efforts de concertation menés par la Flandre auprès

Daarnaast werkt de Brusselse regering al jaren aan de invoering van een kilometerheffing, het Smart Move-project. Tegen het einde van de zittingsperiode zal zij waarschijnlijk 100 miljoen euro hebben uitgegeven aan dit project, zonder zeker te zijn dat het verwezenlijkt wordt. De autofiscaliteit in het algemeen zou trouwens moeten worden herzien.

Het verzamelen van gegevens is een ander punt waarover nader overleg moet plaatsvinden. De informatie wordt niet op dezelfde manier verwerkt door de verschillende observatoria van de overheid.

Ter ondersteuning van deze opmerkingen wordt in het voorstel van resolutie gepleit voor de oprichting van een interfederaal mobiliteitsagentschap. Het gaat er vooral om een gemeenschappelijke visie te ontwikkelen voor het vervoer in en rond Brussel voor de komende 30 jaar, door gezamenlijke studies uit te voeren en gezamenlijke aanbevelingen op te stellen om technologieën te ontwikkelen die in het hele land kunnen worden uitgerold. Waarom maakt de Brusselse regering hier geen prioriteit van in het Executief comité van de Ministers van Mobiliteit?

Het voorstel van resolutie is helemaal niet bedoeld om een nieuw bestuur te creëren. Een ondersteunende cel voor bovengenoemd comité zou voldoende kunnen zijn, die een beroep kan doen op de expertise van andere besturen, zoals de FOD Mobiliteit en Brussel Mobiliteit. Dit vereist niet noodzakelijkerwijs extra middelen of vastleggingen.

Tot slot verduidelijkt de heer Weytsman dat het voorstel samen met twee andere teksten moet worden gelezen: enerzijds het voorstel van resolutie tot invoering van een Intermodaal Richtschema Mobiliteit (stuk A-305/1) en anderzijds het voorstel van resolutie ter versterking en optimalisering van de investeringen in mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (stuk A-316/1).

II. Algemene bespreking

Mevrouw Cieltje Van Achter vindt ook dat het mobiliteitsbeleid meer overleg en samenwerking vergt. Het is jammer dat veel projecten verzanden in gekibbel tussen de deelstaten. Maar is het echt nodig om een nieuwe instantie op te richten?

Het Vlaamse Gewest heeft tijdens de vorige zittingsperiode een dergelijke stroomlijning doorgevoerd. Sindsdien komen in elke zogeheten vervoersregio alle instanties die bevoegd zijn voor het vervoer maandelijks bijeen. Zo nemen de gemeenten, de provincie, het gewest, de vervoersmaatschappijen (waaronder de NMBS), maar ook Brussel Mobiliteit deel aan de uitbouw van het openbaar vervoer in de rand. Het Brusselse Gewest zou zich beter laten inspireren door dit soort overleg. Overlegt Brussel Mobiliteit maandelijks met de NMBS, TEC en De Lijn? Vermeldenswaard zijn ook de grote overleginspanningen van Vlaanderen met het Brusselse Gewest en de Brusselse

de la Région et des communes bruxelloises au sujet du réaménagement du ring.

Il est intéressant que des administrations se réunissent autour d'une table, mais les risques de blocage résident généralement au niveau politique.

Mme Leila Agic partage également le vœu d'une plus grande coopération entre les entités du pays en matière de mobilité. Sans cet esprit de concorde, n'importe quel projet est voué à l'échec. Cela décourage les automobilistes d'abandonner leur voiture.

Sauf à imaginer un retour dans le giron fédéral de la matière, les projets de grande envergure devront inmanquablement conclure des accords de coopération. Des projets tels que le RER exigent des décennies de préparation et ne peuvent être menés à bien sans espaces de concertation. Face à l'utilisation intensive de la voiture par les navetteurs, la Région bruxelloise veut parvenir à une solution globale de mobilité, couvrant l'ensemble de la zone métropolitaine.

Mme Agic désapprouve cependant l'idée de constituer une nouvelle administration et d'alourdir la bureaucratie, ce qui est d'ailleurs une proposition inhabituelle pour le groupe MR. Il serait préférable d'opter pour un comité relatif à la mobilité dans la métropole bruxelloise, en vue de dégager une vision partagée de la mobilité et coordonner les parties prenantes. L'élaboration de cette vision partagée devrait impliquer les pouvoirs locaux, les parlements et les usagers.

M. Youssef Handichi se rallie quant à lui à la proposition de M. Weytsman. Il est grand temps de sortir de l'ère des blocages et de créer un espace de dialogue. Ce dernier manque cruellement, en dépit des nombreuses urgences auxquelles les gouvernements font face. La SNCB, la STIB, TEC et « De Lijn » ne se rencontrent que rarement, sauf éventuellement pour augmenter de concert les tarifs. M. Handichi plaide même pour un retour à un réseau national de transports.

M. Arnaud Verstraete salue les bons principes qui transparaissent dans le texte présenté. Toutefois, celui-ci pêche par un manque de réalisme. Mener des projets de mobilité est un travail de longue haleine, comme en témoigne le plan « Good Move », car les points de vue sont souvent diamétralement opposés.

Il est irréaliste d'espérer que le gouvernement fédéral, qui ne disposent plus que de quelques compétences en matière de mobilité, puisse exercer un rôle de conciliation et avoir le dernier mot. M. Weytsman semble exprimer un regret par rapport à l'organisation actuelle des compétences en matière de transport dans notre pays, qui est marquée par une forte régionalisation. Cela est certes une source de complexité, mais il faut cependant composer avec le cadre institutionnel existant, tout en préparant la future septième réforme de l'Etat. La Région bruxelloise ne peut entreprendre seule une telle réforme, mais elle s'efforce en tout cas de multiplier les concertations avec les autres parties prenantes, notamment la « Werkvennootschap » flamande et la SNCB. Elle réalise dans cette perspective des études communes, par exemple des enquêtes sur les déplacements, et partage les données en sa

gemeenten over de heraanleg van de ring.

Het is interessant dat de besturen rond de tafel gaan zitten, maar de gevaren van blokkering schuilen meestal in de politieke wereld.

Mevrouw Leila Agic koestert ook de wens tot meer samenwerking tussen de deelstaten op het gebied van mobiliteit. Zonder deze geest van eendracht is elk project gedoemd te mislukken. Dit ontmoedigt de automobilisten om hun auto op te geven.

Behoudens een terugkeer van deze materie naar het federale niveau, zullen grootschalige projecten onvermijdelijk samenwerkingsovereenkomsten vereisen. Projecten zoals het GEN vergen tientallen jaren voorbereiding en kunnen niet zonder overleg worden uitgevoerd. Gelet op het intensieve gebruik van de auto door de pendelaars wil het Brusselse Gewest tot een globale mobiliteitsoplossing komen die de hele grootstedelijke zone bestrijkt.

Mevrouw Agic is het echter niet eens met het idee om een nieuw bestuur te creëren en de bureaucratie te vergroten, wat overigens een ongebruikelijk voorstel is voor de MR-fractie. Een comité voor mobiliteit in de Brusselse metropool verdient de voorkeur om een gezamenlijke visie op mobiliteit te ontwikkelen en de belanghebbenden te coördineren. Bij de uitwerking van deze gezamenlijke visie moeten de lokale besturen, de parlementen en de gebruikers worden betrokken.

De heer Youssef Handichi is het eens met het voorstel van de heer Weytsman. Het is hoog tijd om uit het slop te raken en een ruimte voor dialoog te creëren. Deze ruimte ontbreekt schromelijk, ondanks de vele dringende problemen waarmee de regeringen te maken hebben. De NMBS, de MIVB, de TEC en De Lijn komen zelden bijeen, behalve misschien om samen de tarieven te verhogen. De heer Handichi pleit zelfs voor een terugkeer naar een nationaal vervoernet.

De heer Arnaud Verstraete juicht de goede beginselen die doorschemeren in de voorgestelde tekst toe. Het ontbreekt echter aan realisme in de tekst. Mobiliteitsprojecten nemen veel tijd in beslag, zoals blijkt uit het Good Move-plan, omdat de standpunten vaak lijnrecht tegenover elkaar staan.

Het is niet realistisch te verwachten dat de federale regering, die nog maar enkele bevoegdheden heeft op het gebied van mobiliteit, een bemiddelende rol kan spelen en het laatste woord heeft. De heer Weytsman lijkt de huidige organisatie van de bevoegdheden op het gebied van vervoer in ons land, die gekenmerkt wordt door een sterke regionalisering, te betreuren. Dit maakt de zaken bestlist ingewikkeld, maar wij moeten ons houden aan het bestaande institutionele kader en tegelijkertijd de toekomstige zevende staatshervorming voorbereiden. Het Brusselse Gewest kan een dergelijke hervorming niet alleen doorvoeren, maar streeft alleszins naar meer overleg met de andere belanghebbenden, met name de Vlaamse Werkvennootschap en de NMBS. Daartoe voert het gezamenlijke studies uit, zoals enquêtes over de verplaatsingen, en deelt het de

possession. Les demandes de la proposition sont déjà exécutées sur ce point.

Les trois administrations régionales se rencontrent aussi à intervalles réguliers, entre autres sur le MaaS et sur Viapass. Ce dernier instrument est d'ailleurs une preuve éclatante que les trois régions peuvent se mettre d'accord, même dans une matière fiscale complexe. Le projet bruxellois de taxation kilométrique, dit « Smart Move », est malheureusement une illustration du contraire. Il se heurte à l'opposition des deux autres régions. Il serait naïf de croire qu'un organe administratif interfédéral lèverait de tels obstacles, qui sont de nature politique.

Mme Ingrid Parmentier abonde dans le même sens. La cause des blocages entre les entités est d'un ordre politique. La constitution d'une agence administrative n'y apporterait pas de changement.

M. Marc Loewenstein n'est pas plus convaincu par la proposition de résolution que l'oratrice précédente. La concertation entre les régions et l'Etat fédéral est cruciale pour le développement de la mobilité en Belgique. Tout ne relève pas de la compétence exclusive de notre Région ; il suffit de penser aux parkings de dissuasion, aux trains S, aux prolongations de lignes de transports en périphérie ou aux voitures faisant partie du salaire. Est-il pour autant utile de remplacer les scénarios actuels de concertation par une agence interfédérale ?

En effet, il existe déjà plusieurs plateformes de concertation, comme BMC (Brussels Mobility Card) pour la tarification ou le comité de pilotage du RER. Une façon de prévenir les blocages politiques serait d'attribuer à nouveau cette compétence à l'Etat fédéral, mais sera-ce la voie privilégiée par le législateur ? On peut en douter.

Par ailleurs, comme l'indiquait M. Weytsman, sous la précédente législature, le ministre fédéral de la mobilité François Bellot avait tenté en vain de constituer une telle agence interfédérale des mobilités. Il est trop facile d'attribuer cet échec à la Région bruxelloise. Pourquoi renouveler cette tentative au sein du Parlement bruxellois, plutôt qu'au Parlement fédéral, où le MR est membre de la majorité depuis près de 25 ans, ou au Parlement wallon ?

On peut toujours plaider pour la création de nouveaux organes de concertation en matière de mobilité, mais il ne faudrait pas perdre de vue que la loi spéciale du 8 août 1980 prévoit déjà depuis 2012 en son article 92bis la constitution d'une communauté métropolitaine de Bruxelles. Pourquoi ne pas dès lors œuvrer à mettre sur pied cette structure, présentée à l'époque comme un trophée en compensation de la scission de l'arrondissement Bruxelles-Hal-Vilvorde ? Pour dialoguer, il faut être au moins deux et ce n'est pas la Région bruxelloise qui rechigne à cet effort.

M. David Weytsman est étonné par les critiques qu'il a entendues. Il ne nie pas l'intérêt du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM); que du contraire, il plaide pour qu'il tienne des réunions plus fréquentes. Il forme le vœu que plusieurs compétences retournent au niveau fédéral, mais

gegevens waarover het beschikt. Aan de verzoeken van het voorstel is in dit opzicht reeds voldaan.

De drie gewestbesturen vergaderen ook regelmatig, bijvoorbeeld over MaaS en Viapass. Deze laatste tool maakt trouwens overduidelijk dat de drie gewesten overeenstemming kunnen bereiken, zelfs in complexe fiscale zaken. Helaas illustreert het Brusselse project voor een kilometerheffing, bekend als Smart Move, het tegendeel. De andere twee gewesten verzetten zich ertegen. Het zou naïef zijn te geloven dat een interfederaal orgaan dergelijke belemmeringen, die van politieke aard zijn, uit de weg zou ruimen.

Mevrouw Ingrid Parmentier is het daarmee eens. De oorzaak van de belemmeringen tussen de deelstaten is politiek. De oprichting van een agentschap zou hierin geen verandering brengen.

De heer Marc Loewenstein is evenmin als de vorige spreker overtuigd van dit voorstel van resolutie. Overleg tussen de gewesten en de federale staat is van cruciaal belang voor de verbetering van de mobiliteit in België. Niet alles valt onder de exclusieve bevoegdheid van ons gewest; denk maar aan de ontradingsparkings, de S-treinen, de uitbreiding van de vervoerlijnen naar de rand of de auto's die deel uitmaken van het loon. Maar heeft het zin om de huidige overlegorganen te vervangen door een interfederaal agentschap?

Er bestaan immers al verschillende overlegplatforms, zoals de BMC (Brussels Mobility Card) voor de tarifiering of het stuurcomité voor het GEN. Een manier om politieke stilstand te voorkomen zou zijn deze bevoegdheid terug te geven aan de federale staat, maar zal de wetgever opteren voor deze weg? Dat valt te betwijfelen.

Zoals de heer Weytsman overigens opmerkte, heeft de federale minister van Mobiliteit, François Bellot, tijdens de vorige zittingsperiode tevergeefs geprobeerd een dergelijk interfederaal mobiliteitsagentschap op te richten. Het is te gemakzuchtig om dit falen toe te schrijven aan het Brusselse Gewest. Waarom deze poging herhalen in het Brussels Parlement, in plaats van in het federaal Parlement, waar de MR al bijna 25 jaar in de meerderheid zit, of in het Waals Parlement?

Men kan altijd pleiten voor de oprichting van nieuwe overlegorganen op het gebied van mobiliteit, maar men mag niet uit het oog verliezen dat artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 reeds sinds 2012 voorziet in de oprichting van een Brusselse metropolitane gemeenschap. Waarom niet werken aan de oprichting van deze structuur, die destijds werd voorgesteld als een trofee ter compensatie van de splitsing van het arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde? Een dialoog vereist ten minst twee partijen, en het is niet het Brusselse Gewest dat deze inspanning schuwt.

De heer David Weytsman is verrast door de kritiek die hij heeft gehoord. Hij ontkent het belang van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) niet; integendeel, hij pleit voor meer vergaderingen. Hij hoopt dat een aantal bevoegdheden naar het federale niveau worden

il entend aussi proposer des améliorations dans le cadre institutionnel en vigueur. Or, il semble que les ministres de la mobilité en exercice se désintéressent désormais du CEMM et de la CIMIT.

Pourtant, toutes les administrations, y compris Bruxelles Mobilité, mais aussi tous les acteurs économiques, y compris le VOKA et la FEB, demandent plus de concertation interfédérale pour la mobilité. Les études et statistiques communes permettraient de faciliter la collaboration entre les administrations.

M. Loewenstein avait évoqué BMC. C'est un exemple intéressant, tant il s'agit d'une structure dénuée de lourdeurs. C'est une filiale créée par les sociétés de transport. Pourquoi les administrations ne pourraient-elles pas constituer une cellule commune, une simple plateforme, sur le même modèle, pour mettre en œuvre plus aisément les décisions du CEMM ?

Mme Cielte Van Achter est exaspérée par les approximations et les inexactitudes. La Flandre n'a cessé de tendre la main à ses homologues, sans être payée de ses efforts. La Région bruxelloise est systématiquement invitée aux réunions consacrées aux transports dans la périphérie, alors que l'inverse ne se produit jamais. Le projet de réaménagement de l'entrée de ville via l'A12 et le projet « Smart Move », qui n'est pas du tout transposable dans les autres régions, en sont de pénibles exemples.

Un retour à l'échelon fédéral de la politique de mobilité serait une lourde erreur. Il suffit d'observer le fonctionnement de la SNCB, et la gestion de ses gares par exemple, pour s'en convaincre. En revanche, il faut œuvrer à plus de coopération entre les régions. Une administration supplémentaire n'est pas nécessaire pour cela. Dans cet esprit, la Région bruxelloise en particulier devrait davantage tenir compte de ses voisins.

Réaliser des études communes et partager des données est une question de bon sens. Une proposition de résolution n'est pas nécessaire pour cela.

M. Arnaud Verstraete conteste les dires de Mme Van Achter. La Région bruxelloise veille à une concertation régulière, y compris au sujet de l'A12. Il faut cependant bien reconnaître que les points de vue politiques sont souvent antagonistes. Cela relève des missions des responsables politiques, pas d'un organe administratif.

L'orateur précise ensuite que le projet « Smart Move » se fonde sur Viapass et pourrait être déployé dans l'ensemble de la Belgique. Si la Wallonie et la Flandre refusent d'y participer, rien n'empêche la Région bruxelloise de prendre cette initiative seule.

teruggebracht, maar hij is ook van plan verbeteringen van het huidige institutionele kader voor te stellen. Het lijkt er echter op dat de huidige ministers van Mobiliteit geen belangstelling meer hebben voor het ECMM en de ICMIT.

Alle besturen, waaronder Brussel Mobiliteit, maar ook alle economische spelers, waaronder VOKA en het VBO, vragen echter om meer interfederaal overleg over mobiliteit. Gezamenlijke studies en statistieken zouden de samenwerking tussen de overheidsdiensten vergemakkelijken.

De heer Loewenstein had het over de BMC. Dat is een interessant voorbeeld, omdat het een structuur is die niet omslachtig is. Het is een door de vervoermaatschappijen opgericht filiaal. Waarom zouden de besturen geen gemeenschappelijke cel kunnen oprichten, een eenvoudig platform, volgens hetzelfde model, om de beslissingen van het ECMM gemakkelijker uit te voeren?

Mevrouw Cielte Van Achter heeft de buik vol van de halve waarheden en onnauwkeurigheden. Vlaanderen heeft herhaaldelijk zijn gesprekspartners aangesproken, maar ving telkens bot. Het Brusselse Gewest wordt systematisch uitgenodigd op vergaderingen over vervoer in de rand, terwijl het omgekeerde nooit gebeurt. Het project voor de heraanleg van de toegang tot de stad via de A12 en het Smart Move-project, dat helemaal niet bruikbaar is in de andere gewesten, zijn pijnlijke voorbeelden.

Het zou een kermel zijn om het mobiliteitsbeleid weer naar het federale niveau te tillen. Men hoeft slechts naar de werking van de NMBS en het beheer van haar stations te kijken om hiervan overtuigd te raken. Wel is meer samenwerking tussen de gewesten nodig. Hiervoor is geen extra instantie nodig. Het Brusselse Gewest mag best meer rekening houden met zijn burens.

Het uitvoeren van gezamenlijke studies en het delen van gegevens is een kwestie van gezond verstand. Daarvoor is geen voorstel van resolutie nodig.

De heer Arnaud Verstraete betwist de uitlatingen van mevrouw Van Achter. Het Brusselse Gewest zorgt voor regelmatig overleg, ook over de A12. Wel moet worden erkend dat de politieke standpunten vaak botsen. Dit overleg is een taak voor politici, niet voor een bestuursorgaan.

Voorts zegt de spreker dat het Smart Move-project gebaseerd is op Viapass en in heel België kan worden uitgevoerd. Als Wallonië en Vlaanderen weigeren deel te nemen, belet niets het Brusselse Gewest om dit initiatief alleen te nemen.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Les considérants et les tirets du dispositif ne font l'objet d'aucun commentaire.

Vote

Le premier considérant est rejeté par 11 voix contre 4.

Eu égard à ce vote, la présidente propose de passer directement au vote sur l'ensemble de la proposition.

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

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 11 voix contre 4.

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

Le rapporteur,

La Présidente de séance,

Marc LOEWENSTEIN

Carla DEJONGHE

III. Bespreking van de consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte

De consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen enkele commentaar uit.

Stemming

De eerste considerans wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Gelet op deze stemming, stelt de voorzitter voor rechtstreeks over te gaan tot de stemming over het voorstel in zijn geheel.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 11 stemmen tegen 4.

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

De rapporteur,

De Voorzitter van de vergadering,

Marc LOEWENSTEIN

Carla DEJONGHE