



GEWONE ZITTING 2023-2024

26 MAART 2024

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ter versterking en optimalisering van de
investerings in mobiliteit in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door mevr. Cieltje VAN ACHTER (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: Mevr. Leila Agic, de heer Ibrahim Dönmez, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Sadik Köksal, David Weytsman, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heren Tristan Roberti, Francis Dagrín, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter.

Plaatsvervangers: De heer Jamal Ikazban, mevr. Marie Nagy.

Zie:

Stuk van het parlement:

A-316/1 – 2020/2021: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

26 MARS 2024

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à renforcer et à optimiser les
investissements en matière de mobilité en
Région de Bruxelles-Capitale**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la mobilité

par Mme Cieltje VAN ACHTER (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Leila Agic, M. Ibrahim Dönmez, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Sadik Köksal, David Weytsman, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, MM. Tristan Roberti, Francis Dagrín, Arnaud Verstraete, Mme Cieltje Van Achter.

Membres suppléants: M. Jamal Ikazban, Mme Marie Nagy.

Voir :

Document du Parlement :

A-316/1 – 2020/2021 : Proposition de résolution.

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

De heer David Weytsman legt uit dat het doel van het voorstel van resolutie is om het mobiliteitsbeleid van de verschillende bevoegde niveaus in België beter te coördineren dankzij een interfederale aanpak. Deze tekst is nauw verwant met het voorstel van resolutie "tot oprichting van een Interfederaal Mobiliteitsagentschap" (doc. A-294/1 - 20/21) en het voorstel van resolutie "tot invoering van een Intermodaal Richtschema Mobiliteit" (doc. A-305/1 - 20/21).

We moeten vaststellen dat België weinig investeert in zijn nochtans drukke vervoersinfrastructuurnetwerk. Deze onderinvestering tast de troeven van dit netwerk geleidelijk aan. De vervallen staat van de Brusselse tunnels bewijst dat verwaarlozing van de infrastructuur tot hoge kosten leidt. In een poging om deze negatieve trend te keren, had voormalig federaal premier Charles Michel in 2018 een Nationaal Pact voor strategische investeringen (NSPI) voorgesteld, dat de investeringsbehoeften in dit domein becijferde op ongeveer 150 miljard euro tegen 2030. Het doel van dit pact was om het verkeer vlotter te laten verlopen, de kwaliteit van de infrastructuur te verbeteren, het verkeer te verminderen en de analyse van de mobiliteitsdata te perfectioneren met de oprichting van een nationaal observatorium.

Dit voorstel van resolutie is geïnspireerd op dit nationale pact dat helaas werd afgevoerd bij gebrek aan consensus. Om de doelstellingen te halen, is het nodig om de investeringen te coördineren zodat contradictorisch beleid wordt vermeden. In het ideale geval wordt deze coördinerende rol toevertrouwd aan een interfederaal mobiliteitsagentschap dat handelt op basis van de richtlijnen van een nationaal intermodaal richtschema.

Het voorstel van resolutie roept de gewestregering daarom op om overleg te plegen met de andere gewesten en de federale overheid om de coördinatie van de investeringen te verbeteren. Dit is bijvoorbeeld nodig voor de aanleg van tram- of metrolijnen of voor de ontwikkeling van pendelparkings of het GEN. De bedoeling is ook om de investeringsbehoeften op nationaal niveau in kaart te brengen, zodat er meerjarige investeringsplannen kunnen worden opgesteld. Mobiliteit stopt niet aan de gewestgrenzen. In feite zijn het de Brusselaars die het meest lijden onder dit gebrek aan coördinatie.

Daarnaast moeten we een instrument - en geen aparte instelling- ontwikkelen om het rendement op investeringen op dezelfde manier te berekenen. Zonder dit gemeenschappelijke analyseschema is het moeilijk om de plannen van de andere deelstaten correct in te schatten, zoals Smart Move, het mislukte Brusselse plan voor de kilometerheffing, heeft

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

M. David Weytsman précise que la proposition de résolution a pour but une meilleure coordination des politiques de mobilité menées par les différentes entités compétentes en Belgique, selon une approche interfédérale. Ce texte a la même inspiration que la proposition de résolution « visant à créer une Agence interfédérale des mobilités » (doc. A-294/1 – 20/21) et que la proposition de résolution « visant à mettre en place un schéma directeur intermodal des mobilités » (doc. A-305/1 – 20/21).

Force est de constater que la Belgique investit peu dans son réseau d'infrastructure de transport, qui est particulièrement dense. Ce sous-investissement obère progressivement les atouts de ce réseau. L'état de décrépitude des tunnels bruxellois est une preuve des lourdes dépenses qui doivent être consenties si l'on néglige longtemps d'entretenir les infrastructures. Pour tenter d'inverser cette tendance néfaste, l'ancien premier ministre Charles Michel avait présenté en 2018 un « pacte national pour les investissements stratégiques » (PNIS), qui évaluait à quelque 150 milliards d'euros les besoins en investissements dans ce secteur d'ici 2030. Ce pacte visait à fluidifier le trafic, à améliorer la qualité des infrastructures, à atténuer la demande de transport et à parfaire l'analyse des données de mobilité à l'aide d'un observatoire national.

La proposition de résolution tire son essence de ce pacte national, qui avait malheureusement avorté, faute de consensus. Pour parvenir à ces objectifs, une coordination des investissements est essentielle, afin d'éviter des politiques contradictoires. Idéalement, cette mission de coordination devrait être confiée à une agence interfédérale des mobilités, selon les directives inscrites dans un schéma directeur intermodal national.

La proposition de résolution demande dès lors au gouvernement régional d'engager une concertation avec ses homologues des autres Régions et de l'Etat fédéral afin de renforcer la coordination des investissements. Cela s'avère nécessaire, par exemple, pour la construction de lignes de tram ou de métro ou encore pour l'aménagement de parkings de dissuasion ou du RER. Il s'agit aussi de recenser les besoins en investissements à l'échelle du pays, pour parvenir à des plans pluriannuels d'investissement. Ces besoins en mobilité ne s'arrêtent pas aux limites de notre Région. A vrai dire, ce sont les Bruxellois qui pâtissent le plus de ce manque de coordination.

Par ailleurs, il faut développer un outil – et non pas un organe propre – permettant de calculer sur une base uniforme les effets de retour des investissements. A défaut de cette grille d'analyse commune, il est difficile d'appréhender correctement les projets d'une autre entité, comme l'a démontré l'échec du projet bruxellois de taxe au kilomètre,

aangetoond.

Vervolgens moet er een gezamenlijk meerjarig investeringsprogramma worden opgesteld. Het enige overheidsbedrijf waar een discussie op Belgisch niveau plaatsvindt, is de NMBS, dankzij de vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur. Het gebrek aan coördinatie van investeringen leidt tot dubbel werk en dus tot verliezen. Zo heeft de MIVB technische oplossingen ontwikkeld die ze had kunnen proberen te verkopen aan de TEC of De Lijn.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Cieltje Van Achter is het er met de heer Weytsman over eens dat het moeilijke tijden zijn en dat over elke geïnvesteerde euro goed moet worden nagedacht om het best mogelijke rendement op investering te garanderen. De ideeën van de heer Weytsman zijn interessant, maar het Brussels Gewest zou ze eerst zelf moeten toepassen.

Ondanks herhaalde verzoeken aan de minister van Financiën en aan andere regeringsleden heeft mevrouw Cieltje Van Achter nooit een duidelijk antwoord gekregen over de lopende meerjarige investeringen ten laste van het gewest en over de budgettaire marge waarover het gewest beschikt. Het gewest is nog steeds niet in staat om een raming te maken van de uitgaven die de komende jaren voortvloeiën uit de recent opgestarte werven.

Anderzijds zou het gewest de andere deelstaten voortdurend moeten raadplegen om op de hoogte te zijn van hun behoeften en plannen en om ze op elkaar af te stemmen. Betekent dit dat we een interfederaal agentschap, een meerjarenplan en een richtschema nodig hebben? Mevrouw Van Achter deelt de bezorgdheid van de heer Weytsman over de complexiteit en inefficiëntie van onze structuren, maar het Brussels Gewest doet niets om dit kluwen te ontwarren. De bestemming van de Belirismiddelen voor de plannen voor metrolijn 3 is daar een goed voorbeeld van: ondanks de dringende noodzaak om de middelen te concentreren op dit project, dat al enorme sommen geld heeft gekost, verliest de Brusselse regering zich in eindeloze discussies met de federale regering.

Het Brussels Gewest vervult een spilfunctie en moet dus zijn verantwoordelijkheid opnemen in deze coördinatie. Uiteindelijk is het in en rond Brussel dat de nood aan coördinatie gevoeld wordt, veel meer nog dan op nationaal vlak.

Volgens **de heer Arnaud Verstraete** blijkt uit dit voorstel van resolutie - net als uit de twee andere voorstellen van resolutie die de heer Weytsman noemde (A-294/1 en A-305/1) - dat men terug wil naar de federale staat voor wat de bevoegdheid mobiliteit betreft. Hiervoor is een institutionele hervorming nodig. Ondertussen moeten we het doen met de verdeling van de bevoegdheden en ons inzetten voor een zo harmonieus mogelijke samenwerking.

dénommé « Smart Move ».

Il s'agira ensuite d'élaborer un programme pluriannuel commun d'investissements. La seule entreprise publique où une telle discussion est possible à l'échelle de la Belgique, c'est la SNCB, grâce à la représentation des Régions au sein du conseil d'administration. L'absence de coordination des investissements mènent à des doublons et donc à des déperditions. Ainsi, la STIB a développé des solutions techniques qu'elle aurait pu chercher à vendre ensuite aux TEC ou à « De Lijn ».

II. Discussion générale

Mme Cieltje Van Achter convient avec M. Weytsman que les temps sont durs et que chaque euro investi doit être mûrement réfléchi, pour atteindre le meilleur retour sur investissement. Les suggestions de M. Weytsman sont intéressantes, mais la Région bruxelloise devrait commencer par les appliquer elle-même.

En dépit de ses demandes répétées au ministre des Finances, mais aussi à d'autres membres du gouvernement, Mme Cieltje Van Achter n'a jamais pu obtenir de réponse claire au sujet des investissements pluriannuels en cours à charge de la Région ou à propos des marges budgétaires dont elle dispose. La Région n'est toujours pas capable d'estimer les dépenses qui pèseront sur elle durant les années à venir à cause des chantiers lancés récemment.

D'autre part, la Région devrait s'attacher à consulter en permanence les autres entités pour avoir connaissance de leurs besoins et de leurs projets et pour accorder les violons. A-t-on pour autant besoin d'une agence interfédérale, d'un plan pluriannuel et d'un schéma directeur? Mme Van Achter partage les inquiétudes de M. Weytsman au sujet de la complexité et de l'inefficience de nos structures, mais la Région bruxelloise ne fait rien pour débrouiller cet écheveau. L'affectation des fonds de Beliris au projet de métro 3 en est un exemple : malgré l'urgence d'une concentration des moyens sur ce projet, qui a déjà englouti des sommes énormes, le gouvernement bruxellois se perd en discussions interminables avec le gouvernement fédéral.

La Région bruxelloise doit donc assumer ses responsabilités dans ce travail de coordination, d'autant plus qu'elle joue un rôle de pivot. En fin de compte, c'est surtout à Bruxelles et alentours que ce besoin se fait sentir, bien plus qu'à l'échelle du pays tout entier.

M. Arnaud Verstraete observe que cette proposition de résolution, comme les deux autres mentionnées par M. Weytsman (A-294/1 et A-305/1), laisse transparaître une forme de rêve d'un retour à l'Etat fédéral de la compétence de la mobilité. Cela supposerait une réforme institutionnelle. Pour l'heure, force est de prendre acte de la répartition des compétences et d'œuvrer à la concertation la plus harmonieuse possible.

De moeilijkste vraag over de investeringen is wie ze moet betalen. Dit komt regelmatig ter sprake bij de financiering van metrolijn 3. Het voorstel gaat deze kwestie echter volledig uit de weg en draagt niets bij aan dit moeilijke debat waarin we enkel kunnen vaststellen dat de deelstaten van mening verschillen.

Bovendien legt de wet al op dat elk investeringsproject met mogelijke milieueffecten op andere deelstaten aan hen moet worden meegedeeld, als onderdeel van het openbaar onderzoek dat een duidelijk omschreven procedure volgt. Deze wettelijke verplichting komt dus al grotendeels tegemoet aan de wensen van de heer Weytsman. Het is ook amusant om vast te stellen dat het voorstel een belastinghervorming vermeldt die het gebruik belast in plaats van het bezit, terwijl de MR-fractie altijd fel gekant is geweest tegen een kilometerheffing op auto's.

Om dezelfde redenen waarom hij tegen de twee andere vergelijkbare voorstellen heeft gestemd, zal hij dit voorstel ook verwerpen.

Mevrouw Leila Agic deelt deze mening. Dit voorstel van resolutie stelt niets minder voor dan de overdracht van de bevoegdheid mobiliteit naar de federale overheid. Het MaaS-project bewijst echter dat de gewesten over bepaalde grote projecten nog steeds overleg kunnen plegen. Bovendien hebben de gewesten een informatieplicht over hun grootschalige investeringen, zoals de heer Verstraete zei.

De heer Francis Dagrín steunt het idee om meer te investeren in mobiliteit, vooral in Brussel, in plaats van de rode loper uit te rollen voor vastgoedconsortia en consultants, maar dit moet gepaard gaan met de herfinanciering van het gewest met federale middelen. Mobiliteit regionaliseren was eerlijk gezegd een dwaasheid. Waarom zijn er vier ministers van mobiliteit en drie verkeersreglementen? Het is te hopen dat de NMBS niet wordt opgedeeld in gewestelijke entiteiten.

In een klein land als België zou interfederale samenwerking over mobiliteit, zoals het voorstel van resolutie vraagt, niet nodig mogen zijn, en zou deze bevoegdheid opnieuw moeten worden gefederaliseerd.

Tot slot merkt de spreker met enige verbazing op dat de auteurs voorstander lijken te zijn van een kilometerheffing op het autoverkeer, ook al zijn ze gekant tegen het Smart Moveplan van de regering. De heer Dagrín is er in ieder geval sterk tegen gekant omdat het een asociale belasting is die werknemers benadeelt die geen andere keuze hebben dan de auto. Ook hij zal tegen dit voorstel van resolutie stemmen.

Mevrouw Ingrid Parmentier wijst erop dat het Brussels Gewest een groot deel van zijn middelen investeert in mobiliteit. Omdat deze beperkt zijn, moet elke euro verstandig worden besteed. De zwaarste investering die het gewest op dit moment draagt, en waarover het voorstel van resolutie met geen woord reft, is echter die in metrolijn 3. Ze

En termes d'investissements, la question la plus épineuse est de savoir qui doit mettre la main au portefeuille. Elle revient régulièrement quand on parle du financement du projet de métro 3. Or, la proposition évite cette question et elle ne saurait rien apporter à ce débat difficile, où l'on ne peut que constater des divergences de vues entre les entités.

De plus, la loi prévoit déjà que tout projet d'investissement qui pourrait avoir des incidences environnementales sur d'autres entités doit leur être communiqué, dans le cadre d'une enquête publique obéissant à une procédure bien déterminée. Cette obligation légale répond donc déjà en grande partie aux souhaits de M. Weytsman. Il est piquant de relever également que les développements de la proposition mentionnent une réforme fiscale, privilégiant un impôt sur l'usage plutôt que sur la seule possession, alors que le groupe MR s'est toujours opposé vigoureusement à une taxation automobile calculée au kilomètre.

Pour les mêmes motifs que ceux pour lesquels il a voté contre les deux autres propositions similaires, l'orateur rejettera donc cette proposition-ci.

Mme Leila Agic partage cet avis. Cette proposition de résolution ne demande rien d'autre qu'un retour de la compétence des transports à l'Etat fédéral. Le projet de « MaaS » est cependant une preuve qu'une concertation entre les Régions reste possible sur certains grands projets. En outre, comme le disait M. Verstraete, les Régions sont obligées de s'informer de leurs investissements de grande ampleur.

M. Francis Dagrín appuie l'idée d'une croissance des investissements en matière de mobilité, surtout à Bruxelles, plutôt que de dérouler le tapis rouge pour les consortiums immobiliers et les consultants, mais il faudrait que cela soit accompagné d'un refinancement de la Région par des ressources fédérales. La régionalisation de la mobilité fut à vrai dire une aberration. Pourquoi avoir quatre ministres de la mobilité et trois codes de la route ? Espérons que la SNCB ne soit pas subdivisée en entités régionales.

Dans un pays aussi petit que la Belgique, la mobilité ne devrait donc pas seulement faire l'objet d'une coopération interfédérale, comme le demande la proposition de résolution, mais revenir à nouveau à l'Etat fédéral.

Enfin, l'orateur relève lui aussi, avec un certain étonnement, que les auteurs semblent favorables à une taxation au kilomètre de la circulation automobile, alors qu'ils ont combattu le projet « Smart Move » du gouvernement. M. Dagrín y est en tout cas fermement opposé, tant il est vrai qu'il s'agirait d'une taxe antisociale, qui lèserait les travailleurs n'ayant pas d'autre option que la voiture. Il votera aussi contre cette proposition de résolution.

Mme Ingrid Parmentier rappelle que la Région bruxelloise investit une bonne part de ses ressources dans la mobilité. Comme celles-ci sont limitées, il faut dépenser chaque euro à bon escient. Or, l'investissement le plus lourd supporté par notre Région aujourd'hui et que la proposition de résolution se garde de citer expressément, c'est le projet de

blijft vraagtekens plaatsen bij deze uitgaven die waarschijnlijk slechts een beperkte modal shift zullen teweegbrengen. Anderzijds pleit de MR-fractie, die dit metrolijnproject vurig steunt, ook voor de aanleg van nieuwe wegtunnels, die ook duur zijn. Zijn deze investeringen echt nodig? Moeten we onze toevlucht nemen tot meerdere publiek-private samenwerkingen, die uiteindelijk duurder zijn voor de belastingbetalers?

Mevrouw Parmentier leidt bovendien uit het voorstel af dat de indieners bedrijfsauto's ter discussie stellen, die een aanzienlijk inkomstenverlies voor de overheidsfinanciën betekenen en die files veroorzaken.

Het principe van het optimaliseren van de overheidsinvesteringen vormt de rode draad in het beheerscontract van de MIVB. Ook besteedt het gewest nu meer aandacht aan het onderhoud van de infrastructuur om de uitgaven voor renovatie zoveel mogelijk te beperken. Brussel Mobiliteit heeft ook een meerjareninvesteringsplan opgesteld dat een globaal overzicht geeft van de plannen voor de inrichting van de openbare ruimte, in overleg met de andere overheden.

Daarom ziet mevrouw Parmentier het nut van dit voorstel van resolutie niet in.

Mevrouw Marie Nagy waarschuwt voor een romantisch beeld van een terugkeer naar het verleden, waarbij de federale overheid opnieuw bevoegd zou worden voor mobiliteit. Een goed beheer van deze materie was echter een van de historische eisen van de Brusselaars, wat leidde tot de oprichting van het Brussels Gewest in 1989. Het doel van dit territoriale beleid was een stedelijk project democratisch tot stand te brengen dat op basis van de behoeften van de Brusselaars werd vormgegeven. Deze verworvenheid mag niet uit het oog worden verloren.

Bovendien is het goed om overleg tussen de deelstaten aan te moedigen, maar dit mag niet leiden tot een vorm van voorrang voor de federale staat. Dit is niet het basisprincipe van het Belgisch federalisme. Dit voorstel van resolutie vindt geen genade in haar ogen, omdat het geen rekening houdt met de Belgische institutionele staatsstructuur. De achteruitgang van de gewestelijke financiën maakt de controle op de overheidsuitgaven steeds noodzakelijker. Het Brussels Gewest, dat niet wordt gefinancierd in verhouding tot de lasten die het draagt als hoofdstad van België en van de Europese Unie, heeft dit duidelijk begrepen en heeft niet gewacht op dit voorstel om dit te doen.

De heer David Weytsman antwoordt dat het voorstel van resolutie geïnspireerd is op een analyse die in 2018 werd gemaakt door de verschillende administraties die bevoegd zijn voor mobiliteit, waaronder Brussel Mobiliteit, om gecoördineerde investeringen te bepleiten. We hadden kunnen hopen dat de projecten die destijds zijn voorbereid, zouden worden voortgezet onder deze regeerperiode, maar alleen MaaS heeft echt vooruitgang geboekt. Deze projecten hebben niets te maken met een nostalgische terugkeer naar de Belgische staat, zoals sommige commissieleden denken, die

métro n°3. La députée reste dubitative quant à l'opportunité de cette dépense, qui n'apportera probablement qu'un report modal réduit. Par contre, le groupe MR, qui soutient ardemment ce projet de ligne de métro, appelle également à la construction de nouveaux tunnels routiers, qui sont aussi coûteux. Sont-ce vraiment des investissements opportuns ? Faudrait-il recourir à de multiples partenariats public-privé, qui s'avèrent plus chers pour les contribuables ?

Mme Parmentier déduit en outre des développements de la proposition que les auteurs remettent en cause les voitures de société, qui constituent un manque à gagner considérable pour les finances publiques et qui alimentent la congestion automobile.

L'optimisation des investissements publics est un principe qui traverse le contrat de gestion de la STIB. De même, la Région consacre désormais plus d'attention à l'entretien de ses infrastructures, en vue de réduire autant que possible les dépenses de rénovation. Bruxelles Mobilité a aussi élaboré un plan pluriannuel d'investissement pour disposer d'un aperçu global des projets d'aménagement de l'espace public, en concertation avec les autres autorités.

Pour ces raisons, Mme Parmentier n'aperçoit pas l'intérêt de cette proposition de résolution.

Mme Marie Nagy met en garde ceux qui auraient un idéal romantique d'un retour en arrière, qui verrait l'autorité fédérale revenir en charge de la compétence des transports. Or, la gestion propre de cette matière fut l'une des revendications historiques des Bruxellois, qui a notamment présidé à l'avènement de la Région bruxelloise en 1989. Ces politiques territoriales avaient pour but de parvenir à un projet urbain, façonné de manière démocratique et selon les besoins des Bruxellois. Il ne faudrait pas perdre de vue cet acquis.

Par ailleurs, il est bon d'encourager la concertation entre les entités, mais cela ne peut mener à accorder une forme de prééminence à l'Etat fédéral. Ce n'est pas le principe de base du fédéralisme belge. Cette proposition de résolution ne trouve pas grâce aux yeux de l'oratrice, car elle ne tient pas compte de la structure institutionnelle de l'Etat belge. Ceci étant dit, il faut bien dire que le contrôle des dépenses publiques s'avèrera de plus en plus nécessaire, vu la dégradation des finances régionales, mais la Région bruxelloise, qui n'est pas financée à la hauteur des charges pesant sur elle en qualité de capitale de la Belgique et de l'Union européenne, a bien compris cet enjeu et n'a pas attendu cette proposition pour ce faire.

M. David Weytsman rétorque que la proposition de résolution est inspirée d'une analyse effectuée en 2018 par plusieurs administrations en charge des transports, dont Bruxelles Mobilité, afin de plaider pour une coordination des investissements. On aurait pu espérer que les projets préparés à l'époque eussent été poursuivis sous cette législature-ci, mais seul le « MaaS » a vraiment progressé. Ces projets n'ont rien d'un retour nostalgique à l'Etat belge, comme l'ont cru certains commissaires, qui ont aussi ajouté des digressions sur les finances publiques. L'objet de cette proposition est en fait

ook zij sprongen hebben gemaakt naar de overheidsfinanciën. Het onderwerp van dit voorstel is eigenlijk heel eenvoudig: investeringen coördineren met inachtneming van ieders bevoegdheden.

Hij heeft altijd al gepleit voor belastingen op basis van gebruik in plaats van op bezit, volgens het principe "de vervuiler betaalt". Hij verwerpt echter Smart Move omdat deze heffing bij gebrek aan precieze parameters discriminerend is, en omdat het een extra belasting is bovenop de huidige verkeersbelasting. De voorgestelde kilometerheffing zal er ooit komen, maar ze zal moeten worden gecompenseerd met de verlaging of afschaffing van andere belastingen, en ze zal voor heel België moeten gelden, zodat de Brusselaars er niet de dupe van worden. Het mislukte Brusselse plan bewijst nogmaals dat er meer overleg nodig is.

Mevrouw Cieltje Van Achter antwoordt dat het Smart Moveplan wel degelijk voor overleg werd voorgelegd aan de andere gewesten. Het Brussels Gewest heeft niet gefaald omdat het solostim wilde spelen, maar omdat het plan talrijke juridische fouten bevatte.

De heer Arnaud Verstraete voegt eraan toe dat Smart Move wel voorzag in een fiscale compensatie voor de Brusselaars, met een vrijstelling van de belasting op de inkeerstelling en van de verkeersbelasting. Het gewest is niet bevoegd om deze twee belastingen in de andere gewesten af te schaffen. Het is aan hen om de nodige stappen te ondernemen om dit plan in heel België in te voeren.

Hij gelooft niet dat het voorstel van resolutie iets zal veranderen aan de moeilijkheden die inherent zijn aan de Belgische institutionele structuur, waarop Smart Move is vastgelopen. Informatie delen met het oog op overleg volstaat niet. Deze tekst bezondigt zich aan een gebrek aan politiek realisme.

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

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

Stemmingen

De 13 consideransen en de 5 streepjes van het verzoekend gedeelte worden verworpen met 10 stemmen tegen 3.

fort simple : coordonner les investissements, dans le respect des compétences de chacun.

L'intervenant a toujours plaidé pour une fiscalité fondée sur l'usage plutôt que sur la seule possession, conformément au principe du pollueur-payeur. En revanche, il rejette le projet « Smart Move » car il est discriminatoire, à défaut de paramètres précis, et qu'il s'agirait d'une taxe supplémentaire, en sus de la taxe de circulation en vigueur. Le projet de taxe au kilomètre deviendra un jour une réalité, mais il devra être compensé par la baisse ou l'abrogation d'autres taxes et il devra s'appliquer à l'ensemble du territoire belge, pour ne pas pénaliser les Bruxellois. Le projet bruxellois avorté est une nouvelle preuve de la nécessité de se concerter davantage.

Mme Cieltje Van Achter réplique que le projet « Smart Move » a bien été soumis à la concertation avec les autres Régions. La Région bruxelloise n'a pas échoué pour avoir voulu jouer cavalier seul, mais parce que son projet recelait de nombreuses défaillances juridiques.

M. Arnaud Verstraete ajoute que le projet « Smart Move » prévoyait bien une compensation fiscale pour les Bruxellois, qui auraient été exemptés de taxe de mise en circulation et de taxe de circulation. La Région n'est pas compétente pour abroger ces deux taxes dans les autres Régions. Il reviendrait à celles-ci de prendre les mesures nécessaires pour que ce projet puisse advenir à l'échelle belge.

Le député ne pense pas que la proposition de résolution puisse changer quoi que ce soit aux difficultés inhérentes à la structure institutionnelle belge, contre lesquelles le projet « Smart Move » s'est heurté. Partager des informations en vue d'une concertation ne suffit pas. Ce texte pêche par manque de réalisme politique.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

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

Votes

Les 13 considérants et les 5 tirets du dispositif sont rejetés par 10 voix contre 3.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 10 stemmen tegen 3.

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

De rapporteur,

De voorzitter,

Cieltje VAN ACHTER

Anne-Charlotte d'URSEL

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

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 10 voix contre 3.

- Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse,

La Présidente,

Cieltje VAN ACHTER

Anne-Charlotte d'URSEL