

Belgische Senaat

Gewone Zitting 2000-2001



2-120

Plenaire vergaderingen

Woensdag 6 juni 2001

Ochtendvergadering

Handelingen

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2000-2001

Annales

Séances plénières

Mercredi 6 juin 2001

Séance du matin

2-120

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Afkortingen - Abréviations

AGALEV	Anders Gaan Leven
CVP	Christelijke Volkspartij
ECOLO	Écologistes
PRL-FDF-MCC	Parti Réformateur Libéral – Front Démocratique des Francophones – Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	Parti Socialiste
PSC	Parti Social Chrétien
SP	Socialistische Partij
VL. BLOK	Vlaams Blok
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU-ID	Volksunie-ID21

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs.

Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Inhoudsopgave

Voorstel van resolutie inzake mobiliteit (Stuk 2-448)	4
Bespreking	4
Bespreking van de amendementen	42
Berichten van verhindering	43

Sommaire

Proposition de résolution relative à la mobilité (Doc. 2-448)	4
Discussion	4
Discussion des amendements	42
Excusés	43

Voorzitter: mevrouw Sabine de Bethune, eerste ondervoorzitter

(De vergadering wordt geopend om 10.15 uur.)

Voorstel van resolutie inzake mobiliteit (Stuk 2-448)

Bespreking

De heer Didier Ramoudt (VLD), rapporteur. – Ik breng u verslag uit over bijna één jaar vergaderen over het thema mobiliteit.

In de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden werd beslist een werkgroep Mobiliteit op te richten. De commissie organiseerde eerst enkele hoorzittingen en vanaf eind oktober boog de werkgroep zich intensief over de materie. De werkgroep besliste ook van bij het begin om niet alleen de aangewezen senatoren, maar ook de fractiemedewerkers dicht bij de werkzaamheden te betrekken, teneinde een zo breed mogelijk resultaat te bereiken.

Ik geef eerst een beknopte weergave van het beoogde doel. Mobiliteit is een zeer complex gegeven, waarbij rekening moet worden gehouden met het individu en met het door de maatschappij opgelegde levenspatroon. Het was derhalve een bijzonder moeilijke oefening om alle facetten van dit complexe gegeven in “goede banen” te leiden. Gelet op de omvang van het thema waren we er ons, meer dan wie ook, van bewust dat we ons niet op enkele punten mochten vastpinnen en, anderzijds, mochten we ook niet te algemeen werken. Het was echt niet de bedoeling te eindigen met een abstract filosofisch discours zoals we er de laatste decennia al ettelijke keren voorgeschoteld kregen.

Het zou een breed maatschappelijk debat worden, maar hoe dieper we ons in de materie van de mobiliteit inwerkten, hoe meer leden ervan overtuigd werden dat mobiliteit een zaak van iedereen is en dat het moeilijk zou worden om die mobiliteit, de regulator van ons dagelijks leven, bepaalde grenzen op te leggen zonder dat de burger en de politiek zouden morren.

Het was bijgevolg geen sinecure een resolutie op te stellen waarin alle democratische partijen zich konden terugvinden en tegelijkertijd te voorkomen dat de resolutie een “braaf ding” zou worden. De werkgroep Mobiliteit heeft immers bewezen dat deze reflectiekamer en ontmoetingsplaats van de gemeenschappen, standpunten formuleert die niet noodzakelijk dezelfde zijn als die van de uitvoerende macht. Ze neemt onafhankelijke standpunten in en verzoekt de regering om de mobiliteit en de verkeersveiligheid in ons land op korte termijn te verbeteren en op lange termijn veilig te stellen.

Ik durf poneren dat we geslaagd zijn in ons doel, namelijk een omvangrijk deel van het mobiliteitsthema bespreken en een resolutie opstellen met niet minder dan 87 aanbevelingen in de meest verscheiden domeinen. De omkadering van het geheel is er als volgt gekomen. Met het oog op de slechte statistieken en de reputatie van België inzake verkeersveiligheid besliste de werkgroep de verkeersveiligheid als kapstok te gebruiken en als een rode draad doorheen alle voorstellen te laten lopen.

Présidence de Mme Sabine de Bethune, première vice-présidente

(La séance est ouverte à 10 h 15.)

Proposition de résolution relative à la mobilité (Doc. 2-448)

Discussion

M. Didier Ramoudt (VLD), rapporteur. – *La mobilité est une donnée très complexe pour laquelle il doit être tenu compte de l'individu et du mode de vie imposé par la société. Cerner toutes ses facettes a donc été un exercice difficile. Plutôt que de tenir un discours philosophique abstrait, nous avons préféré organiser un large débat social. Nous avons vite été convaincus que la mobilité est l'affaire de chacun et qu'il serait difficile d'imposer des limites sans que les citoyens et le monde politique ne protestent.*

Rédiger une résolution n'a donc pas été une sinécure mais j'ose croire que nous avons atteint notre but. Nous avons en effet discuté d'une partie importante du thème de la mobilité et nous avons adopté une résolution qui comporte pas moins de 87 recommandations. En fait, le groupe de travail a décidé de faire de la sécurité routière son point de départ et son fil rouge. Nous nous sommes alors penchés sur cinq grands domaines et avons déterminé les leviers permettant au législateur d'y exercer un impact, soit la fiscalité, l'infrastructure et la législation.

Nous avons soumis au service d'évaluation de la législation une liste de thèmes dont nous pouvions discuter. Son avis motivé nous indique clairement quelles matières relèvent des Régions et des Communautés et ne peuvent dès lors être réglementées par le pouvoir fédéral. Nous avons donc dû tenir compte non seulement de la complexité de la mobilité, mais aussi de la complexité administrative de notre pays.

Les diverses auditions nous ont fortement aidés à mener à bien la rédaction de la présente proposition de résolution. À un moment donné, nous avons même envisagé d'en déposer deux, l'une sur la mobilité, l'autre concernant la SNCB. Mais nous avons rapidement senti que la SNCB était trop marquée et paralysée par la politique. Pour ne pas hypothéquer la résolution sur la mobilité, nous avons décidé de consacrer une résolution distincte à la SNCB, mais comme la SNCB faisait alors l'objet de discussions au gouvernement, nous ne souhaitons pas nous mêler du travail du gouvernement. Cette résolution a donc été abandonnée.

J'en viens au contenu de la résolution. Pour le transport des personnes, nous avons mis l'accent sur la promotion des transports en communs. La qualité du transport de voyageurs doit être encouragée par l'introduction d'objectifs qualitatifs et quantitatifs. Ceux-ci doivent être évalués par un organe indépendant et les montants financiers annuels doivent être adaptés en fonction des résultats de cette évaluation. En outre, afin de garantir la transparence et la lisibilité de la comptabilité de la SNCB, nous réclamons un contrôle accru des moyens financiers mis à sa disposition.

Nous pousserons la SNCB à accorder la priorité à la réalisation du projet du RER et d'une analyse coût-efficacité des projets semblables dans les autres grandes

Dat gaf vijf grote werkvelden waarover de werkgroep zich zou moeten buigen, namelijk het personenvervoer, het goederenvervoer, de verkeersveiligheid, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening.

Nadien bepaalde de werkgroep de hefbomen waarmee de wetgever op deze werkvelden enig impact zou kunnen hebben. Dat waren er drie, namelijk de fiscaliteit, de infrastructuur en de wetgeving.

We legden de dienst wetsevaluatie een lijst van mogelijke onderwerpen voor waarover in elk werkveld kon worden gediscussieerd. Deze dienst heeft ons in een goed gemotiveerd advies duidelijk gemaakt welke materies tot de gewesten en gemeenschappen behoren en bijgevolg niet op het federale vlak konden worden geregeld.

Er moest dus niet alleen rekening worden gehouden met de complexiteit van de mobiliteit, maar ook nog met de complexiteit van het bestuur van ons land. Hier bewees de Senaat dat hij als ontmoetingsplaats van de gewesten en gemeenschappen een belangrijke rol kan vervullen en het is dankzij de inbreng van de gemeenschapssenatoren dat mogelijke bevoegdheids- en belangenconflicten die uit deze resolutie zouden kunnen voortvloeien, werden voorkomen.

De diverse hoorzittingen hebben in niet onbelangrijke mate bijgedragen tot de totstandkoming van voorliggend voorstel van resolutie. De werkgroep was op een bepaald ogenblik van plan om twee voorstellen van resolutie in te dienen. In de ene resolutie zou de problematiek van de mobiliteit aan bod komen, terwijl de tweede resolutie alleen de problematiek van de NMBS zou behandelen.

Collega's, wij moeten elkaar geen Liesbeth noemen. De werkgroep voelde onmiddellijk aan dat de NMBS als belangrijkste overheidsactor op de mobiliteitsmarkt te veel politiek geïnspireerd en geparalyseerd wordt dan eigenlijk goed voor haar is en dat de wensen en ideeën van de verschillende fracties te ver uiteen zouden liggen. Ten einde het voorstel van resolutie over de mobiliteit niet te gaan hypothekeren, vonden we het dan ook wijs over de NMBS een aparte resolutie te maken. Als voorzitter van de werkgroep had ik uiteraard liever één resolutie gezien, maar uiteindelijk hebben we besloten ons niet te veel te bemoeien met het regeringswerk, waarbij de NMBS toen hét onderwerp van discussie was. Uiteindelijk werd de NMBS-resolutie afgevoerd.

Ik zal thans in grote lijnen de inhoud van het voorstel schetsen en enkele opmerkelijke punten toelichten. Zoals ik reeds heb vermeld, werden een aantal domeinen afgebakend binnen dewelke we zouden werken.

Het eerste domein is het personenvervoer, waarbij de nadruk wordt gelegd op de promotie van het openbaar vervoer. De werkgroep gaat ervan uit dat men in een discussie over mobiliteit eerst en vooral het meest voor de hand liggende alternatief voor de overbelasting van het wegennet moet bespreken, met name de openbare vervoersmodi. Dat het in dit land niet al te best vlot met het openbaar vervoer, dien ik hier niet nader uit te leggen en op het probleemkind NMBS heb ik daarnet reeds even gewezen. Er werden toch enkele gemeenschappelijke standpunten bepaald inzake ons spoorvervoer. Zo menen we dat de kwaliteit van het reizigersvervoer moet worden bevorderd door de invoering

agglomérations.

Le groupe de travail plaide également en faveur d'un ticket unique pour tous les modes de transport en commun, d'une structure tarifaire claire et simple, d'une harmonisation des horaires, de la déductibilité fiscale des abonnements pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail, ainsi que de la gratuité des abonnements scolaires et de l'utilisation des transports en commun pendant un an pour les personnes qui ont décroché leur premier contrat de travail.

Les plans de transport d'entreprise constituent également un élément important. Nous devons accorder des incitants fiscaux aux employeurs qui développent et appliquent de leur propre initiative un tel plan. Cette liberté peut être transformée en obligation si l'entreprise se situe dans une zone de congestion. Par ailleurs, afin d'aboutir à un usage plus rationnel de la voiture, du moins entre le domicile et le lieu de travail, nous suggérons de taxer davantage l'utilisation de la voiture que sa possession. Il convient de décourager fiscalement son utilisation dans les cas où il existe une autre solution. En outre, le calcul de l'avantage en nature pour l'utilisation de véhicules de fonction individuels doit être réexaminé. Les incitants fiscaux encourageant l'utilisation de la voiture ne peuvent être envisagés que pour des formules de carsharing et de carpooling. Enfin, nous prévoyons une série de mesures visant à promouvoir les moyens de transports propres tels que le vélo.

Le deuxième domaine abordé par notre résolution est le transport des marchandises, responsable d'une énorme surcharge des routes. Des mesures urgentes s'imposent. Le rail, les voies navigables et le transport combiné doivent être promus. Le prix mais aussi le temps jouent à cet égard un rôle important. Le débat sur la multimodalité doit être mené au niveau européen. Il faut y développer une réglementation visant à combattre le transport de transit à vide. Nous pensons par exemple à une base de données des endroits où se trouvent les conteneurs vides. Par ailleurs, comme nos voisins, nous devons envisager de limiter le transport de marchandises par la route en fin de semaine, à l'exception des transports urgents.

Des mesures s'imposent afin d'obliger ceux qui ont effectué le chargement et la manutention d'assurer la co-responsabilité en cas de perte de chargement. Dans ce cas, une indemnisation forfaitaire doit en outre être réclamée, qui permettra d'alimenter un fonds destiné à l'accompagnement et à la rééducation des victimes de la route. Enfin, le statut des chauffeurs de camions, d'autocars et de bus doit être amélioré, la législation sur les temps de conduite et de repos parachevée et les conséquences de l'e-commerce sur le transport de marchandises examinées.

Un autre domaine concerne l'aménagement du territoire, lequel doit être pensé différemment, en tenant compte du besoin de mobilité de la population. La liaison entre le domicile et le lieu de travail ne doit pas entraîner une surcharge nuisible à la mobilité. Des primes et une diminution des droits d'enregistrement doivent permettre aux citoyens de ce pays de choisir d'habiter plus près de leur lieu de travail. Nous devons aussi tenir compte des possibilités de travail à domicile et de télétravail. Enfin, la promotion des énergies propres paraît une évidence mais nous devons aussi

van kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen. Deze moeten jaarlijks door een onafhankelijk orgaan worden geëvalueerd en aan de hand van deze resultaten zal de jaarlijkse financiële bijdrage worden aangepast. Bovendien eisen we een verhoging van het controlerecht op de aan de NMBS ter beschikking gestelde financiële middelen ten einde de in de boekhouding vereiste transparantie en leesbaarheid te waarborgen.

We zullen bij de NMBS aandringen op het verlenen van prioriteit aan de uitvoering van het GEN-project alsook aan de mogelijkheid om een kosten-batenanalyse te laten maken van soortgelijke projecten in andere grote stadscentra.

Om de compatibiliteit van het openbaar vervoer te verbeteren, pleit de werkgroep voor één ticket voor alle gemeenschappelijke transportmodi, voor een duidelijke en eenvoudige tariefstructuur en een onderlinge afstemming van de uurregelingen.

Ten slotte dient ook het abonnementensysteem te worden aangepast. Zo moeten abonnementen op het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer fiscaal aftrekbaar gemaakt worden voor wie de kosten draagt en moeten schoolabonnementen gratis worden. Personen die hun eerste arbeidscontract op zak hebben moeten de mogelijkheid krijgen om gedurende maximaal 1 jaar gratis gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Andere aspecten die een belangrijke invloed uitoefenen op het personenvervoer zijn onder meer de bedrijfsvervoerplannen. We zullen fiscale stimuli toekennen aan de werkgevers die vrijwillig een mobiliteitsbeheersplan uitwerken en uitvoeren. Er werd evenwel een clausule toegevoegd die bepaalt dat deze vrijwilligheid kan worden omgezet in een verplichting als het gaat om congestiegevoelige zones.

Om tot een rationeler gebruik van de wagen te komen, werden enkele resolutiepunten gekozen die een rechtstreekse invloed uitoefenen op het gebruik van de wagen voor het woon-werkverkeer. Het uitgangspunt is dat de belastingspolitiek veeleer het gebruik van de wagen dan het bezit ervan moet belasten. Zo zal men het gebruik van de wagen fiscaal ontmoedigen in de gevallen dat er volwaardige alternatieve mogelijkheden aanwezig zijn en de berekening van het voordeel in natura voor het gebruik van de individuele bedrijfswagens moet worden herbekeken. Enkel wanneer er sprake is van kostendelend gebruik van de wagen, met name carsharing en – pooling, zijn fiscale stimuli voor het gebruik van de wagen mogelijk.

Ten slotte hebben we ook in een aantal maatregelen voorzien om het enige gezonde en niet-milieubelastende transportmiddel te promoten, namelijk het fietsgebruik. Ik feliciteer de moedige – en sportieve – senatoren die vorige week vrijdag hebben deelgenomen aan de fietstocht door Brussel.

Het tweede domein van onze resolutie betreft het goederenvervoer. De leden van onze werkgroep waren het meestal roerend eens over het feit dat het goederentransport over de weg voor een ontzettende overlast zorgt en dat er dringend maatregelen moeten worden genomen om de huidige situatie te wijzigen. Het spoor- en waterwegengebruik en het gecombineerd vervoer moeten worden bevorderd. Het spreekt vanzelf dat de spoorwegen hierin een belangrijke rol

mettre l'accent sur le recyclage des épaves de voitures.

Le dernier domaine, le plus important, concerne la sécurité routière. La Belgique se classe en effet parmi les cinq pays les moins sûrs. Trente recommandations de la résolution concernent donc ce domaine. Le comportement des automobilistes doit changer. L'attention doit aller d'abord aux usagers faibles. Nous attendons de l'industrie qu'elle mène des campagnes de sensibilisation en faveur de la sécurité plutôt que de la vitesse. La formation à la conduite doit devenir plus longue et plus intense. Nous souhaitons aussi une période de réévaluation des capacités ainsi que l'instauration rapide du permis à points. Les contrôles doivent être accentués afin de responsabiliser les chauffeurs.

Mais la prévention ne suffit pas, il faut aussi une certaine forme de répression. Nous plaidons donc pour une extension des budgets consacrés aux unités de la police routière, pour une révision de la catégorisation des infractions et pour l'introduction des peines alternatives.

Enfin, le groupe de travail propose certaines mesures relatives à la sécurité des véhicules, à des infrastructures adaptées et à un meilleur accompagnement des victimes de la route.

Nous constatons avec plaisir que le ministre a déjà tenu compte de plusieurs recommandations. Mais il ne s'agit que d'un strict minimum et l'avenir nous dira si le gouvernement poursuivra ses démarches afin de sortir la Belgique du groupe des pays où les routes sont les moins sûres.

kunnen spelen en dat er impulsen moeten worden gegeven die het goederenvervoer per spoor of op de waterwegen aantrekkelijker maken. Niet alleen de prijs, maar ook het aspect tijd speelt hierbij een belangrijke rol. Het debat over het multimodaal transport moet op Europees vlak worden gevoerd zodat het hele continent zich erop kan afstemmen.

Om het wegennet en de vervoerscapaciteit optimaal te benutten, moet men op het Europese niveau ook dringend een regeling uitwerken om het lege transitverkeer tegen te gaan. We denken hier bijvoorbeeld aan databases over de plaatsen waar zich lege containers bevinden. Tevens moet men bestuderen wat het effect is van het gebruik van tijdsblokken. Het valt op dat de Belgische autowegen tijdens weekends voornamelijk last hebben van het transitverkeer. We moeten daarom, naar het voorbeeld van de ons omringende landen, overwegen om het doorvoeren van goederen over de weg tijdens het weekend aan banden te leggen, met uitzondering van het spoedeisend vervoer.

Tallose keren is het wegennet verstoep door één of andere vrachtwagen die zijn volledige lading heeft verloren op het wegdek en zodoende een urenlange file veroorzaakt. Er dringen zich dienaangaande maatregelen op, zoals het invoeren van een documentenplicht, om zowel de laders als de verladers op hun medeverantwoordelijkheid te wijzen in geval van ladingverlies. Daarnaast zou men systematisch een forfaitaire economische schadevergoeding moeten eisen waarmee een fonds zou kunnen worden gespijsd dat bestemd is voor de begeleiding en revalidatie van verkeersslachtoffers.

Er moet ook een beter statuut komen voor de chauffeurs van vrachtwagens, autocars en bussen. De achterhaalde wetgeving inzake rij- en rusttijden moet worden bijgeschaafd en, rekening houdende met de almaar prominentere opkomst van de technologie, moeten de gevolgen van e-commerce onder de loep worden genomen.

Een ander domein betreft de ruimtelijke ordening. Ik bepleit een nieuw concept van ruimtelijke ordening waarbij rekening wordt gehouden met de mobiliteitsbehoefte van de bevolking in die zin dat de relatie tussen wonen en werkplaats geen mobiliteitsoverlast tot gevolg heeft. Premies en een vermindering van de registratierechten voor de aankoop van woningen moeten ervoor zorgen dat de burgers in dit land de keuze krijgen zich dicht bij hun werkplaats te vestigen. We moeten rekening houden met de opkomst van de mogelijkheid van thuis- of telewerken. Na de hoorzitting met enkele specialisten heeft de werkgroep dan ook gepleit om bepaalde delen van de federale administratie de kans te geven om deeltijds aan telewerken te doen. Verdere onderzoeken desbetreffend blijven gewenst.

Milieubewustheid is tegenwoordig een 'must', ook in het domein van de mobiliteit, dat nog altijd voor een zeer groot deel van de luchtvervuiling verantwoordelijk is. Het promoten van milieuvriendelijkere energiebronnen lijkt dan ook een evidentie, evenals de ecologisch verantwoorde recyclage van autowrakken.

Het laatste domein is het belangrijkste. Het vormt een doel op zich en loopt als een rode draad door onze werkzaamheden. Het betreft de verkeersveiligheid. België bijt de spits af in de top vijf van de meest onveilige landen. Dit is iets om zich over te schamen. Een éénduidige oorzaak voor dit gegeven is

er niet, maar er is wel degelijk sprake van een normvervaging in het verkeer, met de welbekende gevolgen.

Met dertig resolutiepunten is dit domein het meest uitgebreide in de reeks. We hebben trachten in te spelen op alle directe of indirecte factoren met als resultaat een grote diversiteit aan uit te voeren maatregelen. Hier volgt een beknopt overzicht.

Er moet een mentaliteitswijziging komen inzake het rijgedrag. Een verantwoord rijgedrag is een absolute noodzaak om tot een betere verkeersveiligheid te komen. De aandacht voor de zwakke weggebruiker moet prioritair zijn en vanuit de industrie verwachten we een sensibiliseringscampagne die verkeersveilig rijgedrag promoot en niet de tot heden vertoonde onveilige en overdreven snelheidsreclames. Er moet ook gewerkt worden aan een kwalitatieve verbetering van de rijopleiding onder meer door ze langer en intenser te maken. Nu is het zo dat, eenmaal men een rijbewijs verkregen heeft, men al een zeer zware overtreding moet plegen vooraleer de beslissing kan genomen worden een rijbewijs in te trekken. De werkgroep is van mening dat er inzake rijbewijzen een periodieke herevaluatie van de bekwaamheid tot sturen gewenst is en dat er onverwijld werk moet worden van gemaakt om het rijbewijs met punten in te voeren. In het verlengde van deze discussie wens ik eveneens de verbetering van de controlemogelijkheden te beklemtonen. Er is nood aan een responsabilisering van de burgers in het algemeen en de chauffeurs in het bijzonder.

Niet enkel preventief optreden helpt. Ook een zekere vorm van repressie is noodzakelijk. Met repressie bedoel ik dat de controlemogelijkheden van de politiediensten in de huidige situatie niet volstaan. Daarom pleiten we voor een uitbreiding van de budgetten voor de verkeerseenheden van de federale politie, zodat meer motorvoertuigen ingezet kunnen worden. Indien de controle wordt versterkt, dient ook het sanctioneringbeleid geoptimaliseerd te worden. Een hervorming van de categorisering van de overtredingen zou een gedifferentieerd sanctioneringsbeleid mogelijk moeten maken. Hierbij zouden we in het penale pakket graag de introductie zien van de alternatieve straffen. Voor de lichtere overtredingen zou een administratieve afhandeling moeten volstaan.

De werkgroep weerhield nog een aantal maatregelen ter bevordering van de veiligheid van de voertuigen, met als bekendste voorbeeld de verplichting van de DOBLI-spiegels, een aangepaste infrastructuur zoals de hervorming van de categorisering van de wegen, en een betere begeleiding en opvolging van verkeersongevallen.

Vele collega's zullen opgemerkt hebben dat er reeds met verschillende aspecten van onze resolutie rekening werd gehouden. Gelet op de krantenkoppen van de laatste twee maanden durf ik beweren dat onze bevoegde minister de resolutie goed heeft doorgenomen. Het doet ons natuurlijk plezier te constateren dat er wel degelijk werk wordt gemaakt van onze aanbevelingen. Tot op heden gaat het echter enkel om een minimum minimorum en de toekomst zal uitwijzen of onze regering verdere stappen zet om België uit de top van de verkeersonveilige landen te halen en te dirigeren naar een topplaats van de verkeersveiligste landen.

Tot slot wens ik alle leden van de werkgroep en het personeel te bedanken voor hun inzet tot het bekomen van deze

resolutie.

De heer Johan Malcorps (AGALEV). – De mobiliteitsresolutie is een belangrijke aanzet. Over de partijgrenzen en over de grenzen meerderheid-oppositie heen hebben we een aantal belangrijke conclusies bereikt. Dat is echter geen reden om op onze lauweren te rusten. We zijn immers nog ver verwijderd van een integrale mobiliteitsplanning, zoals in Nederland, waar een nationaal verkeers- en vervoerplan 2001-2020 bestaat. Onze federale staatsstructuur maakt de zaken niet makkelijker. We hebben meer in de plaats van minder planning nodig.

Er bestaat wel een federaal mobiliteitsplan verkeersveiligheid. Het Vlaams mobiliteitsplan is bijna afgewerkt en ook in Brussel en Wallonië wordt waarschijnlijk wel aan een plan gewerkt. Die moeten echter nog worden uitgewerkt tot een groot nationaal plan. Er is dus nog heel wat werk voor de boeg.

Een belangrijke verworvenheid in de resolutie is de duidelijke keuze voor het openbaar vervoer in de grote steden, eerst en vooral in Brussel met het GEN maar ook in Antwerpen, Gent en Luik.

Verder vermeld ik graag volgende sociale maatregelen: het fiscaal aftrekbaar maken van abonnementen voor het woon-werkverkeer, de gratis schoolabonnementen en de abonnementen voor jongeren met een eerste arbeidsovereenkomst.

Over de bedrijfsvervoerplannen is tijdens de vorige en de huidige zittingsperiode heel wat discussie geweest. De commissie heeft heel duidelijk gesteld dat ze het autosolisme wil aangepakt zien. Ze sluit zich aan bij de aanpak die de minister voorstelt in de mobiliteitsaudit en vindt dat als de bedrijven niet vrijwillig meewerken er verplichtingen moeten komen.

In de resolutie wordt het collectief vervoer op bedrijfsniveau aangemoedigd en het gebruik van bedrijfswagens voor het woon-werkverkeer fiscaal ontmoedigd.

Een ander punt betreft het auto-delen. Dat is een formule waarbij verschillende personen één auto gebruiken. In Nederland telt soortgelijk programma al 60.000 deelnemers. Tegen het jaar 2010 wordt daar zelfs gemikt op twee miljoen auto-delers. Misschien een wat te hoog gegrepen ambitie voor ons land, maar het voorbeeld verdient navolging.

Het verheugt mij dat het fietsgebruik in de teksten veel aandacht heeft gekregen. Dit structureel element wordt vaak onderschat als bijdrage tot een oplossing van het mobiliteits- en congestieprobleem. Belangrijk is ook de vermelding van de scooter. Ik denk dat in de toekomst ook de mogelijkheid van elektronische bromfietsen of e-bikes moet worden onderzocht. Vooral de *pedelec* heeft toekomst. Het is een fiets met een motoraandrijving die de spierkracht en het trapmechanisme ondersteunt, erg handig om bergop te rijden en voor oudere fietsers. Het marktpotentieel voor dit soort fietsen is groot voor het woon-werkverkeer en ander kortereafstandsverkeer. De BTW-verlaging die in het kader van het Belgisch EU-voorzitterschap voor alle fietsen en fietsonderdelen wordt voorgesteld, juichen we zeker toe.

Ook de fiets op trein verdient aanbeveling. Andermaal verwijst ik graag naar Nederland waar op de lijn Groningen-

M. Johan Malcorps (AGALEV). – *Cette résolution constitue un bon point de départ mais nous ne devons pas nous reposer sur nos lauriers. Nous sommes encore loin d'un plan de mobilité intégral, tel que celui qui existe aux Pays-Bas. La structure fédérale de notre pays ne nous facilite certes pas la tâche. Un plan de mobilité est presque terminé en Flandre et on doit probablement y travailler à Bruxelles et en Wallonie, mais il faudra encore les développer en un grand plan national.*

Un acquis important de la résolution est le choix explicite des transports en commun dans les grandes villes. Nous proposons notamment des mesures fiscales et tarifaires pour les abonnements. Quant aux plans de transport d'entreprise, le groupe de travail estime que si les entreprises ne veulent pas collaborer, elles devront y être obligées. Nous proposons d'encourager les transports collectifs au sein des entreprises en décourageant fiscalement l'utilisation de la voiture de fonction entre le domicile et le lieu de travail. Nous souhaitons également envisager les formules de co-voiturage.

Le texte accorde beaucoup d'attention au vélo qui constitue une solution structurelle aux problèmes de mobilité. Nous nous réjouissons de la proposition visant à diminuer la TVA sur tous les vélos et les pièces de vélo. Nous consacrons également des recommandations au train ainsi qu'au transport de marchandises, donnant la préférence au transport par le rail et par voie fluviale. Nous demandons l'interdiction des transports lourds en fin de semaine et les jours fériés, ainsi que sur certaines routes.

Je me réjouis également que la résolution mette l'accent sur la qualité de la vie et l'environnement. Chaque année, en Belgique, 6000 personnes meurent par la pollution atmosphérique, dont la moitié au moins à cause de la pollution engendrée par les voitures. C'est plus que le double des morts par accidents de la route.

L'encouragement fiscal des véhicules à émission zéro est idéal. Cette norme ne sera certainement pas atteinte avant 2005. La Febiac fait comme s'il n'y avait plus de problème mais je ne partage pas son optimisme. Les seuls véhicules propres sont ceux qui roulent au gaz, à l'électricité et à l'hydrogène. Tous ceux qui roulent à l'essence et au diesel, même s'ils respectent les normes européennes très sévères, sont encore trop polluants. À terme, ces deux carburants devraient être mis sur un pied d'égalité tandis qu'à court terme, il faut prévoir l'installation, dans les voitures diesel, de catalyseurs et de filtres afin de retenir les particules diesel particulièrement nocives pour la santé.

L'aspect de la sécurité routière est l'une des préoccupations majeures de la commission. La vitesse excessive est pointée du doigt. C'est pourquoi nous nous opposons à la publicité pour les voitures rapides. Nous plaçons en faveur du permis à points et d'une multiplication des contrôles. Dans son plan de sécurité routière, la ministre a plaidé pour une multiplication du nombre de radars automatiques. De tels radars sont aussi nécessaires pour surprendre les chauffards qui brûlent les feux rouges, l'une des infractions les plus dangereuses qui soient.

J'aurais souhaité trouver dans cette résolution une vision futuriste de la circulation routière, incluant l'équipement

Leeuwarden een experiment loopt met fietshoppers. Dat zijn aparte treinwagons met fietsstallingen.

Veel aandacht ging terecht naar het goederenvervoer. In de resolutie komt een duidelijke voorkeur tot uiting voor vervoer via spoor en binnenvaart, waarbij prioritaire aandacht gaat naar havenontsluiting, investeringen voor het goederenspoor, bevordering van het gecombineerd vervoer en beperking van de overlast door het zwaar wegvervoer. Die beperkingen zijn zowel tijd- als plaatsgebonden. Dus geen zwaar vervoer op zon- en feestdagen en niet op sommige wegen, bijvoorbeeld niet in de bebouwde kom.

Het verheugt mij ook dat in de resolutie de nadruk gelegd wordt op leefbaarheid en leefmilieu. In België vallen ieder jaar 6.000 doden door luchtvervuiling, waarvan minstens de helft te wijten is aan de uitstoot van wagens. Dat is meer dan het dubbele van het aantal doden door verkeersongelukken. We mogen het fenomeen dus niet onderschatten.

De fiscale aanmoediging van *zero emission vehicles* is het ideaal. Die norm zal in de periode 2005-zeker nog niet door alle wagens gehaald worden. Febiac stelt het soms voor alsof er geen probleem meer is, maar ik vrees dat ze te optimistisch zijn. De enige wagens waarvoor er geen probleem meer is, zijn de wagens op gas, elektriciteit en waterstof. Alle wagens op benzine en diesel, ook al halen ze de strengere Europese normen, veroorzaken toch nog te veel uitstoot. We zijn tot de conclusie gekomen dat er op termijn een fiscale gelijkshakeling moet komen voor de brandstoffen benzine en diesel en dat via premies op korte termijn moet worden gestreefd naar de installatie van deeltjeskatalysatoren en dieselroetfilters, omdat de kleine dieselroetdeeltjes tot diep in de longblaasjes doordringen en daar kanker kunnen verwekken of hart- en vaat aandoeningen in de hand kunnen werken.

Het aspect verkeersveiligheid is een van de belangrijkste bekommernissen van de commissie. Overdreven snelheid is de grote boosdoener. Daarom zeggen we dat snelle wagens niet via publiciteit mogen worden gepromoot. Daarom zeggen we ook dat het rijbewijs met punten er moet komen en dat er meer bemande en onbemande controles nodig zijn. De minister heeft in haar verkeersveiligheidsplan ook aangegeven dat er meer onbemande camera's moeten komen. Nu zijn er een vijftigtal, eigenlijk moeten er vijfhonderd komen. Misschien moeten er ook rood-lichtcamera's worden geplaatst. Aangezien tegen hoge snelheid door het rode licht rijden een van de gevaarlijkste dingen is die een chauffeur kan doen, vraag ik mij af waarom dergelijke camera's niet veralgemeend worden.

Wat ontbreekt nu nog in deze resolutie? Ik wil vooral aandacht vragen voor een meer toekomstgerichte visie op elektronisch gestuurd wegverkeer en de elektronische uitrusting van wegen en snelwegen. In de resolutie staan daartoe twee aanzetten, die in de toekomst verder moeten worden bekeken. Punt 72 gaat over het stimuleren van de telematica. Dat zou kunnen betekenen dat we op grote schaal werk zouden maken van Intelligente Snelheidsaanpassingsprojecten, kortweg ISA-projecten, of van 'slimme' auto's en 'slimme' wegen. Daartoe bestaan al een aantal technieken: automatisering van het autobesturen door het houden van een bepaalde afstand, waarschuwing voor botsing, snelheidsregeling, *lane-keeping*, optimale

électronique des routes et autoroutes.

Le point 72 de la résolution concerne la stimulation de la télématique. On pourrait y voir figurer la mise en œuvre de programmes d'adaptation de la vitesse – projets ISA – ou de voitures et de routes « intelligentes ». Parmi les techniques, citons la conduite automobile automatisée avec maintien d'une distance déterminée, l'avertissement d'un danger de collision, la régulation de la vitesse, le « lane-keeping », et le contrôle optimal des émissions. À terme, il sera possible de contrôler intégralement la conduite. L'amélioration de l'environnement et le confort de l'usager passent par une intégration optimale des techniques existantes.

En ce qui concerne la variabilisation des coûts figurant au point 14, j'ai autrefois plaidé pour l'instauration d'un prélèvement au kilomètre qui tiendrait compte de différents paramètres. Les Pays-Bas ont déjà bien étudié la question. À mon sens, on doit pourvoir réguler l'usage de la voiture et des routes en demandant à chacun une contribution équitable. Ce n'est qu'à ce prix que l'on pourra diminuer le nombre de victimes de la route, les émissions polluantes et les embouteillages. Les économies ainsi réalisées pourront être investies dans des projets d'accessibilité et de sécurité routière.

L'idéal serait de combiner le calcul électronique du prix à payer pour l'utilisation des routes avec la limitation électronique de la vitesse. Tout cela peut sembler utopique mais il s'agit d'une évolution inéluctable. Le plan flamand de mobilité envisage des rings à péage autour d'Anvers, de Gand et de Bruxelles. Je me demande cependant comment la Région flamande compte instaurer ce système autour de Bruxelles.

Quoi qu'il en soit, un débat approfondi devra réunir le fédéral et les régions.

Même si cette résolution offre d'énormes possibilités, la discussion doit rester ouverte et la créativité rester de mise vu l'ampleur des problèmes.

emissiecontrole enzovoort. Ik denk dat we in de toekomst gaan naar een honderdprocentvoertuiggeleiding of een geautomatiseerde *cruise-control*. Misschien komt nog het ogenblik dat we kunnen terugblikken op die barbaarse tijden toen auto's tegen zeer hoge snelheden langs zwakke weggebruikers zoefden zonder elektronische bijsturing. De bestaande technieken moeten maximaal worden ingeschakeld, opdat *alle* weggebruikers er beter van worden en ook het milieu.

Een tweede aanzet vind ik in het punt 14 over de variabilisatie van de autokosten, dat ook in het regeerakkoord is opgenomen. Ik heb hier vroeger al een pleidooi gehouden voor de invoering van een kilometerheffing of andere vormen van *road pricing*. Ook daarvoor zou technologie dienstig kunnen zijn om het gebruik per wegvak aan te rekenen, met inachtneming van de duur, de dal- en spitsuren, de plaats, de snelheid, zelfs de emissies. Technieken daarvoor bestaan al. In Nederland staat het onderzoek hiervan zeer ver. Ik denk dat een sturing mogelijk is van het gebruik van de wagen en van de wegen en dat ook een eerlijke prijszetting mogelijk is. Daarin zitten enorme kansen voor een reductie van het aantal verkeersslachtoffers, van de uitstoot van schadelijke stoffen en van de files. De besparingen die dat oplevert, kunnen worden aangewend voor nieuwe investeringen, bij voorkeur in bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

En de kansen nemen nog toe als gekozen wordt voor een synergie van een elektronische prijszetting van het weggebruik en van een elektronische snelheidsbepaling. Misschien lijkt het allemaal nogal utopisch, maar de evolutie gaat toch in die richting. In het Vlaams mobiliteitsplan waarvan de laatste versie ongeveer klaar is, is sprake van tolringen rond Antwerpen, Gent en Brussel. Ik probeer me voor te stellen op welke manier het Vlaams Gewest een tolring rond Brussel wil oprichten. Dat zal alleszins een federale discussie vergen. Prijsmaatregelen en sturende mechanismen zijn nodig, maar dan moeten het federale en de gewestelijke niveaus daarover samen een grondige discussie voeren.

De resolutie biedt enorme kansen. De discussie is nog niet gesloten. We moeten creatief verder durven denken want de problemen blijven zeer groot.

De heer Ludwig Caluwé (CVP). – Gedurende een half jaar is in een beperkte groep intens op een positieve manier samengewerkt met de bedoeling te komen tot teksten die een ruime consensus kunnen wegdragen en voldoende concreet zijn. De werkgroep is daar grotendeels in geslaagd. Ik breng hulde aan de energieke voorzitter, Didier Ramoudt, die de werkzaamheden in goede banen heeft geleid en voldoende aandacht had voor de verschillende stellingen die in de werkgroep naar voren werden gebracht, of die nu van leden van de meerderheid of van de oppositie kwamen.

Onze fractie heeft deze resolutie als bijzonder positief geëvalueerd. Het is een goede mix geworden van zoet en zuur, van stimuli en ontmoediging. Op heel wat punten maakt de resolutie duidelijke keuzes voor een beter mobiliteitsbeleid in dit land.

We zullen echter niet nalaten de regering geregeld te herinneren aan de opties die in de resolutie werden genomen. De regering heeft overigens nu al over bepaalde punten in de

M. Ludwig Caluwé (CVP) – *Pendant un semestre, un groupe restreint a travaillé à l'élaboration de textes concrets pouvant emporter un large consensus. Je rends ici hommage à notre énergique président, Didier Ramoudt, qui a su diriger les travaux en accordant l'attention nécessaire aux thèses défendues tant par la majorité que l'opposition.*

Notre groupe a évalué positivement cette résolution qui mêle le pour et le contre, les incitants et les mesures dissuasives. La résolution prône une amélioration de la politique de mobilité.

Nous ne manquerons pas de rappeler régulièrement au gouvernement les options prises dans la résolution. Le gouvernement en a pris d'autres, comme l'accord sur les chemins de fer. Notre résolution demande que l'on améliore la qualité du trafic intérieur voyageurs en définissant des objectifs et des critères qualitatifs et en garantissant les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs. Concernant le plan d'investissements de la SNCB, elle demande de

resolutie andere standpunten ingenomen. Ik denk in de eerste plaats aan het spoorakkoord. In onze resolutie schrijven we: "Wat de spoorwegen betreft, de kwaliteit van het binnenlands reizigersverkeer te bevorderen door de invoering van kwalitatieve doelstellingen en criteria en door de nodige middelen te garanderen teneinde deze doelstellingen te realiseren." En verder: "Met betrekking tot het tienjarig investeringsplan van de NMBS, de investeringen uit te voeren conform de vooropgestelde doelstellingen; de investeringen moeten dus worden gedefinieerd in functie van de mobiliteitsplannen en – doelstellingen." Inzake het goederenvervoer moet in het raam van het tienjarig investeringsplan prioritair de ontsluiting van de zeehavens worden bepleit bij de NMBS, evenals de prioritaire behandeling van het GEN rond Brussel.

De resolutie pleit dus voor investeringen met betrekking tot het tienjarig investeringsplan, conform de vooropgestelde doelstellingen. Er moet dus een evenwicht worden nagestreefd tussen geformuleerde doelstellingen en beschikbare middelen. Dit lijkt logisch, maar voor de regering is het dat niet. In haar strategisch plan stelt de regering dat ze niet over de financiële middelen beschikt om deze talrijke investeringen mogelijk te maken binnen een periode van tien jaar zodat deze investeringen gespreid zouden moeten worden over vijftien jaar.

Het gaat dus niet langer om een tienjarenplan, maar om een vijftienjarenplan. De regering maakt de keuzes zelf niet, maar schuift ze door. De regering vraagt de NMBS het aantal reizigers en het vervoerde volume goederen over tien jaar met 50 procent te verhogen, maar geeft de regering minder dan tweederde van de middelen die nodig zijn om deze doelstellingen te halen. Meer nog, voor deze regeerperiode bedragen de bijkomende middelen slechts 3,7 miljard. Het gaat dus wel degelijk om een tienjarig investeringsplan, zij het dat het loopt van 2005 tot 2015.

Om haar gezicht te redden beweert de regering nu dat de vooropgestelde doelstellingen op een termijn van twaalf jaar zullen kunnen worden gerealiseerd. Dit zal echter slechts mogelijk zijn als alternatieve financieringsmiddelen worden gevonden die geen weerslag mogen hebben op de primaire uitgaven. Hiermee gaat de regering in tegen de resolutie waarin staat dat de investeringen voldoende moeten zijn om de doelstellingen te dragen. Geen enkele alternatieve financieringsbron zal de verwachtingen van de regering kunnen inlossen.

Er werd een privaat-publieke samenwerking ten belope van 7 tot 12 miljard vooropgesteld. Een dergelijke samenwerking is echter nooit gratis; geen enkele privé-onderneming werkt gratis voor de overheid. Het geld zal op een of andere wijze moeten worden terugbetaald. De kosten zullen hoger liggen dan de marktrente aangezien geen enkele onderneming anders de investering zal willen doen. Uiteindelijk zal de NMBS, die reeds flink in de schulden zit, voor de kosten moeten opdraaien.

Ten tweede zal de NMBS voor ongeveer 18 tot 22 miljard activa moeten verkopen. Niemand weet welke NMBS-activa op korte termijn dergelijke hoge bedragen zullen kunnen opbrengen. Ook de financiële activa kunnen in de huidige markt en op korte termijn niet voor dergelijke middelen zorgen. Het HST-fin-verhaal heeft geleerd dat de valorisatie

réaliser les investissements conformément aux objectifs fixés qui doivent être définis en fonction des plans et des objectifs de mobilité.

En ce qui concerne le transport de marchandises, la résolution demande que la priorité soit accordée au désenclavement des ports maritimes et à l'aménagement du RER.

Le gouvernement prétend ne pas avoir les moyens d'étaler ces investissements sur dix ans mais sur quinze. Il ne fait que reporter ses choix. Il demande à la SNCB d'augmenter de 50% en dix ans le nombre de ses voyageurs et le volume de marchandises transportées sans toutefois lui octroyer les moyens nécessaires. Pour cette législature, la SNCB ne reçoit d'ailleurs que 3,7 milliards de moyens supplémentaires.

Pour sauver la face, le gouvernement affirme que ces objectifs seront réalisés en douze ans. Il faudra donc trouver des modes de financement alternatifs sans influencer les dépenses primaires. Le gouvernement va ainsi à l'encontre de la résolution.

On avance la possibilité d'une collaboration entre privé et public pour un montant de 7 à 12 milliards, mais rien n'est jamais gratuit et d'une manière ou d'une autre, il faudra rembourser.

La SNCB devra vendre entre 18 et 22 milliards d'actifs mais on ignore combien cela rapportera à court terme. Le gouvernement s'accroche à la valorisation des actifs alors que l'épisode du TGV a montré qu'il ne s'agissait pas d'une solution miracle.

Par ailleurs, le gouvernement accorde un rôle primordial au système du leasing, tant vilipendé. Mais le leasing n'est jamais gratuit et la dette de la SNCB ne fera qu'augmenter.

J'en viens au cofinancement, par les régions, du génie civil, qui doit rapporter entre 25 et 35 milliards. Nous ne voyons cependant pas comment la Région flamande, dont les projets d'investissements sont nombreux, fera pour trouver ses moyens. Rien que pour l'aménagement du tunnel sous l'Escaut, elle devra dégager 18 milliards.

Il n'y a aucune garantie au sujet d'une aide apportée par la banque européenne d'investissements ou d'un cofinancement par des pays voisins. Le financement alternatif est risqué. On peut difficilement parler de priorités alors que le gouvernement avance des délais de douze ou quinze ans. Les projets du gouvernement concernant le chemin de fer sont donc manifestement en opposition avec la résolution du Sénat.

Je doute donc que le gouvernement mette en œuvre d'autres points de la résolution sujets à controverse, tels que l'accélération de l'instauration du permis à points pour lequel une base légale existe depuis 1990. Nous espérons que les partis de la majorité suivront les recommandations de la résolution en la matière.

D'autre part, une proposition de loi portant sur les plans de transport des entreprises avait été votée à la fin de la législature précédente, puis oubliée par la nouvelle majorité. J'espère que le gouvernement fera sienne cette idée qui est reprise dans la résolution.

La réduction des droits d'enregistrement constitue un autre

van activa geen wondermiddel is. Toch blijft de regering eraan hechten.

Vervolgens kent de regering in haar plannen de ooit zo verguisde leasing een prominente rol toe, voor een bedrag van 25 tot 30 miljard. Op termijn komt echter ongeveer 50 miljard voor leasingoperaties ten laste van de exploitatierekening van de NMBS. Leasing is immers nooit gratis. De openbare schuld van de NMBS kan enkel toenemen. Aangezien de regering die schuld niet overneemt, zal de maatschappij ze moeten dragen.

Dit brengt me bij de cofinanciering van de burgerlijke bouwkunde door de gewesten, die 25 tot 35 miljard zou moeten opbrengen. Wij zien echter niet in hoe het Vlaams Gewest, dat reeds veel investeringsprojecten op stapel heeft staan, deze extra middelen zal vinden. In de praktijk zou de Vlaamse regering reeds 18 miljard moeten vrijmaken voor de aanleg van de spoortunnel onder de Schelde.

Ook inzake de hulp van de Europese Investeringsbank en de cofinanciering van de buurlanden zijn er geen garanties. De alternatieve financiering blijft met andere woorden een grote gok. Als de regering ervan uitgaat dat de prioriteiten die in de resolutie naar voren worden geschoven, het GEN en de ontsluiting van de zeehavens, pas binnen twaalf of vijftien jaar zullen kunnen worden gerealiseerd, kan er amper nog sprake zijn van prioriteiten. De investeringsplannen inzake de spoorwegen zijn dus manifest in tegenstelling met de resolutie van de Senaat.

Ik betwijfel dan ook of de regering andere controversiële punten in de resolutie zal realiseren. Ik denk in de eerste plaats aan de versnelde invoering van het rijbewijs met punten, waarover de heer Malcorps het reeds heeft gehad. Sinds 1990 bestaat er een wettelijke basis en wij hopen dat de meerderheidspartijen de aanbevelingen van de resolutie zullen opvolgen en dit rijbewijs met punten snel zullen instellen.

Een tweede punt is de uitwerking van de bedrijfsvervoerplannen. Hierover werd op het einde van de vorige zittingsperiode een wetsvoorstel goedgekeurd. De nieuwe meerderheid heeft het afgevoerd, maar nu wordt het idee in de resolutie hernomen. Ik hoop dat de regering er werk van maakt.

Cruciaal is ook de vermindering van de registratierechten voor wie om mobiliteitsredenen zijn huis verkoopt en er een nieuw aankoopt. Dit is in belangrijke mate een gewestbevoegdheid, maar ik hoop dat onze resolutie ook op dit punt invloed zal hebben. Vorig jaar diende de CVP in het Vlaams Parlement een voorstel in tot het invoeren van dergelijke lagere registratierechten, maar het werd door de meerderheid afgewezen. Verscheidene gemeenschapssenatoren liggen mee aan de basis van de huidige resolutie. Wanneer deze door de Senaat wordt goedgekeurd, hoop ik dat het Vlaams Parlement zijn houding dan ook zal wijzigen en dat het CVP-voorstel wel een kans maakt.

De resolutie pleit ook voor een regeling inzake publiciteit voor wagens. Collega Jos Ansoms heeft hierover een wetsvoorstel ingediend. Opnieuw hoop ik dat het in de Kamer voldoende kansen zal krijgen, wanneer de Senaat de resolutie goedkeurt.

point crucial pour ceux qui déménagent pour des raisons de mobilité. J'espère que notre résolution sera utile en la matière, même si cette compétence relève en grande partie des régions. Une proposition de résolution tendant à réduire les droits d'enregistrement, déposée l'an dernier par le CVP au Parlement flamand, a été rejetée par la majorité. Plusieurs sénateurs de communauté sont à la base de la résolution actuelle et j'espère que le Parlement flamand reconsidèrera la proposition du CVP si le sénat vote la résolution.

La résolution veut réglementer la publicité pour les voitures, point pour lequel Jos Ansoms a déposé une proposition de loi. J'espère qu'elle pourra être votée à la Chambre si le Sénat adopte la résolution.

Le gouvernement nourrit d'autres intentions sur le plan fiscal : à partir de l'exercice d'imposition 2002, la part de l'employeur dans les abonnements ne sera plus exonérée d'impôts que si les travailleurs optent pour les frais professionnels forfaitaires. Cette disposition va à l'encontre de notre résolution. Ceux qui utilisent d'autres moyens de transport que la voiture pour se rendre à leur travail peuvent déduire 6 francs par kilomètre, avec un maximum de 25 kilomètres. Cette disposition s'applique aussi au covoiturage. De plus, on ne tient pas compte de la présence ou non de transports en commun alors que le covoiturage est une alternative intéressante en l'absence de transports en communs.

Dans de nombreux autres domaines, nous ne retrouvons guère ou pas nos recommandations dans le projet fiscal du gouvernement. C'est le cas pour l'alourdissement de la taxation liée à l'utilisation plutôt qu'à la possession d'une voiture. Après les accords du Lambermont et la régionalisation des coûts variables, une telle mesure deviendra pratiquement irréalisable. Une politique unique sera-t-elle encore possible en la matière ? Dans le projet, il n'est nulle part question de décourager l'utilisation individuelle des voitures de société ni d'une fiscalité qui tienne compte de la cylindrée des voitures de société. Nous ne manquerons pas d'y revenir au moment de la discussion de la réforme fiscale.

Enfin, je me réjouis personnellement que certaines propositions présentes dans les premières versions de la résolution et qui ont attiré l'attention de la presse, aient disparu du texte ou s'y retrouvent fortement édulcorées. Je songe à l'encouragement fiscal des transports de nuit et donc, du travail nocturne. Il faut examiner avec la plus grande circonspection la question de l'interdiction des transports durant le week-end. Nous devons tenir compte non seulement de notre position concurrentielle par rapport aux Pays-Bas et aux ports néerlandais, qui ne prévoient pas une telle interdiction, mais également des conséquences sociales d'une telle mesure.

Par exemple, je ne comprends pas pourquoi on veut obliger un chauffeur de camion à camper tout le week-end sur un parking. Cela pourrait inciter le secteur de la distribution à instaurer la semaine des quatre jours.

Le CVP suivra de près la mise en œuvre des recommandations de la résolution. Nous nous réjouissons en tout cas du travail réalisé par le Sénat et qui prouve que notre assemblée vit toujours et fait, pour la mobilité, davantage que

Op bepaalde punten, waarop onze resolutie duidelijk ingaat, heeft de regering op dit ogenblik andere intenties. Ik denk dan aan de fiscale bepalingen. Het fiscale ontwerp dat de regering heeft ingediend, bepaalt dat met ingang van het aanslagjaar 2002 het werkgeversaandeel in abonnementen voor openbaar vervoer nog enkel van belastingen wordt vrijgesteld wanneer werknemers kiezen voor het inbrengen van forfaitaire beroepskosten. Wie zijn werkelijke kosten bewijst, kan niet langer van deze vrijstelling genieten. Dit gaat in tegen onze resolutie. Wie voor zijn woon-werkverkeer kiest voor andere vervoersmiddelen dan de eigen wagen, kan forfaitair 6 frank per kilometer aftrekken, maar met een maximum van 25 kilometer. Wie heen en terug meer dan 50 kilometer aflegt, kan toch maar maximum 50 kilometer inbrengen. Dat dit ook voor carpooling geldt, is toch een ernstige beperking. Bovendien wordt hierbij op geen enkele manier rekening gehouden met de aan- of afwezigheid van openbaar vervoer, terwijl we carpooling toch beschouwen als een belangrijk alternatief op plaatsen waar men geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer en we het daar precies willen stimuleren.

In het belastingontwerp van de regering vinden we op tal van andere vlakken niets of bijna niets terug van de aanbevelingen van onze resolutie, zoals bijvoorbeeld het zwaarder belasten van het gebruik in de plaats van het bezit van een wagen. Ik vrees dat het na de goedkeuring van het Lambermontakkoord in de praktijk onmogelijk zal zijn zoiets nog te realiseren vermits de variabele autokosten worden geregionaliseerd en de kosten op het bezit van een wagen federaal blijven. Zal een eenvormig beleid op dit punt nog mogelijk zijn? Over de ontmoediging van het gebruik van individuele bedrijfswagens, de keuze voor een fiscaal systeem voor bedrijfswagens dat rekening houdt met de cilinderinhoud van de wagens, vinden we niets terug in het fiscale ontwerp. We zullen dan ook niet nalaten hierop terug te komen wanneer de fiscale hervorming in onze assemblee wordt besproken.

Ten slotte ben ik persoonlijk tevreden dat bepaalde voorstellen, die wel in de eerste versies van de resolutie stonden en in de pers ook veel aandacht kregen, uit de tekst verdwenen zijn of in belangrijke mate werden afgezwakt. Ik denk dan aan het fiscaal aanmoedigen van nachtelijke transporten en dus van nachtarbeid. Een verbod op weekendtransporten moet mijns inziens echter met de grootste omzichtigheid worden benaderd. Belangrijk hierbij zijn niet alleen onze concurrentiepositie tegenover Nederland en de Nederlandse havens, waar een dergelijk verbod niet geldt – we zouden onszelf dus sterk benadelen indien we het eenzijdig zouden instellen – maar ook de sociale gevolgen van een dergelijk verbod.

Ik zie bijvoorbeeld niet het sociaal nut in van een vrachtwagenchauffeur te verplichten een heel weekend op een parkeerplaats te kamperen. Het gevolg van zo een maatregel zo wel eens kunnen zijn dat de distributiesector naar de vierdagenweek overschakelt.

Ziedaar de bedenkingen van de CVP-fractie bij het voorstel van resolutie. We zullen de uitvoering van de aanbevelingen nauwgezet volgen. We verheugen ons alleszins over het door de Senaat gepresteerde werk waarmee onze assemblee heeft aangetoond dat ze nog leeft, en voor de mobiliteit meer doet dan een dagje door Brussel fietsen.

se promener à vélo à travers Bruxelles.

De heer Didier Ramoudt (VLD), rapporteur. – Ik spreek nu namens de VLD.

Van bij de aanvang van onze werkzaamheden in de commissie was het voor mij duidelijk dat mobiliteit een zeer complex gegeven is. Iedereen is erbij betrokken, maar weinigen zijn er echt in geïnteresseerd. Of moeten we zeggen dat de interesse voor mobiliteit pas komt als iemand er persoonlijk voor- of nadeel bij ondervindt?

Mobiliteit is een weinig tastbare materie, die zeer moeilijk te vatten is. Ze omvat niet alleen het begrip “beweeglijkheid”, maar vooral ook het begrip “regulator”. We kunnen de zotste dingen bedenken, maar zodra dat zotte ding een beweging van punt A naar punt B vraagt, krijgen we te maken met verplaatsing en mobiliteit. We moeten ons verplaatsen van A naar B te voet of met de fiets, autopod, bromfiets, paard en kar, slede, skateboard, parachute, vliegtuig, helikopter, boot, trein, auto, ...

Als we even stilstaan bij de manier waarop we ons elke dag verplaatsen, blijkt al snel dat we als allerindividueelste individu elke dag meewerken aan de mobiliteit. Of moeten we zeggen immobiliteit? Om naar de Senaat te komen, ben ik vanochtend per auto naar het station gereden; ik heb vervolgens de trein en daarna de autobus genomen om ten slotte met de lift in de vergaderzaal te geraken. Ik ben dus in zekere zin beweeglijk, dus mobiel naar hier gekomen.

Een probleem ontstaat als mijn allerindividueelste beweeglijkheid botst op die van een medeburger die op dezelfde dag op hetzelfde moment dezelfde bestemming wil bereiken. De meesten onder ons, de senatoren, het personeel, de bezoekers en ook de journalisten, zullen met mij erkennen dat onze mobiliteit niet altijd is wat we ervan verwachten. Wie heeft nooit in een file gestaan, in de auto op de autoweg, in de trein op het spoor, in het vliegtuig op de tarmac, op zijn ski's aan de skilift, met zijn winkelkarretje aan de kassa? Meestal is het niet door onszelf dat we daar stilstaan, maar doordat de anderen precies op dat moment daar staan waar wij ons bevinden.

Daardoor is het te begrijpen dat we, zonder het goed te beseffen, onze tolerantiedrempel naar beneden halen. Zonder er diep over na te denken geven we al snel de anderen de schuld van onze immobiliteit. Een exponent van deze redenering, die de meesten onder ons toch maken, is de groeiende verkeersagressie. Dat probleem alleen al is een aansporing om eens grondig na te denken over hoe het verder moet! Schort er iets aan de mentaliteit in onze maatschappij? Ligt de schuld van de mobiliteitsproblemen bij de overheid of zijn we allemaal een beetje schuldig? Zijn we allen te gehaast en zijn daar goede redenen voor of willen we gewoon niet door anderen worden voorbijgestoken?

Moet alles dan gereguleerd worden door de overheid of gaan we proberen zelfdiscipline op te bouwen en een compromis met de overheid te sluiten?

Ik ben mij er terdege van bewust dat deze resolutie niet de oplossing voor alle problemen aanreikt. Maar ze is wel een degelijk werkdocument dat een paar duurzame oplossingen biedt. Ze zou een aanloop moeten zijn naar bewustwording van de bevolking. Indien we op korte termijn niet gedoemd willen worden om te blijven waar wij zijn, om onze bewegingsvrijheid duur te moeten betalen, dan kunnen we zo

M. Didier Ramoudt (VLD), rapporteur. – *J'interviens maintenant au nom du groupe VLD.*

Je constate que les citoyens ne s'intéressent aux problèmes de mobilité que quand ils y sont personnellement confrontés.

Dès que nous devons nous rendre du point A au point B, nous devons nous déplacer, que ce soit à pied, à vélo, en moto, en avion, en bateau, en train, en auto, etc.... Nous participons donc tous à la mobilité ou, oserais-je dire, à l'immobilité ?

Pour venir au Sénat ce matin, j'ai roulé en voiture jusqu'à la gare, j'ai pris le train, puis l'autobus et finalement l'ascenseur pour gagner l'hémicycle. Je suis donc mobile.

Un problème surgit lorsque ma mobilité personnelle se heurte à celle d'un concitoyen qui veut atteindre la même destination le même jour au même moment.

Qui n'a jamais été dans une file sur l'autoroute, sur le rail, à l'aéroport, au remonte-pente ou à la caisse du supermarché ? Si nous sommes bloqués, c'est parce que d'autres sont au même moment à l'endroit où nous nous trouvons.

Sans nous en rendre compte, notre tolérance diminue et, sans réfléchir, nous imputons aux autres la faute de notre immobilité. Il en résulte une agressivité croissante au volant.

Y a-t-il un problème de mentalité dans notre société ? Les problèmes de mobilité doivent-ils être imputés aux pouvoirs publics ou sommes-nous tous un peu responsables ? Sommes-nous tous trop pressés ou ne voulons-nous pas être dépassés par les autres ?

Tout doit-il être régulé par les pouvoirs publics ou allons-nous essayer de nous autodiscipliner et de conclure un compromis avec ces derniers ?

La présente résolution ne résoudra pas tous les problèmes, mais constitue un document de travail qui offre quelques solutions durables. Si nous ne voulons pas être condamnés à rester où nous sommes ou à payer très cher notre liberté de mouvement, nous devons tous changer nos mentalités.

Sur le plan de l'environnement, par exemple, il a fallu plus d'une génération pour que chacun trie ses déchets.

L'enseignement a un rôle important à jouer sur ce plan. Le pouvoir fédéral ne peut intervenir, mais la ministre de la Mobilité et des Transports peut demander à ses collègues des régions et communautés d'inclure dans les programmes scolaires une éducation à la circulation dans le sens le plus large du terme.

J'ai constaté au cours des travaux de commission une volonté de changer les habitudes. Je regrette que certains points de la résolution n'aient pas été retenus. Certaines habitudes sont encore trop ancrées. Il est difficile de renoncer au pouvoir. Divers groupes de pression et organisations syndicales ne sont manifestement pas encore prêts. Je regrette que le groupe de travail n'ait pas donné de nouvelles impulsions aux acteurs principaux du marché du transport. Ainsi, nous n'avons pas discuté de la SNCB, un bastion du transport qui tient le pays sous sa coupe. Nous devons rapidement nous occuper de ce preneur d'otages.

Le VLD a l'impression que la SNCB ne sait plus quelle est sa tâche principale, que l'intérêt individuel de quelques personnes prime l'intérêt général. La contribution de la

niet verder blijven gaan. Dat vraagt méér dan structuren en regels. Dat vraagt van éénieder van ons een mentaliteitswijziging. Zo'n mentaliteitswijziging moet natuurlijk groeien. Ik durf het te vergelijken met ons milieubewustzijn. Het heeft ook meer dan één generatie geduurd voordat iedereen de reflex kreeg om afval te sorteren.

Het onderwijs heeft op dat vlak een belangrijke rol te spelen. De federale overheid heeft daar natuurlijk niets over te zeggen, maar de minister van Verkeer kan aan haar collega's van de gewesten en de gemeenschappen vragen om verkeersopvoeding in de breedste zin van het woord in het leerprogramma op te nemen.

Tijdens de werkzaamheden in de commissie heb ik aangevoeld dat er bij diverse partijen een bereidheid was om gewoonten te herzien. Er zijn concessies gedaan, maar we zijn nog ver van een verandering van alle gewoonten.

Ik vind het spijtig dat sommige punten van het voorstel van resolutie niet behouden bleven. Sommige gewoonten zijn blijkbaar nog te hard ingebakken; de bereidheid tot een mentaliteitswijziging over bepaalde punten is nog niet aanwezig. Afstand nemen van macht is moeilijk; diverse belangengroepen en vakbewegingen zijn er blijkbaar nog niet klaar voor. Ik vind het ook spijtig dat de werkgroep er géén fundamenteel werk van heeft gemaakt om een van de belangrijkste actoren op de vervoersmarkt nieuwe impulsen te geven. De NMBS, een vervoersbastion dat het land in een houdgreep heeft, hebben we niet besproken. We hebben eens onze mening mogen zeggen een tijd geleden op het NMBS-debat in het plenum en *that's it*.

De NMBS, de belangrijkste gijzelnemer van ons land, moet dringend onder handen worden genomen. De VLD heeft de indruk dat de NMBS niet meer weet wat haar corebusiness is, dat het individuele belang van sommige NMBS-mensen overheerst op het algemeen belang dat ze moeten behartigen. De bijdrage van de NMBS aan een betere mobiliteit is ondermaats. De cijfers liegen er niet om. Het is hoog tijd dat het troebel water waar de NMBS in zwemt, wordt gezuiverd.

De VLD hoopt dan ook dat de regering het NMBS-dossier nog vóór het reces behandelt en dat de regering rekening zal houden met de – beperkte – resolutiepunten, inzonderheid die inzake het controlerecht op de correcte aanwending van de aan de NMBS ter beschikking gestelde middelen, de transparante en leesbare boekhouding en de eventuele externe expertise. De VLD wenst de prioritaire uitvoering van het GEN-project rond Brussel. We vragen ook bijzondere aandacht voor de reiziger: een eenvormig ticket en tarief voor alle gemeenschappelijke transportmogelijkheden, het fiscaal aftrekbaar maken van abonnementen voor woon-werkverkeer, en gratis school-woonverkeer voor de schoolgaande jongeren.

We moeten ons durven af te vragen of de maatregel om 65-jarigen gratis of nagenoeg gratis met het openbaar vervoer te laten reizen zijn doel niet heeft voorbijgeschoten. Zijn alle 65-plussers achtergestelden? Worden de achtergestelden met deze maatregel uit hun sociaal isolement gehaald? Overbelast deze maatregel de openbare vervoersmodi niet en vergroot hij niet de immobiliteit in plaats van de mobiliteit? Zou het niet verstandiger zijn de schoolgaande jongeren gratis te laten reizen en aldus hen de smaak van het openbaar vervoer te laten proeven? De 65-plussers hebben meestal wel een budget

SNCB à une meilleure mobilité est inférieure à ce qu'elle pourrait être.

Le VLD espère que le gouvernement traitera du dossier de la SNCB avant les vacances parlementaires et tiendra compte des différents points de la résolution, y compris ceux qui concernent le droit de contrôle sur l'utilisation correcte des moyens octroyés à la SNCB, une comptabilité transparente et lisible et une éventuel audit externe.

Le VLD souhaite que le projet RER autour de Bruxelles soit exécuté en priorité.

Nous souhaitons qu'une attention particulière soit accordée aux voyageurs : un ticket et un tarif uniformes pour tous les moyens de transports en commun, la déductibilité fiscale des abonnements pour le transport domicile-lieu de travail, un transport gratuit du domicile à l'école pour les étudiants.

La mesure relative au transport pratiquement gratuit pour les plus de 65 ans n'a-t-elle pas raté son but ? Sont-ils tous des démunis ? Cette mesure sort-elle les plus défavorisés de leur isolement ? Ne surcharge-t-elle pas les transports publics ? Ne serait-il pas plus judicieux de laisser voyager gratuitement les jeunes afin de leur donner le goût du transport en commun ? Le gouvernement devrait y réfléchir.

La proposition visant à ce que les livraisons dans les parcs industriels soient effectuées en dehors des heures de pointe n'a pas été prise en compte, alors que cette mesure aurait pu engendrer une meilleure utilisation de l'infrastructure. Des avantages fiscaux auraient pu stimuler cette mesure.

La SNCB n'encourage pas le transport de marchandises. Nous demandons que l'on donne les impulsions nécessaires pour que les directives européennes puissent être mises en œuvre, de façon à ce que les entreprises privées puissent utiliser l'infrastructure du rail pour le transport de marchandises.

Sur le plan du transport routier de marchandises, la Belgique est un pays de transit par excellence. La valeur ajoutée du trafic de transit est négligeable ; ce trafic est même coûteux. Nous avons tout intérêt à décourager le transport à vide.

Un point important de la résolution concerne la responsabilité des affréteurs. Il ne se passe pas un jour sans qu'une route soit bloquée parce qu'un camion a perdu son chargement. La résolution prévoit dans ce cas le paiement d'une indemnité forfaitaire, versée à un fonds d'accompagnement des victimes de la route.

Le chapitre principal de la résolution est celui de la sécurité routière. Les utilisateurs les plus faibles doivent encore être mieux protégés, notamment par un meilleur écolage, une meilleure connaissance du code de la route, une amélioration des possibilités de contrôle, une intensification des sanctions, une infrastructure adaptée et un suivi en cas d'accident.

Nous demandons un meilleur écolage parce que la formation actuelle est insuffisante. La situation est différente selon que l'on se trouve dans un village ou à Bruxelles, Anvers, Liège ou Gand.

L'apprentissage du code de la route doit faire partie des programmes scolaires.

Lorsque j'ai roulé à vélo dans Bruxelles, la semaine dernière,

vergaard, terwijl jonge gezinnen met kinderen het vaak moeilijk hebben om met het gezinsbudget rond te komen. Misschien kan hierover op regeringniveau worden nagedacht.

Het voorstel om leveringen aan de industrie en de distributie in industrieparken buiten de spitsuren te laten gebeuren, werd niet in aanmerking genomen. Het had nochtans kunnen leiden tot een betere spreiding van het gebruik van de infrastructuur. Fiscale voordelen voor de werkgevers, door een vermindering van de lasten op arbeid, en een verhoging van de inkomens van de werknemers hadden deze maatregel kunnen stimuleren. De maatregel had ook kunnen bijdragen tot de veiligheid in de industrieparken vóór en na de normale werkuren.

Ik belicht nu een paar belangrijke resolutiepunten.

Als ik beweer dat de NMBS het goederenverkeer alles behalve koestert, stamp ik een open deur in. De NMBS is er de jongste jaren alleen maar in geslaagd haar marktaandeel te doen zakken. We vragen de nodige impulsen tot uitvoering van de Europese richtlijnen, zodat privé-bedrijven voor het vervoer van goederen gebruik kunnen maken van de spoorinfrastructuur.

Het goederenvervoer over de weg kan gebaat zijn met het tegengaan van het lege transitverkeer. Ons land is een doorvoerland bij uitstek. De toegevoegde waarde van het transitverkeer is verwaarloosbaar. Een nauwgezette analyse zou zelf wel eens kunnen aantonen dat het een belangrijke kostenpost is geworden. We hebben er dan ook alle belang bij om leeg transittransport op onze wegen te ontmoedigen en de infrastructuur zodoende te ontlasten. Een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens tijdens de spits zou een vlottere verkeersstroom in de hand kunnen werken.

Een ander belangrijk resolutiepunt is dat over de medeverantwoordelijkheid van de laders. Geen dag gaat voorbij of ergens in ons land is een weg geblokkeerd doordat een vrachtwagen zijn lading heeft verloren. Onze resolutie gaat zelfs zover om bij ladingverlies systematisch een forfaitaire economische schadevergoeding te eisen, die wordt gestort in een fonds ter begeleiding van verkeersslachtoffers.

Het belangrijkste deel van de resolutie gaat over de verkeersveiligheid.

Het spreekt voor zich dat de zwakke weggebruiker nog beter moet worden beschermd. Dat kan door een betere rijopleiding en een betere kennis van het verkeersreglement, door een verbetering van de controlemogelijkheden en een differentiëring van de bestraffingen, door veiligere voertuigen, een aangepaste infrastructuur en opvolging en nazorg bij ongevallen.

We zijn vragende partij voor een betere rijopleiding omdat we ervan overtuigd zijn dat de huidige praktische en theoretische opleiding het minimum minimorum is. Een rijopleiding in een plattelandsdorp is toch heel wat anders dan een rijopleiding in Brussel, Antwerpen, Luik of Gent. De theoretische kennis van het verkeersreglement moet bij de jeugd worden ingebakken. Vandaar mijn pleidooi om dit in schoolprogramma op te nemen.

Toen ik vorige week met mijn collega's per fiets door Brussel trok, onder begeleiding van mensen van de Fietsersbond, die

avec des membres du « Fietsersbond », j'ai souvent froncé les sourcils. J'ai constaté que les accompagnateurs enfreignaient le code de la route. Si les cyclistes et les piétons veulent être considérés comme des usagers à part entière du trafic, ils doivent scrupuleusement respecter le code de la route.

Qui d'entre nous n'a jamais traversé la rue alors que le feu était rouge pour les piétons ? Un changement de mentalité est également nécessaire à ce niveau.

Le code de la route doit être réformé. Le VLD est favorable à l'instauration de vitesses maximales variables et à l'interdiction de changer de bande de circulation en fonction du trafic et des conditions atmosphériques, et ce au moyen d'une signalisation électronique. La vitesse maximale sur autoroute ne peut en aucun cas dépasser 120 km/heure, même la nuit. À l'heure actuelle, beaucoup de conducteurs dépassent 140 ou 150 km/heure. Si la vitesse maximale était portée à 140 ou 150 km/heure, certains conducteurs atteindraient 170 ou 180 km/heure.

Ce n'est pas parce que beaucoup de citoyens commettent des infractions à la loi sur la répression de l'ivresse que nous devons assouplir celle-ci durant les week-ends.

Dans 24 jours, la Belgique prendra la présidence européenne. Certains points de la résolution devraient être mis à l'agenda européen. Ce n'est pas parce que nous sommes un petit pays que nous ne pouvons pas avoir de grandes attentes en matière de politique de circulation routière en Europe. C'est pourquoi je demande à la ministre de tenir compte des aspirations de cette assemblée et des initiatives figurant dans la résolution.

Le groupe de travail a travaillé dans la discrétion, ce qui n'a pas empêché la presse d'aborder déjà certains des points repris dans la proposition de résolution. Je puis vous assurer que le groupe de travail n'a pas attendu la presse, au contraire ! Parfois la presse a publié des articles sur des points qui étaient précisément en discussion dans le groupe de travail. Celui-ci ne s'est jamais écarté de son objectif d'apporter une contribution sereine à la sécurité routière et de garantir la mobilité.

La résolution comporte un point important sur le télétravail. Le Sénat devrait prendre l'initiative dans ce domaine. Les collaborateurs du service linguistique devraient pouvoir traduire chez eux, ne serait-ce que deux jours par semaine. Les autorités doivent montrer l'exemple.

En tant que président du groupe de travail, je demanderai à la commission des Finances et des Affaires économiques de lui confier une nouvelle mission, celle du suivi de la résolution. Si nous estimons que les choses n'évoluent pas assez vite ou assez bien, nous le dirons. J'espère par conséquent que cette commission pourra compter sur la ministre.

Je remercie les sénateurs du groupe de travail, leurs collaborateurs et les secrétaires des commissions des Finances et des Affaires économiques de leur précieuses contributions. Pour la rédaction des textes, les techniques les plus modernes ont été utilisées par le Sénat, qualifié à tort d'institution vieillotte.

toch als intense fietsgebruikers kunnen worden beschouwd, heb ik eventjes de wenkbrauwen gefronst. Afgezien van het feit dat Brussel, zoals andere grootsteden, inderdaad een fietsonvriendelijke stad is, heb ik vastgesteld dat de begeleiders heel wat inbreuken maakten op het verkeersreglement. Gelukkig waren er een paar televisiecamera's mee, zodat chauffeurs zich wat meer intoomden en onze veiligheid wat beter was gewaarborgd. Wanneer fietsers en ook voetgangers als volwaardige partners aan het verkeer wensen deel te nemen, zullen ook zij de verkeersreglementering nauwgezet moeten respecteren. Wie van ons steekt niet eens de straat over, zelfs als het rode licht voor de voetganger brandt? Het is niet omdat er géén verkeer aankomt dat de voetganger de verkeerswetgeving aan zijn laars kan lappen. Dus ook hier is een mentaliteitswijziging nodig.

Er moet ook een hervorming van het verkeersreglement komen. De VLD is gewonnen voor variabele maximumsnelheden en voor het verbod op het veranderen van rijvak, afhankelijk van de verkeersdrukke en de weersomstandigheden. Dat kan met elektronische wegsignalisatie worden aangegeven. Ik voeg er direct aan toe dat de maximumsnelheid in géén geval 120 kilometer per uur op de autowegen en gelijkgestelde wegen mag overschrijden, ook niet 's nachts. We wensen de autowegen 's nachts geenszins om te toveren tot racebanen waarop de jongeren kunnen uittesten wat er uit hun wagentje te halen valt. Nu al rijden heel wat chauffeurs zelfs overdag 140 of 150 kilometer per uur. Als de toegestane maximumsnelheid op 140 of 150 kilometer per uur wordt gebracht, zullen sommige chauffeurs er automatisch nog wat bovenop doen en zal iedereen al gauw tegen 170 of 180 kilometer per uur over de autoweg razen. Het zou een verkeerd signaal zijn, dat niet te rijmen valt met verkeersveiligheid. Onze verkeersinfrastructuur is overigens niet te vergelijken met die van onze buurlanden. Het is ook niet omdat heel wat burgers de wet op de beteugeling van de dronkenschap overtreden dat we deze wet op zaterdag of zondag moeten versoepelen.

Over 24 dagen neemt België het Europees voorzitterschap waar. In deze resolutie staan een aantal zaken die dringend op de Europese agenda moeten worden geplaatst. Het is niet omdat we een klein landje zijn, dat we inzake Europees verkeersbeleid géén grote verwachtingen kunnen scheppen. Ik vraag de minister dan ook vriendelijk rekening te houden met de verzuchtingen van deze assemblee en met de in de resolutie voorgestelde initiatieven.

De werkgroep heeft in alle stilte gewerkt, wat echter niet heeft verhinderd dat enkele items uit het voorstel van resolutie reeds in de pers werden beschreven. Wel kan ik verzekeren dat de werkgroep niet op persberichten gewacht heeft om sommige problemen te behandelen. Integendeel! Soms verschenen in de pers artikels over items die juist in de werkgroep waren besproken. De werkgroep is gelukkig niet ten onder gegaan aan de profileringsdrang van politici. De werkgroep is niet afgeweken van zijn doelstelling, namelijk een serene bijdrage leveren tot de verkeersveiligheid voor de burgers van onsland en de mobiliteit garanderen waarop iedereen recht heeft.

De resolutie bevat een belangrijk punt over het telewerken. De Senaat zou op dit domein het voortouw kunnen nemen. De

medewerkers van de Taaldienst zouden bijvoorbeeld, al was het maar twee dagen per week, thuis kunnen vertalen. De overheid moet het voorbeeld kunnen geven.

Als voorzitter van de werkgroep zal ik de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden vragen de werkgroep Mobiliteit een nieuwe opdracht toe te vertrouwen, namelijk het opvolgen van deze resolutie. Het is niet mijn bedoeling een nieuwe commissie in het leven te roepen die nieuwe voorstellen uitwerkt. De opvolgingscommissie zal de taak hebben het beleid te flankeren en te controleren. Wanneer het ons inziens niet snel of efficiënt genoeg gaat, dan zullen we dat ook zeggen. Ik hoop dan ook dat deze commissie op de minister zal kunnen rekenen, zodat ze snel werkloos en overbodig zal blijken te zijn.

Tot slot dank ik de senatoren van de werkgroep Mobiliteit en hun medewerkers voor de serene wijze waarop het moeilijke debat over de verkeersveiligheid en mobiliteit is gevoerd. Ik dank ook de secretarissen van de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden voor hun waardevolle inbreng. Voor het opstellen van de eindteksten werden in deze ten onrechte als oubollig bestempelde Senaat de nieuwste technieken gebruikt. Zo konden de senatoren de verbeterde tekst direct geprojecteerd zien en aldus goedkeuren. Dit was een primeur voor onze instelling!

De heer Louis Siquet (PS). – *De Senaat heeft zich gedurende bijna een jaar over dit thema gebogen. Het resultaat is een resolutie waarin bijna alle problemen worden behandeld die met mobiliteit te maken hebben. Hierbij hebben we ons niet tot het vervoer beperkt, maar hebben we het ook gehad over ruimtelijke ordening, de organisatie van werk en samenleving en over veiligheid, in het bijzonder verkeersveiligheid.*

We wilden niet alleen symbolische voorstellen doen en hebben alle onderwerpen aangepakt waarover een consensus kon worden bereikt. Dat heeft geleid tot een brede, wat rommelige resolutie met niet minder dan 87 punten. Ze is volgens mij geen eindpunt, maar de aanzet tot een algemene en evolutieve reflectie over een van onze cruciale hedendaagse problemen. De werkgroep heeft in de eerste plaats een catalogus opgesteld van grote problemen die met mobiliteit verband houden: klassieke thema's als het personen- en goederenvervoer, maar ook ruimtelijke ordening, wat een essentieel punt in de discussie is, en milieu en veiligheid, twee onderwerpen die intrinsiek met mobiliteit verbonden zijn.

We hebben uitvoerige getuigenissen gehoord van experts, maar ook van gebruikers en burgers die zich bezighouden met de promotie van andere vervoermiddelen. Dit verslag is dan ook een referentiedocument met informatie, overpeinzingen en voorstellen. We hebben ook aangrijpende getuigenissen gehoord van ouders van kinderen die in het verkeer zijn omgekomen en die zich niet kunnen neerleggen bij de talloze verkeersongelukken die al te vaak als onvermijdelijk worden afgedaan, maar zeer vaak wel kunnen worden vermeden.

De voorliggende resolutie weerspiegelt een maximale consensus tussen alle fracties die aan de werkzaamheden hebben deelgenomen. We hebben voor alle standpunten een gemeenschappelijke noemer gezocht om schot te krijgen in dit

M. Louis Siquet (PS). – *Je n'ai pas pu suivre le débat dès le début et je vous prie de m'en excuser mais j'ai été amené à présider la réunion de groupe avec la délégation du Bundestag.*

Ce débat est le fruit d'un long travail. Il y a presque un an que le Sénat s'est penché sur ce sujet et a entamé ces travaux. Le résultat est une résolution qui aborde presque l'ensemble des problèmes liés à la vaste notion de mobilité. Il ne s'agissait pas de se limiter au problème du transport mais il fallait aussi aborder l'aménagement du territoire, l'organisation du travail et de la société et enfin aussi la question – non des moindres – de la sécurité et des déplacements et particulièrement la sécurité routière.

Cette volonté d'aborder l'ensemble de la problématique au travers de ses multiples facettes a conduit à une résolution un peu fourre-tout au contenu plus large. Cette façon de travailler a pour fruit une résolution de 87 points, ni plus ni moins ! Nous n'avons pas voulu rechercher un nombre de propositions symboliques car nous y avons simplement abordé tous les sujets qui faisaient l'objet du consensus le plus large. On peut estimer qu'une telle méthode manque de rigueur. Pour ma part, je n'en crois rien. Je n'en crois rien car je ne perçois pas cette résolution comme l'aboutissement achevé d'un travail, fût-il de longue haleine, mais plutôt comme la première ébauche d'une réflexion globale et évolutive de l'un des problèmes cruciaux de notre temps. Ce qu'a réalisé le groupe de travail, c'est avant tout un catalogue des problèmes majeurs liés à la mobilité. Classiquement, on y trouve le transport de personnes et le transport de marchandises ; c'est généralement là que s'arrête jusqu'il y a peu la réflexion. Nous avons voulu aller plus loin en abordant l'aménagement du territoire sans lequel la réflexion sur la mobilité est bien peu pertinente. Mais nous avons aussi voulu aborder deux problèmes intrinsèquement liés à la mobilité :

debat, dat vaak slaapverwekkend was, alsof de ochtendfiles de geesten hadden aangetast. Ze moet de basis zijn voor een nieuwe manier om ons te verplaatsen, het werk te organiseren en aan ruimtelijke ordening te doen, zodat de dagelijkse verplaatsingen en de openbare ruimten veiliger en netter worden.

Werk is er voldoende. We vragen de regering niet alleen het probleem binnen het kader van haar bevoegdheden aan te pakken, maar reiken voor elk domein denk- en actiesporen aan. Als die worden gevolgd, zal dat een effect hebben op de mobiliteit, de veiligheid en de levenskwaliteit.

Er moet een slagkrachtig beleid komen voor het spoorvervoer, waarvan de hoofdlijnen hier reeds tijdens het debat over de toekomst van de NMBS werden besproken. Ik denk ook aan fiscale maatregelen, en met name aan de hervorming van de personenbelasting. Ook moeten maatregelen worden genomen inzake de reglementering van het vervoer, vooral dan het wegvervoer. We verwachten wijzigingen in de beteugeling van verkeersovertredingen, die echt rechtvaardig en ontradend moet zijn. Ten slotte moeten we van het Europees voorzitterschap gebruik maken om onze gerechtvaardigde eisen voor een harmonisering van het vervoers- en veiligheidsbeleid op het bevoegde niveau aan te kaarten. Dit geldt voor het rijverbod voor tientonnars op zondag, een eis die zowel door sociale als milieuoverwegingen is ingegeven.

Deze resolutie is trouwens een engagement om de wetgeving in de juiste richting bij te sturen en de regering bij de noodzakelijke hervormingen bij te staan, zowel inzake mobiliteit als inzake veiligheid en milieubescherming. Er werden reeds maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat alle voertuigen verzekerd zijn. We moeten op dezelfde wijze te werk gaan bij de aanpassing van de repressieve, de preventieve en de fiscale wetgeving.

De resolutie gaat veel verder, want mobiliteit is niet alleen een federaal probleem. Alle bevoegdheidsniveaus zijn erbij betrokken, ook Europa, waarover ik het reeds heb gehad, en de gewesten. Alle werkzaamheden en hoorzittingen hebben aangetoond dat een efficiënt mobiliteitsbeleid zonder een adequaat ruimtelijkeorderingsbeleid onmogelijk is. De gewesten spelen in dit debat een grote rol, of het nu om ruimtelijk ordening gaat of om het regionaal vervoer. We mogen ons niet vergissen: het is nooit de bedoeling geweest dat de Senaat in gewestmateries optreedt. De resolutie is slechts een standpunt, een advies, een aanbeveling voor de gewesten. Onze assemblee, die een ontmoetingsplaats van de gemeenschappen hoort te zijn, is de ideale plek om het federale beleid en het beleid van de gewesten te vergelijken en er in de mate van het mogelijke een synthese van te maken.

Met het oog hierop werden de gemeenschapssenatoren als eersten bij de besprekingen in de werkgroep betrokken. Dit heeft vruchten afgeworpen en ik hoop dan ook dat deze senatoren in hun respectieve assemblees verslag zullen doen van de besprekingen die we hebben gevoerd. Dat kan zeer nuttig zijn en een positieve invloed hebben op de verdere evolutie.

Dit brengt me bij een punt dat mij bijzonder na aan het hart ligt.

De werkgroep heeft mijn voorstel aanvaard om in het

l'environnement et la sécurité.

Sur ces sujets, nous avons entendu le témoignage de très nombreux experts reconnus dans les différents domaines techniques mais aussi d'utilisateurs des transports et de citoyens actifs dans la promotion d'autres formes de déplacement. Tous ces intervenants ont déjà largement élaboré la réflexion. De ce point de vue, je pense que ce rapport servira de référence de travail, tant il contient d'informations, de réflexions et de suggestions. Ce n'est pas le moindre mérite de ce travail mais nous avons aussi entendu le témoignage émouvant de parents d'enfants victimes d'accidents de la route qui ne peuvent se résigner à cette hécatombe trop souvent attribuée à la fatalité et pourtant très souvent évitable.

Quant la résolution elle-même, je m'en félicite évidemment. Je l'ai dit, elle est un peu décousue mais c'était inévitable et je ne m'en plaindrai pas. Elle se veut l'objet d'un consensus le plus large entre l'ensemble des groupes politiques ayant participé aux travaux. Nous avons voulu avant tout – car c'est nécessaire et bienvenu à ce stade – rechercher le commun dénominateur au sein de toutes les opinions pour faire avancer un débat trop souvent marqué par une certaine léthargie, comme si les embouteillages matinaux déteignaient sur la capacité de réflexion et de décision. C'est sur ce socle commun que doit se construire une autre façon de se déplacer, d'organiser le travail et d'aménager le territoire afin de faire sauter les bouchons et de rendre les déplacements quotidiens et les espaces publics plus sûrs et plus propres.

Le travail ne manque pas. Nous demandons évidemment au gouvernement de s'attaquer à ce problème dans sa sphère de compétences. Nous allons plus loin en indiquant dans chaque domaine des pistes de réflexion et d'action. Les mettre en œuvre aurait déjà un impact significatif sur la mobilité, la sécurité et la qualité de vie.

Je pense, notamment, à une politique décisive en matière de transport ferroviaire, dont les grands axes ont déjà été commentés ici même à l'occasion du débat sur l'avenir de la SNCB. Je pense aussi à des mesures fiscales, particulièrement à la réforme de l'IPP qui devrait être une concrétisation parmi d'autres. Je pense aussi aux mesures de réglementation des transports, des transports routiers en particulier, ainsi qu'à des réformes attendues dans la politique de répression des infractions au code de la route, politique qui doit être juste et réellement dissuasive. Je pense enfin qu'il faut profiter de la présidence européenne pour porter au niveau le plus adéquat les exigences légitimes en matière d'harmonisation des politiques de transport et de sécurité. C'est le cas de l'interdiction pour les poids lourds de rouler le dimanche, exigence à la fois sociale et environnementale qui rejoint le cas des normes environnementales pour les véhicules.

Par ailleurs, cette résolution constitue pour nous un engagement à adapter la législation dans le sens tracé par le présent texte et à accompagner le gouvernement dans les réformes nécessaires, tant pour la mobilité que pour la sécurité et la protection de l'environnement. C'est déjà en ce sens que nous avons œuvré en matière d'assurances pour garantir que tous les véhicules soient assurés. C'est en ce sens également que nous devons œuvrer pour adapter la législation répressive ou préventive tout comme la législation

middelbaar onderwijs een volledige en grondige opleiding aan te bieden die toegang geeft tot logistieke beroepen, met al hun toepassingen, zoals het beroep van bestuurder.

De explosieve groei van de sector maakt een dergelijke opleiding noodzakelijk. Zo kunnen jongeren vanaf zeer jonge leeftijd worden voorbereid op een beroep met toekomst. Ook garandeert zulk een opleiding dat er goed opgeleide beroepsmensen beschikbaar zijn die de uitdagingen van het beroep met respect voor de veiligheid kunnen aangaan.

(Voorzitter: de heer Jean-Marie Happart, ondervoorzitter.)

Mobiliteit beperkt zich niet tot grote regio's en stedelijke centra, maar heeft ook betrekking op minder bevolkte gebieden, waar het probleem zich anders voordoet.

Het mobiliteitsprobleem vergt een radicale wijziging van onze werkorganisatie en onze verplaatsingsgewoonten.

Het recht op mobiliteit heeft slechts zin als het wordt gerealiseerd.

De explosieve toename van de verplaatsingsbehoeften, die veroorzaakt werd door het sociaal-economisch model van de afgelopen veertig jaar, heeft tot opmerkelijke economische groei en welvaart geleid. Het risico bestaat echter dat ze tot een impasse leidt waarbij een aantal medeburgers het vermogen om zich te verplaatsen verliest, waarbij sommige

fiscale.

Mais la résolution va plus loin car la mobilité n'est pas seulement un problème fédéral. Elle concerne tous les niveaux de pouvoir. Nous avons déjà montré ce que nous attendions de l'Europe. Il va de soi que les régions sont également concernées. Tous nos travaux et toutes nos auditions ont démontré qu'il n'y a pas de politique efficace de mobilité sans une politique adéquate d'aménagement du territoire. Dans ce débat, la part des régions est donc considérable, que ce soit au travers de l'aménagement du territoire ou au travers du transport régional. Qu'on ne s'y méprenne toutefois pas : il n'est pas et il n'a jamais été question de régler au niveau du Sénat les matières régionales. La résolution représente pour les régions qu'une opinion, un avis, une recommandation. Mais à cet égard, notre assemblée, qui a pour vocation d'être le point de rencontre des communautés, des régions et du pouvoir fédéral, représente le lieu idéal pour confronter les politiques fédérales et régionales en la matière et pour en faire autant que possible la synthèse.

À cet effet, les sénateurs de communauté ont été, au premier chef, intéressés à la discussion en groupe de travail. Je crois pouvoir dire que cette démarche a été porteuse. Je souhaite donc, au-delà du travail réalisé ici, que ces mêmes sénateurs ayant apporté la sensibilité régionale en la matière, soient aussi rapporteurs, dans leurs assemblées respectives, des réflexions menées en notre sein. De telles démarches pourraient être très riches et très positives, à l'avenir, dans ce dossier comme dans d'autres.

Je voudrais enfin dire un mot sur un point qui me tient tout particulièrement à cœur.

J'ai, en effet, proposé au groupe de travail l'instauration d'une formation complète et approfondie dans le cadre des études secondaires, ouvrant l'accès aux métiers de la logistique et à toutes leurs applications pratiques, le métier de transporteur étant, bien sûr, l'un d'eux.

Le groupe de travail en a retenu le principe et j'estime que c'est important.

L'explosion du secteur rend, en effet, tout particulièrement nécessaire ce type de démarche qui préparerait ainsi très tôt les jeunes à un métier d'avenir, avec la garantie d'avoir, dès l'abord, des professionnels bien formés aptes à répondre aux défis du métier et, notamment, le respect de la sécurité.

(M. Jean-Marie Happart, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel.)

Je terminerai en répétant que cette résolution n'est pas pour moi un aboutissement mais l'ouverture d'un grand chantier.

La mobilité ne se limite pas aux grandes régions et aux centres urbains mais concerne également les régions moins peuplées où ce problème se pose cependant en termes différents.

Le problème de la mobilité suppose un changement assez radical dans notre organisation du travail et nos habitudes de déplacement.

Le droit à la mobilité n'a de sens que s'il peut être mis en œuvre. Sinon, il ne sera qu'un droit à une immobilité et à une accessibilité partagées.

burgers minder mobiel zijn en waarbij wie zich kan verplaatsen duizenden werk- en vrijetijdsuren verliest.

We moeten deze impasse doorbreken en een nieuw evenwicht in ons model zoeken. De mobiliteit verbeteren betekent niet dat het recht op verplaatsing moet worden gereduceerd, maar dat de verplaatsingsbehoeften moeten worden verminderd door de groepering van activiteiten, de rationele organisatie en indeling van de ruimte, een aanpassing van de kosten en een rationeler gebruik van de verschillende vervoersmethoden.

Deze resolutie bereidt de weg voor, maar het werk moet worden voortgezet. Om die reden stellen we voor dat de werkgroep haar werkzaamheden voortzet, het beleid volgt en een trefpunt van de verschillende beleidsniveaus blijft.

Met deze verbintenissen op lange termijn garanderen we een recht op mobiliteit voor iedereen in een kwaliteitsvolle omgeving. Wij zeggen dat het niet onvermijdelijk is dat er verkeersslachtoffers vallen.

De heer François Roelants du Vivier (PRL-FDF-MCC). – *Als woordvoerder van onze fractie wil ik meteen onze tevredenheid uiten over het feit dat werk wordt gemaakt van de mobiliteit en over de resolutie die wij, over de in België gebruikelijke politieke breuklijnen heen, hebben opgesteld. Deze resolutie is een inventaris van voorstellen die de regering zal moeten uitvoeren.*

In dit debat behandelen wij een fundamenteel maatschappelijke probleem. Elke burger heeft zowel in zijn beroeps- als in zijn privé-leven te maken met het mobiliteitsprobleem. Ook iedere handelaar die op een levering wacht, kent het probleem. Het mobiliteitsprobleem is ook een milieuprobleem, omdat wij energie gebruiken om ons voort te bewegen. Het gaat dus om een maatschappelijk, economisch en milieudebat.

Dit is een maatschappelijke discussie omdat het ze maken heeft met onze bewegingsvrijheid. Bewegingsvrijheid houdt verband met de organisatie van onze samenleving. Om ieders bewegingsvrijheid te garanderen en tegelijk excessen te voorkomen moet de politieke overheid hierin het laatste woord hebben. Het gaat tevens om een economische discussie, want mobiliteit houdt verband met een zeer belangrijke economische sector, namelijk die van het vervoer. Deze sector vertegenwoordigt 7% van het bruto nationaal product van de Europese Unie, 7% van de werkgelegenheid, 40% van de investeringen van de lidstaten en 30% van de energieconsumptie. De vraag naar met name intracommunautair vervoer heeft de jongste twintig jaar een nagenoeg ononderbroken groei gekend van 2,3% per jaar voor het goederenvervoer en van 3,1% voor het personenvervoer. De aangroei van het personenvervoer heeft de aangroei van de rijkdom overtroffen. Vandaar de vraag naar een grotere economische efficiëntie van de personenmobiliteit. Het fileprobleem – een niet te vergeten negatief aspect – kost de gemeenschap immers veel geld:

Certes, l'explosion des besoins de déplacement générée par le modèle socio-économique de ces quarante dernières années a conduit à une remarquable croissance économique et à un formidable bien-être mais elle est aussi susceptible de conduire à une impasse qui risque, en fait, de priver nombre de concitoyens de leur faculté de se déplacer, d'accentuer la fracture sociale des citoyens à mobilité réduite, si j'ose ainsi m'exprimer et, enfin, de faire perdre des milliers d'heures de travail ou de loisirs à ceux qui ont la capacité de se déplacer.

Il faut sortir de cette impasse en repensant notre modèle et en y intégrant de nouveaux équilibres. Améliorer la mobilité, ce n'est pas réduire le droit de se déplacer, c'est réduire le besoin de se déplacer en regroupant les activités, en organisant et en partageant rationnellement l'espace, en ajustant les coûts et en rationalisant l'usage des différents modes de transport.

La résolution qui est présentée à notre assemblée trace la voie en ce sens mais le travail doit continuer et c'est pour cela que nous avons proposé que le groupe de travail « Mobilité » poursuive ses activités et assure le suivi des politiques en la matière en continuant à jouer le rôle de carrefour entre les différents pouvoirs impliqués.

C'est en s'inscrivant ainsi dans la durée que nous garantirons un droit à la mobilité pour tous dans un environnement de qualité et en s'opposant à la fatalité des victimes de la route.

M. François Roelants du Vivier (PRL-FDF-MCC). – En tant que représentant du groupe PRL-FDF-MCC et sénateur de communauté, je voudrais d'emblée me réjouir du fait que nous ayons entrepris, pour reprendre l'expression de mon collègue Siquet, « ce vaste chantier de la mobilité » et que nous ayons abouti, en transcendant les clivages politiques habituels propres à la Belgique, à une résolution qui permette de dresser un inventaire de propositions dont la réalisation incombera au gouvernement.

Le sujet du débat qui nous occupe aujourd'hui représente un aspect fondamental des problèmes de société actuels. La mobilité touche chaque citoyen, aussi bien dans sa vie professionnelle, parce qu'il doit se rendre à son travail, que dans sa vie privée, parce que ses activités réclament de plus en plus fréquemment un déplacement. Et chaque acteur économique dépendant à un moment donné d'une livraison est également visé. La mobilité concerne aussi l'environnement, les instruments de mobilité reposant sur l'utilisation d'énergie. Dès lors, le débat est à la fois un débat de société, économique et environnemental.

Il concerne la société parce qu'il touche à la liberté d'aller et de venir. À ce titre, il se rattache à l'organisation de la société et doit donc être arbitré par le pouvoir politique pour préserver la liberté de chacun mais aussi pour combattre les excès éventuels. Le débat est également économique parce que la mobilité concerne un secteur très important de l'activité économique, celui des transports. Si l'on se situe à l'échelle de l'Union européenne, ce secteur représente 7% du produit national brut de l'Union, 7% du nombre de ses emplois, 40% de l'investissement réalisé par ses États membres et 30% de la consommation énergétique communautaire. La demande de transports, notamment le trafic intra-communautaire, a connu au cours de ces vingt dernières années une croissance quasi ininterrompue : 2,3% par an pour les marchandises et 3,1% pour les passagers. La

volgens sommige experts tot 4% van het bruto binnenlands product. Tenslotte gaat het om een milieudiscussie, want de vervoersector in de Europese Unie is de eerste bron van CO₂ – emissies: 841 miljoen ton, of 28% van de totale emissies in 1997. Volgens onze internationale verplichtingen en het Protocol van Kyoto moeten wij de emissies van broeikasgassen drastisch verminderen. De vervoersector is echter tevens een bron van lawaai en stress en verhoogt het risico op zware ongevallen.

De drie elementen maatschappij, economie en milieu zijn dus intiem met elkaar verbonden.

Vandaag vormt mobiliteit dus de kern van de organisatie van onze maatschappij. Wat is mobiliteit eigenlijk? Hoe kunnen wij ze definiëren? We kunnen ervan uitgaan dat mobiliteit het voor iedere burger mogelijk maakt om zich te verplaatsen waar en wanneer hij maar wil, om uit werken te gaan, om aankopen te doen en om op vakantie te gaan. In de industrie daarentegen spitst de bezorgdheid van de producenten en distributeurs zich vooral toe op de toegankelijkheid, dit wil zeggen de gemakkelijke toegang tot diensten en goederen, zodat iedereen zich tracht te vestigen op de plaats waar zijn eigen vervoerkosten en die van zijn klanten minimaal zijn. Om de mobiliteitsstrategie van de consumenten en de toegankelijkheidsstrategie van de producenten op elkaar af te stemmen worden de bodembestemming, de ruimtelijke ordening en het gebruik van vervoerinfrastructuur voortdurend aangepast. De heer Duchâteau heeft ons deze interactie tijdens de hoorzitting in de commissie zeer goed uitgelegd. De discussie in de commissie ging bijgevolg zowel over mobiliteit als over toegankelijkheid, evenals over het verband tussen beide.

De hoofddoelstellingen van onze werkzaamheden zijn dus het beheersen van de stijgende vraag naar mobiliteit, de verbetering van de toegankelijkheid van de vervoersmiddelen en hun onderlinge complementariteit, evenals het rationeel gebruik van de verschillende vervoersmodi, zonder de beheersing van het fileprobleem, van de luchtverontreiniging en de geluidsoverlast te vergeten. Om deze doelstellingen te bereiken moeten de bevoegde overheden verschillende instrumenten planmatig inzetten. De besluiten van onze werkgroep, zoals geformuleerd door onze uitstekende collega Ramoudt, geven uiting aan deze bezorgdheid.

Bij wijze van voorbeeld wil ik drie instrumenten noemen die ik in de loop van onze werkzaamheden steeds voor ogen heb gehouden. Een eerste is onderzoek en ontwikkeling: onderzoek op het gebied van brandstoffen en alternatieven, op het gebied van de verbetering van de voertuigen – motor, recycleerbaarheid, overlast, geluid en veiligheid – en inzake het beheer van de verkeersstromen. Als men ziet wat er op het spel staat, moet men toegeven dat er nog weinig inspanningen worden geleverd. Deze sector verdient dus onze financiële en politieke aanmoediging.

Ten tweede zijn er de economische instrumenten. Op interministerieel en interfederaal niveau wordt sinds verscheidene jaren heel wat werk verzet rond de autobelasting. Wij hebben daarover lang van gedachten gewisseld aan de hand van voorbeelden uit het buitenland en van de ontwikkeling van dit dossier op het niveau van de Europese Unie. In dit verband heb ik uw interview in het weekblad European Voice van twee weken geleden

croissance du transport des passagers est devenue supérieure à l'enrichissement. D'où la question de la manière dont la mobilité des personnes pourrait être rendue plus efficace sur le plan économique. Par ailleurs, la congestion engendrée par le transport – il ne faut pas oublier cet aspect négatif – coûte cher à la collectivité : jusqu'à 4% du PIB européen selon certains experts. Enfin, le débat est environnemental car le secteur des transports est, dans l'Union européenne, le premier émetteur de CO₂ : 841 millions de tonnes, soit 28% en 1997. Or, nos obligations internationales, et en premier lieu le Protocole de Kyoto, nous imposent une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre. Mais le secteur des transports est également facteur de bruit, de stress et de risques d'accidents majeurs.

Dès lors, les trois éléments cités, société, économie et environnement sont indissolublement liés.

La mobilité est donc au cœur de l'organisation sociale actuelle. Mais qu'est-ce que la mobilité ? Comment pouvons-nous la définir ? On peut considérer que la mobilité constitue la faculté recherchée par chaque citoyen de pouvoir se rendre où et quand il veut, que ce soit pour exercer un emploi, faire ses achats ou passer des vacances. En revanche, dans le secteur industriel, la préoccupation des producteurs-distributeurs se focalise plutôt sur l'accessibilité, c'est-à-dire la facilité d'accès des biens et des services, chacun cherchant à se localiser là où ses coûts de transport ou ceux de ses clients sont les moindres. Les stratégies de mobilité des consommateurs et d'accessibilité des producteurs se conjuguent dans notre société pour restructurer en permanence l'occupation, l'aménagement du territoire et l'usage des infrastructures de transport. M. Duchâteau, lors de son audition en commission, nous a très bien expliqué cette interaction. Par conséquent, le débat en commission s'est porté à la fois sur la mobilité et sur l'accessibilité, ainsi que sur la liaison de ces deux concepts.

Les objectifs de nos travaux sont donc concentrés sur la maîtrise de l'accroissement de la demande de mobilité, l'amélioration de l'accessibilité des transports et leur complémentarité, ainsi que la mise en œuvre de l'utilisation raisonnée des différents modes de transport, sans oublier la réduction des congestions, des émissions polluantes et des nuisances. Il est clair que, pour atteindre ces objectifs, l'usage d'instruments diversifiés mis en œuvre selon un plan d'ensemble par les niveaux de pouvoir appropriés, est indispensable. Je crois que les conclusions de notre groupe de travail, mené par notre excellent collègue M. Ramoudt, reflètent cette préoccupation.

À titre d'exemple, je cite les trois instruments que j'ai toujours eu à l'esprit au cours de nos travaux. Premier point : la recherche et le développement, tant la recherche sur les carburants et les alternatives que l'amélioration des véhicules – qu'il s'agisse du moteur, de la recyclabilité, de l'encombrement, du bruit ou de la sécurité – ainsi que la gestion du trafic. Il se confirme que les efforts entrepris jusqu'à présent sont restés relativement dérisoires par rapport à l'enjeu. C'est donc un secteur qu'il faut promouvoir financièrement et politiquement.

Deuxième point : les instruments économiques. Un important travail interministériel et interfédéral a été entrepris dans ce domaine depuis plusieurs années en ce qui concerne la

aandachtig gelezen. U hebt verkaart dat u niet de enige bevoegde minister bent, want om een efficiënte overschakeling van de weg op het spoor mogelijk te maken moet men over de gepaste economische instrumenten beschikken. Daarover discussieert de Raad van ministers van Economische Zaken en Financiën. Ook de minister van Financiën draagt hiervoor verantwoordelijkheid.

Wat u gezegd hebt, lijkt mij volkomen correct: de hele regering moet haar verantwoordelijkheid op zich nemen.

Ten derde is er de wetgeving. Die mag geen dwangbuis zijn, behalve in het geval van de veiligheid, die op Europees niveau stevig moet worden aangepakt. Tijdens de hoorzittingen is het open karakter van België genoegzaam aangetoond; wij hebben dus niets te winnen bij een strikte Belgische reglementering. Voor een lid van de Europese Unie is het beste niveau om op te treden uiteraard het Europese niveau.

Het voorstel van resolutie is de vrucht van een diepgaande analyse van de situatie. Alle aspecten van de mobiliteit werden zorgvuldig onderzocht en de aanbevelingen aan de regeringen en de bevoegde instanties werden nauwkeurig geformuleerd. De aanbevelingen vormen een samenhangend en evenwichtig geheel. Voor het centrale probleem van de filevorming op onze wegen, dat een negatieve weerslag heeft op onze economie en op het milieu, werden verschillende antwoorden geformuleerd. Eén aspect ervan zou ik in het bijzonder willen belichten: de aanmoediging van het openbaar vervoer.

Wij weten dat de individuele mobiliteit een essentieel element vormt van het maatschappelijk leven. Het nut van de wagen moet niet meer worden aangetoond, noch op de helling gezet. Ik ben ervan overtuigd dat het fileprobleem op onze wegen onder andere het gevolg is van het uitblijven van een aangepast beleid inzake openbaar vervoer, waardoor het optimaal gebruik van onze wegen onmogelijk is. Veelvuldige vertragingen, twijfelachtig comfort, bedenkelijke netheid, slecht geëxploiteerde lijnen, weinig communicatief personeel en verouderd materiaal zijn het dagelijks lot van de trouwe gebruikers van het Belgische openbaar vervoer. Ik zwijg dan nog over de gebrekkige opvang. Met het aanmoedigen van het openbaar vervoer moet dus eigenlijk nog grotendeels worden begonnen.

Het probleem is ernstig. Wij moeten alle vereiste maatregelen nemen die in onze resolutie worden bepleit. Het openbaar vervoer moet aantrekkelijk en betrouwbaar worden, uitgerust met een goede infrastructuur en dienstverlening voor de gebruikers. De reizigers mogen het openbaar vervoer niet langer als een straf ervaren. Alleen dan kan de gebruiker een echte keuze maken en wordt een harmonieuzer verdeling van de reizigers over de verschillende vervoersmodi mogelijk. Naast een echt investeringsbeleid moeten er ook beter aangepaste, minder energieverwendende voertuigen worden ingezet die op alternatieve brandstoffen kunnen rijden. Dat is een prioriteit, want wij moeten de doelstellingen van het Kyoto-protocol trachten te bereiken. Lezen we maar het verslag van het Europees Parlement over de huidige emissies in de vervoersector "In Kyoto heeft de Europese Unie zich ertoe verbonden om de uitlaatgassen tussen 2008 en 2012 met 8% te verminderen in vergelijking met het niveau van 1990. Volgens een recent verslag van het Europese

fiscalité automobile. Nous en avons longuement débattu en prenant en compte les exemples étrangers et l'évolution du dossier au niveau de l'Union européenne. À cet égard, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt votre interview donné à l'hebdomadaire European Voice voici deux semaines où vous dites : je ne suis du reste pas la seule ministre fonctionnelle puisque, si l'on veut pratiquer un changement efficace au niveau du passage de la route au rail, il faut avoir des instruments économiques utiles ; ces derniers sont discutés à Écofin. Le ministre des Finances a donc également une responsabilité.

Ce que vous avez dit me semble tout à fait correct : il y a une responsabilité gouvernementale dans son ensemble.

Enfin, le troisième point : la législation, qui doit être aussi peu que possible un instrument de contrainte, sauf dans des cas précis comme la sécurité qui doit également être envisagée fermement sous l'angle européen. Les auditions nous ont suffisamment démontré le caractère ouvert de la Belgique, qui n'a rien à gagner à définir une réglementation strictement originale. Nous sommes dans l'UE et c'est à ce niveau qu'il convient d'agir et que l'on peut agir le mieux.

La proposition de résolution qui est présentée à notre assemblée est donc le fruit d'une analyse approfondie de la situation. Tous les aspects des problèmes de mobilité ont été soigneusement examinés et les recommandations adressées au gouvernement et aux instances concernées ont fait l'objet d'une rédaction minutieuse. Ces recommandations forment un ensemble cohérent et équilibré. À la question centrale posée par le problème de congestion du réseau routier qui entraîne des répercussions négatives, essentiellement en termes économiques et environnementaux, de nombreuses pistes de réponses ont été apportées. Je souhaite particulièrement développer ici un aspect dans ses différentes composantes : la promotion du transport en commun.

Nous le savons, la mobilité individuelle est un élément essentiel de la vie en société. Dans ce cadre, l'utilité de la voiture n'est pas à démontrer ni à remettre en question. Je suis convaincu qu'une source importante des engorgements de notre réseau routier réside dans l'absence d'une politique de transports en commun adéquate qui empêche une utilisation optimale de ceux-ci. Retards fréquents, confort incertain, propreté douteuse, lignes mal desservies, personnel peu loquace et matériel vétuste sont le lot quotidien des courageux clients des transports en commun belges. Je ne mentionne même pas les structures d'accueil souvent inexistantes ou proches de l'insalubrité. Et tout cela a un prix élevé pour l'utilisateur. En somme, à l'heure actuelle, l'incitation à voyager en transports en commun reste largement à réaliser.

Le problème est sérieux. Il faut absolument, comme d'ailleurs le préconise de manière précise notre résolution, prendre toutes les mesures qui s'imposent en la matière. Il faut que les transports en commun deviennent attractifs, fiables, accompagnés de structures d'accueil authentiques et où divers services seraient proposés aux clients. Il faut que le transport en commun ne soit plus vécu par l'usager comme une forme de sanction. C'est alors seulement qu'une répartition plus harmonieuse se fera entre les différents types de moyens de transport, permettant un véritable choix par le client.

En plus de la promotion d'une véritable politique

milieuagentschap is het waarschijnlijker dat de uitstoot van broeikasgassen in de Europese Unie tussen 1990 en 2010 met 6% zal stijgen. In de vervoersector is de situatie het ergst; de sector is verantwoordelijk voor 28% van de totale CO₂-emissies in de Europese Unie; in de sector wordt tussen 1990 en 2010 een verhoging met 39% van de CO₂-emissies verwacht.”

Er moet dus dringend worden opgetreden.

Onderzoek en ontwikkeling zijn een van de wegen bij uitstek om op een dag onze gewoonten inzake mobiliteit te verbeteren en ons milieu te vrijwaren.

Last but not least wil ik nog iets over het openbaar vervoer zeggen, met name over de aanleg van het GEN. De resolutie verzoekt de regering, ik citeer: “5. Om prioritair de uitvoering van het GEN-project te bepleiten bij de NMBS” Het gaat om een absolute prioriteit voor Brussel en voor de mobiliteitsproblemen van de hoofdstad. Het parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft hierover onlangs trouwens eenparig een resolutie aangenomen. Wij moeten daarmee rekening houden. De drie gewesten moeten samenwerken om te voorkomen dat het GEN te veel inwoners uit Brussel wegtrekt en opdat bij de aanleg van het GEN de open ruimte zo overdacht mogelijk wordt gebruikt en het milieu zoveel mogelijk wordt ontzien.

Onze werkzaamheden hebben de schijnwerper gericht op de mobiliteitsproblemen. Mijn fractie zal de aldus geformuleerde aanbevelingen met overtuiging goedkeuren en de regering zal ze hopelijk snel verwezenlijken.

Deze resolutie bevat in elk geval heel wat materiaal waarover een brede consensus bestaat; het geeft de minister dus een echt mandaat om te handelen.

Mevrouw Magdeleine Willame-Boonen (PSC). – *De PSC heeft zich altijd bekommerd om de mobiliteit in Brussel. Jean-Louis Thijs heeft hierin een pioniersrol gespeeld, en na hem Dominique Harmel. De PRL-meerderheid die in 1995 is aangetreden, heeft een en ander drastisch teruggeschroefd.*

Zoals wij vrijdag hebben vastgesteld, is fietsen in Brussel geen lachertje. Ik heb een warm gevoel voor gewezen collega Dominique Harmel niet kunnen onderdrukken; hij had tenminste ideeën voor Brussel, maar spijtig genoeg werden ze van de tafel geveegd.

Voor wie de negatieve gevolgen van de verkeersfiles moet ondergaan, wordt mobiliteit een groeiende bekommernis.

d'investissements, responsable à l'égard de l'utilisateur en matière de transports en commun, la mise en place de véhicules mieux adaptés, moins « énergivores » et faisant appel à des carburants de substitution aux combustibles fossiles est aussi une priorité, car il est nécessaires de rencontrer les objectifs du Protocole de Kyoto. Le rapport du Parlement européen d'octobre 2000 sur la situation actuelle des émissions dans le secteur des transports est à ce titre interpellant :

« À Kyoto, l'UE s'était engagée à réduire de 8%, entre 2008 et 2012, les émissions de gaz à effet de serre par rapport au niveau atteint en 1990. Néanmoins, selon un rapport récent de l'Agence européenne pour l'environnement, il est plus vraisemblable que les émissions de gaz à effet de serre dans l'UE augmenteront de 6% entre 1990 et 2010. C'est dans le secteur des transports que la situation est la plus grave ; il est responsable de 28% des émissions totales de CO₂ dans l'UE ; il est prévu pour celui-ci un accroissement de 39% des émissions de CO₂ dans l'UE entre 1990 et 2010 ». Il est donc également urgent d'agir en la matière.

Aussi, la recherche et le développement représentent une des voies les plus intéressantes permettant d'arriver un jour à améliorer nos habitudes en terme de mobilité, tout en préservant notre capital environnemental. Ne l'oublions pas.

Last but not least, je tiens à développer un point précis du transport en commun : la mise en œuvre du RER. La résolution demande au gouvernement, je cite : « de faire valoir prioritairement l'exécution du projet RER à la SNCB ». Il s'agit d'une priorité absolue pour Bruxelles et pour les problèmes de mobilité que la capitale rencontre. Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a d'ailleurs aussi récemment adopté une résolution, à l'unanimité, en la matière. Il faut en tenir compte. Il convient également que les trois régions coopèrent sur ce sujet, notamment pour éviter que le RER ne draine trop d'habitants hors de Bruxelles et pour que l'aménagement du territoire accueillant le RER soit le mieux réfléchi et le plus respectueux possible de l'environnement.

Nos travaux ont mis en lumière un certain nombre de problèmes en matière de mobilité ce qui a permis de formuler des recommandations que mon groupe votera avec conviction et qui, je l'espère, seront rapidement mises en œuvre par le gouvernement.

En tout état de cause, vous disposez, avec cette résolution, d'un matériau riche basé sur un large consensus politique, ce qui vous donne un véritable mandat pour agir.

Mme Magdeleine Willame-Boonen (PSC). – Le PSC a toujours été soucieux de la mobilité à Bruxelles. Jean-Louis Thijs a joué un rôle de pionnier en la matière et, après lui, Dominique Harmel appelé « dodo – le vélo », pour ceux qui ont un peu de mémoire. La majorité PRL qui a suivi à Bruxelles en 1995 a terriblement réduit ces approches pionnières.

Nous l'avons vu vendredi, circuler en vélo à Bruxelles n'est vraiment pas évident. Je n'ai pas pu m'empêcher d'avoir une pensée émue pour mon ex-collègue Dominique Harmel qui avait eu quelques idées en la matière pour Bruxelles qui sont, malheureusement, réduites à néant.

Niet alleen in de centra van grootsteden, maar ook in de steden en centra op het platteland worden de verkeersproblemen almaar groter.

Op 1 januari 2001 waren er in ons land 4.628.949 voertuigen ingeschreven. Dagelijks begeven twee miljoen personen zich met de wagen naar hun werk, van wie driehonderdduizend in de richting van Brussel.

Een studie van de KULeuven toonde aan dat het aandeel van de pendelaars dat met de wagen gaat werken, verdubbeld is en tussen 1970 en 1991 van 30,8% naar 60,8% is gestegen. Deze ontwikkeling zou voortvloeiën uit de terugloop van het gebruik van het openbaar vervoer, van 10,4% tot 6,2% voor de trein, van 16% tot 6,4% voor de bus, de tram en de metro en van 17,2% tot 9,3% voor de fiets.

Gelijktijdig met deze verschuiving blijven de externe kosten volgens een studie in zeventien Europese landen stijgen: tot 658 miljard euro in 1995 – 25.543 miljard Belgische frank – of bijna 10% van het Europees binnenlands product.

De ongevallen waren goed voor 2,6% van de totale kosten, de luchtvervuiling en de klimaatverandering respectievelijk voor 20,4% en 18,5%, het geluid voor 5,5%, de nefaste gevolgen voor het landschap voor 2,4% en de stadsverloedering voor 8,9%.

De auteurs van deze studie zijn van oordeel dat de externe kosten tussen 1995 en 2010, als de tendens dezelfde blijft, met 42% zullen stijgen.

Onze bezorgdheid inzake mobiliteit gaat veel verder dan het woon-werkverkeer en geldt ook de niet te verwaarlozen gevolgen voor de economische ontwikkeling.

Onlangs nog heeft het VBO eraan herinnerd dat bijna twee op drie KMO's met mobiliteitsproblemen te kampen hebben. Bovenaan het zorgenlijstje van de ondernemingen staan de verkeersfiles en de parkeerproblemen, pas dan volgt de gebrekkige toegankelijkheid van de ondernemingen. Ook de behandeling van goederen, die met de ontwikkeling van de elektronische handel alleen maar kan toenemen, wordt problematisch.

Over de mobiliteit wordt dus wel degelijk een maatschappelijk debat gevoerd. Onze Hoge Vergadering kon hiervoor niet ongevoelig blijven en moest een diepgaande reflexie voeren die moest uitmonden in een ambitieuze resolutie aan het adres van de regering. De 163 bladzijden van het verslag tonen aan dat zowel in de werkgroep als vervolgens in de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden ernstig denkwerk werd geleverd.

Het resultaat van dit denkwerk, waaraan mijn collega René Thissen en ikzelf hebben deelgenomen, is een voorstel van resolutie met 87 punten of denksporen voor een betere mobiliteit. De heer Siquet had het over een catalogus. Bij wijze van voorbeeld en zonder enige rangorde vindt men er de gratis schoolabonnementen, de ontrading van het individueel wagengebruik, de aanmoediging van het gecombineerd vervoer, de verbetering van het statuut van de vrachtvervoerders, de eco-boni voor de installatie van katalysatoren en deeltjesfilters, het inhaalverbod voor zware vrachtwagens op de autoweg gedurende het weekend,

De manière plus générale, la mobilité constitue une préoccupation grandissante pour tous ceux qui subissent de plus en plus fortement les effets négatifs de la congestion du réseau routier.

Alors que les difficultés de circulation ne cessent de s'amplifier dans les grands centres urbains, elles sont également de plus en plus présentes dans les villes et les centres des entités rurales.

À la date du 1^{er} janvier 2001, notre pays comptait quelque 4.628.949 voitures immatriculées. Chaque jour, plus de deux millions de personnes utilisent leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail, dont 300.000 uniquement en direction de Bruxelles.

Une étude de la KUL démontre que le pourcentage des navetteurs se rendant en voiture sur leur lieu de travail a doublé en passant de 30,8 à 60,8% entre 1970 et 1991. Cette évolution découlerait de la baisse de l'utilisation des autres moyens de transport, à savoir de 10,4 à 6,2% pour le train, de 16 à 6,4% pour les bus, tram, métro et de 17,2 à 9,3% pour le vélo.

Parallèlement à ce glissement, l'ensemble des coûts externes ne fait que s'accroître pour s'élever, selon une étude menée dans 17 pays européens, à 658 milliards d'euros pour l'année 1995 – 25.543 milliards de francs belges – soit près de 10% du PIB européen !

Les accidents représenteraient 23,6% du total des coûts, la pollution de l'air et les changements climatiques respectivement 20,4 et 18,5%, le bruit 5,5%, les effets néfastes sur le paysage 2,4% et les dégradations urbaines 8,9%.

Les auteurs de cette étude estiment qu'entre 1995 et 2010, à tendances inchangées, les coûts externes pourraient augmenter de 42%.

Les préoccupations en matière de mobilité dépassent largement le seul aspect du déplacement entre le domicile et le lieu de travail, pour avoir des conséquences non négligeables en termes de développement ou de frein économique.

Récemment encore, la FEB rappelait que près de deux PME sur trois ont des problèmes de mobilité. En tête des préoccupations du monde des entreprises figurent la congestion routière et les difficultés de parking, suivies du manque d'accessibilité aux entreprises. La manutention des marchandises dont l'importance ne peut que croître avec le développement de l'e-commerce devient également problématique.

La mobilité constitue donc bel et bien un vrai débat de société. Notre Haute assemblée ne pouvait y rester insensible et se devait de mener une profonde réflexion devant déboucher sur une ambitieuse résolution à l'intention du gouvernement. Les 163 pages du rapport démontrent à suffisance le sérieux des réflexions menées d'abord en groupe de travail et, ensuite, en commission des Finances et des Affaires économiques.

Le fruit de ces réflexions auxquelles mon collègue René Thissen et moi-même avons participé a pris la forme d'une proposition de résolution reprenant 87 points ou pistes pour

enzovoorts.

Deze resolutie heeft de verdienste te bestaan, ze is de vrucht van een volgehouden inspanning. Is het dan niet droevig dat het enige resultaat bestaat in een catalogus van niet – gehiërarchiseerde maatregelen in de vorm van een lange opsomming zonder enige strategische lijn? De heer Siquet heeft gezegd dat deze eerste benadering zou worden gevolgd door een opvolgingscommissie. Tijdens mijn tweede mandaat in de Senaat heb ik al enige ervaring met opvolgingscommissies en de idee dat zichzelf haar prioriteiten vastlegt, verontrust mij enigszins.

Het komt mij voor dat de commissie haar doel is voorbijgeschoten nu ze haar prioriteiten niet definieert. Deze prioriteiten hadden nochtans meer aandacht van de regering mogen krijgen.

Kiezen is natuurlijk delen en het komt me voor dat men hier niets heeft willen delen. Het aantal van 87 prioriteiten is overdreven; ideaal gesproken hadden we ons moeten beperken tot 10.

In de resolutie wordt trouwens geen overdreven aandacht besteed aan het spoor, dat toch een van de eerste alternatieven voor het wegvervoer is.

Ik sta er trouwens een beetje te kijken van het gevolg dat de regering aan deze resolutie denkt te geven. Zal ze nu eindelijk een mobiliteitsplan opstellen dat ten volle rekening houdt met de resolutie of zal ze het einde van de regeerperiode afwachten om haar ambities voor de toekomst aan de kiezers voor te stellen?

We kunnen ons terecht vragen stellen bij de wil van de regering. Verscheidene senatoren van de Ecolo – Agalev-fractie zagen zich door het uitblijven van enig regeringsinitiatief dan ook verplicht om wetsvoorstellen over deze problematiek in te dienen. Ik denk onder meer aan het voorstel tot invoering van achteruitkijkspiegels zonder dode hoek in de technische voorwaarden voor autovoertuigen in het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Wij zijn weldra halfweg de zittingperiode en op één maand van het Europees voorzitterschap. We wachten nog altijd op de conclusies van tal van seminaries, colloquia en studiedagen waarop een aantal actoren van de mobiliteit werden uitgenodigd om voor de regering een mobiliteitsplan op te stellen. Het is meer dan hoog tijd om de grote redevoeringen en resoluties achter ons te laten en over te gaan tot het concrete werk.

Hoewel mijn partij in de oppositie zit, heeft ze op 12 maart jongstleden een mobiliteitsplan voorgesteld met de prioriteiten die wij op lokaal, regionaal, nationaal en Europees niveau verwezenlijkt willen zien.

Wij hebben ons nochtans niet tevreden gesteld met het voorstellen van een plan. Wij trachten ook concreet gestalte te geven aan de mobiliteit door de invoering van een plan per onderneming dat bijvoorbeeld vorm krijgt in het ter beschikking stellen van fietsen voor onze verplaatsingen in Brussel.

Tot besluit wens ik dat de titel ‘minister van Mobiliteit’ voor een echte prioriteit van de regering staat. Anders dreigt het mobiliteitsdossier het monster van Loch Ness van deze

une meilleure mobilité. Mon collègue, M. Siquet, a parlé d’un catalogue de problèmes majeurs. À titre d’exemples, s’y côtoient, sans aucun ordre de priorité, la gratuité des abonnements scolaires, le découragement de l’usage individuel de la voiture, la promotion du transport combiné, l’amélioration du statut des conducteurs routiers, des éco-boni pour l’installation de catalyseurs et de filtres à particules, l’interdiction des dépassements de poids lourds sur autoroute, l’interdiction de circulation des poids lourds le week-end, etc.

Si cette résolution qui a le mérite d’exister est le fruit d’un long travail, n’est-il pas un peu décevant de ne pouvoir aboutir à autre chose qu’à un catalogue de mesures non hiérarchisées, sous la forme d’une longue énumération présentée sans aucune ligne stratégique ? M. Siquet a affirmé que cette première approche serait prolongée par une commission du suivi. Pour exercer mon deuxième mandat au Sénat, j’ai quelque expérience des commissions de suivi et l’idée que celle-ci détermine les priorités m’inquiète quelque peu.

Il me semble que la commission a manqué son objectif en ne définissant pas les priorités qui devraient davantage recueillir l’attention du gouvernement. Certes, choisir, c’est renoncer et il semble qu’ici, on n’ait voulu renoncer à rien. Le nombre de 87 priorités est excessif ; idéalement, il aurait fallu se limiter à 10.

De plus, alors que le rail constitue l’une des premières solutions aux déplacements routiers, la résolution n’y attache pas une importance colossale.

Par ailleurs, je reste un peu perplexe quant aux suites que le gouvernement réservera à la résolution. Va-t-il enfin élaborer un plan de mobilité qui intégrerait la résolution ou va-t-il attendre la fin de la législature pour présenter aux électeurs ses ambitions pour le futur ?

Nous sommes en droit de nous interroger sur la volonté du gouvernement, dès lors que plusieurs sénateurs Ecolo-Agalev ont été contraints, faute d’action du gouvernement, de déposer des propositions de loi sur la problématique. Je pense notamment à celle qui vise à introduire les rétroviseurs anti-angle mort parmi les conditions techniques contenues dans l’arrêté royal du 15 mars 1968 auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles.

Nous sommes bientôt à la moitié de la législature et à un mois de la présidence européenne. Nous sommes toujours en attente de conclusions tirées de nombreux séminaires, colloques, études auxquels ont été conviés une série d’acteurs de la mobilité pour élaborer le plan de mobilité du gouvernement. Il est plus que temps d’abandonner les grands discours et les résolutions et de passer au concret.

Bien que dans l’opposition, mon parti a présenté, le 12 mars dernier, un plan de mobilité reprenant les priorités que nous souhaitons voir réaliser aux niveaux local, régional, national et européen.

On ne s’est toutefois pas contenté de présenter un plan, on essaie également de concrétiser la mobilité par la mise sur pied d’un plan d’entreprise dont la forme la plus concrète réside dans la mise à disposition de vélos pour nos déplacements dans Bruxelles, par exemple.

Pour conclure, je souhaite que le titre de ministre de la

zittingsperiode te worden.

De heer Frank Creyelman (VL. BLOK). – Eerst wil ik de werkgroep die deze resolutie heeft voorbereid, en vooral voorzitter Ramoudt, gelukwensen met de eindtekst. Bij dergelijke thema's worden zelden de algemeenheden overstegen. Dat is trouwens een algemene tendens bij vele resoluties. Thans is dat niet het geval. Dit voorstel van resolutie is naar parlementaire normen verbazend concreet en duidelijk. Als het goed is, moet ook de oppositie dat kunnen zeggen.

Wat mij verheugt is dat men voor één keer het "cordon sanitaire" heeft laten vallen. Ik bedoel daarmee dat mijn wetsvoorstel van 17 november 1999 over de aanvulling van het registratierecht betreffende de aankoop van een woning mee werd opgenomen in de resolutie. Ik verdedig dit voorstel al sedert januari 1998 in het Vlaams Parlement. Ik verheug me er dan ook over dat er nu wellicht iets van zal komen, tenzij de regering de resoluties van het Parlement systematisch naar de prullenmand zou verwijzen. Dat geloof ik niet aangezien alle regeringspartijen, net als het Vlaams Blok, de democratische waarden en de waardering voor de parlementaire werkzaamheden hoog in het vaandel schrijven. Ik hoop dat er in de toekomst nog meer op een dergelijke volwassen manier met ideeën van onze fractie kan worden omgegaan.

Ondanks mijn zalvende woorden, blijft het natuurlijk de taak van de oppositie om oppositie te voeren. Ik zal mij terzake beperken tot de gesplitste bevoegdheden en het Gewestelijk Expres Net. Over de NMBS is al voldoende gezegd. Ik kan me trouwens aansluiten bij grote delen van de kritiek van de collega's Ramoudt en Caluwé over de NMBS.

De resolutie gaat gedeeltelijk uit van de juiste beginselen. Mobiliteit is inderdaad meer dan vervoerproblematiek. Ze is verbonden met de sociale organisatie en de ruimtelijke inrichting van een samenleving. Mobiliteit is dan ook sterk verweven met de aard van de samenleving en van de ruimtelijke inrichting. Daar situeert zich mijn eerste kritiek. De resolutie kiest voor het duale Belgische model met gesplitste bevoegdheden tussen het federale en de regionale parlementen. Door daarover niets te vertellen is de resolutie in tegenspraak met zichzelf. Wie er terecht van uitgaat dat mobiliteit verbonden is met de sociale organisatie van een samenleving, waaronder werk, ontspanning, huisvesting en bevoorrading, en met de ruimtelijke inrichting van een land, moet daar ook de logische conclusies uit trekken. Vlaanderen en Wallonië verschillen op dat vlak sterk. Vlaanderen is kleiner en dichter bebouwd dan Wallonië en kent het "doortochtenprobleem". De economische activiteit is intenser in Vlaanderen. Er zijn dus grote verschillen. Als deze resolutie haar uitgangspunt respecteert, moet ook de bevoegdheid over mobiliteit aan de gemeenschappen worden gegeven.

Als nationalistische partij kiezen wij voor homogene bevoegdheidspakketten. Zij zijn volgens ons een natuurlijke stap in de richting van een totale onafhankelijkheid. Toch is dit voor het Vlaams Blok niet de enige reden om voor homogene bevoegdheidspakketten te pleiten. Om een degelijk

mobiliteit soit le signe d'une réelle priorité pour le gouvernement, sous peine de voir le dossier de la mobilité condamné à devenir le monstre du Loch Ness de cette législature.

M. Frank Creyelman (VL. BLOK). – *Trop souvent, les résolutions se bornent à des généralités. Tel n'est pas le cas pour cette proposition étonnamment concrète et claire. Quand quelque chose est bon, l'opposition doit pouvoir l'admettre.*

Je me réjouis que pour une fois, on ait oublié le « cordon sanitaire » en intégrant dans le texte ma proposition de loi du 17 novembre 1999 relative aux droits d'enregistrement, proposition que je défends au Parlement flamand depuis 1998. Je me réjouis donc qu'il en advienne quelque chose, à moins que le gouvernement ne jette systématiquement à la poubelle les résolutions du parlement. Mais je ne le crois pas, car tous les partis de la majorité, tout comme le Vlaams Blok, accordent une grande importance aux valeurs démocratiques et aux travaux parlementaires. J'espère qu'à l'avenir on se comportera encore de manière adulte à l'égard des idées de notre groupe.

Il n'en reste pas moins que l'opposition doit jouer son rôle. Je m'en tiendrai au partage des compétences et au RER. On a déjà suffisamment parlé de la SNCB et sur ce sujet je rejoins à maint égard les critiques de MM Ramoudt et Caluwé.

La résolution se fonde en partie sur des principes exacts. La mobilité dépasse la seule question des transports et est liée à l'organisation sociale et à l'aménagement du territoire. C'est là que se situe ma première critique. La résolution opte pour le modèle belge dual où les compétences sont partagées entre les parlements fédéral et régionaux. Mais quand on admet le lien entre la mobilité et, notamment, le travail, les loisirs, le logement, l'approvisionnement et l'aménagement du territoire, il faut en tirer les conclusions logiques. La Flandre et la Wallonie diffèrent fort à cet égard et si la résolution veut être conséquente avec ses principes, la compétence en matière de mobilité doit être confiée aux Communautés.

En tant que parti nationaliste, nous sommes favorables à des paquets de compétences homogènes, une étape naturelle vers l'indépendance totale. Mais là n'est pas nous la seule raison de plaider en faveur de paquets de compétences homogènes. Si on veut un plan de mobilité convenable, il faut centraliser le plus possible les compétences. La Flandre et la Wallonie diffèrent non seulement par leur organisation sociale et leur aménagement du territoire, mais également par leurs conceptions en matière de mobilité. Le Parlement wallon n'a d'ailleurs pas encore entamé de débat sur la mobilité.

Il va de soi que la compétence en matière de mobilité doit être intégralement confiée aux Régions. L'absurdité de l'approche duale se marque par exemple clairement en matière de transports en commun. Il est ridicule d'octroyer la compétence en matière de transport urbain et régional au gouvernement flamand sans lui permettre d'organiser le transport ferroviaire de manière constructive.

N'est-il pas tout aussi absurde de confier au pouvoir fédéral la compétence relative à la réglementation routière et au pouvoir flamand celle des travaux et transports publics ?

La Flandre est aussi compétente pour l'exploitation et

mobilitieitsplan te kunnen uitwerken is het noodzakelijk om de bevoegdheden zoveel mogelijk te centraliseren. Vlaanderen en Wallonië zijn niet alleen anders qua sociale organisatie en ruimtelijke ordening, maar houden er over mobiliteit ook andere ideeën op na. In het Waals Parlement is men trouwens nog niet eens begonnen aan een ernstig mobiliteitsdebat.

Het spreekt voor zich dat de bevoegdheid inzake mobiliteit volledig naar de gewesten moet gaan. De absurditeit van de duale bevoegdheden wordt het best geïllustreerd in het openbaar vervoer. Het is belachelijk de Vlaamse Regering bevoegd te maken voor het openbaar stads- en streekvervoer, maar diezelfde regering niet de mogelijkheid te geven om op constructieve wijze het spoorvervoer onder handen te nemen. Dat komt de coördinatie en de bevordering van het openbaar vervoer in Vlaanderen niet ten goede.

Is het niet even absurd de federale overheid de bevoegdheid te geven voor de verkeersreglementering en de Vlaamse overheid voor openbare werken en vervoer? Wil men in Vlaanderen rotondes aanleggen, dan moet de federale overheid daarvoor eerst normen uitvaardigen. Zelfs belangrijke mensen uit de SP zijn het met deze zienswijze eens.

Vlaanderen is ook nog bevoegd voor de exploitatie en de uitrusting van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven van Zaventem, die nochtans volledig op Vlaams grondgebied ligt.

Belangrijker is dat de Vlaamse overheid wel bevoegd is om mobiliteitsconvenanten te sluiten, maar niet om daar fiscale stimuli aan te koppelen. De realisatie van de punten in de resolutie hangen grotendeels af van de samenwerking tussen het federale en het gewestelijke niveau. Die samenwerking verloopt echter alles behalve vlot, daarvan zijn er genoeg voorbeelden.

Het Vlaams Blok pleit voor de verdere regionalisering van alle bevoegdheden inzake mobiliteit. Alleen op die manier komt er een einde aan de onduidelijkheid en dubbelzinnigheid en is een efficiënt en geïntegreerd mobiliteitsbeleid mogelijk.

Een tweede belangrijk thema behelst de verdere ontwikkeling van een Gewestelijk Expres Net rond Brussel. In artikel 5 van de resolutie moet een onooglijk zinnetje ons doen vergeten dat dit GEN een project is van vele tientallen miljarden en dat het heel wat nadelen met zich brengt.

Het GEN is niet enkel een project van openbaar vervoer in en rond de hoofdstad; het zal vooral de stadsvlucht in Brussel en de centralisatie van kantoorgebouwen in de stad doen toenemen.

Volgens het GEN worden pendeltreinen en autobussen ingezet tot 40 km rond Brussel, tot Geraardsbergen, Dendermonde, Mechelen, Leuven, Waver en Nijvel. Vanuit heel die regio wil men pendelaars naar Brussel halen om er te werken. Dat is in feite de creatie van een superstadsgewest Brussel. *Le très grand Bruxelles* waarvan sommigen in deze zaal dikwijls luidop dromen.

Het GEN is een Brussels initiatief dat de dominante positie van Brussel als tertiair tewerkstellingscentrum wil bevestigen en in de toekomst wil garanderen. Als gevolg van het GEN zal de omgeving van Brussel een toevloed aan gezinnen te verwerken krijgen die de stad verlaten omdat de

l'équipement des aéroports et des champs d'aviation publics, à l'exception de l'aéroport de Zaventem qui se trouve pourtant en territoire flamand.

Le pouvoir flamand est compétent pour conclure des conventions de mobilité mais il ne peut y lier des incitants fiscaux. La réalisation des points de la résolution dépend en grande partie de la coopération entre les niveaux fédéral et régional. Or les exemples ne manquent pas qui montrent que cette coopération ne se déroule pas bien.

Le Vlaams Blok plaide pour la poursuite de la régionalisation des compétences en matière de mobilité. C'est la seule manière de mener une politique efficace et cohérente.

Un deuxième élément important a trait à la poursuite du développement du RER autour de Bruxelles. Ce projet qui coûte plusieurs dizaines de milliards présente de nombreux inconvénients. Le RER ne fera qu'accroître la concentration de bureaux dans la ville et son abandon par ses habitants.

Le RER prévoit des trains et des bus dans un rayon de 40 km autour de Bruxelles, jusque Termonde, Grammont, Malines, Louvain, Wavre et Nivelles. On veut amener les navetteurs de toute cette région à Bruxelles, créant ainsi une super ville-région, le « très grand Bruxelles » dont certains ici rêvent tout haut. Le RER doit confirmer et veut garantir pour l'avenir la position dominante de Bruxelles en tant que centre tertiaire. En facilitant l'accès à Bruxelles, il provoquera un afflux de ménages vers les alentours de la ville. Celle-ci aura un grand attrait commercial mais sera vidée de ses habitants. Il faut donc faire des choix importants pour l'avenir de Bruxelles, du Brabant flamand et du Brabant wallon. N'est-il pas ridicule d'investir de l'argent pour revitaliser le centre de Bruxelles et d'encourager en même temps sa population à le quitter ?

Il y a d'autres inconvénients. On estime que 45 000 navetteurs prendront le train ou le bus et qu'il faudra 7000 à 8000 emplacements de parking supplémentaires. La résolution recommande l'inverse et considère qu'il faut éviter la création de parkings supplémentaires.

Le RER ne remédiera pas aux embouteillages que connaissent Bruxelles et sa périphérie car il permet une plus grande concentration d'emplois dans la ville. Or les problèmes de circulation résultent précisément de la trop grande concentration de fonctions dans le centre du pays. Le ring de Bruxelles joue d'abord un rôle international de transport de marchandises et il est une plaque tournante entre les sous-régions de la Flandre. Or il est incomplet et toute la pression automobile porte sur l'axe nord. Il faut donc revoir d'urgence ce RER.

Quelques éclaircissements encore sur les amendements que j'ai déposés. La résolution plaide pour une limitation des parkings aux abords des gares urbaines. C'est en contradiction avec le RER. On ne tient pas compte du fait que c'est précisément dans les villes que les usagers du train ont des problèmes de stationnement. Les gares grandes et moyennes sont aussi utilisées par les usagers des communes de la périphérie et de la Région. Ces communes ne disposent pas toujours de transports en commun permettant d'arriver à temps à la gare. L'article vise à affecter l'environnement des gares à des bureaux avec l'espoir que les travailleurs prendront le train. Je crains cependant que la diminution des

bereikbaarheid ervan verbeterd is. Brussel zelf zal een grotere aantrekkingskracht krijgen op commercieel gebied, maar zal tegelijkertijd doodbloeden als woonstad. Er moeten keuzes worden gemaakt die belangrijk zijn voor de toekomst van Brussel en Vlaams en Waals Brabant. Is het niet belachelijk enerzijds geld te steken in de herwaardering van de Brusselse binnenstad en anderzijds, via het GEN, de bevolking aan te moedigen om Brussel te verlaten?

Er zijn nog meer nadelen. Er wordt geraamd dat 45.000 pendelaars de trein of bus zullen nemen, daarvoor zijn 7.000 tot 8.000 extra parkeerplaatsen nodig. Ergens in de resolutie staat dat die extra parkeerplaatsen juist moeten worden vermeden en wordt het tegenovergestelde aanbevolen.

Het GEN zal bovendien tientallen miljarden kosten, 60 miljard in eerste instantie, en dat alleen maar om de spitsuurfiles rond Brussel op te lossen.

Dit GEN is geen oplossing voor de files naar en rond Brussel, want het maakt de toenemende concentratie van de tewerkstelling in Brussel mogelijk. Het verkeersprobleem in en rond Brussel is juist een gevolg van een jarenlange overconcentratie van functies in het centrum van het land. Het autoverkeer dat de Brusselse ring gebruikt is slechts in beperkte mate gericht op de kantoorwijken in Brussel-centrum. De Brusselse ring vervult in de eerste plaats een internationale rol met vooral zwaar vrachtvervoer en hij is de draaischijf bij uitstek voor het verkeer tussen de verschillende subregio's van Vlaanderen. Al deze functies kunnen door de smalle pijp van drie rijstroken niet worden opgevangen. Daarenboven is de Ring rond Brussel in feite slechts een halve ring. Het zuidelijk deel, op Brussels grondgebied, werd niet aangelegd en daardoor valt de volledige verkeersdruk op de noordelijke as. Dit GEN moet dringend worden herbekeken.

Tot slot wil ik nog enkele amendementen toelichten die ik opnieuw heb ingediend. In de resolutie wordt gepleit voor de beperking van de parkeermogelijkheid rond stations in stedelijke gebieden. Zoals ik daarnet al zei, is dit in tegenspraak met de uitvoering van het GEN. Er wordt aan voorbijgegaan dat er precies in de steden parkeerproblemen voor treinreizigers zijn. De grote en middelgrote stations worden ook gebruikt door treinreizigers uit de randgemeenten en de regio. In die randgemeenten is niet altijd het nodige openbaar vervoer voorhanden om tijdig het station te bereiken. Het artikel is erop gericht de stationsomgeving vol te bouwen met kantoren in de hoop dat de werknemers de trein nemen. Ik vrees echter dat het verminderen van het aantal parkeerplaatsen aan de stations uiteindelijk het tegenovergestelde effect zal hebben, namelijk een daling van het aantal treinreizigers. Dat is niet de bedoeling.

(Voorzitter: mevrouw Sabine de Bethune, eerste ondervoorzitter.)

De resolutie wil ook het gebruik van individuele bedrijfswagens ontmoedigen en ook daar kunnen wij het niet mee eens zijn. De bedrijfswagens zorgen immers voor een snelle en stelselmatige vervanging van het wagenpark en dragen op die manier bij aan het milieu en de veiligheid. Wagens worden immers altijd milieuvriendelijker en veiliger. Via het bedrijfswagencircuit komen er heel wat bijna nieuwe wagens op de tweedehandsmarkt terecht. Ook dit is – ons

emplacements de parking aux alentours des gares n'aboutisse en définitive à l'effet inverse, à savoir une diminution du nombre d'usagers du train.

(Mme Sabine de Bethune, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel.)

Nous ne sommes pas d'accord non plus sur le point de la résolution qui vise à décourager l'utilisation individuelle de voitures de société. Ces véhicules assurent un remplacement systématique et rapide du parc automobile et contribuent ainsi à la sécurité et au respect de l'environnement. Le circuit des voitures de société permet aussi de mettre des voitures presque neuves sur le marché de l'occasion, ce qui constitue un avantage pour l'utilisateur privé. Cet article nous paraît

inziens – een voordeel voor de privé-gebruiker. Dit artikel lijkt mij eerder ingegeven door belastingijver en sociale jaloezie dan door reële argumenten.

In artikel 35 wordt er gepleit voor het invoeren van een vervoersverbod op zon- en feestdagen. Deze maatregel lijkt weinig zinvol omdat op die manier de druk op het wegennet tijdens de week nog zal toenemen. Afgezien van het maatschappelijk comfort voor omwonenden van economische knooppunten en drukke wegen, heeft deze maatregel geen enkel aantoonbaar gunstig effect.

In artikel 54 wordt gepleit voor een geleidelijke gelijkenschakeling tussen de verschillende taksen voor benzine en diesel. Officieel is dit om de luchtvervuiling die dieselmotoren met zich meebrengen te verminderen. Gezien de hoge prijzen voor brandstoffen is dit een asociale maatregel die vooral de minder goeoden ernstig nadeel zal berokkenen. Wil men de luchtvervuiling als gevolg van dieselmotoren tegengaan is het beter om belastingvoordelen te geven aan milieuvriendelijke ontwikkelingen in de sector. Dat staat trouwens reeds in de tekst.

De resolutie wil eveneens een initiatief nemen om op Europees vlak het niet belasten van kerosine aan te pakken. De prijzenoorlog in die sector laat niet toe om de Europese luchtvaartmaatschappijen met een bijkomend concurrentienadeel op te zadelen. Bovendien hebben vliegtuigmaatschappijen er geen enkel belang bij om hun kerosineverbruik te verwaarlozen. Integendeel. Deze maatregel lijkt ons dan ook ingegeven door belastingoverwegingen.

Tot daar enkele opmerkingen met betrekking tot deze resolutie die wij in haar geheel zeker gunstig beoordelen en als een goede aanzet tot een beter mobiliteitsbeleid beschouwen.

De heer Marc Hordies (ECOLO). – *Ik wil de heer Ramoudt feliciteren met zijn voortreffelijk verslag en met de manier waarop hij de werkgroep heeft geleid, alsook de collega's, parlementaire medewerkers en commissieambtenaren die in een constructieve geest hebben bijgedragen tot de totstandkoming van dit verslag.*

Uit de realiteit van elke dag blijkt dat er dringend ernstig moet worden nagedacht over de mobiliteit in ons land.

Ik wil helemaal niet pleiten voor een autoloze maatschappij, maar de voorkeursbehandeling van auto en vrachtwagen is niet langer houdbaar. De verplaatsingen met de auto en het vervoer per vrachtwagen nemen alsmaar toe. Het vervoer over de weg is veruit het meest gebruikte transportmiddel zowel voor het personenvervoer als voor het vrachtvervoer. Het marktaandeel van het spoor is uiterst laag en neemt nog verder af. Elk jaar breidt het wagenpark uit en worden er meer kilometers afgelegd. Door de schijnbaar lage kostprijzen van het auto- en vrachtwagenvervoer, worden ook veel niet noodzakelijke verplaatsingen gedaan en wordt dus onnodig meer hinder veroorzaakt. Door de externe kosten van het autogebruik te internaliseren, zou het vervoer langs de weg kunnen afnemen.

Iedereen klaagt over de aantasting van de mobiliteit, de risico's van het wegvervoer, het tijdverlies in de files, het lawaai en andere vormen van overlast die het gevolg zijn van

donc plutôt inspiré par une manie taxatoire et par l'envie sociale.

L'article 35 plaide pour l'interdiction de transport les dimanches et jours fériés. Cela ne fera qu'intensifier la pression sur le réseau routier en semaine et n'aura aucun effet positif.

L'article 54 vise une harmonisation progressive de la taxation du diesel et de l'essence. Il s'agit officiellement de diminuer la pollution atmosphérique par les moteurs diesel. État donné le prix élevé des carburants, cette mesure asociale va surtout affecter les moins favorisés. Si on veut lutter contre la pollution atmosphérique due aux moteurs diesel, il vaut mieux accorder des avantages fiscaux aux développements respectueux de l'environnement dans ce secteur. Cela figure d'ailleurs déjà dans le texte.

La résolution vise aussi à prendre une initiative au niveau européen afin de s'atteler au problème de la non-taxation du kérosène. La guerre des prix dans ce secteur ne permet pas d'infliger un handicap concurrentiel supplémentaire aux compagnies de transport aérien. Ces compagnies n'ont d'ailleurs aucun intérêt à négliger leur consommation de kérosène, au contraire. Cette mesure nous paraît donc inspirée par des considérations fiscales.

J'en reste là pour cette résolution que nous apprécions dans son ensemble.

M. Marc Hordies (ECOLO). – Permettez-moi d'abord de féliciter M. Ramoudt pour son rapport et pour l'excellence de sa présidence du groupe de travail, ainsi que tous les collègues, les assistants parlementaires et les fonctionnaires de la commission qui, tous, ont contribué à réaliser ce travail dans une optique réellement constructive.

Chaque jour, l'actualité met en évidence l'extrême nécessité de réfléchir durablement à la mobilité dans notre pays.

Loin du tout sans voiture, le tout à la voiture et le tout au camion ne peuvent constituer une ligne à suivre. Actuellement, les déplacements en voiture et les transports en camion sont en augmentation et constituent de loin le mode de transport le plus utilisé.

En 1997, le transport de fret par la route était de près de 70% alors qu'il n'était que de 15% pour le rail. La croissance annuelle entre 1980 et 1997 est de 4,4% pour la route alors qu'on enregistre une baisse de 0,4% pour le rail. Le phénomène est le même pour le transport des passagers. En 1997, la part de marché pour l'automobile était de 79% contre 6% pour le rail.

Chaque année, le nombre de voiture en circulation ainsi que le nombre de kilomètres parcourus s'accroissent. Le faible coût apparent du transport par auto ou par camion fait que de nombreux déplacements peu utiles sont effectués, générant plus de nuisance que nécessaire. Internaliser les coûts

overmatig autogebruik. Zelfs de sector van het wegvervoer vreest helemaal vast te lopen in de alsmaar toenemende files.

De vervoersector is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de uitstoot die schadelijk is voor mens en milieu: 15% van de broeikasgassen, 54% van de stikstofdioxide en 58% van de CO. In een recente studie wordt gewezen op de stijging van de sterftecijfers als gevolg van de luchtvervuiling. Zonder ingrijpende maatregelen zal de uitstoot van CO₂ door het wegvervoer tussen 1995 en 2010 met 11% toenemen.

Wij moeten dus duurzame oplossingen vinden om op een andere manier met de beschikbare energie om te springen en eindelijk eens in de benadering van de mobiliteit rekening gaan houden met alle ruimtelijke, economische, sociale en ecologische aspecten.

Fiscale maatregelen beïnvloeden de keuze van een wagen: door de lagere accijnzen op diesel is niet alleen het aandeel van de dieselveertuigen in het wagenpark fors toegenomen, maar is ook het dieselgebruik enorm gestegen.

Een fiscale politiek die het gebruik van schone energie zou bevorderen, kan op middellange en zelfs op korte termijn alleen maar positief zijn, zowel voor de gebruiker als voor de volksgezondheid en dus ook voor de overheidsfinanciën.

In de Senaat heeft verschillende aanbevelingen in die zin gedaan, uitgaande van de internalisering van de externe kosten van elk transportmiddel.

In 1999 bedroeg het aantal verkeersslachtoffers in ons land 72.543; 11.818 mensen werden zwaar gewond of stierven binnen de 30 dagen. Dat is een gemiddelde van 33 per dag. Bijna 50% van de slachtoffers zijn jonger dan 30 jaar. Een slachting van die omvang zou in ander omstandigheden grote verontwaardiging opwekken, maar de macht van de gewoonte doet onze waakzaamheid verslappen.

Het sterftecijfer is dankzij campagnes voor de bevordering van de verkeersveiligheid en de productie van veiliger auto's de voorbije tien jaar wel met 40% teruggedrongen, terwijl het verkeer enorm is toegenomen. Niettemin blijven de cijfers onaanvaardbaar. Zoals de economische cultuur zweert bij quasi-utopische doelstellingen als nulvoorraad en just-in-time levering, heeft de civiele maatschappij ook het recht het ideaal van nul doden en nul zwaar gewonden na te streven.

Wie kan immers de nadelige effecten ontkennen van de drang naar snelheid, naar onmiddellijke voldoening en overdreven flexibiliteit? Bij de aanvang van de economische heropleving in 1998 en 1999 steeg het aantal ongevallen met lichte vrachtwagens met 22%, terwijl het voor de personenwagens met 5% daalde; het aantal ongevallen op de snelwegen steeg met 7%, terwijl het op de andere wegen stabiel bleef.

Als men weet dat snelheid rechtstreeks evenredig is de ernst van het ongeval, kan men niet ontkennen dat de economische logica die vervoersmaatschappijen tot hogere snelheden aanzet, een dodelijke factor is en dus bestreden moet worden.

In 1998 waren bij 30% van de ongevallen op de E411 vrachtwagens betrokken, ofschoon ze slechts 15% uitmaken van alle voertuigen. Bij de technische controle blijkt dat de remmen van 23% van de vrachtwagens niet in orde zijn, tegen 8% van de personenwagens. Bij een controle aan de Luxemburgse grens op 15 november 2000 bleek dat bij 30%

externes, c'est-à-dire faire apparaître le coût réel du déplacement routier, de ses nuisances et de ses coûts cachés, devrait donc diminuer l'utilisation de la route.

Tous se plaignent des atteintes à la mobilité par la voiture individuelle, du risque inhérent au transport par route, du temps perdu dans les embouteillages, du bruit et d'autres effets externes. Même le secteur du transport routier craint de se retrouver complètement bloqué dans des embouteillages qui vont croissant.

Du point de vue de la santé publique et de l'environnement, le secteur des transports est la cause de 15% des émissions de gaz à effet de serre, de 54% des émissions de NO_x et de 58% des émissions de CO. Une étude récente a souligné l'accroissement de la mortalité à la suite de la pollution de l'air.

Sans politiques volontaristes pour infléchir ces émissions, les transports émettront en 2010 11% de CO₂ de plus qu'en 1995.

Il est donc de notre responsabilité collective de trouver des solutions durables pour renverser notre dépendance énergétique et pour présenter enfin une approche de la mobilité qui ne se limite pas aux transports d'un endroit à l'autre mais, au contraire, qui tient compte de l'ensemble des réalités spatiales, économiques, sociales et écologiques.

Les choix fiscaux ont un impact certain sur l'achat d'un véhicule. Le niveau moindre des accises sur le diesel a pour conséquence que la part des automobiles diesel est passé entre 1991 et 1999 de 27,7 à 38,2% de l'ensemble du parc et que la part des utilitaires diesel est passée entre 1977 et 1999 de 58,4 à 84,9% de l'ensemble du parc, soit une augmentation de 246%.

Une politique fiscale qui favoriserait sensiblement l'usage d'une énergie moins ou non polluante ne peut qu'avoir des résultats concrets à moyen et même à court terme, tant pour le consommateur que pour la santé publique et donc aussi pour les finances publiques.

De nombreuses recommandations en ce sens sont proposées par les travaux du Sénat sur la base d'une recherche d'internalisation réelle des coûts externes, soit des coûts sociaux réels qu'occasionne chaque mode de déplacement.

En ce qui concerne la sécurité routière et la santé, il faut savoir qu'en 1999, en Belgique, la route a tué ou blessé 72.543 personnes, dont 11.818 gravement blessées ou décédées dans les trente jours, soit 33 blessés graves ou morts en moyenne par jour. Près de 50% des victimes ont moins de 30 ans.

Un accident d'avion, de train, de car, de bateau ou une catastrophe dans un dancing qui occasionnerait un tel carnage ferait la une de tous les médias. Une entreprise, une activité industrielle qui entraînerait de tels dommages, serait immédiatement fermée. La force de l'habitude érode notre vigilance et notre intérêt pour la question.

Il est vrai que, grâce à des politiques de sécurité routière et d'amélioration des voitures par les fabricants, cette morbidité a baissé de près de 40% en dix ans, alors que, comme on l'a vu, la circulation a fortement augmenté.

Cet aspect positif ne doit pourtant pas occulter la réalité des chiffres, qui demeurent inadmissibles. Si la culture

van de vrachtwagens en autobussen de voorgeschreven rij- en rusttijden niet in acht waren genomen.

Met betrekking tot deze veiligheidsproblemen worden vandaag een aantal aanbevelingen geformuleerd, gaande van een beter statuut en een betere opleiding voor de betrokken beroepssector tot meer controles op de weg.

Vaak is het zo dat een activiteit die gevaarlijk is voor mens en milieu niet alleen in slechte sociale omstandigheden wordt uitgeoefend, maar ook economisch niet rendabel is. Dit blijkt voor de transportsector ook het geval te zijn, aangezien facturen er gemiddeld pas 22 dagen na de vervaldatum worden betaald, wat één van de langste vertragingen is.

Het autogebruik matigen is één zaak, alternatieven aanbieden is een andere. Ik zal me beperken tot het vervoer per spoor, waar momenteel bijzonder veel over te doen is.

De regering heeft eind maart massale investeringen goedgekeurd om het marktaandeel van het spoor in tien jaar tijd met 50% te doen toenemen. Momenteel wordt met de gewesten overleg gepleegd over de realisatie van het GEN en over een snellere verbinding tussen Brussel en de grote Waalse steden. Het andere fundamentele punt van het akkoord betreft de werking van de NMBS zelf en de relatie van de NMBS met de Staat.

De Senaat doet in dit verband onder meer de volgende aanbevelingen:

- het controlerecht op de correcte aanwending van de aan de NMBS ter beschikking gestelde financiële middelen te intensifiëren,*
- de hiervoor vereiste transparantie en leesbaarheid van de boekhouding van de NMBS te waarborgen,*
- de investeringen te definiëren in functie van de mobiliteitsplannen en -doelstellingen.*

Ook het verslag van het Rekenhof dat vorige week aan de Kamer werd overhandigd, bevestigt deze punten en wijst op de noodzaak van een structurele hervorming van de NMBS.

Het Rekenhof formuleert een reeks opmerkingen en voorstellen met het oog op een betere werking van de besluitvormingsorganen van de NMBS en een betere relatie met de Staat.

Tijdens het debat over de NMBS heb ik al gewezen op het belang van een snelle hervorming van de NMBS.

Ik heb toen aangegeven dat het uiteenvallen van het bedrijf in 22 entiteiten problemen oplevert inzake aanwerving, opleiding en communicatie. In het akkoord van de regering van eind maart staat dat het geheel in zes entiteiten wordt gehegroepeerd en dat daar drie horizontale directies aan toegevoegd worden, waaronder één voor het personeelsbeleid.

Het is duidelijk dat deze hervorming dringend moet gebeuren en dat de wijziging van de wet van 1991 onverwijld moet worden voorbereid. De heer Schoupe liet evenwel uitschijnen dat de Europese Commissie eerst haar fiat moet geven over de hervorming en de heer Di Rupo verklaarde dat hij zijn goedkeuring van de structurele hervorming zal laten afhangen van de uitvoering van het investeringsplan. Dit plan moet evenwel grondig geanalyseerd worden en dat mag de

économique est rentrée dans les utopies de la vitesse à tout crin, du « zéro défaut, zéro stock, zéro délai », de la livraison « juste à temps », la société civile dans son ensemble a le droit de revendiquer l'objectif du « zéro mort, zéro blessé grave ».

Car qui peut nier que cette course à la vitesse, à la volonté de la satisfaction immédiate, à la flexibilité à outrance, entraîne des dégâts ? Alors que s'amorçait la reprise économique entre 1998 et 1999, le taux de morbidité grave touchant des usagers de camions légers – camions plus en phase avec la flexibilité et la segmentation de la production – augmentait de 22%, alors que celui des usagers d'automobiles baissait de près de 5% et celui touchant les autoroutes augmentait de 7%, alors que celui du reste du réseau demeurait plus ou moins stable.

Lorsqu'on sait par ailleurs que la vitesse a un effet directement proportionnel sur la gravité des accidents, on ne peut nier que la logique économique poussant les transporteurs à plus de vitesse est un facteur meurtrier, qui doit donc être combattu.

Ainsi, sur la E411, en 1998, 30% des accidents impliquaient des poids lourds alors que ceux-ci ne représentent que 15% de l'ensemble des véhicules.

Ce problème de sécurité se vérifie également à l'occasion des contrôles techniques qui, en 1999, ont exigé une seconde visite pour 23% des camions et tracteurs pour des problèmes de freins, contre 8% pour les voitures.

Enfin, le 15 novembre 2000, sur les 124 poids lourds et autocars qui ont été contrôlés à la frontière luxembourgeoise, 30% d'entre eux étaient en infraction, dont plus de la moitié pour non-respect du temps de repos.

De nombreuses recommandations aujourd'hui présentées abordent ces questions et font des propositions à tous les points de vue, dont un meilleur statut pour les professionnels du transport, la formation des conducteurs et l'intensification du contrôle routier.

Enfin, on observe que là où une activité est dangereuse pour la sécurité et l'environnement, elle se fait souvent dans des conditions sociales, mais aussi économiques défailtantes. J'observe à ce propos que le secteur des transports n'échappe pas à cette règle puisqu'un rapport récent démontre qu'il est des plus en retard pour payer ses factures avec près de 22 jours en moyenne de dépassement du délai de paiement.

S'il est une chose de limiter l'utilisation et les nuisances routières, une autre est d'offrir des alternatives. Le temps me manque pour les aborder toutes. Aussi, vais-je m'en tenir au chemin de fer, dont le sujet est particulièrement d'actualité.

Le gouvernement a décidé, fin mars, de réinvestir de façon massive dans le rail, voulant ainsi inverser la vapeur et se donner les objectifs d'augmenter les parts de marché du rail de 50% en dix ans. La précision quant au choix de ces investissements est actuellement l'objet d'un travail d'étude et de concertation avec les régions, plus particulièrement sur l'indispensable réalisation du RER ainsi que l'amélioration significative de la vitesse de liaison entre Bruxelles et les grandes villes wallonnes.

L'autre point fondamental de l'accord touche au fonctionnement même de la SNCB et de ses relations avec

oplossing van de problemen in verband met het beheer niet in de weg staan. Ik herhaal dus dat de hervorming waartoe de regering heeft beslist niet mag worden uitgesteld, omdat ze noodzakelijk is voor een behoorlijk en transparant bestuur, een goede dienstverlening, betere arbeidsvoorwaarden en meer veiligheid.

l'État.

Le Sénat lui-même aborde ces questions dans ses recommandations et suggère, entre autres :

- d'intensifier le droit de contrôle de l'utilisation correcte des moyens financiers mis à disposition de la SNCB,
- de garantir la transparence et la lisibilité, nécessaires à cette fin, de la comptabilité de la SNCB,
- de définir les investissements en fonction des plans et objectifs de mobilité.

Le rapport de la Cour des comptes sur la SNCB remis à la Chambre la semaine dernière appuie par ailleurs ces remarques, ainsi que la nécessité d'une réforme structurelle de la SNCB : « Jusque et y compris le plan décennal d'investissement 1996-2005, il n'existait pas d'évaluation a priori de l'adéquation entre chaque investissement et la bonne exécution des missions de service public. La prise en compte de l'impact sur l'exercice des missions de service public, prévue à partir du plan décennal d'investissement 2001-2010, devrait permettre au gouvernement de mieux apprécier chaque projet ».

La Cour des comptes formule une série de remarques et propositions visant à améliorer le fonctionnement des instances de décision de la SNCB ainsi que ses relations avec l'État et prêche pour révision de la loi de 1991.

Je suis déjà intervenu à cette tribune lors du débat sur la SNCB pour montrer l'importance, témoignages de cheminots à l'appui, d'une réforme rapide de la SNCB.

J'ai relayé les problèmes de recrutement, de formation, de communication qui sont notamment dus à l'éclatement de l'entreprise publique en 22 entités. L'accord de gouvernement de fin mars de cette année conclut à la nécessité de regrouper le tout en six entités ainsi que d'ajouter trois directions horizontales, dont celle indispensable des Ressources humaines.

Pour des raisons évidentes de qualité de service, de travail et de sécurité, il apparaît clairement que cette nouvelle structure doit être mise en place rapidement. Il est donc indispensable que la révision de la loi de 1991 soit entamée sans délai.

Or M. Schouppe, lors de son audition à la commission Infrastructure de la Chambre déclarait : « La Commission européenne doit d'abord donner son fiat sur la modification de la loi, avant que le Conseil d'État s'exprime. Si la nouvelle loi n'est pas là le 14 octobre, le Conseil d'administration doit être composé selon l'ancienne loi. »

M. Di Rupo, dans son discours du 1^{er} mai, disait subordonner tout vote de la loi sur la réforme des structures de gestion de la SNCB à la mise en œuvre du plan d'investissement.

Or, on sait que l'État et les régions travaillent à l'analyse de ce plan, dont la SNCB vient de remettre une version actualisée. La nécessité d'une analyse sérieuse de ce plan ne doit pas handicaper les réponses à donner en termes de gestion de cette entreprise.

Il n'est pas bon de laisser cette entreprise dans l'attente encore pendant des mois, sinon plus, d'une réorganisation décidée pourtant par l'ensemble du gouvernement et indispensable, je le répète, en termes de gouvernance

De heer Jean-Marie Happart (PS). – *Noodgedwongen ben ik vaak onderweg, wat mij het voordeel biedt dat ik een goed zicht heb op wat er op onze wegen zoal gebeurt.*

Vorige sprekers hebben hier al verwezen naar de plannen die enkele jaren geleden in Italië werden besproken om een variabele, ‘intelligente’ verkeersreglementering te hanteren. Het zou immers interessant zijn om het rijgedrag en de maximumsnelheid op de snelwegen aan de weersomstandigheden te kunnen aanpassen. Zo zou men rekening moeten kunnen houden met sneeuw of regen, maar ook met de drukte en met het tijdstip. De rapporteur zei dat een wijziging van de toegelaten snelheid op de snelwegen tijdens de nacht de mensen zouden kunnen aanzetten tot zeer hoge snelheden. Ik ben het daar niet mee eens, omdat ze nu al veel sneller rijden dan toegelaten is.

Er zijn twee categorieën van weggebruikers: de professionele gebruikers die voor 95% gebruik maken van de grote verkeersassen en waar er weinig ongevallen gebeuren en de gelegenhedengebruikers die in het weekend of tijdens de vakantie op de wegen rijden en waar er veel slachtoffers te betreuren vallen, vooral onder de jongeren.

Een algemene reglementering, die inspeelt op de problematiek van de weekendongevallen en op het verkeer in zijn geheel wordt toegepast, zal ongetwijfeld hinderlijk zijn voor de professionele weggebruikers.

De snelheid is weliswaar een belangrijk element, niet zozeer als oorzaak, maar veeleer als verzwarende factor van ongevallen. Men moet ook een onderscheid maken tussen snelheid en slecht rijgedrag, zoals het innemen van twee rijstroken of het voortdurend veranderen van rijstrook. Het is van belang dat de weg en de weggebruikers als medespelers en niet als tegenstanders te beschouwen.

Er is ook sprake van meer controle. Toch moet men erover waken dat die controle binnen redelijke perken blijft en dat er open kaart wordt gespeeld: ik ben er tegen dat de politie in burger en in gewone auto's patrouilleert.

Wat het rekeningrijden betreft, wil ik opmerken dat mensen niet altijd zelf hebben gekozen om ver van hun woonplaats te werken. Mensen uit perifere regio's mogen niet bestraft worden. Niet iedereen kan in Brussel wonen en wie zich moet verplaatsen doet dat niet altijd van harte.

Dan kom ik tot het zware vrachtvervoer. Misschien kan zware vrachtwagens op bepaalde uren een inhaalverbod worden opgelegd zodat ze slechts één rijstrook innemen. Er moeten

d'entreprise, de transparence et d'adéquation de gestion, de qualité de service et d'emploi et, enfin, de sécurité.

Je l'ai dit, je reçois régulièrement des témoignages de cheminots, dont certains sont de véritables signaux d'alarme et qui nous mettent face à nos responsabilités politiques.

Voilà, madame la présidente, madame la ministre, chers collègues, si je me suis un peu écarté de l'analyse détaillée des recommandations du Sénat, ce n'est que pour mieux les soutenir quant au fond, à savoir l'offre de réelles alternatives aux problèmes routiers notamment par un service de chemins de fer dont les performances et la sécurité dépendent maintenant de l'application des décisions gouvernementales et du vote de celles-ci par le Parlement.

M. Jean-Marie Happart (PS). – *Je formulerai tout d'abord quelques réflexions à titre personnel étant, comme tant d'autres, un usager assidu de la route, ce que, soit dit par parenthèses je ne suis pas nécessairement par envie personnelle : si le Parlement était à Liège, je roulerais moins !*

Cela étant, quand on voyage beaucoup, on a une bonne observation de ce qui se passe sur les routes. Voici quelques années, en Italie, on a imaginé – et ce fut évoqué ici à plusieurs reprises – de concevoir une réglementation routière fluctuante, « intelligente ». Il serait intéressant de pouvoir moduler le comportement routier sur les autoroutes et la vitesse pratiquée en fonction des conditions climatiques. Dans notre pays, la vitesse maximale est de 120, que les autoroutes soient enneigées ou qu'il fasse plein soleil ! Il faut pouvoir tenir compte de la pluie, de la neige mais aussi de la densité du trafic et de l'heure. Le rapporteur a dit qu'une modification des vitesses autorisées sur autoroute pendant la nuit inciterait les gens à rouler très vite. Je ne le crois pas, vu qu'ils roulent déjà plus vite maintenant.

Il y a deux grandes catégories d'utilisateurs de la route : les professionnels de la route qui utilisent à 95%, les infrastructures à grande densité de circulation, catégorie dans laquelle on constate peu d'accidents, et les utilisateurs occasionnels – je ne le dis pas du tout de manière péjorative –, ceux qui empruntent la route le week-end ou pendant les vacances, ou les jeunes qui sortent, catégorie dans laquelle le pourcentage d'accidents est dramatique.

Envisager une réglementation générale pour répondre à la problématique du trafic de week-end et l'appliquer à l'ensemble de la circulation va évidemment pénaliser l'ensemble des professionnels de la route.

La vitesse constitue certes un élément important de la problématique des accidents mais elle a un effet davantage aggravant que générateur d'accidents. Il ne faut pas non plus confondre vitesse et mauvaise conduite. On rencontre en effet bien souvent des « promeneurs d'autoroute » qui roulent sur la bande centrale ou occupent deux bandes. On voit aussi des personnes changer continuellement de bande sans raison. C'est peut-être la manière de se comporter sur la route qui importe. Il faut être complice de la route et des utilisateurs plutôt qu'adversaire.

Il est également question d'augmenter les contrôles. Il ne faudrait pas en arriver à un État policier où une voiture sur deux serait une voiture de police qui contrôlerait l'autre. Cet exemple est naturellement exagéré, mais il faut veiller à ce

ook constructieve maatregelen worden genomen en niet alleen controlerende of repressieve acties worden gevoerd. Een strenger verkeersreglement zal het aantal ongevallen niet doen dalen of het verkeer niet vlotter laten verlopen. De mensen moeten zich in het verkeer leren gedragen.

Men kan de fiets promoten als alternatief vervoermiddel in de grote steden, maar voor pendelaars die met de wagen uit landelijke gebieden komen, ligt dat iets moeilijker. Zij moeten hun wagen dan ergens kwijt kunnen op een parkeerplaats aan de stadsrand. Het is wellicht een paradox, maar hoe meer Brusselaars het openbaar vervoer gebruiken, des te gemakkelijker de pendelaars met de wagen hun bestemming kunnen bereiken.

Men kan het gebruik van de fiets stimuleren door de alternatieve en secundaire wegen beter uit te rusten.

Kortom, ik pleit voor een positieve houding tegenover het verkeer en vraag begrip voor de pendelaars die zich noodgedwongen met de wagen verplaatsen.

Paul Galand (ECOLO). – *Ik steun uiteraard de resolutie en meen dat de heer Hordies de essentie van het standpunt van onze fractie terzake heeft weergegeven.*

Toch wil ik nog even wijzen op de mobiliteitsproblemen van de voetgangers. Rekening houdend met de vergrijzing van de bevolking en het feit dat ouderen in hun vertrouwde omgeving willen blijven wonen, wordt niet aan voldoende voorzieningen voor voetgangers gedacht.

In landelijke gemeenten en tussen de dorpen zijn er nog veel straten en wegen zonder voetpaden of beveiligde berm. Dat is deels te wijten aan de manier waarop de dorpen zich tegenwoordig ontwikkelen en het feit dat langs de wegen wordt gebouwd.

In de steden zelf zijn vele trottoirs te smal en in slechte staat.

que l'augmentation des contrôles reste raisonnable. J'ai toujours été partisan de jouer cartes sur table. Je n'ai jamais apprécié ni admis que des policiers circulent en véhicules banalisés. Quand on est policier, on se déplace en uniforme et en voiture de police. Les choses sont ainsi claires pour tout le monde. Cela ne fait toutefois pas partie des coutumes actuelles.

En ce qui concerne la problématique des impôts au kilomètre, celui qui travaille loin de chez lui n'a pas toujours choisi cette situation. Il ne faut pas pénaliser les personnes qui habitent en province. Tout le monde n'habite pas à Bruxelles. Ceux qui doivent se déplacer ne le font évidemment pas toujours avec plaisir et bonne humeur.

J'en viens à la problématique des poids lourds. Peut-être pourrait-on imaginer d'imposer aux poids lourds de ne rouler, à certaines heures de la journée, que sur une bande de circulation en leur interdisant de dépasser, comme cela se fait dans d'autres pays. Il faut prendre des initiatives constructives et vivre la route, et non simplement édicter des règlements. Les contrôles de vitesse, la répression ne changeront rien. Ce n'est pas un règlement draconien qui fera diminuer le nombre d'accidents ou qui fluidifiera le trafic. Il faut au contraire apprendre aux gens à vivre la route.

Pensez aux zones rurales et aux personnes qui doivent venir à Bruxelles. On peut intégrer le vélo ou tout autre moyen de transport dans la politique de mobilité des grandes villes. Quand on arrive de la province, c'est évidemment plus compliqué. Il faudrait de grands parkings de délestage en périphérie de la ville où l'on pourrait abandonner sa voiture pour prendre les transports en commun. Sinon, il faut bien arriver au but du déplacement avec son véhicule. Il s'agit peut-être d'un paradoxe, mais on pourrait imaginer que les Bruxellois utilisent davantage les transports en commun pour permettre aux provinciaux d'aller jusqu'à leur destination en voiture.

Il faut tenir compte des personnes qui sont obligées de se déplacer. Je n'ai absolument rien contre le vélo, bien que je ne le pratique plus, mais on peut très bien faire du vélo à Bruxelles sans rouler rue de la Loi ou rue Belliard. Les routes alternatives ou secondaires constituent sans doute des circuits très intéressants à équiper plus spécifiquement.

Je tiens à ce que l'on vive la route plutôt que d'imposer une discipline qui ne sera généralement pas respectée. Pensez aux navetteurs automobiles qui n'ont pas d'autre choix.

M. Paul Galand (ECOLO). – J'appuie évidemment la résolution et j'estime que M. Hordies a exprimé, en la matière, l'essentiel du point de vue de notre groupe.

Je voudrais rapidement évoquer les problèmes de mobilité auxquels sont confrontés des usagers trop souvent oubliés : les piétons. Pourtant, si l'on examine l'évolution démographique et l'allongement de l'espérance de vie, ainsi que le souhait justifié de pouvoir vivre ses années de grand âge dans son milieu de vie habituel, on doit bien constater que les aménagements destinés aux piétons sont déficients, en particulier par rapport à ces défis du futur.

Dans les communes rurales ou entre des villages proches, il y a encore beaucoup de rues et de routes où rien n'est prévu pour les piétons, ni trottoirs, ni bas-côtés sécurisés. Cela est

Eigenlijk zouden ze aangepast moeten zijn aan de ouder die zijn kinderen te voet naar school brengt, aan de bejaarde die met een boodschappenwagentje zijn boodschappen doet in een buurtwinkel en aan de gehandicapte in zijn rolstoel.

De heerschappij van de wagen, die te lang de norm was, heeft tot onduidbare situaties geleid. Zo was ik dit weekend aanwezig op het feest van de Abdij van Floreffe. Langs rijksweg 90, een weg met vier rijstroken, stonden aan weerszijden honderden wagens geparkeerd. Om na het feest terug te keren gaan naar hun wagens moesten de mensen, met kinderen en buggy's, één van die voor voetgangers niet beveiligde rijstroken gebruiken. Ik vond dit zo gevaarlijk dat ik de lokale politiediensten heb verwittigd.

Het zijn uiteraard de lokale en regionale overheden die terzake verantwoordelijk zijn, maar een Europese verkeersreglement dat rekening houdt met de verplaatsingen van voetgangers en burgers in verschillende situaties, lijkt mij een belangrijke aanvulling op de positieve elementen in deze resolutie.

In de resolutie wordt vooral de klemtoon gelegd op het woon-werkverkeer. Misschien moet in de toekomst ook gedacht worden aan de verplaatsingen tussen woonplaats en school, buurtwinkels en gezondheidsdiensten.

Daarvoor kunnen we misschien rekenen op de bedrijfsvervoerplannen. We mogen ook de bedrijven uit de non-profitsector niet vergeten. Voor die bedrijven moet het mobiliteitsplan de nadruk leggen op de verplaatsing van de werknemers, maar ook van de gebruikers.

De ontwikkeling van het GEN mag niet ten koste gaan van de stad en haar inwoners. We moeten voorkomen dat de stad leegloopt en de structuur van de gebieden tussen de steden wordt aangetast. Wat over het GEN wordt gezegd is soms misleidend en kan moeilijk het gebrek aan creativiteit en aandacht voor duurzame ontwikkeling verhelen.

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Ik ben verheugd over de kwaliteit van dit voorstel van resolutie.*

Ik vind het een heel interessante en volledige tekst die de complexiteit van de mobiliteitsproblematiek goed aantoonst. De resolutie handelt over verschillende aspecten zoals fiscaliteit, infrastructuur, openbaar vervoer, leefmilieu, verkeersveiligheid. Dat is heel belangrijk. Vaak wordt niet begrepen dat voor een dergelijke complexe problematiek niet altijd onmiddellijk oplossingen voorhanden zijn. Voor het probleem van de files bijvoorbeeld, bestaat er geen mirakeloplossing. Hetzelfde geldt voor de ozonconcentratie,

dû en partie à des modes actuels de développement tentaculaire et centrifuge des villages, en contradiction avec des modes de développement durables et solidaires.

Mais en ville également, beaucoup de trottoirs sont cabossés, trop étroits, encombrés. Pourtant, la référence devrait être le parent qui conduit ses enfants à l'école, à pied et pas en voiture, le citoyen plus âgé qui tire son caddie et fait ses emplettes dans un commerce de proximité, dans son milieu de vie, où il a des contacts sociaux, le citoyen handicapé en voiturette.

Il me semble que le « tout à la voiture », qui a trop longtemps été la règle, a parfois entraîné un développement quasi barbare. Ce week-end encore, je me suis rendu à la fête de l'Abbaye de Floreffe. Le long de la nationale 90, route à quatre voies, les voitures étaient garées par centaines des deux côtés de la chaussée et, pour regagner leurs voitures après la fête, les gens, avec enfants et poussettes, devaient empiéter sur l'une des voies de cette route non sécurisée pour les piétons. La situation était à ce point incroyable et inquiétante que j'ai prévenu les services de police locaux.

La responsabilité en incombe évidemment aux pouvoirs locaux et régionaux mais un code européen de la rue, qui intègre les nécessités des déplacements du piéton et des citoyens dans les différentes situations de vie que j'ai évoquées, me paraît un complément important à apporter à tous les éléments positifs contenus dans cette résolution.

À côté du trajet habitation-lieu de travail, sur lequel la résolution insiste beaucoup, il faudra à l'avenir aussi approfondir la problématique des trajets habitation-école, habitation-noyaux commerciaux de proximité, habitation-services de santé...

En ce qui concerne les plans de mobilité des entreprises, n'oublions pas les entreprises du non-marchand où le plan de mobilité doit mettre l'accent sur les problématiques du déplacement des travailleurs mais aussi des usagers.

Enfin, à propos du RER – c'est une préoccupation que vous partagez, madame la ministre – évitons que les RER, réseaux express péri-urbains, ne se développent au détriment de la ville et de ses habitants, qu'ils vident la ville et déstructurent les zones interurbaines. Cependant, le discours sur le RER présente parfois un caractère incantatoire et cache mal l'absence de créativité et de conception de développement durable mais je sais, madame la ministre, l'attention que vous portez à cette question.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Après avoir écouté l'ensemble des interventions et avoir lu avec beaucoup d'intérêt la proposition de résolution, je me réjouis de la qualité de cette dernière.*

Je trouve que c'est un texte intéressant et complet qui reflète bien la complexité de la question de la mobilité. La résolution traite de différents aspects comme la fiscalité, les infrastructures, les transports en commun, l'environnement et la sécurité routière. C'est très important. On ne comprend pas toujours que les solutions ne sont pas évidentes. Il n'y a pas de solution miracle pour remédier aux files ou à la concentration d'ozone, une donnée complexe qui requiert une solution structurelle. Quant aux aspects économiques, j'ai

een complex gegeven dat een structurele oplossing vergt. Wat de economische aspecten betreft, heb ik belangrijke besprekingen gevoerd met de Nationale Arbeidsraad.

De verkeersonveiligheid veroorzaakt jaarlijks meer dan duizend overlijdens en de zwakke weggebruikers worden hierbij het meest getroffen.

We moeten ook de hinderpalen voor een mentaliteitswijziging uit de weg ruimen. We willen immers allen meer mobiliteit en een betere levenskwaliteit, maar we willen dat vooral de anderen daarvoor inspanningen leveren.

Deze resolutie is een waardevol werkinstrument. Ik zal nu ingaan op een aantal punten die zijn aangehaald, en eerst en vooral op het aanbod aan openbaar vervoer. Ik geloof niet dat, als het openbaar vervoer betrouwbaar, performant en kwalitatief wordt en frequent alle zones aandoet, de weggebruikers massaal zullen overschakelen op het openbaar vervoer. Daarvoor moeten tegelijkertijd vraag en aanbod worden aangepakt. De federale overheid kan invloed uitoefenen op het spoorwegdossier. De regering wil het reizigers- en het goederenvervoer per spoor met 50% doen stijgen tegen 2010. Het investeringsplan wordt thans besproken met de gewesten. Ik dring er bij de gewestssenatoren dan ook op aan dat dit debat spoedig wordt gevoerd in hun gewest. Er zijn belangrijke middelen uitgetrokken om zowel de capaciteit als de veiligheid van het spoorwegvervoer te verhogen. Zoals aanbevolen in de resolutie zal de toepassing van dit tienjarenplan worden opgevolgd en gecontroleerd om de overschrijding en het uitstellen van sommige projecten te voorkomen. Er moet ook een beheerscontract worden gesloten. Het vervoerplan, dat zelf afhangt van het investeringsplan, moet daarin worden opgenomen. De drie belangrijkste thema's van het beheerscontract, namelijk de investeringen, het vervoersaanbod de komende tien jaar op basis van die investeringen en de aspecten veiligheid, kwaliteit en stiptheid, moeten worden vastgelegd. De bespreking daarvan gaat eerlang van start. Er zijn absoluut duidelijke regels nodig inzake boekhouding en een beter beheer van de NMBS. Op vraag van het Parlement heeft het Rekenhof een audit uitgevoerd. Die audit, die thans in de Kamer wordt besproken, legt de nadruk op de punten die zijn opgenomen in mijn wetsontwerp, zowel wat de hervorming van de boekhouding als de eenheid van thesaurie betreft.

In deze wet moeten ook de prerogatieven van de regeringscommissaris duidelijker worden omschreven. Dit is een belangrijk ambt in een autonoom overheidsbedrijf. Om een beter bestuur mogelijk te maken zal het ambt van directeur niet meer mogen worden gecumuleerd met dat van bestuurder.

Sommigen wilden laten uitschijnen dat de hervorming van de wet bedoeld was om bepaalde personen een functie te bezorgen. Ik wil alleen de regels voor een beter bestuur toepassen. Het Rekenhof bevestigt trouwens grotendeels mijn eerdere diagnose.

De werkzaamheden inzake het GEN vorderen goed maar langzaam. Dat is te wijten aan het feit dat er acht partners bij betrokken zijn: de federale overheid, de drie gewesten, de drie openbare vervoersmaatschappijen en de NMBS. Nu begint het overleg met de gewesten en wordt een samenwerkingsakkoord

mené des négociations importantes avec le Conseil national du Travail.

Nous savons aussi que l'insécurité routière est évidemment la cause de la mort de plus d'un millier de personnes chaque année et que ce sont toujours les usagers « faibles » qui sont les plus atteints. Paradoxalement, ce sont effectivement ceux qui ont choisi – librement ou contraints – une mobilité plus « douce » qui sont les premières victimes de l'insécurité routière. Enfin, il faut s'attaquer aux obstacles aux changements de mentalité. J'évoquerais même une certaine schizophrénie qui s'emparerait parfois de nous tous : nous voulons plus de mobilité et une meilleure qualité de vie mais nous voulons surtout que les efforts soient fournis par d'autres que nous-mêmes. Il s'agit d'une constante. Si nous voulons la modifier, nous devons mener un travail de longue haleine.

Cette résolution constitue un précieux outil de travail. Je réagirai sur certains points qui viennent d'être soulevés et, tout d'abord, sur la question de l'offre de transports en commun. Il s'agit de travailler simultanément sur l'offre et sur la demande. Je ne crois pas au raisonnement qui consiste à affirmer que lorsque le transport en commun sera sûr, performant, de bonne qualité et desservant fréquemment toutes les zones, on assistera à un transfert massif des usagers de la route vers les transports en commun. C'est en travaillant simultanément sur l'offre et sur la demande que l'on pourra peut-être inverser la tendance. Dans ce domaine, le pouvoir fédéral peut influencer le dossier du rail. Le gouvernement entend augmenter de 50% le nombre de voyageurs et de marchandises d'ici 2010. Le plan d'investissements fait actuellement l'objet d'une discussion avec les régions. Je me permets d'ailleurs d'insister auprès des sénateurs de communauté afin que ce débat soit mené rapidement au sein des régions. Des moyens substantiels ont été dégagés, tant pour augmenter la capacité des transports en commun par rails que pour accroître la sécurité. Comme le recommande la résolution, un suivi et un monitoring de l'application de ce plan décennal seront réalisés afin d'éviter les dépassements et les reports de certains projets. En outre, le contrat de gestion devra également être conclu. Il conviendra d'y fonder le plan de transports qui dépend lui-même du plan d'investissements. Il faudra donc déterminer ces investissements, l'offre de transports durant les dix prochaines années sur base desdits investissements et, enfin, les aspects de la sécurité, de la qualité et de la ponctualité. Il s'agit des trois thèmes majeurs du contrat de gestion. Leur discussion commencera tout prochainement, dès que la réforme de la loi sera entamée. Des règles claires de comptabilité et de meilleure gestion de la SNCB sont absolument nécessaires. À la demande du Parlement, la Cour des Comptes a procédé à un audit. Il fait actuellement l'objet d'une discussion à la Chambre. Cet audit souligne exactement tous les points qui se trouvent dans mon projet de loi, tant pour ce qui est de la réforme des règles comptables que de la trésorerie unique.

Il s'agit aussi dans cette loi de déterminer plus clairement les prérogatives du commissaire du gouvernement. Cette fonction est importante quand on a affaire à une entreprise publique mais aussi autonome, ce que je ne conteste en rien. Enfin, la possibilité de cumul des fonctions de directeur et d'administrateur sera supprimée, ce qui permettra une

voorbereid.

Inzake tarifiering stelt de resolutie gratis schoolabonnementen voor. Er is reeds een belangrijke inspanning geleverd om de kostprijs van die abonnementen te beperken tot 55%. Met het gratis openbaar vervoer voor kinderen jonger dan twaalf jaar is trouwens al een grote stap voorwaarts gezet.

Wat de treinabonnementen voor werknemers betreft, vervalt de belasting op het voordeel in natura vanaf 2001 in het kader van de fiscale hervorming. Hiermee wordt tevens ingegaan op een vraag die werd geformuleerd in het kader van het interprofessioneel akkoord tussen werkgevers en vakbonden.

Het gratis abonnement voor een eerste arbeidsovereenkomst lijkt mij een belangrijk element dat ik in overweging zal nemen voor een volgend beheerscontract.

Het lijkt mij ook belangrijk te voorzien in parkeerplaatsen in de nabijheid van stations als men daarmee de mensen kan overtuigen om hun wagen veilig achter te laten en het openbaar vervoer te gebruiken. Dat is één van de begeleidingsmaatregelen van het GEN.

Wat het goederenvervoer en de investeringen terzake betreft, is de haven van Antwerpen zeer belangrijk als aankomst- en vertrekzone. Investeringsplannen zijn opgenomen in het tienjarig investeringsplan.

Er wordt ook vooruitgang geboekt in het kader van de verhoging van de capaciteit op de goederenlijnen en in het moeilijke dossier van de IJzeren Rijn. Daar moeten de knelpunten op ons grondgebied worden weggenomen, maar er is ook overleg op Europees niveau vereist. Vooral het goederenvervoer over lange en middellange afstanden geschiedt via het spoor. Het op elkaar afstemmen van de netten en de steun aan Europese spoorwegnetten voor vrachtvervoer zijn prioriteiten.

Ook het vervoer over de weg, en in het bijzonder het woon-werkverkeer en het school-woonverkeer moeten worden aangepakt. Wat dat laatste punt betreft, zouden de gemeenschappen de kinderen kunnen motiveren. De opleiding en de levenswijze van de persoon die de school kiest is daarbij van het grootste belang. Kiest men een school dicht bij de woonplaats? Hoe wordt georganiseerd de verplaatsing van de kinderen van en naar de school? Er zijn kinderen van twaalf of vijftien jaar die nog nooit het openbaar vervoer hebben gebruikt. Hoe kan dit syndroom van de achterbankgeneratie worden bestreden?

Wat het woon-werkverkeer betreft, zijn de mobiliteitsbeheersplannen niet langer een afzwakking van de verplichting om bedrijfsvervoerplannen in te voeren. Ze vormen een onderdeel van een realistisch, niet-lineair beleid. Geen enkele lineaire maatregel kan immers onmiddellijk worden opgelegd aan alle bedrijven. Tot het mobiliteitsbeheersplan is beslist na grondig overleg met de sociale partners. Aan een KMO met tien werknemers kunnen immers niet dezelfde regels inzake vervoerplannen worden opgelegd als aan een bedrijf met 600 werknemers. Het plan spoort de bedrijven aan investeringen te doen om het openbaar of collectief vervoer te bevorderen voor het woon-werkverkeer. Deze investeringen kunnen fiscaal aftrekbaar zijn tot 120%.

meilleure gouvernance.

Certains ont voulu faire croire que, par la réforme de cette loi, on visait à mettre certaines personnes en place. Pour moi, ce qui importe c'est d'appliquer des règles de meilleure gouvernance. La Cour des Comptes confirme largement le diagnostic que je faisais antérieurement.

En ce qui concerne le RER, le travail avance bien. C'est un projet lent, certes, parce que, dans un pays comme la Belgique, il implique huit partenaires : le fédéral, les trois régions, les trois sociétés de transports en commun et la SNCB. C'est un bateau difficile à gouverner mais, heureusement, nous en sommes maintenant au début de la consultation avec les régions et nous travaillons sur un accord de coopération. Ce dernier sera en tout cas plus volumineux que l'accord de la CICI de 1999, un accord de cinq pages certes intéressant comme base de travail, mais largement insuffisant pour déboucher réellement sur une offre précise en matière de transports en commun autour de Bruxelles pour les dix années qui viennent.

En matière de tarifications, la résolution propose la gratuité pour répondre à la problématique des abonnements scolaires. Je peux déjà vous dire qu'un effort substantiel a été fait pour réduire le coût de la carte scolaire à 55%. Par ailleurs, la gratuité pour les enfants de moins de douze ans est un grand pas en avant.

En ce qui concerne les abonnements des travailleurs, parmi les premières mesures qui seront d'application dès 2001 dans le cadre de la réforme fiscale, il y a la suppression de l'avantage en nature pour les abonnements de train pour les travailleurs. C'est extrêmement important ; on répond ainsi à une demande exprimée dans le cadre de l'accord interprofessionnel entre patrons et syndicats.

Enfin, la gratuité pour un premier contrat d'emploi me semble une piste intéressante que je suis tout à fait prête à envisager dans le cadre du prochain contrat de gestion.

On a également parlé des parkings à proximité des gares. C'est un point très important dans la mesure où l'objectif est de dissuader les gens d'utiliser leur voiture et de la laisser en sécurité pour emprunter les transports en commun. C'est un des points de ce qu'on appelle les mesures d'accompagnement du RER, à savoir augmenter la capacité autour de Bruxelles. En l'absence de telles mesures, l'effet sera extrêmement limité.

En ce qui concerne les marchandises et les investissements en la matière, le port d'Anvers est une zone très importante d'entrée et de sortie. Des investissements sont prévus dans le cadre du plan d'investissements décennal.

En matière d'augmentation de capacité sur les lignes marchandises, on progresse. La semaine prochaine, un tronçon de la fameuse ligne Athus-Meuse sera inauguré. L'amélioration de l'axe Montzen est en cours de même que le dossier certes difficile mais important de l'IJzeren Rijn. Il s'agit de diminuer les goulets d'étranglement sur notre propre réseau en matière de marchandises. Évidemment, il faut aussi tenir compte de tout le travail à mener au niveau européen. La marchandise se transporte avant tout par voie ferrée quand il s'agit de longues ou de moyennes distances. Dès lors, l'« opérabilité » entre les réseaux, les moyens à consacrer à la

Samen met de sociale partners hebben wij dan ook beslist een gegevensbank op te zetten zodat de gemeenschappen, de gewesten en de bedrijven over correcte informatie beschikken over het woon-werkverkeer.

Zoals de heer Happart zei, hebben sommige personen hun wagen nodig. Het is niet de bedoeling jacht te maken op de wagens, maar efficiënte methodes te zoeken die passen bij de situatie van de bedrijven en bij het profiel en het werkrooster van hun personeel, zodat ze gestimuleerd worden om het meest geschikte verplaatsingsmiddel te kiezen.

Er is ook verwezen naar de noodzakelijke fiscale maatregelen.

Ik wijs de heer Caluwé erop dat wij effectief van plan zijn de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting te regionaliseren. Er moet evenwel een samenwerkingscontract worden gesloten om te voorkomen dat de accijns, die een variabele belasting is, alleen naar het federale niveau gaat, en dat de vaste belastingbedragen alleen naar de gewesten gaan.

Voor de belastingaangifte van het jaar 2001 geldt de fiscale aftrekbaarheid van 6 frank per kilometer voor alle vervoersmodi. In de commissie heb ik zonder succes een gematigde maatregel inzake bedrijfsvoertuigen verdedigd.

Ik hoop dat we, dankzij deze resolutie, meer fiscale maatregelen kunnen nemen om andere verplaatsingsmiddelen dan de wagen te bevorderen.

Ik heb gehoord dat een opvolgingscommissie zou worden opgericht. Waarom niet? Welke formele conclusies de senatoren ook willen uitwerken, ik ben bereid deel te nemen aan de besprekingen. Ik ben er evenwel van overtuigd dat er geen mirakeloplossing mogelijk is. Verschillende bevoegdheidsniveaus kunnen, al dan niet samen, veranderingen teweegbrengen. Iedereen heeft hier ook aangetoond dat mobiliteit niet alleen afhangt van een geschreven plan, maar van concrete maatregelen.

Mevrouw Willame-Boonen zal nog lang wachten op een mobiliteitsplan als ze geen interesse betoont voor wat de regering doet. Dankzij de fiscale hervorming zijn immers al een aantal maatregelen van toepassing, inzonderheid:

- de stimulering van propere voertuigen Euro 4, de stimulering van LPG en een reeks maatregelen die invloed hebben op het milieu;*
- mobiliteitsmaatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen;*
- het akkoord inzake het spoordossier waarvoor een strategisch plan wordt besproken. De maatschappij moet ons een plan voorleggen waaruit blijkt welke inspanningen ze moet doen;*
- het akkoord met de wegtransporteurs als gevolg van de crisis van september laatstleden. Dat akkoord is uitgemond in zeer belangrijke beslissingen, in overleg met de sector, om de factuur te verlichten en om te voorkomen dat inzake economie en ecologie een verschillende weg wordt gevolgd;*
- de vooruitgang van het GEN-dossier;*
- de maatregelen met betrekking tot de fiets die thans in de Kamer worden besproken op basis van voorstellen van*

compatibilité de ceux-ci et le soutien aux réseaux européens de fret ferroviaire sont des priorités.

Autre élément soulevé, la question de la route et des mesures à prendre en la matière. On a soulevé un certain nombre d'éléments sur les transports domicile – travail mais aussi domicile – école. À propos de ces derniers, on pourrait envisager, comme le suggérait M. Ramoudt, que les communautés sensibilisent les enfants et travailler avec ceux qui sont peut-être plus souples en matière d'éducation et de mobilité. Le plus important est effectivement l'éducation et le mode de vie de ceux qui font le choix de l'école. Se trouve-t-elle loin ou près du domicile ? Comment organise-t-on le déplacement des enfants de la maison vers l'école ? Comment lutter par exemple contre ce syndrome d'enfants « paquets » assis à l'arrière des voitures et qui, jusqu'à l'âge de douze ou quinze ans, n'ont jamais emprunté les transports en commun ?

Toutes ces questions sont aussi importantes si l'on veut changer les mentalités.

En matière de déplacement domicile – travail, les plans de gestion de mobilité ne sont pas une édulcoration d'une obligation de plan de transport d'entreprise, c'est une politique réaliste non linéaire. Aucune solution linéaire n'est en effet applicable immédiatement à toutes les entreprises. C'est d'ailleurs à la suite d'une consultation approfondie des partenaires sociaux que nous avons abouti à ce projet de plan de gestion de mobilité. Celui-ci vise à ne pas contraindre une PME de dix personnes et une entreprise de 600 travailleurs à respecter la même règle en matière de plan de transport. Par contre, il encourage les entreprises à réaliser des investissements pour faciliter le transport en commun ou le transport collectif pour les déplacements domicile – travail en leur permettant, éventuellement, de déduire fiscalement jusqu'à 120% de ces investissements.

Nous avons donc choisi, avec les partenaires sociaux, de travailler sur une banque de données qui permettra aux régions, aux communes et aux entreprises de disposer d'une information correcte en matière de déplacements domicile – travail de manière à faciliter le transport collectif ou les autres modes de transport. Il faut cependant savoir qu'il n'existe aucune solution linéaire valable pour tous.

Comme le disait M. Happart, certaines personnes ont besoin de leur automobile. Il ne s'agit en aucun cas de faire une chasse à la voiture, mais de rechercher des méthodes efficaces et adaptées à la situation des entreprises, au profil et aux horaires de leur personnel afin de les stimuler dans leur choix d'un meilleur type de déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail.

En matière de fiscalité, vous avez évoqué dans vos textes les mesures fiscales nécessaires.

Pour répondre à M. Caluwé, je signale que nous comptons effectivement régionaliser les taxes de mise en circulation et de circulation. Toutefois, un accord de coopération sera mis en place pour éviter que les accises, qui sont une taxe variable, ne bénéficient qu'au fédéral, les taxes fixes profitant uniquement aux régions.

Je rappelle que les mesures qui ont été choisies, à savoir les 6 francs du kilomètre, ouverts à l'ensemble des modes de déplacement sur la base d'une distance, sont les premières à

parlementsleden. Over de uitvoeringsbesluiten wordt overleg gepleegd met de gewesten;

- *het dossier over luchthinder en de maatregelen ter beperking van de geluidshinder in Brussel Nationaal. Gisteren werd beslist overleg te plegen met de gewesten, om een harmonieus beleid tussen de federale overheid en de gewesten te garanderen;*
- *de thans doorgevoerde hervorming van de rijsscholen.*

Er zijn dus talrijke dossiers, waarvan sommige al zijn afgerond en andere nog worden bestudeerd. De werkzaamheden vorderen geleidelijk, want er bestaat geen mirakeloplossing voor een complex dossier als mobiliteit, waarmee talrijke economische, sociale en milieuaspecten verweven zijn.

être d'application dans le cadre des déclarations fiscales pour l'année 2001. Lors des discussions en commission, j'étais d'ailleurs favorable à un dispositif raisonnable en matière de voiture de société. Cela n'a malheureusement pas été retenu.

J'espère que nous pourrons revenir, à la faveur de votre résolution, sur des éléments de fiscalité qui encouragent l'utilisation de différents modes de transport autre que la voiture.

Voilà rapidement brossés quelques éléments liés aux articles de votre résolution et aux commentaires formulés par les uns et les autres à cette tribune.

En termes de conclusion, j'ai entendu que vous projetiez de mettre en place une commission de suivi. Pourquoi pas ? Il vous appartient d'en décider. Quelles que soient les conclusions formelles que vous voudrez mettre en œuvre, je peux vous assurer de ma collaboration pour la discussion, voire pour la confrontation, dans la mesure où je suis tout à fait convaincue – vous en avez fait la démonstration – qu'il n'y a pas de solution unique. C'est un domaine dans lequel des modifications peuvent être apportées par différents niveaux de pouvoir – fédéral, européen, régional – et par des mesures combinées. Je me prêterai volontiers au travail commun en commission de suivi ou toute autre formule que vous choisiriez pour garantir la pression que vous souhaitez exercer, d'une part, et, d'autre part, les réalisations mises en œuvre par le gouvernement. Chacun a fait la démonstration que la mobilité n'est pas qu'une question de plan écrit mais de mesures concrètes.

Pour répondre à Mme Willame-Boonen, si elle attend encore un plan de mobilité, elle risque de devoir attendre longtemps si elle ne s'intéresse pas à ce qui se fait au niveau gouvernemental. Il y a effectivement la réforme fiscale avec une série de mesures qui sont déjà d'application, notamment :

- la stimulation véhicules propres Euro 4, la stimulation du LPG et une série de mesures ayant des effets environnementaux ;
- des mesures en matière de mobilité pour inciter à l'usage des transports en commun ;
- tout l'accord du 30 mars sur l'ensemble du dossier « rail » pour lequel un plan stratégique est sur la table et où l'entreprise devra nous remettre un véritable plan afin de montrer les efforts qu'elle devra mettre en œuvre ;
- l'accord avec les transporteurs routiers à la suite de la crise de septembre dernier, accord qui a abouti à des décisions extrêmement importantes, en concertation avec le secteur pour, à la fois, soulager sa facture et empêcher que l'on aille dans le sens contraire en matière économique ou écologique ;
- l'avancement du dossier RER ;
- les mesures « vélo » actuellement discutées à la Chambre sur la base des propositions des parlementaires et vis-à-vis desquelles les arrêtés sont aujourd'hui en consultation avec les Régions ;
- le dossier des nuisances aériennes et les mesures prises en vue de réduire la problématique des nuisances sonores à Bruxelles national ; hier, il a été décidé de travailler en concertation avec les Régions, pour garantir une politique

– **De bespreking is gesloten.**

Bespreking van de amendementen

De voorzitter. – Op dit voorstel van resolutie heeft de heer Creyelman amendement nr. 1 ingediend (Stuk 2-448/3) dat luidt:

Punt 11 van het dispositief vervangen als volgt:

“11. In de nabijheid van de stations een beleid te ontwikkelen dat in voldoende beveiligde parkeerruimte voor fietsen, moto’s en wagens moet voorzien.”

De heer Frank Creyelman (VL. BLOK). – Ik heb dit en mijn volgende amendementen reeds tijdens de bespreking verdedigd.

De voorzitter. – Op ditzelfde voorstel van resolutie heeft de heer Creyelman amendement nr. 2 ingediend (Stuk 2-448/3) dat luidt:

Een punt 11bis toevoegen, luidende:

“11bis. Waar dit technisch en ruimtelijk mogelijk is, dient het optrekken van kantoorgebouwen boven spoorwegen en -stations te worden aangemoedigd.”

De heer Creyelman stelt voor punt 16 van het dispositief te schrappen (amendement nr. 3, zie stuk 2-448/3).

De heer Creyelman stelt voor punt 35 van het dispositief te schrappen (amendement nr. 4, zie stuk 2-448/3).

Op ditzelfde voorstel van resolutie heeft de heer Creyelman amendement nr. 5 ingediend (Stuk 2-448/3) dat luidt:

In punt 54 van het dispositief tussen het woord “geleidelijke” en het woord “gelijkschakeling” het woord “neerwaartse” invoegen.

De heer Creyelman stelt voor punt 55 van het dispositief te schrappen (amendement nr. 6, zie stuk 2-448/3).

– **De stemming over de amendementen wordt aangehouden.**

– **De aangehouden stemmingen en de stemming over het voorstel van resolutie in zijn geheel hebben later plaats.**

De voorzitter. – De agenda van deze vergadering is afgewerkt.

De volgende vergaderingen vinden plaats donderdag 7 juni 2001 om 10 uur en om 15 uur.

(De vergadering wordt gesloten om 12.45 uur.)

un tant soit peu harmonisée entre le fédéral et les Régions ;
– la réforme des auto-écoles est en cours.

Les dossiers sont multiples ; certains ont abouti, d’autres sont à l’examen. Si Mme Willame souhaite un nouveau plan de mobilité, elle risque d’attendre jusqu’à la fin de la législature. Le travail se fait, progressivement, car il n’existe aucune formule unique et miraculeuse qui permettrait de résoudre un problème aussi complexe que la mobilité, avec ses aspects économiques, écologiques, sociaux et environnementaux.

– **La discussion est close.**

Discussion des amendements

Mme la présidente. – À cette proposition de résolution, M. Creyelman propose l’amendement n° 1 (Doc. 2-448/3) ainsi libellé :

Remplacer le point 11 du dispositif par ce qui suit :

« 11. Promouvoir aux abords des gares une politique d’espaces de parking suffisants et sécurisés pour les vélos, les motos et les automobiles. »

M. Frank Creyelman (VL. BLOK). – *J’ai déjà défendu mes amendements lors de la discussion.*

Mme la présidente. – À cette même proposition de résolution, M. Creyelman a introduit l’amendement n° 2 (Doc. 2-448/3) ainsi libellé :

Ajouter un point 11bis, rédigé comme suit :

« 11bis. Dans la mesure des possibilités techniques et spatiales, il convient d’encourager la construction d’immeubles de bureaux au-dessus des lignes de chemin de fer et des gares. »

M. Creyelman propose de supprimer le point 16 du dispositif (amendement n° 3, voir document 2-448/3).

M. Creyelman propose de supprimer le point 35 du dispositif (amendement n° 4, voir document 2-448/3).

À cette même proposition de résolution, M. Creyelman a déposé l’amendement n° 5 (Doc. 2-448/3) ainsi libellé :

Au point 54 du dispositif, entre les mots « Réviser progressivement » et les mots « les différences de taxation » insérer les mots « à la baisse ».

M. Creyelman propose de supprimer le point 55 du dispositif (amendement n° 6, voir document 2-448/3).

– **Le vote sur les amendements est réservé.**

– **Il sera procédé ultérieurement aux votes réservés ainsi qu’au vote sur l’ensemble de la proposition de résolution.**

Mme la présidente. – L’ordre du jour de la présente séance est ainsi épuisé.

Les prochaines séances auront lieu le jeudi 7 juin 2001 à 10 h et à 15 h.

(La séance est levée à 12 h 45.)

Berichten van verhindering

Afwezig met bericht van verhindering: de heer Van den Brande, in het buitenland.

– **Voor kennisgeving aangenomen.**

Excusés

M. Van den Brande, à l'étranger, demande d'excuser son absence à la présente séance.

– **Pris pour information.**