

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 februari 2003

HERZIENING VAN DE GRONDWET

Herziening van artikel 23 van de Grondwet

(ingediend door mevrouw Marie-Thérèse
Coenen en mevrouw Liliane De Cock)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 février 2003

REVISION DE LA CONSTITUTION

Révision de l'article 23 de la Constitution

(déposée par MMes Marie-Thérèse Coenen et
Liliane De Cock)

SAMENVATTING

Artikel 23 van de Grondwet waarborgt eenieder het genot van een aantal economische, sociale en culturele rechten. Aangezien de mobiliteit tijdens de lopende regeerperiode een echt politiek thema is geworden, willen de indieners van het wetsvoorstel in artikel 23 van de Grondwet een recht op mobiliteit opnemen, teneinde dat recht deugdelijk te onderbouwen en aldus te voorzien in een raam dat de overheid ertoe verplicht voor dat thema de vereiste middelen vrij te maken teneinde er een behoorlijke concrete invulling aan te kunnen geven.

RÉSUMÉ

L'article 23 de la Constitution garantit à chacun des droits économiques, sociaux et culturels. Constatant que la mobilité est devenue sous cette législature un véritable enjeu politique, les auteurs de la proposition entendent inscrire un droit à la mobilité dans l'article 23 de la Constitution afin de lui donner une assise forte et créer ainsi un cadre obligeant les autorités publiques à affecter à cette question les moyens nécessaires à sa réalisation.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
MR	:	Mouvement Réformateur
PS	:	Parti socialiste
cdH	:	Centre démocrate Humaniste
SP.A	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 50 0000/000 :	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV :	Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN :	Plenum (witte kaft)	PLEN :	Séance plénière (couverture blanche)
COM :	Commissievergadering (beige kaft)	COM :	Réunion de commission (couverture beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers Bestellingen : Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : publicaties@deKamer.be		Publications officielles éditées par la Chambre des représentants Commandes : Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail : publications@laChambre.be	
--	--	---	--

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Met de herziening van de Grondwet in 1993 werd een beslissende stap gezet door de Belgen in het nieuwe artikel 23 een aantal economische, sociale en culturele rechten toe te kennen. Met die rechten stemmen, voor de besluitvormers, een aantal plichten overeen om aan die rechten ook concreet invulling te geven.

Zo stelt artikel 23 het volgende : «Ieder heeft het recht een menswaardig bestaan te leiden». Verder in het artikel volgt een opsomming van de grondwettelijke rechten die invulling geven aan dit recht : het recht op arbeid, op sociale zekerheid en sociale bijstand, op een behoorlijke huisvesting, op bescherming van een gezond leefmilieu, op culturele en maatschappelijke ontlooiing.

Aan die – van essentieel belang geachte – rechten wensen wij het recht op mobiliteit toe te voegen.

Nu is de term «mobiliteit» voor diverse interpretaties vatbaar. Zo kan hij, op sociaal vlak, verwijzen naar de klim op de sociale ladder. Immigratie refereert dan weer aan een – radicale - ruimtelijke mobiliteit. In de context die ons voor ogen staat, gaat het wel degelijk om de bewegingsactiviteit, om het zich van punt A naar punt B verplaatsen. Het gaat dus onmiskenbaar om geografische mobiliteit.

Tijdens deze regeerperiode is mobiliteit tot een echt politiek thema uitgegroeid. Met de aanstelling van een «minister van Mobiliteit», heeft men een politiek signaal uitgezonden dat aantoonde dat het ons menens is om die problematiek vanuit een totaalvisie aan te pakken. Tevens lag het in de bedoeling om mobiliteit – een thema dat voordien als een maatschappelijk vraagstuk werd aangevoeld – voortaan ook als een politiek probleem te erkennen.

Mobiliteit heeft raakpunten met alle aspecten van het leven. Alleen maar meer lijkt mobiliteit uit te groeien tot een thema dat de komende decennia niet alleen op economisch maar tevens op milieuvlak bepalend zal zijn voor ons dagdagelijks bestaan. Mobiliteit biedt iedereen, al naar gelang van zijn noden en verzuchtingen, de mogelijkheid om zijn levenskwaliteit te verhogen.

Op een bepaald ogenblik krijgt ieder van ons te maken met de vraag hoe zich te verplaatsen. Die dagelijkse mobiliteit is een alleen maar ingewikkelder vraag-

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La révision de la Constitution menée en 1993 a fait un pas décisif en reconnaissant dans le nouvel article 23, des droits économiques, sociaux et culturels aux Belges. A ces droits correspondent des obligations pour les décideurs afin qu'ils donnent contenu à ces droits.

«Chacun a le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine» précise l'article 23 et d'énumérer les droits constitutionnels concrétisant ce droit : le travail, la sécurité sociale et la protection sociale, le droit au logement décent, la protection d'un environnement sain et l'épanouissement culturel et social.

A ces droits jugés essentiels pour mener une vie digne, nous souhaitons ajouter le droit à la mobilité.

Le terme «mobilité» est polysémique. Sur le plan social, il peut vouloir dire l'ascension sociale. L'immigration est une mobilité radicale dans l'espace. Le mot mobilité dans ce cas-ci porte bien sur l'acte de se mouvoir, de se déplacer d'un point à un autre. Il s'agit bien de mobilité géographique.

Sous cette législature, la mobilité est devenue un véritable enjeu politique. La dénomination du portefeuille ministériel «ministre de la Mobilité» est un geste politique pour marquer notre volonté d'aborder cette problématique de manière globale. Il s'agissait aussi de reconnaître comme problème politique ce qui, jusqu'alors, était vécu comme une question de société.

La mobilité touche tous les aspects de la vie. Elle s'inscrit de plus en plus comme un enjeu pour les décennies à venir non seulement au niveau économique mais également au niveau de l'environnement, de la vie quotidienne. Elle donne à chacun, en fonction de ses besoins et de ses aspirations, la possibilité d'améliorer sa qualité de la vie.

Chacun d'entre nous est à un moment donné confronté à la question de se déplacer. Cette mobilité quotidienne s'est complexifiée. Même si les déplacements

stuk geworden. Het woonwerkverkeer blijft weliswaar belangrijk, maar dat belet niet dat men almaar meer over de verplaatsingsketen zal moeten praten. Die circuits zijn meervoudig en gevarieerd. Ze hebben betrekking op alle leeftijdscategorieën, zelfs de leeftijd waarop men school loopt. Wellicht weerspiegelt een en ander de ontwikkeling van de stadsrand (gespreid wonen), maar het heeft tevens te maken met de door de ouders gemaakte schoolkeuze. De buurtschool is niet langer de meest voor de hand liggende keuze. Het is dan ook belangrijk even na te denken over de diverse vervoersmodi, en over welke vervoerswijzen, afhankelijk van de leeftijd, van de vereiste veiligheid en de af te leggen afstand, voor verplaatsingen de voorkeur verdienen. Op stedenbouwkundig niveau moeten een aantal beleidsopties worden uitgewerkt die rekening houden met het aspect verplaatsing en toegankelijkheid voor iedereen. Er moet worden nagedacht over de vraag of het zinvol is de dienstverlening op bepaalde punten te concentreren dan wel ze te decentraliseren, en daarbij het mobiliteitsvraagstuk in aanmerking te nemen. Mobiliteit wordt een parameter die van essentieel belang is. Geen enkele politieke besluitvormer kan het zich nog langer veroorloven om, bij de plaatsbepaling van de dienstensector of van de bedrijven, die factor buiten beschouwing te laten.

Maar het recht op mobiliteit houdt geen verplichting in om te bewegen, er geldt geen mobiliteitsverplichting ! Het gaat niet aan een samenlevingsmodel na te streven waarbij het, om te leven, te werken, zich te ontpannen, absoluut noodzakelijk zou zijn om zich te verplaatsen. Dat ware overigens geen milieuvriendelijke ontwikkeling, aangezien zowat alle parameters aangeven dat hoe meer men beweegt, hoe meer auto's er zijn en hoe meer de vervuiling om zich heen grijpt. Het is dus geenszins aan de orde om gelijk welk recht op mobiliteit voor iedereen te bevorderen, wel om te komen tot een correcte, billijke mobiliteit waarbij alle kosten worden verrekend en die zo milieuvriendelijk mogelijk is en poogt de voor de gezondheid schadelijke gevolgen te beperken.

Een verankering van het recht op mobiliteit houdt tevens de erkenning in dat het even noodzakelijk als wenselijk is een beleid aan te houden waarbij de diensten in de naaste omgeving van de mensen gesitueerd zijn om degenen, die zich eigenlijk niet hoeven te verplaatsen, de mogelijkheid te bieden om thuis in hun dorp, in hun wijk en in hun regio te blijven. Ook al geloven we dat men niet per se het huis uit moet om gelukkig te zijn, toch moeten we erkennen dat velen tot een zekere mobiliteit gedwongen worden.

domicile/travail restent importants, il convient de plus en plus de parler de la chaîne de déplacements. Ces circuits sont multiples et variés. Ils concernent tous les âges, même la période de scolarité. C'est sans doute le reflet du développement des zones périurbaines (étalement de l'habitat) mais c'est aussi lié au choix d'écoles par les parents. L'école de proximité n'est sans doute plus le premier choix. D'où l'intérêt de mener une réflexion sur les modes de transports, les moyens à promouvoir pour se déplacer en fonction de l'âge, de la sécurité à garantir, des distances à parcourir. Il faut élaborer des politiques d'urbanisation qui intègrent la dimension de déplacement et d'accessibilité pour tous. Il faut réfléchir les concentrations de pôles de services ou au contraire leurs décentralisations, en intégrant la question de la mobilité. C'est un paramètre essentiel. Plus aucun décideur politique ne peut se permettre de négliger ce facteur tant pour la localisation des services que pour la localisation des entreprises.

Mais le droit à la mobilité n'inclut pas l'obligation de bouger, d'être mobile. Il ne s'agit pas de s'inscrire dans une société où, pour vivre, pour travailler, pour s'amuser, pour rencontrer d'autres, il soit absolument nécessaire de se déplacer. Ce ne serait d'ailleurs pas une démarche écologique puisque aujourd'hui, tous les paramètres indiquent que plus on bouge, plus il y a de voitures et plus il y a de pollution. Il ne s'agit donc pas de promouvoir n'importe quel droit à la mobilité à tous, mais un droit à la mobilité juste, équitable, qui intègre tous les coûts, qui respecte, au mieux ou au plus, l'environnement et qui tente de réduire les effets nocifs sur la santé publique.

Inscrire le droit à la mobilité, c'est aussi reconnaître qu'il est nécessaire et tout aussi utile de maintenir des politiques de service de proximité pour permettre à ceux que rien n'oblige à bouger, de rester chez eux dans leur village, dans leur quartier et dans leur région. Même si nous croyons que chacun peut être heureux sans bouger de chez soi, il faut aussi reconnaître que beaucoup sont contraints à une certaine mobilité.

Een verankering van de mobiliteit in de Grondwet, zou dat recht ook degelijk onderbouwen en zou het wettelijk afdwingbaar maken. Zo'n grondwettelijke verankering zou de diverse overheden van ons land ertoe verplichten hun beslissingen aan het mobiliteitsaspect te toetsen en daarvoor de vereiste middelen vrij te maken. Daarbij gaat het niet om een eerste oefening in haar soort. Ter illustratie zij verwezen naar de vaststellingen die in het raam van de Staten-generaal voor de verkeersveiligheid werden gedaan. De in dat raam opgerichte werkgroep wees er eerst op dat de verkeerswetgeving zeer autovriendelijk is. Daarop stelde de werkgroep voor om daarnaast ook een soort straatverkeerswetgeving (de zgn. «weggebruikers-code») te laten gelden, die meer aandacht schenkt aan de zwakke en zachte weggebruikers, die daarin een even prominente plaats als de overige weggebruikers toegemeten krijgen. Ook in dit dossier is het zaak onze regelgevingen en onze werkwijzen vanuit een andere invalshoek te bekijken. In een eerste fase kan zulks allerminst een sinecure lijken, maar een en ander biedt ook de kans om opnieuw te ontdekken hoeveel verschillende vervoersmodi er wel zijn en die dan meteen te herwaarderen, met dien verstande evenwel dat de aanpak correct en billijk blijft.

Mobiliteit dekt niet voor iedereen een zelfde lading. Ze is sociologisch gekleurd. Een mobiliteitsbeleid behoort dus ook een sociale dimensie te omvatten. Twee op vijf Belgen nemen 55 % van de totale, in ons land afgelegde afstand voor hun rekening en ze behoren tot de leeftijdscategorie tussen 18 en 44 jaar.¹ Die mensen zijn dan nog eens goed voor 66 % van het aantal km dat per auto wordt afgelegd. Anderzijds stellen wij vast dat een gebrekkige toegang tot mobiliteit een gevoel van uitsluiting in de hand werkt. Uit alle, bij kansarme gezinnen uitgevoerde sociologische onderzoeken blijkt dat men een moeilijke toegang tot het openbaar vervoersaanbod, of tot een privé-vervoermiddel aanvoelt aangevoeld als een factor die extra discriminatoir werkt.

In een studie om de uitsluiting en de onveiligheid in stedelijke gebieden in kaart te brengen, kwamen de auteurs ervan tot de volgende vaststellingen : «De studie toont overduidelijk aan dat alle inperkingen inzake mobiliteit (rijbewijs, bezit van een wagen, de mogelijkheid om een voertuig te gebruiken, het aantal afgelegde kilometers, ...) zeer sterk gerelateerd waren aan alle andere parameters die wezen op een manco (geringe toegang tot ontspanningsmogelijkheden, weinig culturele en sportactiviteiten, hoogdrempelige diensten, weinig stabiele arbeid, enzovoort)»² (vert.)

¹ Paul Hubert, Philippe Toint, «*La mobilité quotidienne des Belges*». De Boeck, Brussel, 2002.

² Bernadette Bawin-Legros, Jean-François Stasse, «*L'exclusion et l'insécurité d'existence en milieu urbain*», Brussel-Luik, Uitgeverij Luc Pire, Les éditions de l'université de Liège, 2001, blz. 39.

Inscrire le droit à la mobilité dans la Constitution donne ainsi une assise forte et crée un cadre contraignant. Il oblige les autorités du Pays à croiser leurs décisions avec la question de la mobilité et les moyens à y affecter. Le travail n'est pas neuf. A titre d'exemple, nous pouvons citer les constats émis lors des Assises de la sécurité routière. Le groupe de travail a mis en exergue la question du code de la route qui donne la primauté aux voitures et a proposé d'intégrer le code de la rue à savoir un code où les usagers faibles et doux ont une place équivalente. Il s'agit bien d'un autre regard à apporter sur nos réglementations, nos modes de fonctionnement. Si cela peut paraître ardu dans un premier temps, c'est aussi une chance pour valoriser et redécouvrir la multiplicité des modes de déplacements, tout en restant juste et équitable.

La mobilité n'est pas la même pour tous. Elle est liée à des caractéristiques sociales. Une politique de mobilité doit donc comporter une dimension sociale. Deux Belges sur cinq effectuent 55 % des distances parcourues dans notre pays. Il s'agit de Belges de la tranche 18-44 ans.¹ Ils réalisent 66 % des distances parcourues en voiture. Nous constatons, par ailleurs, que l'absence d'accès à une mobilité, entraîne un renforcement du sentiment d'exclusion. Toutes les enquêtes sociologiques auprès des familles précarisées montrent que la difficulté d'accéder à une offre de transports publics ou d'avoir accès à un moyen de déplacement privé, est ressenti comme un facteur de discrimination supplémentaire.

Dans une étude qui réalise la topographie de l'exclusion et de l'insécurité en milieu urbain, les auteurs constatent : «Il est ainsi apparu évident que toutes les limitations en matière de mobilité (permis de conduire, possession d'une voiture, possibilité d'utiliser une voiture, volumes de déplacement) étaient fortement corrélées avec tous les autres indicateurs de manque (faible accès aux loisirs, peu d'activités culturelles et sportives, difficultés d'accès aux services, manque de travail stabilisé, etc.) »²

¹ Paul Hubert, Philippe Toint, «*La mobilité quotidienne des Belges*». De Boeck, Bruxelles, 2002.

² Bernadette Bawin-Legros, Jean-François Stasse, «*L'exclusion et l'insécurité d'existence en milieu urbain*», Bruxelles-Liège, Edition Luc Pire, Les éditions de l'université de Liège, 2001, p. 39.

Dat gezinnen zeer ernstige mobiliteitsmoeilijkheden ondervinden, is onder meer te wijten aan een stedenbouwkundig beleid dat verkavelingen en de bouw van sociale woonwijken in voorstedelijke gebieden privilegieerde; zo is men gekomen tot een ruimtelijke indeling met weinig verkeerswegen en een gering openbaar vervoeraanbod. Die mensen beschikken doorgaans niet over een individueel vervoermiddel en zijn uitsluitend op het openbaar aanbod aangewezen. Dat aanbod wordt als ontoereikend en als te duur in verhouding tot hun inkomen gevoeld, en als niet inspeliend op de behoeften van die bevolkingsgroep. In een werk met het relaas van de levensloop van kansarmen, haalt Pascale Jamoulle het volgende voorbeeld aan: «Marthe wil haar gezin openstellen naar de buitenwereld. Het feit me bij haar uit te nodigen, komt erop neer dat zij de buitenwereld een inkijk wil geven in haar woonwereld, waarin gezondheidsproblemen, maar tevens haar levensomstandigheden haar inkapselen. Ze woont in een ingesloten buurt vlakbij de autosnelweg, op kilometers afstand van een stadscentrum. Zij beschikt niet over een voertuig. Er rijdt maar één bus 's ochtends en één 's avonds. Ik hou het niet langer uit. In die omstandigheden zou niemand dat kunnen.»³ Om zelfs maar toegang te krijgen tot de openbare dienstverlening, is en blijft de kwestie van de kostprijs dus een essentieel knelpunt. Een mobiliteitsbeleid bevordert tevens de bestrijding van de uitsluiting en moet een sociaal aspect integreren.

De Staat moet een universele dienst inzake de toegang tot hoogwaardige openbare vervoersmodi waarborgen, die voldoende frequent en tegen een betaalbare prijs rijden. De realiteit speelt ondermaats op die behoeften in. Een aantal proefprojecten heeft evenwel aangetoond dat een en ander wel degelijk haalbaar is. Sommige stadsentiteiten bieden gratis of prijsvriendelijk openbaar vervoer aan, waarbij terzelfder tijd een degelijk aanbod wordt gewaarborgd, en combineren dat gratis aanbod met stedelijke vervoersplannen. Andere hebben, bij het uittekenen van de stadsinfrastructuur, prioriteit gegeven aan verplaatsingen door de zwakke weggebruiker (voetgangers, fietsers of bromfietsers) en aan het openbaar vervoer. Nog andere hebben speciale prijsformules uitgewerkt die op bepaalde categorieën van gebruikers gericht zijn (jongeren, begeleide kinderen, de derde leeftijd). Al die projecten tonen aan dat overheidsinitiatieven die een prijzenbeleid, dienstenaanbod en toegankelijkheid met elkaar verenigen, ontegenzeggelijk succesvol zijn. Zij bieden mensen met een laag inkomen die zich daardoor moeilijk kunnen verplaatsen, een echte toegang tot de openbare dienstverlening en wellicht dragen ze er, allicht op een be-

Les familles vivent des difficultés aiguës de mobilité à cause, entre autres, d'une politique urbanistique qui a favorisé le lotissement et la création de quartiers sociaux en périphérie des centres urbains, un aménagement du territoire prévoyant peu de voies de communication et d'offres de transport public. Ces personnes ne possèdent généralement pas de moyen de transport individuel et ne peuvent compter que sur l'offre publique. Celle-ci est vécue comme insuffisante, trop coûteuse pour leur budget et ne répondant pas aux besoins de cette population. Pascale Jamoulle dans un ouvrage qui reprend des récits de parcours de précarité pointe ce témoignage : «Marthe veut ouvrir sa famille à l'extérieur. M'inviter chez elle, c'est faire venir l'extérieur dans sa cité, où l'enferment ses problèmes de santé mais aussi ses conditions de vie. Elle habite un quartier enclavé en front d'autoroute, à plusieurs kilomètres d'un centre urbain. Elle n'a pas de véhicule. Il n'y a qu'un bus le matin et un le soir. Je ne tiens plus. Rester avec tout ça personne ne pourrait».³ Pour avoir accès même au service public, la question du coût est et reste donc un problème essentiel. Une politique de mobilité répond aussi à la lutte contre l'exclusion et doit intégrer un volet social.

L'Etat doit garantir un service universel d'accès à des moyens de transport public de bonne qualité, avec des fréquences raisonnables et à un prix accessible. La réalité se montre bien en deçà des besoins. Pourtant des projets pilotes ont apporté la preuve que c'était possible. Des entités urbaines ont lancé des politiques de tarification «zéro» ou à bas prix des transports publics tout en garantissant une offre convenable, en combinant cela avec des plans de déplacements urbains. D'autres ont donné la priorité aux déplacements doux (piétons et cyclistes ou vélomoteurs) et aux transports publics dans l'aménagement de leur ville. D'autres ont lancé des opérations de tarifications ciblant des catégories d'usagers (les jeunes, les enfants accompagnés, le troisième âge). Toutes ces expériences montrent que des initiatives publiques qui allient politique de prix, offre de service et accessibilité, rencontrent un succès indéniable. Elles offrent à ceux qui peuvent difficilement se déplacer pour des raisons de revenus, un véritable accès au service public et d'autre part, transfèrent, sans doute modestement, des habitudes de déplacement en voiture privée vers des moyens publics collectifs ou peu énergivores (vélo, moto).

³ Pascale Jamoulle, «La débrouille des familles. Récits de vies traversées par les drogues et les conduites à risque», Brussel, De Boeck, 2002, blz. 34.

³ Pascale Jamoulle, «La débrouille des familles. Récits de vies traversées par les drogues et les conduites à risque», Bruxelles, De Boeck, 2002, p. 34.

scheiden wijze, toe bij dat mensen afstappen van de gewoonte om zich met de auto te verplaatsen en overstappen naar collectieve vervoermiddelen of naar vervoermiddelen die weinig energie verbruiken (fiets, brommer).

Sommige burgeractiegroepen gaan nog verder en voeren een strijd om het openbaar vervoer gratis te maken. Daarbij voeren zij aan dat de externe kosten die de auto met zich brengt, meer dan 4 maal hoger liggen dan het spoor, dat de prijs van de reis slechts een fractie van het budget van de openbare vervoermaatschappijen bedraagt, dat de controle op en de bestrijding van zwartwerk ook heel wat kost, en dat zulks voor de samenleving niet duurder zou uitvallen, in vergelijking met de talrijke andere kosten die gelieerd zijn aan de andere vervoersmodi, zoals het vliegtuig en de auto. De kosteloosheid vormt de enige waarborg inzake vrijheid en gelijke toegang tot de collectieve goederen, die reeds in ruime mate door de belastingheffingen worden gesubsidieerd. Voor die drukingsgroepen zou het lichten van de financiële drempel dan ook garant staan voor een echte overstap van gebruikers van een individuele of vervuilende vervoersmodus naar collectieve, milieuvriendelijkere oplossingen⁴.

Een echt mobiliteitsbeleid, zowel voor personen als voor goederen, met een lokale tot internationale dimensie, moet de sociale, economische en milieukosten in aanmerking nemen. De overheid zou het daarbij tot haar plicht moeten rekenen die vervoersmodi te ondersteunen die het milieu het minst belasten, in dat verband een aantal parameters uitwerken en het effect daarvan *in globo* evalueren en die diverse paramaters met elkaar vergelijken: investeringskosten, directe en indirecte ontvangsten, tarifieringsstructuur, volksgezondheid, milieuvriendelijkheid, levenskwaliteit. In dat opzicht kan het opnemen van het recht op mobiliteit in de Grondwet, alleen maar de uitdrukking zijn van het streven van de overheid om de in het federaal plan inzake duurzame ontwikkeling vervatte aanbevelingen nrs. 445 tot 479 na te komen. België wil tevens resoluut ijveren voor een vermindering van de CO₂-uitstoot en respecteert aldus het Kyoto-akkoord, terwijl ons land terzelfder tijd een rechtvaardig en billijk mobiliteitsbeleid uitwerkt.⁵

Certains groupes d'actions citoyennes vont plus loin et mènent un combat pour la gratuité des transports publics appuyant leur plaidoyer sur le fait que la voiture engendre des coûts externes plus de 4 fois supérieurs à ceux du rail, que le prix du voyage est marginal par rapport au budget des sociétés publiques de transports, que les opérations de contrôle et de lutte contre la fraude ont également un coût et qu'au niveau sociétal cela ne coûterait pas plus cher vu les nombreux autres coûts liés aux autres modes de transports, l'avion et la voiture. La gratuité est le seul gage de liberté et d'égalité d'accès aux biens collectifs. Ceux-ci sont déjà largement subventionnés par les prélèvements fiscaux. La levée de la barrière financière assurerait donc, pour ces groupes de pression, un véritable transfert des usagers d'un moyen de transport individuel ou polluant, vers des solutions collectives plus respectueuses de l'environnement.⁴

Une véritable politique de mobilité du niveau local au niveau international, tant pour les personnes que pour les marchandises, doit intégrer les coûts sociaux, économiques et environnementaux. L'Autorité publique se devrait ainsi de soutenir les modes de déplacement les moins destructeurs de l'environnement, élaborer des indicateurs, évaluer de manière globale leurs impacts et croiser ses différents paramètres : coûts d'investissement, recettes directes et indirectes, tarifications, santé publique, respect de l'environnement, qualité de vie. En cela, l'inscription du droit à la mobilité dans la Constitution ne peut donc qu'être l'expression de la volonté des Autorités politiques de respecter le plan fédéral de développement durable dans ses recommandations 445 à 479. La Belgique s'inscrit aussi dans une perspective volontariste de réduction des émissions de CO₂ et respecte ainsi les accords de Kyoto, tout en développant une politique de mobilité juste et équitable.⁵

Marie-Thérèse COENEN (AGALEV-ECOLO)
Liliane DE COCK (AGALEV-ECOLO)

⁴ *Collectif sans ticket, Le livre-Accès, Cuesmes, Le cerisier, 2001 et Service public et gratuité dans Silence. Ecologie. Alternative et non violence*, nr. 290, december 2002

⁵ Op 20 juli 2000 door de Belgische regering goedgekeurde Federaal Plan inzake duurzame ontwikkeling 2000-2004, zie inzonderheid hoofdstuk 4 : Actie energie – vervoer - ozon en klimaatwijziging , blz. 69-95.

⁴ *Collectif sans ticket, Le livre-Accès, Cuesmes, Le cerisier, 2001 et Service public et gratuité dans Silence. Ecologie. Alternative et non violence*, N°290, décembre 2002

⁵ Plan Fédéral de développement durable 2000-2004, approuvé par le gouvernement belge le 20 juillet 2000, voir plus particulièrement le chapitre 4 : Actions Energie - Transports-Ozone et changements climatiques, pp. 69-95.

VOORSTEL

Enig artikel

Artikel 23 van de Grondwet wordt aangevuld als volgt:

«6° het recht op billijke, betrouwbare en milieu-vriendelijke mobiliteit».

29 januari 2003

PROPOSITION DE REVISION

Article unique

L'article 23 de la Constitution est complété comme suit :

«6° le droit à la mobilité équitable, sûre et respectueuse de l'environnement».

29 janvier 2003

Marie-Thérèse COENEN (AGALEV-ECOLO)
Liliane DE COCK (AGALEV-ECOLO)

BIJLAGE

ANNEXE

BASISTEKST

Gecoördineerde Grondwet

Titel II. De Belgen en hun rechten

Art. 23.

Ieder heeft het recht een menswaardig leven te leiden.

Daartoe waarborgen de wet, het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel, rekening houdend met de overeenkomstige plichten, de economische, sociale en culturele rechten, waarvan ze de voorwaarden voor de uitoefening bepalen.

Die rechten omvatten inzonderheid:

1° het recht op arbeid en op de vrije keuze van beroepsarbeid in het raam van een algemeen werkgelegenheidsbeleid dat onder meer gericht is op het waarborgen van een zo hoog en stabiel mogelijk werkgelegenheidspeil, het recht op billijke arbeidsvoorwaarden en een billijke beloning, alsmede het recht op informatie, overleg en collectief onderhandelen;

2° het recht op sociale zekerheid, bescherming van de gezondheid en sociale, geneeskundige en juridische bijstand;

3° het recht op een behoorlijke huisvesting;

4° het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu;

5° het recht op culturele en maatschappelijke ont-plooiing.

BASISTEKST AANGEPAST AAN HET VOORSTEL
VAN HERZIENING VAN DE GRONDWET

Gecoördineerde Grondwet

Titel II. De Belgen en hun rechten

Art. 23.

Ieder heeft het recht een menswaardig leven te leiden.

Daartoe waarborgen de wet, het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel, rekening houdend met de overeenkomstige plichten, de economische, sociale en culturele rechten, waarvan ze de voorwaarden voor de uitoefening bepalen.

Die rechten omvatten inzonderheid:

1° het recht op arbeid en op de vrije keuze van beroepsarbeid in het raam van een algemeen werkgelegenheidsbeleid dat onder meer gericht is op het waarborgen van een zo hoog en stabiel mogelijk werkgelegenheidspeil, het recht op billijke arbeidsvoorwaarden en een billijke beloning, alsmede het recht op informatie, overleg en collectief onderhandelen;

2° het recht op sociale zekerheid, bescherming van de gezondheid en sociale, geneeskundige en juridische bijstand;

3° het recht op een behoorlijke huisvesting;

4° het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu;

5° het recht op culturele en maatschappelijke ont-plooiing;

6° het recht op billijke, betrouwbare en milieuvriendelijke mobiliteit.¹

¹ Art. 2

TEXTE DE BASE

Constitution coordonnée

Titre II. Des Belges et de leurs droits

Art. 23.

Chacun a le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine.

A cette fin, la loi, le décret ou la règle visée à l'article 134 garantissent, en tenant compte des obligations correspondantes, les droits économiques, sociaux et culturels, et déterminent les conditions de leur exercice.

Ces droits comprennent notamment:

1° le droit au travail et au libre choix d'une activité professionnelle dans le cadre d'une politique générale de l'emploi, visant entre autres à assurer un niveau d'emploi aussi stable et élevé que possible, le droit à des conditions de travail et à une rémunération équitables, ainsi que le droit d'information, de consultation et de négociation collective;

2° le droit à la sécurité sociale, à la protection de la santé et à l'aide sociale, médicale et juridique;

3° le droit à un logement décent;

4° le droit à la protection d'un environnement sain;

5° le droit à l'épanouissement culturel et social.

TEXTE DE BASE ADAPTÉ À LA PROPOSITION DE RÉVISION DE LA CONSTITUTION

Constitution coordonnée

Titre II. Des Belges et de leurs droits

Art. 23.

Chacun a le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine.

A cette fin, la loi, le décret ou la règle visée à l'article 134 garantissent, en tenant compte des obligations correspondantes, les droits économiques, sociaux et culturels, et déterminent les conditions de leur exercice.

Ces droits comprennent notamment:

1° le droit au travail et au libre choix d'une activité professionnelle dans le cadre d'une politique générale de l'emploi, visant entre autres à assurer un niveau d'emploi aussi stable et élevé que possible, le droit à des conditions de travail et à une rémunération équitables, ainsi que le droit d'information, de consultation et de négociation collective;

2° le droit à la sécurité sociale, à la protection de la santé et à l'aide sociale, médicale et juridique;

3° le droit à un logement décent;

4° le droit à la protection d'un environnement sain;

5° le droit à l'épanouissement culturel et social ;

6° le droit à la mobilité équitable, sûre et respectueuse de l'environnement.¹

¹ Art. 2