

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998-1999 (*)

30 AVRIL 1999

UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR M. **Jos ANSOMS**

TABLE DES MATIÈRES

	Page
I. EXPOSÉ DU MINISTRE DES TRANSPORTS	4
II. POINTS DE VUE DES GROUPES	8
A. Point de vue du groupe VLD	8
B. Position du groupe PS	10

(1) Composition de la commission :

Président : M. Schellens.

A. — Membres titulaires :	B. — Membres suppléants :
C.V.P. MM. Ansoms, Leterme, Van Eetvelt, Vermeulen.	MM. Brouns, De Clerck, Didden, Ghesquière, Vanpoucke.
P.S. MM. Frédéric, Moock, Tous-saint.	MM. Canon, Demotte, Meureau, Minne.
V.L.D. MM. Huts, Taelman, Van Aperen.	MM. Cortois, De Croo, Lahaye, Smets.
S.P. MM. Bartholomeeussen, Schellens.	MM. Cuyt, Delathouwer, Verstrae-ten.
P.R.L.- M M . V a n d e n h a u t e ,	MM. Hotermans, Moerman, Reyn- ders.
F.D.F. Wauthier.	MM. Huysentruyt, Sevenhans.
VI. M. Geraerts.	
Blok	
P.S.C. M. Arens	MM. Fournaux, Gehlen.
Agalev/M. Vanoost.	Mme Schüttringer, M. Van Dien- deren.
Ecolo	

C. — Membre sans voix délibérative :

V.U. M. Olaerts.

(*) Cinquième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998-1999 (*)

30 APRIL 1999

EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER
Jos ANSOMS

INHOUDSTAFEL

	Blz.
I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VER- VOER	4
II. STANDPUNTEN VAN DE FRACTIES	8
A. Standpunt van de VLD-fractie	8
B. Standpunt van de PS-fractie	10

(1) Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Schellens.

A. — Vaste leden :	B. — Plaatsvervangers :
C.V.P. HH. Ansoms, Leterme, Van Eetvelt, Vermeulen.	HH. Brouns, De Clerck, Didden, Ghesquière, Vanpoucke.
P.S. HH. Frédéric, Moock, Tous-saint.	HH. Canon, Demotte, Meureau, Minne.
V.L.D. HH. Huts, Taelman, Van Aperen.	HH. Cortois, De Croo, Lahaye, Smets.
S.P. HH. Bartholomeeussen, Schellens.	HH. Cuyt, Delathouwer, Verstrae-ten.
P.R.L.- H H . V a n d e n h a u t e ,	HH. Hotermans, Moerman, Reyn- ders.
F.D.F. Wauthier.	HH. Huysentruyt, Sevenhans.
VI. H. Geraerts.	
Blok	
P.S.C. H. Arens.	HH. Fournaux, Gehlen.
Agalev/H. Vanoost.	Mevr. Schüttringer, H. Van Dien- deren.
Ecolo	

C. — Niet-stemgerechtigd lid :

V.U. H. Olaerts.

(*) Vijfde zitting van de 49^e zittingsperiode.

C. Point de vue du groupe SP	12	C. Standpunt van de SP-fractie	12
– 14 propositions concrètes	13	– 14 concrete voorstellen	13
– Politique en matière de transport ferroviaire	14	– Spoorwegbeleid	14
– La fiscalité	15	– Fiscaliteit	15
– Suivi de la politique fédérale de mobilité	16	– Verdere ondersteuning van het federaal mobiliteitsbeleid	16
D. Vision du groupe CVP	16	D. Visie van de CVP-fractie	16
I. Optimisation de l'accessibilité d'un point de vue socio-économique	17	I. Optimalisering van de bereikbaarheid vanuit sociaal-economisch oogpunt	17
1. La gestion pour limiter la demande de transport	18	1. Het management ter beperking van de vervoersvraag	18
2. La gestion encourageant les modes de transport alternatifs	19	2. Het management dat alternatieve verplaatsingswijzen stimuleert	19
2.1. En ce qui concerne les transports publics dans leur ensemble	19	2.1. Betreffende het openbaar vervoer in zijn algemeenheid	19
2.2. En ce qui concerne la SNCB	20	2.2. Betreffende de NMBS	20
2.3. En ce qui concerne les transports publics urbains et régionaux	22	2.3. Betreffende het openbaar stads- en streekvervoer	22
2.4. En ce qui concerne le trafic lent ..	22	2.4. Betreffende het langzaam verkeer	22
2.5. La gestion en matière de plans de transports d'entreprise et de plans de transports scolaires	23	2.5. Het management met bedrijfs- en schoolvervoerplannen	23
2.6. En ce qui concerne la navigation intérieure et le transport combiné	23	2.6. Betreffende de binnenvaart en het gecombineerd vervoer	23
2.7. Le mécanisme des prix comme instrument d'orientation du comportement	24	2.7. Het prijsmechanisme als gedragssturend instrument	24
2.8. Réduire le confort d'utilisation de la voiture pour influencer les comportements	25	2.8. Beperking van het comfort inzake autogebruik als gedragssturend instrument	25
3. La gestion de la capacité de transport existante	26	3. Het management van de bestaande vervoerscapaciteit	26
II. Accessibilité pour tous	26	II. Bereikbaarheid voor iedereen	26
III. La sécurité, une condition prioritaire	28	III. Veiligheid, prioritaire voorwaarde	28
1° Mesures visant à influencer le comportement dans la circulation	29	1° Beïnvloeding van het verkeersgedrag	29
2° Sécurisation de l'infrastructure	30	2° Beveiliging van de infrastructuur	30
3° Sécurisation du véhicule	31	3° Beveiliging van het voertuig	31
4° Prise en charge des proches et de l'entourage des victimes	31	4° Nazorg voor de slachtoffers en hun na- of naastbestaanden	31
IV. Qualité de vie dans les villes et les villages comme préalable à une politique de transport	32	IV. Verblijfskwaliteit in steden en dorpen als randvoorwaarde van het vervoersbeleid	32
V. Limiter les incidences de la circulation sur l'environnement	33	V. Beperking van de milieugevolgen van het verkeer	33
VI. Financement de la politique de mobilité	35	VI. Financiering van het mobiliteitsbeleid	35
E. Position du groupe Écolo	37	E. Standpunt van de Ecolo-fractie	37
1. RER	37	1. Gewestelijk Expresnet (GEN)	37
2. Aspects fiscaux	37	2. Fiscale aspecten	37
3. Relations sociales	38	3. Sociale verhoudingen	38
4. Parcs d'encouragement et couloirs réservés	38	4. <i>Park & ride</i> -parkeerplaatsen en eigen rijstroken	38
5. Stationnement	38	5. Parkeren	38
6. Télématique	38	6. Telematica	38
7. Aménagement du territoire	38	7. Ruimtelijke ordening	38
8. Fiscalité	38	8. Fiscale behandeling	38
9. Habitat	39	9. Wonen	39
F. Propositions du groupe Agalev	39	F. Voorstellen van de Agalev-fractie	39
– Lexique explicatif	45	– Verklarende woordenlijst	45
G. Position du groupe PRL-FDF-MCC	45	G. Standpunt van de PRL-FDF-MCC-fractie	45
H. Position du groupe PSC	47	H. Standpunt van de PSC-fractie	47
III. ÉCHANGE DE VUES À PROPOS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR RAIL	49	III. GEDACHTEWISSELING OVER GOEDERENVERVOER PER SPOOR	49
1. Exposé de M. Verslype, directeur général de la SNCB, responsable du transport de marchandises	49	1. Uiteenzetting van de heer Verslype, directeur-generaal goederenvervoer van de NMBS	49
2. Questions et observations des membres	50	2. Vragen en opmerkingen van de leden	50
3. Réponses de MM. Verslype et Maillard	52	3. Antwoorden van de heren Verslype en Maillard	52
– Transport combiné	52	– Gecombineerd vervoer	52
– Libéralisation	52	– Liberalisering	52
– Structure de la SNCB	53	– Structuur NMBS	53
– Main hub Anvers	53	– Main hub Antwerpen	53
– Anvers rive gauche	53	– Antwerpen Linkeroever	53
– Rhin de fer	53	– IJzeren Rijn	53

ANNEXE 1	54	BIJLAGE 1	54
— Étude préparatoire à la définition d'un plan fédéral de mobilité durable	54	— Voorbereidende studie ter definiëring van een federaal plan voor een duurzame mobiliteit	54
— Note d'orientation (novembre 1998)	54	— Oriëntatienota (november 1998)	54
I. Un diagnostic alarmant	55	I. Een verontrustende diagnose	55
II. Le cadre général d'une politique de mobilité durable	58	II. Het algemeen kader voor een beleid van duurzame mobiliteit	58
A. Les principes	58	A. De principes	58
B. Une approche globale et intégrée	59	B. Een globale en geïntegreerde aanpak	59
C. Les instruments d'une politique de mobilité durable	61	C. Middelen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid ..	61
1. Une évaluation des coûts, des dépenses et recettes publiques relatives aux différents modes de transport en Belgique	61	1. Raming van de kosten en van de overheids-uitgaven en -inkomsten in verband met de verschillende vervoerswijzen in België	61
2. Réglementation et tarification des transports	62	2. Reglementering en tarifiering van het vervoer	62
III. Les principes de la tarification efficace	64	III. De beginselen van de doeltreffende tarifiering	64
1. La solution de « <i>first best</i> »	64	1. De « <i>first best</i> »-oplossing	64
2. Les solutions de « <i>second best</i> »	65	2. De « <i>second best</i> »-oplossingen	65
IV. Les coûts sociaux des transports	66	IV. De sociale kosten van het vervoer	66
1. Les coûts marginaux privés	66	1. De private marginale kosten	66
2. Les coûts marginaux externes	67	2. De externe marginale kosten	67
3. Les coûts sociaux marginaux	67	3. De marginale sociale kosten	67
4. Une politique de bas prix	68	4. Een lagerprijsbeleid	68
V. Orientations en vue d'une politique intégrée de mobilité durable	69	V. Richtlijnen voor een geïntegreerd beleid van duurzame mobiliteit	69
I. Transport de voyageurs	71	I. Personenvervoer	82
A. Trafic automobile	71	A. Autoverkeer	82
— Gestion de la circulation routière	71	— Beheer van het autosnelwegverkeer	82
— « <i>Road pricing</i> »	72	— « <i>Road pricing</i> »	83
— Révision de la fiscalité automobile	72	— Herziening van de autofiscaliteit	83
— Politique de stationnement et parcs de dissuasion	73	— Parkeerbeleid en overstapparkerplaatsen ..	84
B. Transport ferroviaire et autres modes de transport en commun	74	B. Spoorvervoer en andere gemeenschappelijke vervoerswijzen	85
— Amélioration du transport ferroviaire sur la base du contrat de gestion de la SNCB	74	— Verbetering van het spoorvervoer op basis van het beheerscontract van de NMBS	85
— Amélioration des dessertes suburbaines des grandes agglomérations	75	— Verbetering van de voorstadsbedieningen van grote bebouwde kommen	86
— Concurrence et complémentarité entre le transport aérien et les TGV voyageurs	75	— Mededinging en complementariteit tussen het luchtvervoer en de HST	86
C. Localisation des activités et des habitations et déplacements domicile-lieu de travail	76	C. Lokalisatie van de activiteiten en van de woningen - woon-werkverkeer	87
— Localisation des activités et des habitations	76	— Lokalisatie van de activiteiten en van de woningen	87
— Révision de la fiscalité sur les déplacements domicile-lieu de travail	76	— Herziening van de fiscaliteit met betrekking tot het woon-werkverkeer	87
— Plans de transport	77	— Vervoerplannen	88
— Promotion du covoiturage	77	— Aanmoediging van carpooling	88
— Encouragement du télétravail	77	— Aanmoediging van het telewerken	88
D. Autres mesures	78	D. Andere maatregelen	89
— Organisation de campagnes d'information et de sensibilisation aux problèmes de mobilité	78	— Organisation van voorlichtings- en sensibiliseringscampagnes over mobiliteitsproblemen	89
— Normes techniques	78	— Technische normen	89
— Internalisation des coûts des accidents	78	— Internalisering van de ongevalkosten	89
II. Transport de marchandises	79	II. Goederenvervoer	90
A. Transport routier	79	A. Wegvervoer	90
— Révision de la fiscalité automobile	79	— Herziening van de fiscaliteit op de wagens ..	90
— Gestion du transport de marchandises dans les centres urbains	79	— Beheer van het goederenvervoer in de stadscentra	90
— Contrôle strict du respect des règlements dans le transport routier des marchandises	79	— Strikte controle op de naleving van de reglementen inzake goederenvervoer over de weg	90
— Gestion de la circulation autoroutière	79	— Beheer van het autosnelwegverkeer	90
B. Transport ferroviaire	80	B. Spoorvervoer	91
— Augmentation des subventions aux infrastructures ferroviaires et à leur entretien pour le transport de marchandises	80	— Verhoging van de subsidies voor de spoorinfrastructuur en haar onderhoud	91
— Encouragement du transport combiné	80	— Aanmoediging van het gecombineerd vervoer	91
— Développement des « <i>Freeways</i> »	80	— Ontwikkeling van de « <i>Freeways</i> »	91
C. Transport fluvial	81	C. Binnenvaart	92
— Amélioration de la position concurrentielle du transport par voies navigables	81	— Verbetering van de concurrentiepositie van het vervoer over de waterwegen	92

D. Autres mesures	81
- Normes techniques	81
- Internalisation des coûts des accidents	81
III. Généralités	93
I. Définition des coûts internes, externes et sociaux	93
1. Les coûts internes	93
2. Les coûts externes	93
3. Le coût social	95
II. Évaluation du coût social marginal du transport de personnes	96
III. Évaluation du coût social marginal du transport de marchandises	97
IV. Dépenses et recettes publiques	98
A. Les dépenses publiques	98
B. Les recettes fiscales	99
ANNEXE 2	100
— Vers une politique fédérale de mobilité durable	100
— Rapport des tables rondes de la mobilité organisées à Hasselt, Charleroi, Anvers, Liège et Bruxelles (janvier, février, mars 1999)	100
I. Propositions du ministre fédéral des Transports soumises au débat	100
1. Introduction et rappel des objectifs	100
2. Méthodologie	101
A. Schéma des tables rondes	101
B. Composition du fichier-cible des personnes invitées	102
C. Mesures soumises au débat	104
D. Orientations en vue d'une politique fédérale de mobilité durable	105
II. Tables rondes de la mobilité	108
A. La mobilité des personnes	108
B. Le transport de marchandises et l'organisation du travail	111
C. Fiscalité et mobilité	114
III. Considérations générales	116

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a procédé à un échange de vues sur une politique de mobilité durable les 3 mars et 20 avril 1999.

I. — EXPOSÉ DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Le ministre précise que les parlementaires ont adopté en leur temps une résolution demandant que le ministre des Transports se penche sur la problématique de la mobilité.

Une première étape a été franchie début 1998 par la publication d'une note d'orientation pour une politique fédérale de mobilité durable. Cette note a fait l'objet d'un large débat en cette commission en juin 1998.

Le problème est vaste parce que la mobilité concerne de nombreux domaines et donc de nombreuses compétences aux différents niveaux de pouvoir.

D. Andere maatregelen	92
- Technische normen	92
- Internalisering van de ongevalkosten	92
III. Algemeenheden	93
I. Definitie van de interne, externe en sociale kosten	93
1. De interne kosten	93
2. De externe kosten	93
3. De sociale kosten	95
II. Schatting van de marginale sociale kostprijs van het personenvervoer	96
III. Schatting van de marginale sociale kostprijs van het goederenvervoer	97
IV. Overheidsuitgaven en -ontvangsten	98
A. Overheidsuitgaven	98
B. Fiscale ontvangsten	99
BIJLAGE 2	100
— Naar een federaal beleid van duurzame mobiliteit .	100
— Verslag van de rondetafelgesprekken over mobiliteit gehouden in Hasselt, Charleroi, Antwerpen, Luik en Brussel (januari, februari, maart 1999)	100
I. Ter discussie gegeven voorstellen van de federale minister van Vervoer	100
1. Inleiding en recapitulatie van de doelstellingen	100
2. Gevolgde methode	101
A. Schema van de rondetafelgesprekken	101
B. Samenstelling van het doelgroepbestand van de genodigden	102
C. Maatregelen voorgelegd ter bespreking .	104
D. Oriëntaties met het oog op een federaal beleid voor duurzame mobiliteit	105
II. Rondetafelgesprekken over mobiliteit	108
A. De mobiliteit van personen	108
B. Het goederenvervoer en de organisatie van het werk	111
C. Fiscaliteit en mobiliteit	114
III. Algemene beschouwingen	116

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft op 3 maart en 20 april 1999 een gedachtewisseling gehouden over een duurzaam mobiliteitsbeleid.

I. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VERVOER

De minister preciseert dat de parlementsleden indertijd een resolutie hebben aangenomen waarbij zij de minister van Vervoer vroegen zich over het mobiliteitsvraagstuk te buigen.

Een eerste stap werd begin 1998 gezet door de publicatie van een beleidsnota voor een duurzaam mobiliteitsbeleid op federaal vlak. In juni 1998 hield deze commissie een breedvoerig debat over die nota.

Het vraagstuk is veelomvattend : mobiliteit heeft immers raakpunten met tal van domeinen en bijgevolg met tal van bevoegdheden op de diverse bevoegdheidsniveaus.

À partir de la note d'orientation, une proposition de plan en 10 mesures concrètes a été élaborée.

Les cinq tables rondes organisées dans les trois régions du pays ont rassemblé plus de 1 000 personnes appartenant au monde de la politique, de l'administration, des affaires et d'organisations de citoyens. Elles ont permis de soumettre la proposition à un large débat public.

On peut dire que les 10 mesures concrètes ont été globalement confortées, mais il est apparu qu'une attention spéciale doit être portée au transport des marchandises et que la fiscalité domicile-lieu de travail doit être approfondie.

Ainsi, dans le respect de la croissance économique, de la protection de l'environnement et de la solidarité, l'objectif reste bien de :

- réduire le trafic automobile de pointe, et
- maintenir à terme ce niveau.

Après les tables rondes, il devient donc clair que les interventions devront être de quatre ordres :

- encourager le passage du transport individuel vers le transport en commun public et privé et développer les transports publics;

- veiller à ce que l'accès à la ville reste possible et que la qualité de vie soit améliorée;

- prendre les mesures qui réduisent la demande de déplacements;

- développer une politique de transport de marchandises favorable au rail et à la voie d'eau.

Le ministre a préconisé en la matière 9 actions concrètes.

1. Mettre en œuvre le RER

L'objectif s'inscrit dans l'optique d'une amélioration et de l'extension des transports publics.

Le RER assume cet objectif en grande agglomération bruxelloise et assure une solidarité interrégionale. Il doit décongestionner Bruxelles en diminuant le nombre actuel de véhicules entrant en ville et absorber la croissance attendue de la mobilité au cours des 10 prochaines années.

2. Instaurer une fiscalité automobile plus variable

Le but est d'inciter à une utilisation plus responsable de la voiture individuelle.

Il s'agit d'alléger globalement le coût fixe (taxe d'immatriculation, taxe de mise en circulation et taxe de circulation) et de le différencier selon les caractéristiques techniques et écologiques du véhicule, la compensation totale ou partielle étant obtenue par le biais des coûts variables, dans une optique européenne.

Op basis van de beleidsnota werd een voorstel voor een plan met 10 maatregelen uitgewerkt.

Aan de vijf in de drie gewesten van het land belegde gespreksfora namen meer dan 1 000 personen deel; de deelnemers kwamen uit de politieke wereld, de overheidsdiensten, de zakenwereld en uit civiele organisaties. Dankzij die fora werd over het voorstel een breed maatschappelijk debat gevoerd.

Men kan stellen dat de 10 concrete maatregelen over het geheel genomen op goedkeuring konden rekenen. Gebleken is wel dat bijzondere aandacht moet uitgaan naar het goederenvervoer en dat de belastingregeling voor het woon-werkverkeer moet worden uitgediept.

Met dien verstande dat men tegelijkertijd de economische groei moet bevorderen, respect voor het milieu moet opbrengen en oog moet hebben voor solidariteit, blijft de na te streven doelstelling :

- het terugdringen van het autoverkeer tijdens de spitsuren en
- het op termijn handhaven van dat niveau.

Na de gespreksfora wordt het dus duidelijk dat initiatieven moeten worden uitgewerkt in de vier volgende domeinen :

- de overstap van het individueel naar het openbaar en gemeenschappelijk (al dan niet door de privé-sector) georganiseerd vervoer aansporen en het openbaar vervoer uitbouwen ;

- erop toezien dat de stad bereikbaar blijft en dat de levenskwaliteit verbetert;

- maatregelen nemen die de vraag naar verplaatsingen doen afnemen;

- een spoor- en binnenvaartvriendelijk goederenvervoerbeleid uitstippelen.

De minister heeft terzake 9 concrete voorstellen op tafel gelegd.

1. Het GEN uitbouwen

Deze doelstelling kadert in het opzet om het gemeenschappelijk vervoer te verbeteren en uit te breiden.

Het GEN maakt dit waar voor de grote Brusselse rand en verzekert een intergewestelijke solidariteit. Het moet Brussel « ontstoppen » door het huidige aantal voertuigen die de stad binnenrijden te verminderen en de tijdens de komende tien jaar te verwachten toename van de mobiliteit te absorberen.

2. Een meer variabele autofiscaliteit invoeren

Bedoeling is een rationeler gebruik van de individuele wagen te bekomen.

Het gaat erom de vaste kosten globaal te verminderen (inschrijvingstaks, taks voor in verkeersstelling en rijtaks) en te differentiëren volgens de technische en ecologische karakteristieken van het voertuig. Dit wordt in een Europese context geheel of gedeeltelijk gecompenseerd via de variabele kosten.

Pour la majorité des automobilistes, la variabilisation devrait signifier une diminution du coût global de leur voiture.

À propos des taxis et autres véhicules utilitaires, on veillera à maintenir la compétitivité des entreprises.

3. Intégrer les relations sociales

Il conviendra, dans ce cadre, de réorganiser les activités dans un sens favorable à la réduction ou à l'étalement dans le temps des déplacements, tout en veillant à maintenir le lien social.

Dans cette perspective s'inscrivent notamment les plans de transport d'entreprises et les nouvelles formes de travail à distance.

4. Instaurer des parcs d'encouragement et des couloirs réservés aux véhicules occupés par trois personnes ou plus

L'objectif est d'inciter un maximum « d'autosolistes » à privilégier un mode de transport en commun public ou privé (co-voiturage).

Les conditions favorables à ce transfert modal sont la facilité, la sécurité, la réduction du temps de parcours.

5. Réorganiser le stationnement et la circulation en milieu urbain

Il s'agit de créer les conditions favorables à la qualité de vie en ville pour stabiliser la population et attirer de nouveaux habitants.

Cela implique un réaménagement des espaces publics pour plus de convivialité et pour assurer la priorité aux transports publics et aux modes lents (piétons, vélos). D'autre part, il convient de décourager le stationnement de longue durée, tout en veillant aux besoins des riverains, du commerce et de la distribution en ville.

6. Utiliser la télématique

La mise en œuvre de cette technique doit permettre d'optimiser la capacité des infrastructures et la sécurité (réduire les temps de recherche de place de stationnement, accroître la vitesse commerciale des transports en commun) et d'optimiser la capacité de transport des véhicules utilitaires (moins de trajets « à vide »).

7. Repenser l'aménagement du territoire

Une redéfinition de la localisation des activités humaines intégrant la notion de mobilité s'impose.

Il conviendra d'orienter les activités économiques et autres à forte intensité de personnel vers les cen-

Voor de meeste automobilisten zou de variabilisering een verlaging van de globale kost van hun wagen moeten betekenen.

Wat de taxi's en de andere bedrijfsvoertuigen betreft, zal erover gewaakt worden dat de competitiviteit van de bedrijven gevrijwaard wordt.

3. De sociale betrekkingen integreren

In dit kader is het aan te bevelen dat de activiteiten gereorganiseerd worden zodat de verplaatsingen of de tijd nodig voor verplaatsingen verminderen, waarbij gewaakt wordt over het behoud van de sociale contacten.

Hierin kaderen meer bepaald de bedrijfsvervoerplannen en de nieuwe methodes van werken op afstand.

4. Overstapparkings aanleggen en rijstroken voorbehouden voor voertuigen met minstens drie inzittenden

Het is de bedoeling een maximum aantal « autosolisten » aan te zetten gemeenschappelijke openbare of private vervoersmodi te gebruiken (carpooling).

De voorwaarden die deze modale overstap aanmoedigen zijn : het gemak, de veiligheid en een verkorting van de reistijd.

5. Reorganisatie van het stationeren en het verkeer in stedelijke omgeving

Het is de bedoeling gunstige voorwaarden te scheppen om de kwaliteit van het leven in de stad te verbeteren om aldus het inwonersaantal op peil te houden en nieuwe inwoners aan te trekken.

Dit houdt de herinrichting van de openbare ruimte in zodat het aangenamer wonen wordt. Het gemeenschappelijk vervoer en het trage vervoer (voetgangers, fietsers) moeten voorrang krijgen. Anderzijds moet het langparkeren ontmoedigd worden, waarbij gewaakt wordt over de belangen van de inwoners, de lokale handel en de distributie.

6. De telematica gebruiken

Het gebruik van deze technieken moet toelaten de capaciteit en de veiligheid van de infrastructuur op te drijven (sneller een parkeerplaats vinden, de commerciële snelheid van het gemeenschappelijk vervoer opdrijven) en de vervoerscapaciteit van de bedrijfsvoertuigen te optimaliseren (minder leeg rijden).

7. De ruimtelijke ordening herdenken

De plaats waar de menselijke activiteiten worden uitgeoefend, moet opnieuw omschreven worden met opname van het begrip « mobiliteit ».

De economische activiteiten en andere die veel personeel vragen, moeten naar belangrijke

tres importants de communication des transports publics.

La localisation des entreprises industrielles se définira, notamment, en fonction du type de transport généré par l'activité. Ainsi une localisation près des voies d'eau ou d'un raccordement ferroviaire s'impose pour le transport de matières pondéreuses.

8. Revoir la fiscalité domicile-lieu de travail

L'objectif est de mettre tous les modes de transport sur pied d'égalité.

Le principe d'une déductibilité fiscale (actuellement de 6 francs/km voitures) pourrait être étendu à tous les modes de transport, dans le cadre d'une réflexion globale incluant le forfait légal pour frais professionnels et la part « usage privé » d'un véhicule de société.

La fiscalité immobilière pourrait aussi être revue afin de rapprocher le domicile du lieu de travail.

9. Mettre en œuvre un plan global concernant le transport des marchandises

Une vision globale, tous pouvoirs et modes de transport confondus, est indispensable pour définir une politique ainsi que les investissements nécessaires. Ceux-ci se fonderont sur le principe d'une complémentarité (et non sur la concurrence) des divers modes de transport (route – rail – voie d'eau – air).

Il s'agit de faire face à la croissance du trafic, d'assurer l'accessibilité des centres d'activités économiques et de promouvoir le transport combiné.

Les investissements porteront dès lors sur la réalisation des chaînons manquants, routiers et ferroviaires. La localisation et l'équipement de plateformes multimodales doivent être organisés de manière concertée avec les divers partenaires concernés.

Les régions ont, quant à elles, insisté sur les points suivants :

— la Région Bruxelles-Capitale estime nécessaire de prendre des mesures pour enrayer l'exode urbain et à terme d'attirer de nouveaux habitants;

— la Région wallonne insiste pour que la réflexion sur la mobilité soit menée tant au niveau interrégional qu'international; elle insiste également pour que soit menée une politique de grands travaux d'équipement (les chaînons manquants), de promotion de l'intermodalité en transport de marchandises et de développements des transports en commun;

— la Région flamande n'a pas d'observations quant aux grands objectifs.

Les régions se sont prononcées sur la nécessité d'une concertation. Chaque région est favorable à une politique de mobilité basée sur une approche

knooppunten van openbaar vervoer verplaatst worden.

Het inplanteren van industriële activiteiten zal meer bepaald gebeuren in functie van de vervoersmodus die het best past bij de activiteit. Zo zal een inplanting kort bij een waterweg of een spoorwegverbinding zich opdringen wanneer massagoederen dienen vervoerd te worden.

8. De fiscaliteit herzien voor het woon-werk-verkeer

Bedoeling is alle vervoersmodi gelijk te behandelen.

Het principe van de fiscale aftrek (momenteel 6 frank/km voor de wagen) zou kunnen worden uitgebreid tot alle vervoersmodi in het kader van een globale benadering inbegrepen het wettelijk forfait voor beroepskosten en het gedeelte « privaat gebruik van een bedrijfswagen ».

De onroerende fiscaliteit zou eveneens kunnen worden herzien om de mensen aan te zetten korter bij het werk te gaan wonen.

9. Een globaal plan uitwerken voor het goederenvervoer

Een globale visie, met alle beleidsniveaus en transportmodi, is onontbeerlijk om het beleid alsook de noodzakelijke investeringen te definiëren. Hierbij moet men zich baseren op complementariteit (en niet op concurrentie) tussen de verschillende vervoersmodi (weg – spoor – waterweg – lucht).

Het is de bedoeling het hoofd te bieden aan de toename van het verkeer, de toegang tot de economische activiteitencentra te verzekeren en het gecombineerd vervoer te promoten.

De investeringen zullen bijgevolg gaan naar de « *missing links* » van de wegen en het spoor. De inplanting en de uitrusting van de multimodale platformen moet gebeuren in overleg met de verschillende betrokken partners.

De gewesten hebben dan weer de nadruk gelegd op de volgende punten :

— het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vindt het noodzakelijk maatregelen te nemen om de stadsvlucht in te dijken en op termijn nieuwe inwoners aan te trekken;

— het Waals Gewest beklemtoont dat over de mobiliteit zowel tussen de gewesten onderling als op internationaal vlak een reflectie op gang moet worden gebracht; dat het beleid moet voorzien in de uitvoering van grote infrastructuurwerken (de ontbrekende schakels), in een bevordering van een intermodale aanpak in het goederenvervoer en in de verdere uitbouw van het openbaar vervoer;

— het Vlaams Gewest formuleert geen opmerkingen over de hoofddoelstellingen.

De gewesten hebben gewezen op de noodzaak van overleg. Elk gewest staat een mobiliteitsbeleid voor dat gebaseerd is op een totaalaanpak en op in alle

globale et de solutions intégrées à tous les niveaux de pouvoir. Il apparaît donc, de l'avis général, qu'il convient de songer à une structure permanente représentant les diverses compétences aux différents niveaux de pouvoir.

II. — POINTS DE VUE DES GROUPES

A. POINT DE VUE DU GROUPE VLD

M. Van Aperen renvoie à la motion de novembre 1996 qui chargeait le ministre de rédiger une note sur la mobilité et de la soumettre au parlement. L'intervenant déplore que le ministre ait laissé s'écouler autant de temps. La première table ronde a eu lieu en janvier 1999 et le débat consacré aux conclusions des tables rondes a lieu à peine deux semaines avant la fin de la législature.

L'intervenant tente de définir la mobilité, car le thème de la mobilité suscite une grande confusion terminologique. L'intervenant définit la mobilité comme étant « la coexistence sans heurt de différents modes de transport de marchandises ou de personnes par la route, qui est influencée par divers facteurs étrangers à la route ».

La mobilité est tellement complexe qu'elle n'est pas une matière spécifiquement fédérale et encore moins une matière purement régionale. Il s'agit d'une matière ayant une dimension aussi européenne et provinciale, voire communale.

S'il est incontestable que l'infrastructure est une matière régionale, les transports publics relèvent à la fois du fédéral en ce qui concerne la SNCB et du niveau régional en ce qui concerne les sociétés régionales de transports publics telles que *De Lijn*, les TEC et la STIB.

Ce problème a également été abordé lors de la table ronde : qui doit faire quoi ? qui peut faire quoi ? qui est autorisé à faire quoi ?

En ce qui concerne les neuf points d'action, l'intervenant tient à formuler les observations ci-après.

1° Le Réseau Express Régional pour Bruxelles ne peut pas occulter le fait que les problèmes se posent avec la même acuité en région anversoise, par exemple, et dans d'autres grandes agglomérations urbaines.

2° La variabilisation de la fiscalité automobile paraît faire l'unanimité. La seule question qui se pose est celle de savoir quel en sera le contenu. Il s'indique de chercher des systèmes dans lesquels la charge fiscale ne porte pas tellement sur le fait de posséder une voiture, mais sur le fait de l'utiliser. À l'heure actuelle, par le biais de la TVA, de la taxe annuelle de circulation, la taxe d'immatriculation et même des primes d'assurance, c'est la possession du véhicule qui est taxée, alors que l'on veut précisément limiter l'utilisation de l'automobile. Il faut inci-

bevoegdheidsniveaus verankerde oplossingen. Iedereen is het er dus blijkbaar over eens dat moet worden gedacht aan de oprichting van een permanente structuur waarin de verschillende bevoegdheden op de diverse bevoegdheidsniveaus vertegenwoordigd zijn.

II. — STANDPUNTEN VAN DE FRACTIES

A. STANDPUNT VAN DE VLD-FRACTIE

De heer Van Aperen refereert aan de motie van november 1996, die de minister opdracht gaf een mobiliteitsnota op te stellen en voor te leggen aan het parlement. De spreker betreurt dat de minister zoveel tijd heeft laten verstrijken. Het eerste rondetafelgesprek had plaats in januari 1999 en het debat over de conclusies van de rondetafelgesprekken heeft plaats amper twee weken voor het einde van de legislatuur.

De spreker poogt de mobiliteit te omschrijven. Er heerst namelijk veel begripsverwarring wanneer men het over de mobiliteit heeft. Voor de spreker is de mobiliteit « het vloeiend samengaan van verschillende vervoersmodi van goederen of personen via de weg, dat beïnvloed wordt door verschillende factoren die men niet op de weg aantreft ».

De mobiliteit is dermate complex dat ze geen specifiek federale bevoegdheid is en evenmin een louter gewestelijke, maar wel wordt doorkruist door Europese, provinciale en zelfs gemeentelijke factoren.

De infrastructuur is ongetwijfeld een louter gewestelijke materie, maar het openbaar vervoer situeert zich op federaal vlak met de NMBS en op regionaal vlak met de gewestelijke vervoersmaatschappijen zoals *De Lijn*, TEC en de MIVB.

Dit probleem is ook tijdens de rondetafelgesprekken aan bod gekomen : wie moet wat doen ? wie kan wat doen ? wie mag wat doen ?

Over de negen actiepunten, wenst de spreker het volgende te zeggen.

1° Het Gewestelijk Expres Net voor Brussel mag niet verhullen dat de problemen in het Antwerpse bijvoorbeeld, maar ook in andere grote stedelijke agglomeraties, even nijpend zijn.

2° Over de variabilisering van de autofiscaliteit lijkt iedereen het eens te zijn. De vraag is alleen hoe dit luik kan worden ingevuld. Er moet worden gezocht naar systemen waarbij niet zozeer het bezit dan wel het gebruik van de wagen wordt belast. Thans wordt via de BTW, de jaarlijkse verkeersbelasting, de belasting voor de inschrijving van het voertuig en zelfs de verzekeringspremies, het bezit belast terwijl men precies het gebruik van de auto wil beperken. Meer mensen moeten ertoe worden aangespoord een ander vervoermiddel te gebruiken.

ter davantage de personnes à utiliser un autre moyen de transport. Ceux qui utilisent le plus leur véhicule doivent également payer davantage.

L'intervenant estime qu'il est absurde d'établir une distinction entre grosses, moyennes et petites voitures particulières. La détention d'une voiture appartenant à une de ces catégories n'est en effet nullement révélatrice des moyens financiers des ménages. Le principe précité doit être appliqué de la même manière à tous les véhicules.

3° Les plans de transports d'entreprise, qui sont examinés par une sous-commission présidée par l'intervenant, constituent un pas dans la bonne direction en ce qui concerne l'« intégration des relations sociales » dans le problème de la mobilité. Le chemin qui reste à parcourir est cependant encore long. Il convient de faire preuve de plus de créativité à cet égard.

4° Les parkings de dissuasion ou les bandes de circulation réservées aux véhicules occupés par trois personnes au moins ne constituent pas non plus des solutions concluantes. De quelle manière va-t-on exercer un contrôle à cet égard ? En outre, notre réseau autoroutier n'est le plus souvent que constitué de deux bandes, ce qui rend cette proposition inapplicable.

5° Il est évident qu'il convient de réduire de manière draconienne le recours à la voiture dans la ville. Les autorités régionales et urbaines doivent toutefois collaborer à l'élaboration d'alternatives. La question cruciale sera de savoir qui devra supporter le coût des investissements y afférents. Les problèmes de mobilité sont en effet intriqués.

6° Il ne fait aucun doute que l'usage plus intensif de la télématique aura au premier chef pour effet de promouvoir la sécurité routière. La télématique pourrait également jouer un rôle important dans la systématisation de la « circulation en blocs » sur les autoroutes.

Il y a en effet une vitesse optimale, qui se situe habituellement entre 80 et 85 kilomètres à l'heure. Le système pourrait calculer la vitesse la plus adéquate en fonction de l'intensité du trafic et même en cas de mauvaises conditions climatiques. De même, si l'on souhaite instaurer un jour la tarification à l'usage, on devra recourir à la télématique, étant donné que l'on peut difficilement aménager des péages sur les rings. Se pose à nouveau la question de savoir qui va prendre quoi à sa charge.

7° Un changement de mentalité est nécessaire en matière d'aménagement du territoire. Nul ne peut se dérober à ses responsabilités. L'exode urbain est une réalité. Les administrations communales n'ont pas pris les initiatives qui s'imposaient pour rénover les centres urbains, et les administrations des communes rurales se sont réjouies de l'arrivée de nouveaux habitants ayant fui les villes. Il est illusoire de vouloir déplacer les centres d'activités économiques vers les endroits où les gens vivent. De quelque manière que l'on tourne le problème, ce sont les transports qui devront s'adapter à l'activité économique, et non l'inverse.

Zij die hun auto meer gebruiken moeten ook meer bijdragen.

De spreker vindt het absurd een onderscheid te maken tussen grote, middelgrote en kleine personenwagens. Het bezit van dergelijke wagens zegt op zich niets over de kapitaalkrachtigheid van de gezinnen. Het hogervermeld principe moet op alle voertuigen gelijk worden toegepast.

3° De bedrijfsvervoerplannen, behandeld door een subcommissie voorgezeten door de spreker, zijn een stap in de goeie richting om de « sociale betrekkingen te integreren » in het probleem van de mobiliteit. Er moet evenwel nog een lange weg worden afgelegd. Op dit vlak moet meer creativiteit aan de dag worden gelegd.

4° De overstapparkings of de rijstroken voorbehouden voor voertuigen met minimum drie personen, zijn evenmin afdoend. Hoe gaat men dit controleren ? Tevens bestaat ons autowegennet teveel uit twee rijstroken om dit concreet te kunnen toepassen.

5° Het is duidelijk dat men het autogebruik in de stad drastisch moet verminderen. Gewestelijke en stedelijke overheden moeten echter de handen in mekaar slaan om alternatieven uit te werken. De cruciale vraag zal zijn wie moet opdraaien voor de investeringen. De mobiliteitsproblemen zijn immers verstrengeld.

6° Het intensiever gebruik van telematica zal in de eerste plaats de verkeersveiligheid bevorderen, dat lijkt geen twijfel. De telematica zou ook een grote rol kunnen spelen in het systematiseren van het « blokrijden » op de autosnelweg.

Er is immers een optimale snelheid, die gewoonlijk tussen 80 en 85 kilometer per uur wordt gesitueerd. Afhankelijk van de verkeersintensiteit en zelfs bij slechte weersomstandigheden, zou de meest efficiënte snelheid kunnen worden berekend. Ook indien men ooit het rekeningrijden wil invoeren, zal men beroep moeten doen op de telematica, aangezien men moeilijk tol kan eisen op de ringwegen. Nogmaals rijst de vraag wie wat voor zijn rekening zal nemen.

7° Inzake ruimtelijke ordening is een mentaliteitswijziging nodig. Niemand ontsnapt aan zijn verantwoordelijkheid. De stadsvlucht is een feit. Stadsbesturen hebben niet de nodige initiatieven genomen om de stadscentra te renoveren, en landelijke gemeentebesturen zijn maar wat blij geweest met nieuwkomers uit de stad. Het verplaatsen van de economische activiteitencentra naar waar de mensen wonen, is utopisch. Hoe men het ook draait of keert, zal het vervoer zich moeten aanpassen aan de economische bedrijvigheid, en niet omgekeerd.

8° Il faut réformer fondamentalement la fiscalité relative aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Il faut toutefois faire preuve de circonspection en la matière, l'intervention accordée en l'occurrence aux travailleurs étant pratiquement considérée comme un acquis social.

La suppression de cette indemnité est susceptible d'entraîner des conflits sociaux et de conduire à de nouvelles exigences salariales.

9° En ce qui concerne le transport de marchandises, la seule solution est la mise en œuvre d'une meilleure collaboration entre les différents modes de transport. On ne peut perdre de vue à cet égard qu'en Belgique, 80 % à 85 % des transports s'effectuent sur des distances de moins de 150 kilomètres. Le rôle des transports routiers augmentera encore. Le transport combiné, par chemin de fer ou voies fluviales et la route, sera encore appelé à jouer un rôle important pour les distances de plus de 300 kilomètres.

L'intervenant conclut en formulant une observation concernant le mauvais état du réseau routier. Non seulement les « chaînons manquants » doivent être réalisés, mais l'infrastructure routière existante doit être entretenue comme il se doit.

Enfin, l'intervenant estime que les transports publics doivent être reconsidérés dans une perspective globale. Des résultats vérifiables doivent être stipulés dans le contrat de gestion de la SNCB, ainsi que des sanctions pour le cas où les résultats laisseraient trop à désirer.

B. POSITION DU GROUPE PS

M. Moock souhaite attirer l'attention du ministre et de la commission sur les considérations suivantes.

Dans le cadre de groupes de travail instaurés au sein de la fédération bruxelloise du parti socialiste, le problème de la mobilité a été évoqué dans le groupe se préoccupant de l'aménagement du territoire. C'est dire à quel point la volonté du groupe de l'intervenant d'intégrer la mobilité en projet de ville, est évidente.

La mobilité pourra être qualifiée de durable si elle garantit à chacun son droit à la mobilité et favorise les moyens de transports les moins nocifs pour l'environnement.

Une réelle priorité aux transports collectifs doit être accordée.

La mobilité doit être repensée de manière à intégrer harmonieusement d'autres exigences relatives au cadre de vie, à la cohésion sociale, à la sécurité des plus faibles, des handicapés, etc.

Il n'est plus question de tout sacrifier au transport privé, Bruxelles porte encore les stigmates des démolitions de 1958.

Le PS réaffirme le caractère public du transport en commun. Les transports en commun limitent les nui-

8° De fiscalité van het woon-werkverkeer moet ten gronde worden hervormd. Nochtans moet men hierbij zeer voorzichtig te werk gaan, want de tegemoetkoming aan de werknemers terzake wordt haast als een sociale verworvenheid beschouwt.

Deze tegemoetkoming afschaffen kan tot sociale conflicten en nieuwe looneisen leiden.

9° Wat het goederenvervoer betreft, is de enige oplossing het opzetten van grotere samenwerkingsverbanden tussen de verschillende vervoersmodi. Men mag daarbij niet uit het oog verliezen dat 80 % à 85 % van het vervoer in België plaatsheeft over een afstand van minder dan 150 kilometer. De rol van het wegvervoer zal nog toenemen. Voor afstanden van meer dan 300 kilometer is nog een belangrijke rol weggelegd voor het gecombineerd vervoer, zij het via het spoor of de binnenwateren en de weg.

De spreker concludeert met een opmerking over de slechte staat van het weggennet. Niet alleen moeten de « *missing links* » worden gerealiseerd, maar de bestaande weginfrastructuur moet ook degelijk worden onderhouden.

Ten slotte is de spreker van oordeel dat het openbaar vervoer globaal moet worden herbeschouwd. In het beheerscontract met de NMBS moeten verifieerbare resultaten worden ingeschreven, met sancties indien de vooropgestelde resultaten fel te wensen overlaten.

B. STANDPUNT VAN DE PS-FRACTIE

De heer Moock vraagt de aandacht van de minister en de commissie voor de onderstaande beschouwingen.

De mobiliteitskwestie stond op de agenda van een van de bij de Brusselse federatie van de « *parti socialiste* » opgerichte werkgroepen, met name die voor de ruimtelijke ordening. Dat bewijst hoezeer de fractie van de spreker die kwestie wenst op te nemen in zijn stedelijk project.

De mobiliteit verdient het predikaat « duurzaam » indien ze eenieders recht op mobiliteit garandeert en het nodige doet om de milieuvriendelijkste vervoermiddelen te bevorderen.

Het openbaar vervoer moet daarbij de reële voorkeur genieten.

De mobiliteit moet worden benaderd vanuit een nieuwe invalshoek, door een harmonische integratie van andere vereisten zoals die in verband met het milieu, de maatschappelijke cohesie, de veiligheid van de meest kwetsbaren en van de mindervaliden.

Het moet uit zijn met een beleid dat alles opoffert voor het eigen vervoer : Brussel draagt nog altijd de littekens van de schade die de slopershamer in 1958 heeft aangericht.

De PS bevestigt nogmaals het openbaar karakter van het gemeenschappelijk vervoer dat de milieu-

sances sur l'environnement, diminuent les effets négatifs sur la santé et accroissent la sécurité des déplacements.

Le développement de la mobilité, et particulièrement du RER, devra aller de pair avec la restauration de l'habilité de la ville et il faudra de ce fait réduire le trafic de transit dans les quartiers d'habitation.

Il faudra donner la priorité aux transports en commun qui parcourent les voies à grande circulation et réduire par des moyens puissants la navette externe et interne sur le réseau de grande circulation de la région.

— Le RER est probablement le moyen de transport ferré de masse pour la desserte péri-urbaine le plus adéquat pour augmenter significativement la capacité et l'attrait des transports en commun autour et dans la région.

Il faudra achever le terminal TGV Midi, améliorer les liaisons avec l'aéroport ainsi qu'entre le quartier européen et l'aéroport.

Le PS réaffirme par ailleurs que l'aéroport de Bruxelles-National doit rester fédéral. Le développement du terminal TGV Nord avec son raccordement au port de Bruxelles est significatif.

Le développement du RER intégrant la SNCB, STIB, TEC et *De Lijn* est un objectif primordial.

Le financement des investissements d'équipements ainsi que la couverture du déficit d'exploitation ne devront pas être à charge de la Région bruxelloise.

Il faudra aussi tenir compte d'infrastructures existantes comme certaines gares qui actuellement ne sont plus employées. Il est exclu que certains quartiers de Bruxelles n'auraient que les inconvénients et aucun avantage lié au RER ou au TGV. L'orateur pense particulièrement à la gare de l'Ouest où devraient se développer des logements, des commerces, des bureaux, des PME et des infrastructures socio-culturelles.

Le développement du concept RER passe par l'augmentation de l'offre de capacité ferroviaire entre Ottignies et Bruxelles et entre Nivelles et Bruxelles.

— Dans d'autres domaines du transport en commun, des expériences de gratuité ou de tarifs réduits devront être tentées.

— L'accessibilité des transports en commun aux handicapés et l'accessibilité aux taxis pour ces mêmes personnes devront être réalisées.

— Dans le cadre de la promotion de la complémentarité des transports en commun et du transport en taxi, il faudrait envisager des détaxations de carburant.

— Des mesures de stationnement et d'autorisation de pénétration dans certains quartiers devront être prises.

— Des mesures permettant la circulation sécurisée à vélo devront également être prises.

schade beperkt, minder ongunstige gevolgen heeft voor de gezondheid en het reizen veiliger maakt.

De ontwikkeling van de mobiliteit en vooral de invoering van het gewestelijk expresnet (GEN) moeten gepaard gaan met een herstel van de vlotte bewegingsvrijheid in de stad door een terugdringing van het doorgaand verkeer in de woonwijken.

Men zal de voorrang moeten geven aan het openbaar vervoer dat gebruikmaakt van de belangrijke verkeersaders en krachtige middelen moeten aanwenden om het intern en extern pendelverkeer op de grote verkeersaders te verminderen.

— Het GEN is waarschijnlijk het meest geschikte middel voor het massaal vervoer van treinreizigers naar de voorsteden en het zal de mogelijkheden en de aantrekkelijkheid van het gemeenschappelijk vervoer in en rond het gewest vergroten.

De HST-terminal Zuid moet worden voltooid, de verbinding met de luchthaven moet worden verbeterd net als die tussen de Europese wijk en de luchthaven.

De PS bevestigt nogmaals dat de luchthaven van Zaventem nationaal moet blijven. De ontwikkeling van de terminal HST-Noord met de aansluiting ervan op de Brusselse haven is van grote betekenis.

De ontwikkeling van het GEN, dat de NMBS, de MIVB, de TEC en de Lijn integreert, is een uiterst belangrijk oogmerk.

De financiering van de uitrustingsinvesteringen en het dekken van het exploitatietekort mogen niet voor rekening van het Brussels Gewest komen.

Voorts moet rekening worden gehouden met bestaande infrastructuur zoals stations die momenteel niet gebruikt worden. Het is uitgesloten dat sommige Brusselse wijken slechts de nadelen van het GEN of de HST ondervinden en er geen enkel voordeel bij hebben. De spreker denkt hierbij meer bepaald aan het Weststation waar woningen, winkels, burelen, KMO's en socioculturele infrastructuur zouden moeten worden gevestigd.

De ontwikkeling van het GEN-concept verloopt via een uitbreiding van het spoorwegaanbod tussen Ottignies en Brussel en tussen Nijvel en Brussel.

— Op andere gebieden van het openbaar vervoer moeten experimenten inzake kosteloosheid en verlaagde tarieven ondernomen worden.

— Het openbaar vervoer en de taxis moeten toegankelijk worden voor mindervaliden.

— In het raam van de bevordering van de complementariteit van het openbaar vervoer en van de taxis zou moeten worden gedacht aan belastingvrije brandstof.

— Er moeten maatregelen worden genomen inzake parkeren en toegang tot bepaalde wijken.

— Er zijn ook maatregelen nodig inzake veilig fietsverkeer.

— L'hypothèse de l'instauration d'un péage à l'entrée de la région doit être rejetée car elle pourrait entraîner des délocalisations d'entreprises situées à Bruxelles et aboutirait à une non-équivalence de traitement entre la Région de Bruxelles et les autres régions sur le plan de ce type de taxation.

C. POINT DE VUE DU GROUPE SP

M. Bartholomeeussen déplore que ce débat ait lieu tout à la fin de la législature. La commission est dès lors contrainte de se limiter à formuler des actions qui devront être mises en œuvre par le prochain parlement et le prochain gouvernement. Les choses auraient pourtant pu être différentes.

Dès la présentation de la première note de politique générale du ministre des Transports, au cours de l'automne 1995, la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques a insisté afin d'obtenir une note spécifique sur la politique fédérale en matière de mobilité.

Au cours de la première moitié de son mandat, le ministre s'est entièrement consacré aux entreprises publiques :

- la RTM a été supprimée d'une manière socialement acceptable;
- la gestion de l'aéroport national a été sortie de l'impasse grâce à une solution structurelle passant par la création de la BIAC et de Belgocontrol;
- les finances de la SNCB ont été assainies et la société s'est vu imposer un programme d'investissements ambitieux pour les années 1996-2005.

Dans chacun de ces dossiers, le ministre des Transports a prouvé ses capacités de bon gestionnaire.

Il n'en demeure pas moins que le suivi de ces dossiers n'aurait pas dû empêcher l'élaboration d'une note fédérale en matière de mobilité.

Tel a pourtant été le cas.

La commission a dû attendre jusqu'en juin 1998 avant que les professeurs Blauwens et Thiry présentent la note d'orientation d'un plan fédéral de mobilité durable, rédigée à la demande du ministre.

Le ministre s'est ainsi en fait borné à avancer un certain nombre d'idées, qui devront éventuellement être reprises par son successeur.

Ensuite, compte tenu de ce calendrier, ni la commission ni le parlement ne sont en mesure de présenter des conclusions unanimes quant à la politique à suivre. Les groupes doivent se borner à présenter leurs points de vue.

Le ministre est donc en quelque sorte confronté aux conséquences de son propre choix, à savoir le report de ce débat à la fin de la législature : le temps a manqué pour dégager un consensus aussi large que possible avec les groupes politiques concernant un certain nombre de mesures importantes.

— De hypothese van tolheffing bij het binnenrijden van het gewest moet worden afgewezen, want ze zou delokalisaties van in Brussel gevestigde bedrijven kunnen teweegbrengen en leiden tot discriminaties op het gebied van belastingheffing tussen het Brussels Gewest en de andere gewesten.

C. STANDPUNT VAN DE SP-FRACTIE

De heer Bartholomeeussen betreurt dat dit debat helemaal op het einde van de legislatuur plaatsvindt. Zodoende moet de commissie zich noodgedwongen beperken tot het formuleren van acties die door het volgende parlement en door de volgende regering zullen moeten worden uitgevoerd. Het had nochtans anders gekund.

Immers werd vanuit de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven reeds bij de voorstelling van de eerste beleidsnota van de minister van Vervoer, in het najaar 1995, aangedrongen op een specifieke nota over het federale mobiliteitsbeleid.

De minister heeft zijn aandacht tijdens de eerste helft van zijn bestuursperiode evenwel volledig gewijd aan de overheidsbedrijven :

- de RMT werd op een sociaal aanvaardbare manier opgeheven;
- de impasse inzake het beheer van de nationale luchthaven kreeg met de oprichting van BIAC en Belgocontrol een structurele oplossing;
- de NMBS werd financieel gezond gemaakt en kreeg een ambitieus investeringsprogramma 1996-2005 opgelegd.

In ieder van deze dossiers heeft de minister van Vervoer bewezen een goed beheerder te zijn.

Niettemin had de afhandeling van deze dossiers het opstellen van een federale mobiliteitsnota niet in de weg mogen staan.

Dat is nochtans wat gebeurd is.

De commissie heeft moeten wachten tot juni 1998 vooraleer de professoren Blauwens en Thiry hun oriëntatienota voor een federaal plan voor de duurzame mobiliteit, in opdracht van de minister van Vervoer, hebben voorgesteld.

Daarmee heeft de minister zich in feite beperkt tot het aanbrengen van ideeën, die eventueel door zijn opvolger zullen moeten worden overgenomen.

Ten tweede heeft deze timing er mede toe geleid dat noch binnen deze commissie, noch binnen het parlement tot eensluidende conclusies gekomen kan worden over het te voeren beleid. De fracties moeten zich louter beperken tot het meedelen van de eigen standpunten.

De minister krijgt hier in zekere zin de weerslag van zijn eigen keuze om het debat uit te stellen tot het einde van de bestuursperiode : er bleef onvoldoende tijd over om met de fracties tot een zo breed mogelijke consensus te komen over een aantal belangrijke beleidsmaatregelen.

Le temps manquait pour parvenir à une proposition de résolution concrète.

Cela ne signifie cependant pas que les efforts du ministre et le présent débat de clôture n'ont servi à rien.

La note d'orientation du ministre et les innombrables questions qui ont été posées à ce sujet au cours de cinq auditions bien organisées et ayant réuni une nombreuse assistance conserveront toute leur valeur au cours de la prochaine législature.

Le groupe SP a en tout cas l'intention d'aborder un certain nombre de questions brûlantes en commission dès le début de la prochaine législature en présentant des propositions de loi concrètes.

Il faudra récolter demain ce que l'on sème aujourd'hui.

14 propositions concrètes

Quatorze propositions, dont le SP estime qu'elles devraient constituer l'essentiel de la politique fédérale de mobilité, sont formulées dans la note jointe au rapport.

Ces propositions respectent scrupuleusement l'actuelle répartition de compétences entre l'autorité fédérale, les régions et les pouvoirs locaux.

On a déjà pu constater au parlement flamand que les discussions concernant la politique régionale en matière de mobilité portent parfois largement sur des compétences fédérales.

En revanche, dans la proposition de résolution distribuée à la commission par le ministre, cinq des dix points d'action concernent des compétences non pas fédérales, mais régionales (comme la gestion des voies publiques et l'aménagement du territoire) et des compétences communales (comme la politique en matière de parkings et l'aménagement piétonnier des centres des communes).

De cette manière, la répartition des compétences semble devenir un alibi pour le manque d'efficacité.

Le groupe de l'intervenant veut s'y opposer.

La répartition des compétences n'est effectivement pas terminée et elle est loin d'être parfaite.

Mais rechercher une répartition parfaite des compétences revient à rechercher la quadrature du cercle.

Par sa complexité, la mobilité sera toujours un domaine dans lequel les pouvoirs publics, les entreprises de transport et les organisateurs de diverses autres activités sociales (comme les employeurs, les écoles, les centres commerciaux) devront constamment se réunir pour établir des accords.

Ces propositions entendent respecter au maximum la répartition actuelle des compétences. On a sciemment opté pour rester dans le cadre de ces lignes de force.

Quelles devraient être, dans ce cadre, les actions les plus importantes pour l'autorité fédérale ?

Om tot een meer concreet voorstel van resolutie te komen, ontbrak de nodige tijd.

Dit wil nog niet zeggen dat de inspanningen van de minister en dit afsluitende debat een maat voor niets zijn.

De oriëntatienota van de minister en de brede bevraging die daarover op vijf goed georganiseerde en druk bijgewoonde hoorzittingen werd gehouden, behouden hun waarde ook in de komende bestuursperiode.

De SP-fractie heeft alvast de intentie om tijdens de volgende bestuursperiode reeds van bij het begin op basis van concrete wetsvoorstellen een aantal hete hangijzers aan de orde te brengen in de commissie.

Wat vandaag gezaaid wordt, zal morgen geoogst moeten worden.

14 concrete voorstellen

In de aan het verslag toegevoegde nota, worden 14 voorstellen geformuleerd die volgens de SP de kern van het federale mobiliteitsbeleid zouden moeten vormen.

De huidige bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid, de gewesten en de lokale besturen wordt daarbij strikt gerespecteerd.

In het Vlaams Parlement kon reeds worden vastgesteld dat discussies over het gewestelijke mobiliteitsbeleid soms grotendeels over federale bevoegdheden gaan.

In het voorstel van resolutie dat de minister verspreide in de commissie, gaan vijf van de tien actiepunten daarentegen niet over federale, maar over gewestelijke bevoegdheden (zoals wegbeheer of ruimtelijke ordening) en gemeentelijke bevoegdheden (zoals parkeerbeleid en het verkeersvrij inrichten van gemeentelijke centra).

De bevoegdheidsverdeling lijkt op die manier een alibi te worden voor het gebrek aan slagkracht.

Daartegen wil de fractie van de spreker zich afzetten.

De huidige bevoegdheidsverdeling is inderdaad niet af en is verre van perfect.

Zoeken naar een perfecte verdeling van de bevoegdheden is echter zoeken naar de kwadratuur van de cirkel.

Door zijn complexiteit zal mobiliteit altijd een terrein zijn waarop overheden, vervoersbedrijven en organisatoren van allerlei andere maatschappelijke activiteiten (zoals werkgevers, scholen, winkelcentra) voortdurend moeten samenzitten om afspraken te maken.

Deze voorstellen willen de bestaande verdeling van de bevoegdheden maximaal respecteren. Er wordt bewust naar gestreefd binnen die krijtlijnen te blijven.

Wat zouden binnen deze krijtlijnen de belangrijkste actiepunten voor de federale overheid moeten zijn ?

L'intervenant cible trois domaines concrets :

- la politique en matière de transport ferroviaire,
- les compétences fiscales,
- le rôle de l'autorité fédérale au niveau européen où est définie l'organisation du marché des transports.

Politique en matière de transport ferroviaire

Premièrement, l'intervenant est convaincu qu'au cours de la prochaine législature, on ne pourra plus éviter le débat relatif à l'organisation de l'entreprise SNCB.

La situation dans laquelle la SNCB fonctionne en tant qu'entité juridique et économique unique et dans laquelle les relations entre l'autorité fédérale et l'entreprise tout entière est uniquement réglée par la loi relative aux entreprises publiques autonomes, est de plus en plus en butte aux critiques.

Il convient au premier chef de s'efforcer d'accroître la transparence financière au sein de la SNCB et de doter les différentes unités d'exploitation d'une comptabilité propre, en séparant clairement les activités de service public (entretien et gestion de l'infrastructure, trafic intérieur de voyageurs) et les activités commerciales (trafic international de voyageurs, trafic de marchandises, activités de télécommunication, ...).

À plus long terme, il paraît inévitable de reformuler la relation entre les pouvoirs publics fédéraux et les unités d'exploitation de la SNCB, sur la base des principes suivants :

- la gestion du réseau et la gestion de l'infrastructure sont des missions de service public qui sont accomplies par la SNCB pour le compte et sous le contrôle direct des pouvoirs publics;
- l'offre de transport intérieur de voyageurs est un service public qui est confié à la SNCB par les autorités fédérales par le biais de la formule du contrat de gestion; le contrôle du respect de ce contrat est exercé par les pouvoirs publics mêmes ou confié à une instance indépendante;

— pour l'exercice de ses activités purement commerciales, la SNCB doit disposer d'une autonomie maximale.

Par ailleurs, une des premières tâches du prochain gouvernement fédéral sera d'élaborer un nouveau plan d'investissement pour la période 2001-2010.

L'actuel plan d'investissement met clairement (et à juste titre) l'accent sur la modernisation du matériel ferroviaire et sur l'augmentation de la capacité et la modernisation du réseau intérieur en vue du TGV.

Le nouveau plan devra être recentré sur les priorités suivantes :

- l'amélioration des liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays;

Concreet spitst de spreker zich toe op drie terreinen :

- het spoorwegbeleid,
- de fiscale bevoegdheden,
- de rol van de federale overheid op Europees vlak, waar de organisatie van de vervoersmarkt wordt vastgelegd.

Spoorwegbeleid

Ten eerste is de spreker ervan overtuigd dat tijdens de volgende bestuursperiode een discussie over de bedrijfsmatige organisatie van de NMBS niet meer uit de weg kan worden gegaan.

De situatie waarbij de NMBS als één grote juridische en bedrijfseconomische entiteit functioneert en waarbij de relatie tussen de federale overheid en het gehele bedrijf enkel geregeld wordt door de wet op de autonome overheidsbedrijven, komt steeds meer onder druk te staan.

In eerste instantie moet worden gestreefd naar een grotere financiële transparantie binnen de NMBS en naar een eigen boekhouding voor de verschillende bedrijfseenheden, met een duidelijke scheiding tussen de activiteiten van openbare dienst (onderhoud en beheer van infrastructuur, binnenlands reizigersvervoer) en de commerciële activiteiten (internationaal reizigersvervoer, goederenvervoer, telecom-activiteiten, ...).

Op langere termijn lijkt een herformulering van de relatie tussen de federale overheid en NMBS-bedrijfseenheden onafwendbaar, met als uitgangspunten :

- netwerkbeheer en het beheer van de infrastructuur zijn overheidstaken die in opdracht en onder directe controle van de overheid uitgevoerd worden door de NMBS;
- het aanbieden van binnenlands reizigersvervoer is een openbare dienst die door de federale overheid via de formule van het beheerscontract wordt toevertrouwd aan de NMBS; de controle op de naleving van het contract wordt door de overheid zelf uitgevoerd of toevertrouwd aan een onafhankelijke instantie;

— voor de uitvoering van zijn louter commerciële activiteiten dient de NMBS over een maximale autonomie te beschikken.

Daarnaast zal één van de eerste taken van de volgende federale regering erin bestaan een nieuw investeringsplan voor de periode 2001-2010 uit te werken.

In het huidige investeringsplan ligt het accent duidelijk (en terecht) op de modernisering van het treinmaterieel en op de uitbreiding van de capaciteit op de verbetering van het binnenlands netwerk met het oog op de HSL.

In het nieuwe plan dient het accent te verschuiven naar :

- de verbetering van de verbindingen tussen de zeehavens en hun hinterland;

— l'amélioration des transports suburbains, d'abord dans la région bruxelloise, tout en élaborant des projets clairs et précis pour les autres grandes agglomérations;

— la modernisation et l'embellissement des gares et de leurs abords.

La réalisation de toutes ces mesures nécessite une augmentation des crédits publics en vue de financer des investissements dans les transports ferroviaires.

Il est possible de dégager des moyens supplémentaires en valorisant des actifs publics ou en augmentant, moyennant correction sociale, le prix du carburant, le SP ayant élaboré une proposition concrète en la matière.

Cela amène immédiatement l'intervenant à aborder le deuxième aspect sur lequel son groupe a pris position : les propositions relatives à la fiscalité.

La fiscalité

Le SP s'oppose à l'idée de rendre variables les frais de voiture, idée qui consiste à compenser une majoration des accises sur les carburants par une diminution générale et linéaire de la taxe de circulation ou de la taxe de mise en circulation.

Une telle évolution procurerait en effet un important avantage financier aux propriétaires d'une voiture de luxe coûteuse.

C'est ainsi qu'une réduction, linéaire, de moitié de la taxe de circulation devrait être compensée par une majoration des accises sur l'essence et le gazole d'un peu plus de 2 francs belges par litre. Le propriétaire d'une grosse voiture de 14 CV verrait dans ce cas sa taxe de circulation baisser de près de 9 000 francs belges, avantage qui ne serait annulé que si ce propriétaire parcourt plus de 32 000 km par an.

Le propriétaire d'une petite voiture de 6 CV atteint ce point d'équilibre dès qu'il parcourt 11 000 km par an.

Le groupe de l'intervenant propose d'augmenter les droits d'accises sur l'essence et le diesel d'un franc belge par litre. La moitié de ce montant, environ 5 milliards de francs belges par an, est destinée à un accroissement du budget d'investissement de la SNCB.

L'autre moitié servirait de compensation pour une réduction de la taxe de circulation sur les petites voitures et les voitures de catégorie moyenne, jusqu'à 9 chevaux fiscaux par exemple.

Dans cet ordre d'idées, on a développé un scénario dans lequel plus de 60 % des propriétaires d'une voiture peuvent trouver un avantage sur le plan des revenus à condition de ne pas utiliser leur voiture de manière excessive. Ainsi, une diminution de 40 % de la taxe de circulation sur une voiture de 8 chevaux ne serait neutralisée par les coûts supplémentaires du carburant (plus cher) qu'à partir du moment où son propriétaire accomplirait chaque année plus de 26 000 kilomètres.

— de la verbetering van het voorstadsvervoer, in de eerste plaats in het Brusselse, maar daarnaast ook met duidelijke plannen voor de andere grote agglomeraties;

— de modernisering en verfraaiing van de stations en de stationsomgevingen.

Om dit allemaal te realiseren moeten de overheidsmiddelen voor investeringen in het spoorvervoer opgetrokken worden.

Bijkomende middelen kunnen worden gehaald uit de valorisatie van overheidsactiva of uit een sociaal gecorrigeerde verhoging van de brandstofprijzen, waarvoor de SP een concreet voorstel heeft uitgewerkt.

Dit brengt de spreker meteen bij het tweede luik van het standpunt van zijn fractie : de voorstellen op het vlak van de fiscaliteit.

Fiscaliteit

De SP verzet zich tegen het idee van variabelisering van de autokosten, waarbij een verhoging van de accijns op de brandstoffen zou worden gecompenseerd door een algemene, lineaire vermindering van de verkeersbelasting of van de belasting op de inverteerstelling.

Dergelijke ingreep zou immers een belangrijk inkomensvoordeel opleveren voor de eigenaars van een dure luxewagen.

Zo zou een lineaire halvering van de verkeersbelasting moeten worden gecompenseerd door een verhoging van de accijns op benzine en diesel met iets meer dan 2 Belgische frank per liter. De eigenaar van een grote wagen van 14 PK zou zich bij een dergelijke operatie een kleine 9 000 Belgische frank voordeel doen in de verkeersbelasting; een voordeel dat slechts telooft wanneer hij meer dan 32 000 km per jaar aflegt.

Voor de eigenaar van een kleine wagen van 6 PK ligt de « *break-even* » al op 11 000 km per jaar.

De fractie van de spreker stelt voor om de accijns op benzine en diesel met 1 Belgische frank per liter te verhogen. De helft van dit bedrag, ongeveer 5 miljard Belgische frank per jaar, is bestemd voor een verhoging van het investeringsbudget van de NMBS.

De andere helft zou dienen als compensatie voor een vermindering van de verkeersbelasting op de kleine wagens en de middenklassewagens tot bijvoorbeeld 9 fiscale PK.

Daarbij werd een scenario uitgewerkt waarbij ruim 60 % van de eigenaars van een wagen zich een inkomensvoordeel kunnen doen, wanneer ze hun auto niet overmatig gebruiken. Zo zou bijvoorbeeld een 40 %-vermindering van de verkeersbelasting op een wagen van 8 PK slechts worden tenietgedaan door de meerkosten van de (duurdere) brandstof wanneer jaarlijks meer dan 26 000 km wordt afgelegd.

Par ailleurs, il convient de revoir sur le plan fiscal les dispositions relatives au trafic domicile-lieu de travail. Nous pensons plus précisément :

- à une exonération fiscale de la totalité de l'intervention de l'employeur dans les coûts des transports publics pour le trafic domicile-lieu de travail, y compris la partie excédant l'intervention rendue obligatoire par la loi;
- à l'exonération fiscale de la contribution patronale aux coûts du covoiturage, lorsqu'il s'effectue sur la base d'un accord standard entre le travailleur et l'employeur;
- à ajouter l'utilisation privée des voitures d'entreprise d'une manière plus correcte au revenu imposable.

Suivi de la politique fédérale de mobilité

L'intervenant ne s'étend pas davantage sur les propositions de son groupe concernant la politique (européenne) relative au marché des transports.

Il souhaite toutefois faire encore quelques observations concernant l'encadrement de la politique fédérale de mobilité.

S'il a fallu attendre si longtemps avant de disposer de la note du ministre et de pouvoir tenir le présent débat, c'est dû en partie au manque d'effectifs au sein du ministère fédéral des Communications.

Aussi l'intervenant estime-t-il qu'il faut renforcer l'administration fédérale, plus particulièrement en vue du développement de la politique générale de mobilité, de la mise en œuvre de la politique en matière de transports ferroviaires, du contrôle de l'exécution du contrat de gestion de la SNCB et de l'anticipation de l'évolution technologique dans le domaine de la construction de véhicules et de la gestion du réseau routier. (Cette nécessité de renforcer l'administration est du reste également soulignée dans la résolution qui vient d'être adoptée par la Chambre sur la proposition de Rony Cuyt, membre du même groupe que l'intervenant).

Enfin, la concertation avec les régions au sein de la conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure doit avoir lieu au moins une fois par mois et faire l'objet d'engagements réciproques.

D. VISION DU GROUPE CVP

Votre rapporteur souligne que la politique de mobilité a essentiellement pour but d'atteindre une mobilité durable, ce qui signifie concrètement :

- optimiser l'accessibilité socio-économique;
- optimiser la mobilité de base pour chacun;
- améliorer radicalement la sécurité des déplacements, la qualité de vie dans les zones résidentielles (en particulier dans les régions urbanisées) et la qualité de l'environnement.

Daarnaast dient op fiscaal vlak ook gesleuteld te worden aan de regelingen die gelden voor het woon-werkverkeer. In het bijzonder wordt gedacht aan :

- fiscale vrijstelling voor de volledige tussenkomst van de werkgever in de kosten van het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer, met ingegrip van het gedeelte boven de wettelijk verplichte tussenkomst;
- fiscale vrijstelling voor de werkgeversbijdrage in de kosten van het gedeeld autorijden, wanneer dit gebeurt op basis van een standaardovereenkomst tussen de werknemer en de werkgever;
- het privé-gebruik van bedrijfswagens op een meer correcte manier toe te voegen aan het belastbaar inkomen.

Verdere ondersteuning van het federaal mobiliteitsbeleid

De spreker gaat niet verder in op de voorstellen van zijn fractie op het vlak van het (Europese) vervoersmarktbeleid.

Wel wenst hij nog enkele kanttekeningen te maken bij de ondersteuning van het federale mobiliteitsbeleid.

Als zo lang moest gewacht worden op de nota van de minister en op dit debat, ligt dat ook voor een stuk bij de gebrekkige bemanning van het federale ministerie van Verkeer.

De spreker is dan ook van oordeel dat de federale administratie dient te worden versterkt, in het bijzonder voor de ontwikkeling van het algemeen mobiliteitsbeleid, voor het spoorbeleid en de controle op de uitvoering van het NMBS-beheerscontract en voor het anticiperen op de technologische ontwikkelingen op het vlak van de voertuigbouw en het wegbeheer. (Dit laatste wordt trouwens ook beklemtoond in de resolutie die, op voorstel van fractiegenoot Rony Cuyt, recentelijk werd goedgekeurd door de Kamer).

Ten slotte moet het overleg met de gewesten in de schoot van de Interministeriële Conferentie voor Vervoer en Infrastructuur minstens één keer per maand plaatsvinden en in wederzijdse verbintenissen worden vastgelegd.

D. VISIE VAN DE CVP-FRACTIE

Uw rapporteur onderstreept dat het hoofddoel van het mobiliteitsbeleid het bereiken van een duurzame mobiliteit is. Praktisch wil dat zeggen :

- de sociaal-economische bereikbaarheid optimaliseren;
- de basismobiliteit voor iedereen optimaliseren;
- de veiligheid van de verplaatsingen, de leefbaarheid van de woonkernen (in het bijzonder in de verstedelijkte gebieden), en de kwaliteit van het leefmilieu grondig verbeteren.

Le CVP considère que les problèmes de mobilité (accessibilité, sécurité, qualité de vie et environnement) devront être traités comme une priorité absolue par les prochains gouvernements flamand, bruxellois et fédéral ainsi que par le Parlement européen. Il faut prendre dès aujourd'hui des mesures qui ne pourront réellement porter leurs fruits qu'à plus long terme.

Il faut mettre en œuvre une politique commune basée sur une vision unique : les problèmes de mobilité ne connaissent en effet pas de frontières, qu'elles soient nationales, régionales, urbaines ou communales. Les politiques fédérale, flamande et bruxelloise doivent être en harmonie et s'accorder avec la politique mise en œuvre au niveau européen.

Les stratégies doivent être définies en commun. C'est la raison pour laquelle, en matière d'organisation administrative, il faut pratiquer l'intégration verticale (niveaux européen, fédéral, régional et local). Une intégration verticale devra intervenir à chaque niveau de pouvoir.

La population, le mouvement écologique et les entreprises doivent être associés à la politique de mobilité. Cette politique comprend en effet à la fois un paquet de mesures dissuasives et d'incitants (les mesures « aigres-douces ») et elle est vouée à l'échec si elle ne trouve pas d'écho favorable chez les utilisateurs au quotidien. Il s'agit, en l'occurrence, d'un paquet intégré de mesures bien harmonisées.

Aux trois niveaux de pouvoir, on part du principe général selon lequel la problématique de la mobilité, dans tous ses aspects et en ce qui concerne toutes les compétences qu'elle implique, doit être confiée, si possible, à un seul ministre. Cela peut se faire le plus simplement au niveau régional où, en raison du lien essentiel entre les travaux publics, les transports et l'aménagement du territoire, ces compétences peuvent être réunies.

Au niveau fédéral, il conviendrait plutôt d'envisager un comité ministériel de la mobilité, qui regrouperait tous les ministres concernés dans la pratique (Transports, Finances, Budget, Intérieur, Justice).

I. Optimisation de l'accessibilité d'un point de vue socio-économique

Contrairement à ce qui s'est fait par le passé, il n'est ni possible ni souhaitable — et il ne s'agirait pas d'une véritable solution — de répondre immédiatement à la demande de transport en développant simplement le réseau routier, car l'offre de routes cause également une demande supplémentaire de routes. On peut certes réaliser l'un ou l'autre maillon manquant (par exemple, l'achèvement du petit ring nord d'Anvers), mais l'accent doit être placé sur une gestion effective des transports, ce qui représente une inversion de tendance par rapport au passé.

Voor de CVP is de aanpak van de mobiliteitsproblemen (bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en milieu) een topprioriteit van de nieuwe Vlaamse, Brusselse en federale regeringen en voor het nieuwe Europees Parlement. Het beleid zal vooral resultaten opleveren op langere termijn, maar moet dringend vandaag starten.

Een gezamenlijke aanpak is absoluut nodig vanuit één visie; de mobiliteitsproblemen houden niet aan de grens op, noch de landsgrens, noch de grenzen van de gewesten of van de steden en gemeenten. De federale, Vlaamse en Brusselse aanpak moet gelijklopend zijn en op de Europese aanpak afgestemd.

De strategieën moeten gezamenlijk worden geregisseerd. Daarom is, qua bestuurlijke organisatie, een verticale integratie (Europees, federaal, gewestelijk, lokaal) nodig. En op elk bestuursniveau moet er ook een horizontale integratie plaatsvinden.

In het mobiliteitsbeleid moeten de bevolking, de milieubeweging en het bedrijfsleven worden betrokken. Het beleid bevat immers zowel een pakket van ontradende als stimulerende maatregelen (de zogeheten « azijn- en honingmaatregelen »), en het beleid zal mislukken als er bij de dagelijkse gebruikers geen draagvlak voor bestaat. Het gaat daarbij om een geïntegreerd pakket van goed op elkaar afgestemde maatregelen.

Als algemeen principe voor de drie beleidsniveaus wordt vooropgezet dat het mobiliteitsvraagstuk in al zijn bevoegdheden en in al zijn aspecten zo mogelijk bij één bevoegde minister moet worden ondergebracht. Dit is het eenvoudigst te bereiken op het gewestelijke niveau waar, omwille van het dominante verband tussen openbare werken, vervoer en ruimtelijke ordening deze bevoegdheden verenigd moeten blijven.

Op federaal niveau moet eerder gedacht worden aan een ministerieel comité voor de mobiliteit, waaraan alle functioneel betrokken ministers (Vervoer, Financiën, Begroting, Binnenlandse Zaken, Justitie) deelnemen.

I. Optimalisering van de bereikbaarheid vanuit sociaal-economisch oogpunt

In tegenstelling tot het verleden is het niet meer mogelijk, noch wenselijk, noch een wezenlijke oplossing om de vraag naar vervoer onmiddellijk te beantwoorden met een simpele uitbreiding van het wegennet. Want het aanbod van wegen veroorzaakt ook nog een bijkomende vraag naar wegen. Wel mag hier en daar een ontbrekende schakel (bijvoorbeeld de sluiting van de Kleine Ring ten noorden van Antwerpen) gerealiseerd worden. De klemtoon moet echter komen te liggen op een daadwerkelijk vervoersmanagement, en dat is een trendbreuk ten opzichte van het verleden.

La politique d'accessibilité au sens socio-économique repose sur trois questions fondamentales.

Il s'agit en fait de questions dictées par le bon sens :

1. Les déplacements effectués sont-ils tous indispensables ? Certains déplacements ne peuvent-ils être évités ? (voir gestion des besoins de déplacement).

2. Si le déplacement est inévitable et souhaité, ne peut-il être réalisé, autant que faire se peut, autrement que par le transport motorisé par route ? (voir gestion des modes de transport).

3. En ce qui concerne les déplacements qui doivent s'effectuer par le transport motorisé par route, la capacité du transport par route est-elle utilisée de manière optimale ? (voir gestion de la capacité existante du transport par route).

1. *La gestion pour limiter la demande de transport*

Un aménagement du territoire et un logement adéquats constituent à cet égard un préalable. Il faut inverser la tendance dans ce domaine.

La limitation de la demande de transports est fondée sur une politique de l'espace rigoureuse, qui épargne les espaces libres, concentre les activités humaines (logement, travail, détente), sur une politique d'implantation qui tienne compte d'avance des conséquences en matière de circulation (rapports sur les effets de la mobilité) et, dans ce cadre, attribue le site d'implantation le plus approprié, et sur une organisation de l'espace et un aménagement routier qui encouragera les alternatives au trafic automobile (trafic lent, transports en commun).

Cette politique revêt d'ailleurs également une importance essentielle pour une optimisation d'une mobilité de base pour chacun, de la sécurité des déplacements, de la qualité de la vie dans les centres urbains en général et de la limitation des effets de la circulation sur l'environnement.

Dans le cadre de la nouvelle politique d'aménagement du territoire, il faut que les établissements qui génèrent une forte densité de transport de personnes et peu de transport de marchandises (les organismes publics, par exemple), s'implantent de préférence à proximité des nœuds importants de transports publics, tandis que les établissements qui impliquent un important trafic de marchandises, devront s'installer auprès des nœuds importants de transport intermodal ou à proximité des axes ferroviaires ou des canaux. Cela signifiera évidemment la fin du développement des boulevards commerçants et, en tout cas, des centres commerciaux situés hors des centres urbains.

Concrètement, le CVP estime qu'en plus des autres aspects de la politique des grandes villes et en même temps qu'une politique rigoureuse en matière d'aménagement du territoire dans les communes pé-

Het bereikbaarheidsbeleid in sociaal-economische zin gaat uit van drie fundamentele vragen.

Eigenlijk zijn dat vragen van het gezond verstand :

1. Zijn alle verplaatsingen die gemaakt worden wel noodzakelijk ? Kunnen bepaalde verplaatsingen niet voorkomen worden ? (zie *management* van de verplaatsingsbehoeften).

2. Indien de verplaatsing onontkoombaar is en gewenst, is het dan niet mogelijk om ze zoveel mogelijk op andere wijze dan via het gemotoriseerd wegverkeer te realiseren ? (zie *management* van de vervoerswijze).

3. Voor de verplaatsingen die via het gemotoriseerd wegverkeer moeten gebeuren, wordt de vervoerscapaciteit over de weg wel optimaal benut (zie *management* van de bestaande vervoerscapaciteit over de weg).

1. *Het management ter beperking van de vervoersvraag*

Alles begint bij een goede ruimtelijke ordening en huisvesting, en daarin moeten we een trendbreuk verwezenlijken.

Het fundament inzake beperking van de vervoersvraag is een streng ruimtelijk beleid dat de open ruimten spaart, de menselijke activiteiten (wonen, werken, ontspannen) concentreert, een vestigingsbeleid dat de gevolgen inzake verkeer bij voorbaat incalculeert (mobiliteitseffectenrapporten) en in het kader daarvan de meest doordachte vestigingsplaats toewijst, en een ruimtelijke organisatie en weginrichting die de alternatieven voor het autoverkeer (langzaam verkeer, openbaar vervoer) bevordert.

Dit beleid is overigens ook van essentiële betekenis voor het optimaliseren van een basismobiliteit voor iedereen, van de veiligheid van de verplaatsingen, van de leefbaarheid van de woonkernen in het algemeen en van de beperking van de milieugevolgen van het verkeer.

In het nieuwe ruimtelijke beleid moeten vestigingen die wel zeer veel personenvervoer en maar weinig goederenvervoer zullen veroorzaken (zoals overheidsinstellingen) bij voorkeur bij de belangrijke knooppunten van het openbaar vervoer worden ingeplant, terwijl vestigingen met veel goederenvervoer en weinig personenverkeer bij grote intermodale knooppunten of bij spoorwegen en kanalen moeten worden gesitueerd. Dat zal ongetwijfeld ook betekenen dat er een einde wordt gemaakt aan de verdere ontwikkeling van winkelboulevards en in elk geval van shoppingcentra buiten de kernen.

Concreet acht de CVP een radicaal beleid van massale investering in stadsvernieuwing — naast de andere aspecten van het grootstedelijk beleid en gekoppeld aan een streng ruimtelijk beleid voor de

riphériques, il est essentiel de mener une politique radicale d'investissements dans le domaine de la rénovation urbaine afin d'inverser la tendance à l'exode urbain pour aller vers une réurbanisation.

L'exode urbain a déjà considérablement contribué à accroître le trafic automobile et, partant, les embouteillages. À l'inverse, une politique de réurbanisation paraît essentielle pour supprimer le nombre de déplacements ou du moins le réduire.

Cette matière n'intéresse pas uniquement les régions; la promotion de l'habitat urbain passe également par certaines mesures qui n'ont pas de rapport direct avec la mobilité. On songe notamment à la politique en matière de sécurité de la société et à la contribution fédérale dans la politique de l'immigration.

Les possibilités offertes par les télécommunications (télétravail, *telebanking*, télé-achat) doivent être utilisées de façon optimale afin de rendre les déplacements superflus, notamment par l'utilisation de formes de travail à domicile.

2. La gestion encourageant les modes de transport alternatifs

L'objectif impose de prendre à la fois un certain nombre de mesures dissuasives en matière d'utilisation intempestive de la voiture et un certain nombre de mesures encourageant l'utilisation d'alternatives. C'est aux autorités qu'il appartient de pouvoir présenter le plus possible d'alternatives attrayantes au moment où la politique de dissuasion de l'utilisation de l'automobile entre en vigueur. Cela représente un défi d'envergure.

2.1. En ce qui concerne les transports publics dans leur ensemble

Les déplacements effectués au moyen des transports publics sont souvent des déplacements combinés (à pied/à vélo/en auto/en tram/en métro/en train/en avion). Dans cette séquence, les sociétés de transport public doivent assurer l'intégration tarifaire et une transition rapide d'un mode de transport public à un autre.

En ce qui concerne la politique tarifaire, le CVP souligne que les usagers attachent davantage d'importance à la qualité du transport qu'à son prix. Qui plus est, il convient d'éviter les effets non souhaités de transports publics gratuits, tels que, par exemple, le dépeuplement de l'école locale, l'abandon du vélo au profit du bus ou du tram, l'apparition de nouveaux besoins de transport par bus ou par tram. Les chrétiens-démocrates souhaitent toutefois que l'on mette un terme aux discriminations actuelles en matière d'abonnement.

On envisage, à cet égard, de porter à 1,2 million de francs belges le plafond salarial en deçà duquel les employés ont droit à l'intervention de leur employeur; l'abonnement scolaire ne peut coûter plus

randgemeenten — bijzonder essentieel om de stadsvlucht om te buigen naar een herstedelijking.

De stadsvlucht heeft reeds zeer veel autoverkeer in de hand gewerkt en dus ook files veroorzaakt. Omgekeerd lijkt een beleid van herstedelijking essentieel om een aantal verplaatsingen ofwel overbodig te maken, ofwel in te korten.

Dit is niet alleen een aangelegenheid voor de gewesten; het stedelijk wonen wordt ook ernstig aangemoedigd door een degelijke aanpak van zaken die niet rechtstreeks met de mobiliteit te maken hebben. Hierbij wordt gedacht aan het beleid van sociale veiligheid en aan de federale inbreng in het migrantenbeleid.

De mogelijkheden van de telecommunicatie (telearbeid, telebankieren, telewinkelen) moeten optimaal gebruikt worden om verplaatsingen overbodig te maken, onder meer door vormen van thuisarbeid mogelijk te maken.

2. Het management dat alternatieve verplaatsingswijzen stimuleert

De doelstelling vergt gelijktijdig een aantal ontrafende maatregelen voor het veelvuldig autogebruik en een aantal maatregelen ter stimulering van het gebruik van alternatieven. De overheid staat hier voor de opgave om zoveel mogelijk aantrekkelijke alternatieven klaar te hebben op het ogenblik dat het dissuasieve beleid inzake autogebruik een aanvang neemt. Dat wordt een zeer grote uitdaging.

2.1. Betreffende het openbaar vervoer in zijn algemeenheid

De verplaatsing met het openbaar vervoer is meestal een gecombineerde verplaatsing (te voet/met de fiets/de auto/de bus/de tram/de metro/de trein/het vliegtuig). In deze keten moeten de openbaarvervoermaatschappijen instaan voor tariefintegratie en voor een vlotte overstap van de ene openbaarvervoerswijze op de andere.

Inzake tarievenbeleid stelt de CVP fundamenteel dat de gebruikers meer belang hechten aan de kwaliteit dan aan de prijs van het vervoerbewijs. Bovendien moeten ongewenste effecten van een gratis openbaar vervoer zoals bijvoorbeeld de leegloop van de plaatselijke school, de overstap van de fiets naar bus of tram, het aanwakkeren van vervoersbehoeften per bus of tram, vermeden worden. Weliswaar willen de christen-democraten dat de bestaande discriminaties in de abonnementen ongedaan moeten worden gemaakt.

Daarbij wordt het opheffen van de loongrens van 1,2 miljoen Belgische frank voor de bedienden inzake het recht op een werkgeversbijdrage overwogen; het schoolabonnement mag voor de gebruikers niet meer

cher aux usagers que ce que coûte l'abonnement aux travailleurs qui ont droit à une intervention de leur employeur.

2.2. En ce qui concerne la SNCB

(1) Il faut augmenter la capacité du transport de voyageurs et de marchandises.

Il est essentiel, à cette fin, d'effectuer des investissements :

- en matériel roulant (trains à double étage) afin d'augmenter la capacité de transport pour le trafic intérieur de voyageurs, en matériel *light-rail* pour desservir la banlieue autour de Bruxelles et, dans une phase ultérieure, également autour d'Anvers, et impérativement aussi en wagons pour le transport de conteneurs;

- dans le réseau express interrégional autour de Bruxelles; le dédoublement immédiat de la jonction Nord-Sud doit être l'amorce du réseau express interrégional, ce qui suppose que l'on optimise l'utilisation des deux voies périphériques (26 et 28) au cours des heures de pointe et que l'on adapte la liaison avec les stations de métro Simonis (plus tard aussi station de l'Ouest) et Mérode;

- dans la réalisation rapide du Rhin de fer et du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers, ainsi que dans la troisième et la quatrième voie entre Bruges et Gand.

Votre rapporteur estime que le gouvernement flamand ne doit pas délivrer de permis de bâtir pour le TGV au nord d'Anvers avant que les Pays-Bas aient donné leur accord pour le Rhin de fer.

La qualité du service impose d'investir de manière réfléchie afin d'augmenter la vitesse (il conviendrait, par exemple, d'investir dans le contournement de Louvain) et d'améliorer la fiabilité du service. Il convient également de consacrer davantage de moyens à l'amélioration des gares. Pour ce faire, un programme systématique de rénovation des gares doit être élaboré d'urgence. Ce programme donnera la priorité aux gares importantes et inscrira leur rénovation dans des projets intégrés de réaménagement des alentours de la gare (densification du territoire, accessibilité accrue pour le trafic lent et les sociétés publiques de transports urbains et vicinaux).

(2) En ce qui concerne l'exploitation, le CVP tient avant tout à ce que les dispositions du contrat de gestion concernant la qualité (ponctualité, information, confort, propreté des voitures, accueil des voyageurs, accessibilité pour les personnes handicapées et âgées) soient formulées de manière à ce point concrètes qu'elles pourront être imposées, contrôlées et assorties de sanctions. Leur respect doit être contrôlé et sanctionné (positivement ou négativement) par un organe externe (l'Institut belge du transport ferroviaire, à créer).

Les subsides d'exploitation pour le trafic de voyageurs des lignes intérieures doivent être attribués à chaque service séparément, sur la base de la compta-

kosten dan het abonnement voor werknemers die recht hebben op een werkgeversbijdrage.

2.2. Betreffende de NMBS

(1) De capaciteit voor het vervoer van reizigers en goederen moet opgedreven worden.

Essentieel hierbij zijn de investeringen :

- in rollend materieel (dubbeldekkertreinen) om de vervoercapaciteit voor binnenlandse reizigers te verhogen, « *light-rail* » voor de voorstadsbediening rond Brussel en in een verdere fase ook rond Antwerpen, en zeker ook in wagons voor het containervervoer;

- in het intergewestelijk expresnet rond Brussel; de onmiddellijke ontubbeling van de Noord-Zuid verbinding moet de aanzet zijn tot het intergewestelijk expresnet, door tijdens de piekuren beter gebruik te maken van de twee ringsporen (26 en 28), met aanpassing van de overstap naar de metrostations Simonis (later ook Weststation) en Merode;

- in de spoedige realisatie van de IJzeren Rijn en van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven, alsook van het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent.

Voor uw rapporteur mag de Vlaamse regering geen bouwvergunning geven voor de HST ten noorden van Antwerpen vooraleer Nederland het licht op groen zet voor de IJzeren Rijn.

In functie van de kwaliteit van de dienstverlening moet doordacht geïnvesteerd worden in snelheidverhogende ingrepen (bijvoorbeeld de verbindingsbocht te Leuven) en in ingrepen die de betrouwbaarheid van de dienstverlening ten goede komen. Tevens moet veel meer aandacht dan momenteel gaan naar de verbetering van de stations. Er moet dringend een systematisch programma van renovatie van stations opgezet worden, waarbij prioriteit wordt gegeven aan belangrijke stations in geïntegreerde projecten die meteen ook de stationsomgeving globaal herinrichten (ruimtelijke verdichting, betere bereikbaarheid voor langzaam verkeer en openbaar stads- en streekvervoer).

(2) In verband met de exploitatie wil de CVP op de eerste plaats dat de kwaliteitsbepalingen in het beheerscontract (stipheid, informatie, comfort, netheid van de rijtuigen, onthaal van de reizigers, toegankelijkheid voor gehandicapten en bejaarden) zodanig concreet worden geformuleerd dat zij afdwingbaar, controleerbaar en sanctioneerbaar worden. De naleving ervan moet extern gecontroleerd en (positief of negatief) gesanctioneerd worden (het op te richten Belgisch Instituut voor het Spoorvervoer).

De exploitatietoelage voor het binnenlands reizigersvervoer moet toegerekend worden aan elke dienst afzonderlijk, op basis van de beheersboekhou-

bilité de gestion que la SNCB doit tenir en vertu des directives européennes. Les autorités achèteront ainsi des services concrets, plutôt que d'attribuer des subsides globaux d'exploitation.

Les chemins de fer doivent également s'intéresser à de nouvelles formes de transport en amont et en aval, telles que les taxis-trains (collectifs) et les contrats avec des centrales de personnes à mobilité réduite.

Le CVP souhaite expressément que la desserte de certaines régions à problèmes, telles que le Limbourg et la Campine, soit radicalement améliorée.

(3) La politique ferroviaire devra du reste s'inscrire dans le cadre d'une politique européenne fortement intégrée. Le CVP souhaite, à cet égard, que notre pays aligne sa politique sur celle menée aux Pays-Bas et en Allemagne, afin de sauvegarder la position concurrentielle de nos ports maritimes à l'égard de Rotterdam et de Hambourg. Cela signifie que le CVP est partisan d'une séparation institutionnelle entre l'infrastructure et l'exploitation.

Par ailleurs, le CVP soutient les efforts faits par la SNCB afin de réaliser un accroissement d'échelle, dans le cadre de la concurrence qui l'oppose à d'autres sociétés de chemins de fer, par le biais d'un achat judicieux d'entreprises de transport de façon à pouvoir offrir un ensemble de services intégré (transport par mer éventuellement, mais certainement transport ferroviaire, routier, fluvial) et réaliser un transport de « porte à porte ».

Compte tenu de l'indispensable accroissement d'échelle des sociétés de chemins de fer dans le contexte européen, la régionalisation de la SNCB ne paraît pas opportune. Même après la scission de l'infrastructure et de l'exploitation, la régionalisation de la société d'infrastructure ne s'indique pas; le CVP considère qu'il est important que, par le biais du niveau de pouvoir fédéral, la Flandre puisse prendre part aux décisions relatives au sort des navetteurs flamands travaillant à Bruxelles. Il convient néanmoins de veiller à ce que les régions soient en mesure de reprendre des lignes ferroviaires lors de leur mise hors service et de les (faire) exploiter à leur guise. Avant de fermer ou de vendre l'infrastructure à des tiers, la société d'infrastructure devrait être contrainte d'offrir l'infrastructure ou l'exploitation aux régions (ou à des ensembles de communes).

(4) Il s'impose de créer, parallèlement à la société d'infrastructure et à la société d'exploitation, un troisième pilier dans le paysage ferroviaire: une instance externe qui — par analogie avec l'Institut belge des services postaux et des télécommunications, en ce qui concerne les télécommunications — assiste les pouvoirs publics dans leur politique ferroviaire (la description et l'adjudication des services à fournir, la médiation entre les différents exploitants en ce qui concerne le transport de marchandises, la formulation d'exigences de qualité auxquelles l'infrastructure et l'exploitation doivent répondre, le contrôle, sur le terrain même, du respect de ces exigences de qualité).

ding waartoe de NMBS krachtens de Europese richtlijnen verplicht is. Op deze wijze koopt de overheid concrete diensten in plaats van een algemene exploitatietoelage toe te kennen.

De spoorwegen dienen ook aandacht te geven aan nieuwe vormen van voor- en natransport zoals (collectieve) treintaxi's en contracten met minder-mobielcentrales.

De CVP wil uitdrukkelijk dat de bediening van probleemgebieden zoals Limburg en de Kempen drastisch wordt verbeterd.

(3) Het spoorwegbeleid zal zich overigens moeten inschakelen in een doorgedreven Europese aanpak. In dat kader wil de CVP dat ons land zich afstemt op het beleid dat in Nederland en Duitsland wordt gevoerd, teneinde de internationale concurrentiepositie van onze zeehavens ten aanzien van Rotterdam en Hamburg op deze wijze te vrijwaren. Dat betekent dat de CVP voorstander is van een institutionele scheiding tussen infrastructuur en exploitatie.

Verder steunt de CVP de NMBS in haar streven om in de concurrentiestrijd met andere spoorwegmaatschappijen een schaalvergroting te realiseren via een doordachte aankoop van transportbedrijven zodat zij een geïntegreerd pakket van diensten (vervoer eventueel ter zee, maar zeker per spoor, over de weg, via de binnenvaart, over het spoor) kan aanbieden en alzo een vervoer « van deur tot deur » kan realiseren.

De noodzakelijke schaalvergroting van de spoorwegmaatschappijen in Europese context maakt een regionalisering van de NMBS niet wenselijk. Ook na de splitsing van infrastructuur en exploitatie is een regionalisering van de infrastructuurmaatschappij niet aangewezen; de CVP acht het belangrijk dat Vlaanderen via het federale beleidsniveau mede het lot van de Vlaamse pendelaars naar Brussel bepaalt. Wel moet het mogelijk worden gemaakt dat, bij het buiten werking stellen van bepaalde spoorlijnen, aan de gewesten de mogelijkheid wordt gegeven om deze lijnen over te nemen en zelf naar eigen goeddunken te (laten) exploiteren. Het aanbieden aan de gewesten (of aan groepen van gemeenten) van deze infrastructuur of exploitatie, alvorens over te gaan tot sluiting of verkoop van de infrastructuur aan derden moet een verplichting worden voor de infrastructuurmaatschappij.

(4) Naast de infrastructuurmaatschappij en de exploitatiemaatschappij dringt zich een derde pijler op in het spoorgebeuren: een externe instantie die de overheid — naar analogie met het Belgisch Instituut voor Post en Telecommunicatie inzake telecommunicatie — bijstaat in haar spoorbeleid (het uittekenen en aanbesteden van de te leveren diensten, het bemiddelen tussen de verschillende exploitanten voor het goederenvervoer, het uitwerken van de kwaliteitsvereisten waaraan infrastructuur en exploitatie moeten voldoen, het controleren op het terrein zelf van de naleving van deze kwaliteitsvereisten).

(5) Par ailleurs, les transports ferroviaires doivent s'intégrer davantage dans la politique régionale de mobilité. Le CVP entend à cet effet que les investissements ferroviaires et les horaires fassent toujours d'emblée l'objet d'une concertation avec les régions; il doit être convenu, par le biais d'un accord de coopération entre les autorités fédérales et les régions, que les investissements et l'exploitation ne peuvent être effectués qu'après que les régions ont donné leur accord à ce sujet. Il convient d'ailleurs de permettre aux autres niveaux de pouvoir, tels que les régions, les pouvoirs provinciaux ou les groupes de villes et communes, de convenir, par le biais de contrats de gestion régionaux complémentaires, d'un service supplémentaire avec la SNCB (ou, dans un stade ultérieur, avec l'Institut des transports ferroviaires à créer). Il convient de permettre aux régions de (pré)financer au besoin certains projets d'investissements qu'elles considèrent comme stratégiques et pour lesquels les autorités fédérales ne peuvent (provisoirement) pas dégager de moyens.

2.3. En ce qui concerne les transports publics urbains et régionaux

De manière générale, le tram doit prendre une part beaucoup plus large dans les transports publics urbains. Cela signifie concrètement que la conversion des transports urbains au tram doit s'effectuer de manière accélérée. Il convient également de réaliser le réseau de tram rapide autour d'Anvers et de Gand en vue de desservir la banlieue de manière adéquate.

Il faut au moins que le réseau de tram rapide autour d'Anvers fonctionne jusque dans les communes périphériques pour la fin de la prochaine législature.

Une deuxième option importante est l'introduction systématique dans la région urbanisée de facilités de passage (sites réservés, influence automatique sur les feux de signalisation), sur les axes importants pour ce transport public.

De Lijn doit assurer un meilleur désenclavement des régions rurales au moyen de services rapides, avec des transports flexibles et dépendant de la demande, comme les bus à la demande et les taxis collectifs.

L'achat de matériel roulant aisément accessible aux personnes âgées et aux handicapés doit être poursuivi.

2.4. En ce qui concerne le trafic lent

Étant donné que plus de la moitié des déplacements de personnes s'effectuent sur une courte distance (distance se prêtant à l'utilisation de la bicyclette), le CVP souhaite une revalorisation fondamentale du trafic lent. Dans la pratique, il s'agit essentiellement d'une matière régionale. L'autorité fédérale doit surtout veiller à évaluer régulièrement le code de la route à la lumière des problèmes propres aux cyclistes et aux

(5) Anderzijds moet het spoorgebeuren zich veel meer integreren in het gewestelijk mobiliteitsbeleid. Daartoe wil de CVP dat de spoorinvesteringen en de dienstregelingen steeds van meet af aan worden gepland in overleg met de gewesten; via een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten moet worden overeengekomen dat de investeringen en de exploitatie slechts groen licht krijgen nadat de gewesten daaromtrent hun akkoord hebben gegeven. Het moet voor andere bestuursniveaus zoals de gewesten, provinciebesturen of groepen van steden en gemeenten, overigens mogelijk worden gemaakt om via aanvullende regionale beheerscontracten bijkomende dienstverlening overeen te komen met de NMBS (of in een later stadium, met het op te richten Instituut voor het Spoorvervoer). En voor de gewesten moet het mogelijk worden gemaakt om bepaalde investeringsprojecten die zij als strategisch beschouwen en waarvoor de federale overheid (voorlopig) geen middelen kan vrijmaken, desgewenst te (pre)financieren.

2.3. Betreffende het openbaar stads- en streekvervoer

In zijn algemeenheid moet de tram een veel groter aandeel hebben in het openbaar stadsvervoer. Dat betekent concreet dat de « vertramming » van het stadsvervoer versneld moet gebeuren. Er moet ook werk worden gemaakt van het sneltramnet rond Antwerpen en Gent in functie van een adequate voorstadsbediening.

Op zijn minst moet op het einde van de volgende legislatuur het sneltramnet rond Antwerpen functioneren tot in de randgemeenten.

Een tweede belangrijke optie is de systematische invoering in het verstedelijkte gebied van doorstrotingsfaciliteiten (gereserveerde beddingen, automatische beïnvloeding van verkeerslichten), beginnend op de belangrijke assen voor dit openbaar vervoer.

In landelijke gebieden moet De Lijn een betere ontsluiting verzorgen met sneldiensten, met vraagafhankelijk en flexibel vervoer zoals belbussen en collectieve taxi's.

De aankoop van rollend materieel dat gemakkelijk toegankelijk is voor bejaarden en gehandicapten moet worden voortgezet.

2.4. Betreffende het langzaam verkeer

Gezien het feit dat meer dan de helft van de menselijke verplaatsingen over een korte afstand (fietsafstand) gaan, wil de CVP een fundamentele herwaardering van het langzaam verkeer. In de praktijk is dat vooral een gewestelijke aangelegenheid. De federale overheid moet er vooral op bedacht zijn om het verkeersreglement geregeld te evalueren vanuit de problemen van fietsers en voetgangers en waar nodig

piétons et, au besoin, procéder aux adaptations nécessaires. En outre, les cyclistes et les piétons doivent toujours bénéficier des mesures de faveur fiscales et autres, par exemple, dans le cadre des plans de transports d'entreprise.

Dans ce contexte, il faut redoubler les efforts en vue de l'aménagement de pistes cyclables. Il convient, dans ce cadre, de donner la priorité aux voies régionales qui sont importantes pour les déplacements des écoliers du secondaire; il faut intégrer les pistes cyclables aux réseaux d'itinéraires cyclables; il faut, au centre des villes et des villages, prévoir dans chaque rue des endroits pour garer les bicyclettes; il faut adapter les parkings pour automobiles en fonction de ces aménagements; il faut que les piétons et les cyclistes puissent bénéficier, tout comme les personnes qui utilisent d'autres moyens de locomotion, d'une indemnité financière pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail; il faut encourager des initiatives telles que l'utilisation partagée de bicyclettes pour le déplacement des écoliers entre leur domicile et l'établissement scolaire; il faut, lors du réaménagement de rues, construire des trottoirs d'un usage aisé et comportant un minimum d'obstacles; il faut faciliter la traversée des rues pour les personnes âgées et les handicapés (par exemple, en adaptant le temps laissé à ces personnes pour traverser aux signaux lumineux); il faut encourager l'offre de bicyclettes publiques dans les villes, et ce, dans des zones clairement délimitées et moyennant un système élaboré de contrôle social.

2.5. La gestion en matière de plans de transports d'entreprise et de plans de transports scolaires

Le CVP veut que la nouvelle loi relative aux plans de transports d'entreprise soit un succès. Dans le cadre de l'élaboration des plans de transports d'entreprise, les organisations patronales et syndicales doivent pouvoir compter sur le soutien logistique des autorités régionales (initiatives en matière de formation, et ainsi de suite).

Le CVP veut également que l'on instaure des plans de transports scolaires au niveau régional, afin de diminuer également l'utilisation de l'automobile dans ce type de trafic et accroître le succès des plans de transports d'entreprise en supprimant le lien entre les déplacements domicile-lieu de travail et les déplacements domicile-école-lieu de travail.

2.6. En ce qui concerne la navigation intérieure et le transport combiné

Le transport fluvial doit jouer un rôle beaucoup plus important dans le transport de marchandises.

Pour ce faire,

- il faut faire disparaître les « chaînons manquants » dans l'infrastructure des voies navigables intérieures;

- il faut réserver les terrains situés en bordure des voies navigables aux entreprises qui recourent

à des adaptations à apporter. Tevens moeten fietsers en voetgangers steeds mee opgenomen worden in de fiscale en andere gunstmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van bedrijfsvervoerplannen.

In het kader daarvan moeten de inspanningen voor de aanleg van fietspaden fors opgetrokken worden. Voorrang moet hierbij worden gegeven aan gewestwegen die belangrijk zijn voor de verplaatsingen van middelbare scholieren; moeten de fietspaden opgenomen worden in integrale fietsroutenetwerken; moeten in de stads- en dorpscentra in elke straat fietsstallingen voorzien worden; de parkeergelegenheid voor auto's moet in functie daarvan aangepast worden; moeten voetgangers en fietsers evenzeer als andere verplaatsingswijzen in het woon-werkverkeer recht krijgen op een financiële vergoeding; moeten initiatieven zoals fietspooling in het woon-schoolverkeer van schoolkinderen aangemoedigd worden; moeten bij herinrichting van straten comfortabele voetpaden worden ingericht met een minimum aan obstakels; moet de oversteekbaarheid van de straat voor bejaarden en gehandicapten verbeterd worden (bijvoorbeeld oversteektijd bij verkeerslichten); moet het aanbieden van openbare fietsen in de steden, binnen duidelijk afgebakende gebieden en met een uitgewerkt systeem van sociale controle gestimuleerd worden.

2.5. Het management met bedrijfs- en schoolvervoerplannen

De CVP wil dat de komende wet in verband met de bedrijfsvervoerplannen een succes wordt. Bij de uitwerking van bedrijfsvervoerplannen moeten de werkgevers- en de werknemersorganisaties hierbij kunnen rekenen op logistieke ondersteuning vanwege de gewestelijke overheden (vormingsinitiatieven en dergelijke).

De CVP wil ook dat op gewestelijk vlak schoolvervoerplannen worden ingevoerd, teneinde het autobruik ook in dit verkeer terug te dringen, en het succes van bedrijfsvervoerplannen te vergroten door de band tussen woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer door te knippen.

2.6. Betreffende de binnenvaart en het gecombineerd vervoer

De binnenvaart moet een veel belangrijker rol spelen in het goederenvervoer.

Daartoe

- moeten de *missing links* in de infrastructuur van de bevaarbare binnenwateren weggewerkt worden;

- moeten de terreinen langs de bevaarbare waterwegen gereserveerd blijven voor watergebonden

au transport fluvial. En ce qui concerne les entreprises existantes situées en bordure des voies d'eau, il faut leur imposer, dans la mesure du possible, lors du renouvellement de la licence, l'obligation d'utiliser le transport fluvial;

— il faut promouvoir davantage le transport combiné eau/route/rail. Le CVP pense à cet égard aux possibilités existantes via le canal Albert et à la possibilité de construire un terminal d'entreposage sur le canal maritime;

— le CVP souhaite qu'après la conclusion d'un accord avec les instances européennes, l'on ramène à 6 % la TVA en ce qui concerne le transport de marchandises par la navigation intérieure et par le rail.

2.7. Le mécanisme des prix comme instrument d'orientation du comportement

Le CVP estime que le recours au mécanisme des prix comme outil de régulation de la mobilité doit avoir un aspect gratifiant et un aspect répressif, et porter sur le lieu de départ (le prix du carburant), le déplacement lui-même (la tarification à l'usage) ou le lieu d'arrivée (les tarifs des parkings).

Le CVP subordonne la régulation des prix à une série de conditions :

— les produits doivent être affectés intégralement à la promotion de la mobilité durable. À cet effet, un fonds pour la mobilité durable doit être créé à chaque niveau de pouvoir;

— les produits ne peuvent être affectés au financement de dépenses courantes en matière de transport et de mobilité, mais doivent être consacrés à de nouveaux projets ou à de nouvelles mesures;

— les différents niveaux de pouvoir doivent harmoniser leurs mesures spécifiques en matière de prix, afin de ne pas compromettre l'assise sociale.

L'assise sociale, qui est encore réduite, disparaîtrait si l'on devait tout d'abord faire le plein à prix d'or, le matin lors de son départ en voiture (politique fédérale), acquitter ensuite un péage élevé (la tarification à l'usage — une compétence régionale), pour enfin devoir acquitter des frais de stationnement élevés (politique urbaine), sans pouvoir imputer fiscalement ne fût-ce qu'un seul franc de ces frais. Les autorités, aux différents niveaux de pouvoir, devront donc conclure entre elles de très bons accords contraignants;

— l'effet dissuasif du mécanisme de prix ne peut être compensé fiscalement (sans quoi, il n'aurait aucun effet).

En ce qui concerne la tarification à l'usage, le CVP précise ce qui suit :

1. Il n'est en principe pas opposé à la tarification à l'usage. Cette mesure peut contribuer à combattre le phénomène des files.

2. La tarification à l'usage n'est cependant pas pour demain; il y a encore trop d'inconnues, qu'il convient de tirer au clair.

bedrijven. Voor bestaande bedrijven langs een waterweg moet bij de vernieuwing van de vergunning zo mogelijk transport via de waterweg mede opgelegd worden als vergunningsvoorwaarde;

— moet het gecombineerd vervoer water/weg/spoor meer kansen krijgen. De CVP denkt hierbij aan de reeds bestaande mogelijkheden via het Albertkanaal en aan de mogelijke bouw van een overslagterminal op het Zeekanaal;

— wil de CVP dat, na akkoord binnen de Europese instanties, een BTW-verlaging wordt doorgevoerd voor het goederenvervoer met de binnenvaart en het spoor naar 6 %.

2.7. Het prijsmechanisme als gedragssturend instrument

Voor de CVP moet de inzet van het prijsmechanisme als regulerend instrument voor de mobiliteit zowel belonend als straffend werken, en slaan op de plaats van vertrek (de brandstofprijzen), de verplaatsing zelf (rekeningrijden), of de plaats van aankomst (parkeertarieven).

Prijsregulering is voor de CVP verbonden aan een aantal voorwaarden :

— de opbrengsten moeten integraal worden besteed aan de bevordering van de duurzame mobiliteit. Daartoe moet op elk bestuursniveau een fonds voor duurzame mobiliteit opgericht worden;

— de opbrengsten mogen niet aangewend worden voor lopende uitgaven inzake verkeer en mobiliteit, maar moeten naar nieuwe projecten of maatregelen gaan;

— de verschillende bestuursniveaus moeten hun specifieke prijsmaatregelen goed op elkaar afstemmen, teneinde het maatschappelijk draagvlak niet te verstoren.

Het maatschappelijk draagvlak, dat nog klein is, zou wegvallen in een situatie waarbij iemand 's morgens bij zijn vertrek per auto eerst peperduur moet tanken (federaal beleid), daarna een zware tol (het rekeningrijden — gewestelijk) betalen, om ten slotte een zwaar parkeertarief te moeten betalen (stedelijk beleid), zonder dat hij ook maar een frank van die onkosten fiscaal in rekening kan brengen. De overheden op de verschillende beleidsniveaus zullen dus zeer goede bindende afspraken moeten maken met elkaar;

— de ontradende werking van het prijsmechanisme mag fiscaal niet worden gecompenseerd (anders werkt het niet).

Betreffende het rekeningrijden stelt de CVP het volgende :

1. De CVP is in principe niet tegen rekeningrijden. Het kan een maatregel naast talrijke andere maatregelen zijn om de files te bestrijden.

2. Toch zal het rekeningrijden nog niet voor morgen zijn; er zijn nog te veel onbekende factoren die nog uitgeklaard moeten worden.

3. Il estime que la tarification à l'usage n'est acceptable que s'il est satisfait aux conditions suivantes :

a) il faut un nombre suffisant d'alternatives valables à la voiture dans les régions où la tarification à l'usage sera introduite, faute de quoi la tarification à l'usage reviendra uniquement à « se trouver dans les embouteillages en payant plus cher »;

b) le système doit avoir un caractère contraignant au niveau international; le système ne peut permettre aux étrangers d'échapper à la tarification. Le CVP estime qu'il serait inadmissible que le trafic intérieur doive payer à coup sûr, à l'inverse du trafic international. À l'heure actuelle, près de la moitié des camions qui circulent sur le ring d'Anvers sont étrangers. Il ne sera pas aisé de développer un système sans faille pour le trafic étranger. Il suffit de songer à la facilité avec laquelle le trafic international échappe à une amende en matière de roulage;

c) compte tenu du nombre élevé d'accès et de sorties d'autoroutes, l'on risque d'observer une importante circulation « détournée » par des voies alternatives afin d'échapper à la tarification à l'usage. Ce genre de circulation « détournée » doit être exclue d'avance;

d) il convient d'être bien informé préalablement d'éventuels déménagements des entreprises ou des institutions hors de la région soumise à la tarification à l'usage, car cela déplacerait les flux de circulation et impliquerait un échec pour le système de tarification à l'usage.

Cette tendance à la délocalisation a déjà été constatée à l'étranger (apparemment à Trondheim, en Norvège);

e) il faut garantir que le produit de la tarification à l'usage soit utilisé exclusivement en vue d'améliorer la mobilité dans la région même où le péage est perçu. Il faut exclure, par exemple, que les montants perçus dans la région d'Anvers ou de Bruxelles soient utilisés pour aménager des pistes cyclables à Fouron ou dans le *Westhoek*.

Il ne fait aucun doute que la tarification à l'usage ne sera pas encore instaurée au cours de la prochaine législature. Cela fait déjà plusieurs années que les Pays-Bas préparent un tel système, mais celui-ci sera opérationnel au plus tôt en 2002. Laissons les Néerlandais tester le système et tirons les leçons de leurs erreurs.

2.8. Réduire le confort d'utilisation de la voiture pour influencer les comportements

La politique de stationnement et une politique de limitation de l'espace réservé au trafic automobile sont des moyens permettant d'influencer fortement les comportements dans le but d'améliorer l'accessibilité et la mobilité.

La réduction des possibilités de pénétration et des facilités de stationnement dans les villes permet du reste de fluidifier davantage le trafic des transports en commun et d'en augmenter la vitesse, et partant

3. Voor de CVP kan rekeningrijden alleen maar als aan volgende voorwaarden is voldaan :

a) er moeten voldoende waardevolle alternatieven voor de auto zijn in de gebieden waar het rekeningrijden wordt ingevoerd, zoniet zal het rekeningrijden alleen maar uitmonden in een « duurder aanschuiven in de file »;

b) het moet internationaal afdwingbaar zijn; het systeem mag niet toelaten dat buitenlanders zouden ontsnappen. Het zou voor de CVP onaanvaardbaar zijn dat het binnenlandse verkeer gegarandeerd zou moeten betalen, en het buitenlandse verkeer niet. Momenteel is reeds bijna de helft van het vrachtwagenverkeer op de Antwerpse Ring buitenlands vervoer. Het zal niet eenvoudig zijn om een sluitend systeem te vinden voor het buitenlandse verkeer. Denk maar eens hoe gemakkelijk het buitenlandse verkeer ontsnapt aan een verkeersboete;

c) met de vele op- en afritten van de autosnelwegen loopt men het gevaar veel sluipverkeer langs alternatieve wegen te induceren om aan het rekeningrijden te ontsnappen. Zulk sluipverkeer moet bij voorbaat uitgesloten zijn;

d) men moet bij voorbaat goed weten of bedrijven en instellingen niet gaan verhuizen uit het gebied waar rekeningrijden van toepassing is, want dan gaan de verkeersstromen zich gewoon verleggen, en dan mislukt uiteraard het systeem van het rekeningrijden.

Zulke tendens tot delokalisatie is in het buitenland reeds vastgesteld (blijkbaar in Trondheim in Noorwegen);

e) er moet gegarandeerd worden dat de opbrengst van het rekeningrijden uitsluitend wordt gebruikt om de mobiliteit te verbeteren in de streek zelf waar de inkomsten vandaan komen. Het kan bijvoorbeeld niet dat zulke opbrengsten uit de regio Antwerpen of Brussel zouden worden gebruikt voor fietspaden in de Voerstreek of de Westhoek.

Het staat vast dat het rekeningrijden zeker nog niet voor de volgende legislatuur zal zijn. In Nederland is men reeds enkele jaren voorbereidselen aan het treffen, en toch zal het systeem er ten vroegste in 2002 echt operationeel zijn. Laat de Nederlanders het systeem maar uittesten, zodat uit hun fouten de nodige lessen kunnen worden getrokken.

2.8. Beperking van het comfort inzake autogebruik als gedragssturend instrument

Het parkeerbeleid en een beleid dat de ruimte voor de rijdende auto beperkt, is een sterk sturend middel ten gunste van een betere bereikbaarheid en mobiliteit.

De vermindering van de doorstromingsmogelijkheden en van het parkeercomfort in de steden geeft overigens meer ruimte voor een betere doorstroming en voor een hogere commerciële snelheid van het

la rentabilité, en prévoyant des sites réservés pour ceux-ci et pour le mode lent ainsi que d'augmenter la qualité de la vie en zone urbaine. C'est la raison pour laquelle le CVP veut que l'on freine, au profit des transports en commun, l'installation d'infrastructures en matière de circulation automobile et de stationnement dans les zones congestionnées, et ce, surtout dans les centres urbains et sur les corridors de transport public (les grandes voies de pénétration) en direction des (grandes) villes.

L'intervenant est conscient du fait qu'une politique de stationnement dissuasive, ainsi que la limitation de la fluidité du trafic automobile dans les villes demandent beaucoup de courage. On ne pourra toutefois en faire l'économie.

3. *La gestion de la capacité de transport existante*

Le CVP veut que l'on utilise mieux la capacité de transport existante. Dans ce cadre, le parti tentera de faire en sorte que :

- le transport de marchandises soit autorisé le week-end sur les principales voies navigables flandres;

- le succès du cabotage qui a été récemment instauré légalement dans notre pays (le soutien logistique des entreprises de transports est nécessaire);

- le covoiturage, tant dans que hors du cadre des plans de transport d'entreprise. Aux Pays-Bas, l'ANWB a calculé que le taux d'occupation moyen de l'automobile dans le trafic domicile-lieu de travail n'est que de 1,2 et qu'il n'y aurait plus de files aux heures de pointe si ce taux atteignait 1,6. L'instrument de la gratification fiscale peut également être utilisé comme incitant pour le covoiturage;

- une utilisation judicieuse de la télématique et des systèmes de guidage du trafic; ceux-ci peuvent fournir une contribution variée au pilotage des flux de circulation pour autant qu'ils ne portent pas atteinte à la viabilité des quartiers résidentiels en faisant augmenter le trafic de contournement.

II. **Accessibilité pour tous**

Pour le CVP, le deuxième objectif principal de la politique de mobilité reste la lutte contre la pauvreté en matière de transports. La mobilité est aussi un droit pour tous les membres de la collectivité, jeunes et vieux, et la pauvreté dans ce domaine est une source inacceptable de handicaps sociaux.

On sous-estime le problème de la dualisation de la société en matière de mobilité. Les chrétiens-démocrates estiment que le système des transports, qui est actuellement encore axé unilatéralement sur la détention et l'utilisation d'une voiture, ne peut poser des problèmes d'accessibilité à ceux qui ne possèdent pas de voiture (ménages à faibles revenus, personnes âgées, handicapés, personnes soucieuses de l'environnement).

openbaar vervoer in gereserveerde beddingen alsook voor het langzaam verkeer, en tevens voor meer leefkwaliteit in verstedelijkt gebied. Daarom moeten voor de CVP de voorzieningen voor het autogebruik en het parkeren in congestiegebieden afgeremd worden ten voordele van het openbaar vervoer, vooral in stadscentra en op de openbaarvervoercorridors (de grote invalswegen) naar de (grote) steden.

De spreker is er zich van bewust dat een beperkend parkeerbeleid, alsook het beperken van de doorstroming van het autoverkeer in de steden zeer veel moed vraagt. Er valt echter niet aan te ontsnappen.

3. *Het management van de bestaande vervoerscapaciteit*

De CVP wil dat de bestaande vervoerscapaciteit beter wordt benut. In het kader daarvan zal zij onder meer ijveren voor :

- de mogelijkheid van goederenvervoer op de belangrijkste Vlaamse binnenwateren tijdens de week-einden;

- het succes van de cabotage die onlangs wettelijk werd ingevoerd in ons land (logistieke ondersteuning van de transportbedrijven is nodig);

- de carpooling, zowel in als buiten het kader van bedrijfsvervoerplannen. De ANWB berekende in Nederland dat de gemiddelde bezettingsgraad van de auto in het woon-werkverkeer slechts 1,2 is en dat er bij een bezettingsgraad van 1,6 per auto gewoon geen files zouden zijn tijdens de spitsuren. Ook inzake carpooling kan het instrument van fiscale beloning gebruikt worden;

- een doordacht gebruik van telematica en verkeersgeleidingssystemen; deze kunnen een gevarieerde bijdrage leveren tot de sturing van de verkeersstromen voorzover zij de verkeersleefbaarheid van woongebieden niet aantasten met bijkomend sluipverkeer.

II. **Bereikbaarheid voor iedereen**

De tweede hoofddoelstelling van het mobiliteitsbeleid is voor de CVP de blijvende strijd tegen de vervoersarmoede. Mobiliteit is ook een (vrijheids)-recht voor iedereen in de samenleving; een recht voor jong en oud, en vervoersarmoede is een onaanvaardbare bron van kansarmoede.

De dualisering van de samenleving op het vlak van mobiliteit is een onderschat probleem. Voor de christen-democraten mag het vervoerssysteem, dat bij de huidige stand van zaken nog eenzijdig op het autobezit en autogebruik is afgestemd, niet leiden tot bereikbaarheidsproblemen voor niet-autobezitters (gezinnen met beperkt inkomen, bejaarden, gehandicapten, milieubewuste burgers).

Afin de garantir l'accessibilité des transports à tous ou afin d'éviter de précariser certaines personnes en matière de transport, on devra recourir à différents instruments.

Il faudra toujours accorder une attention particulière aux personnes âgées et aux handicapés. Une bonne partie de la solution consisterait à ralentir la circulation des voitures dans le centre des villes, dont la voiture doit être bannie autant que possible, ce qui diminuerait déjà sensiblement la peur qu'éprouvent les personnes âgées devant la circulation et leur permettrait davantage d'effectuer leurs déplacements, souvent courts, à pied ou à bicyclette. Le CVP songe en outre à des initiatives complémentaires, telles que les chèques-transport qui seraient distribués, par le biais du CPAS, aux personnes à revenus modestes et qui pourraient être utilisés tant pour le taxi que pour le bus ou le tram. Ce type de mesures est préférable à des mesures linéaires telles que la gratuité du transport public;

- des mesures de confort à l'intention des piétons, des utilisateurs de fauteuil roulant, des parents poussant un landau et des usagers des transports publics (autobus et trams à plancher surbaissé, ascenseurs d'accès aux quais des gares, ...);

- des initiatives complémentaires, telles que les centraux pour personnes à mobilité réduite, les taxis collectifs, les telbus, dans les zones rurales où le degré de désenclavement par les transports publics est faible;

- la protection des cyclistes est essentielle pour garantir une mobilité de base aux enfants et aux personnes âgées;

- les plans de transport d'entreprise doivent promouvoir entre autres via le carpooling et le télétravail, les possibilités de déplacement des travailleurs sans voiture;

- la multiplication des possibilités de mobilité en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail à l'intention des chômeurs qui ne peuvent obtenir un permis de conduire. Il est frappant de constater que 27 % des chômeurs n'ont pas de permis de conduire (selon une enquête de la *Hogeschool Verkeerskunde* de Diepenbeek), alors que ce taux tombe à 10 % pour les ouvriers ayant un travail et à moins de 4 % pour les employés.

Il convient en outre de renforcer la dimension familiale des transports en commun, tout d'abord en ce qui concerne la tarification. Le prix des abonnements scolaires des sociétés de transports en commun doit encore baisser et ne peut excéder, pour les usagers, le prix des abonnements domicile/lieu de travail.

D'autre part, votre rapporteur ne souscrit pas à l'idée de la gratuité des transports en commun pour les pensionnés ou les enfants, et ce, pour les raisons suivantes :

1° La viande, le lait et le pain doivent-ils être gratuits pour les pensionnés et les enfants ? Non ? Pourquoi les transports publics devraient-ils l'être ?

Om de bereikbaarheid voor iedereen in de samenleving te garanderen, of te voorkomen dat mensen in de vervoersarmoede terechtkomen, zullen verschillende instrumenten moeten worden ingezet.

Bijzondere aandacht moet blijven uitgaan naar bejaarden en gehandicapten. Een belangrijk element van oplossing is reeds dat het verkeer in de zoveel mogelijk autoluwe centra rustig verloopt, wat de angst van bejaarden voor het verkeer reeds in belangrijke mate wegneemt, en hen ook meer kansen geeft voor hun meestal korte verplaatsingen te voet of per fiets. Daarnaast denkt de CVP nog aan andere bijkomende initiatieven zoals vervoerscheques voor mensen met een klein inkomen via het OCMW, die zowel voor de taxi als voor de bus of tram gebruikt kunnen worden; dit heeft de voorkeur op lineaire maatregelen zoals « gratis » openbaar vervoer;

- comfortmaatregelen voor voetgangers, voor rolstoelgebruikers, moeders of vaders met kinderwagens en voor gebruikers van het openbaar vervoer (lagevloerbussen en -trams, liften naar de perrons van stations, ...);

- aanvullende initiatieven zoals mindermobiliteitscentrales, collectieve taxi's, de belbus in landelijke gebieden met een lage ontsluitingsgraad inzake openbaar vervoer;

- de beveiliging van het fietsverkeer is van essentieel belang voor de basismobiliteit van kinderen en oudere personen;

- de bedrijfsvervoerplannen moeten via onder meer carpooling en tele-arbeid de verplaatsingsmogelijkheden voor werknemers zonder auto bevorderen;

- bijdragen tot meer mobiliteitsmogelijkheden in het woon-werkverkeer voor werklozen die geen rijbewijs kunnen verkrijgen. Het is erg opvallend dat 27 % van de werklozen geen rijbewijs hebben (onderzoek van Hogeschool Verkeerskunde in Diepenbeek), terwijl dat voor werkende arbeiders op 10 % ligt en voor bedienden niet eens op 4 %.

Daarbij moet de gezinsdimensie van het openbaar vervoer verder worden versterkt, op de eerste plaats inzake tarifiering. De prijs van schoolabonnementen voor het openbaar vervoer moet verder naar omlaag en mag voor de gebruikers niet hoger zijn dan woon-werkabonnementen.

Anderzijds neemt uw rapporteur afstand van de idee van gratis tram en bus voor gepensioneerden of kinderen, en wel om de volgende redenen :

1° Moeten vlees, melk en brood gratis zijn voor gepensioneerden en kinderen ? Neen ? Waarom openbaar vervoer dan wel ?

2° La gratuité n'existe pas : ou bien c'est l'utilisateur qui paie, ou bien c'est le contribuable. La quote-part du contribuable dans les frais d'utilisation des transports en commun représente déjà 60 % à l'heure actuelle, abstraction faite des investissements.

3° Il y a aussi des pensionnés aisés et des enfants de riches : ceux-ci doivent-ils aussi bénéficier de la gratuité des transports en commun, qui doit être financée par le contribuable ?

4° Pour les personnes très âgées, les transports en commun ne constituent pas le meilleur moyen de transport, du fait qu'ils ne permettent pas un transport de porte à porte, et c'est précisément cette formule qui est la plus adaptée pour les personnes en question. Il serait préférable que les communes disposent de camionnettes adaptées, qui puissent transporter les personnes très âgées et les handicapés avec leur chaise roulante de porte à porte.

5° La gratuité des transports en commun dissuade les enfants de faire du vélo ou de la marche à pied : l'effet pervers d'une mesure bien intentionnée.

6° Il serait préférable que les communes utilisent leur contribution à la gratuité des transports en commun pour aménager des pistes cyclables sûres ou réaménager des carrefours. Cette approche a un effet durable, contrairement à la gratuité des transports en commun.

7° Les personnes ayant un très petit revenu peuvent, au besoin, aussi bénéficier de chèques transport auprès du CPAS.

III. La sécurité, une condition prioritaire

La sécurité des usagers de la route demeure pour le CVP une priorité de la politique en matière de transport. Il est impossible de dissocier la sécurité de l'accessibilité, dans la mesure où elle en est en quelque sorte un aspect qualitatif.

Le CVP considère que toute victime d'un accident de la circulation est une victime de trop. Mais, d'autre part, les démocrates-chrétiens sont conscients qu'il est impossible d'éliminer totalement l'insécurité routière et que celle-ci ne peut être que réduite. Le respect de la vie nous oblige à nous fixer un objectif ambitieux : le nombre d'accidents de la circulation doit diminuer annuellement d'au moins 10 % par rapport au nombre actuel, de manière que le nombre de victimes d'accidents ait diminué d'au moins 40 % d'ici l'an 2003.

Une politique réfléchie en matière de sécurité routière doit s'appuyer au premier chef sur des statistiques fiables. C'est pourquoi le CVP veut un enregistrement rapide des accidents : à l'avenir, les accidents devront être enregistrés sur les lieux mêmes (et non plus après coup), au moyen d'un appareillage informatique adapté. On disposera ainsi de statistiques correctes des accidents; l'enregistrement

2° Gratis bestaat niet : ofwel betaalt de gebruiker, ofwel de belastingbetaler. Het aandeel van de belastingbetaler in de gebruikskosten van tram en bus bedraagt nu reeds 60 % : zonder rekening te houden met de investeringen.

3° Er zijn ook gepensioneerden die er warmpjes inzitten en er zijn ook kinderen van rijke ouders : moeten die ook nog eens gratis openbaar vervoer krijgen, dat betaald moet worden door de belastingbetaler ?

4° Voor hoogbejaarden zijn tram en bus geen aangepaste vervoerswijzen, omdat er geen vervoer van deur tot deur mee gerealiseerd kan worden, en dat is uitgerekend wat deze mensen nodig hebben. De gemeenten kunnen beter investeren in aangepaste camionetten die hoogbejaarden en gehandicapten met hun rolstoel kunnen vervoeren van deur tot deur.

5° Gratis tram en bus brengen mee dat kinderen niet meer fietsen of te voet gaan : een pervers effect van een goed bedoelde maatregel.

6° De gemeenten kunnen hun bijdrage voor gratis bus en tram beter gebruiken om veilige fietsroutes aan te leggen of kruispunten opnieuw in te richten. Deze aanpak heeft een blijvend effect; gratis openbaar vervoer niet.

7° Waar nodig zijn er voor mensen met een zeer gering inkomen ook sociale correcties mogelijk via vervoercheques bij het OCMW.

III. Veiligheid, prioritaire voorwaarde

De veiligheid van het verkeer blijft voor de CVP een prioriteit in het verkeersbeleid. Veiligheid kan niet los worden gezien van bereikbaarheid, is er als het ware een kwaliteitsaspect van.

Het uitgangspunt voor de CVP is principieel dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is. Maar anderzijds zijn de christen-democraten zich ervan bewust dat de onveiligheid in het verkeer niet geliquideerd, maar enkel teruggedrongen kan worden. De eerbied voor het leven dwingt ons ertoe om een ambitieus streefdoel te stellen : het aantal verkeersongevallen moet ten opzichte van het huidige aantal jaarlijks met tenminste 10 % dalen zodat het aantal verkeersslachtoffers tegen het jaar 2003 met tenminste 40 % gedaald is.

Een doordacht verkeersveiligheidsbeleid steunt in eerste instantie op betrouwbare statistieken. Daarom wil de CVP een snelle registratie van de ongevallen : in de toekomst moet die met aangepaste informatica-apparatuur op de ongevalsplek zelf gebeuren (in plaats van nadien). Zo zal men correcte statistieken van de ongevallen hanteren; de snellere registratie moet het ook mogelijk maken om in samenspraak

accélééré doit également permettre de mieux suivre, au niveau régional, en collaboration avec les autorités locales, la situation aux différents points névralgiques et de résoudre le plus rapidement possible les problèmes qui se posent.

La prévention routière doit prendre en compte trois facteurs : l'homme, le moyen de transport et l'environnement routier. Le CVP souhaite par ailleurs que l'on s'attache davantage à humaniser la situation des victimes d'accidents de la route et de leurs parents ou proches.

1° Mesures visant à influencer le comportement dans la circulation

C'est là la tâche la plus difficile mais également la plus importante. Afin d'influencer de manière positive le comportement dans la circulation, le CVP entend :

a. en ce qui concerne la formation et la sensibilisation :

— instaurer une formation continue en matière de circulation dans tous les types d'enseignement soumis à l'obligation scolaire jusqu'à 18 ans, formation qui figurerait parmi les objectifs de base à atteindre, sans pour autant porter atteinte à la responsabilité des ménages;

— réformer la formation en matière de conduite en mettant l'accent sur la conduite défensive, instaurer une période de suivi assortie de certaines restrictions pour les jeunes conducteurs; il convient d'améliorer la qualité de la formation en matière de conduite, tout en l'assortissant de la condition de faisabilité financière pour tous.

Le CVP demande également qu'il y ait des bus de nuit dans les villes et dans les quartiers où se trouvent les lieux de divertissement.

b. en ce qui concerne les règles :

— il convient de sanctionner plus rigoureusement et plus adéquatement les comportements agressifs et asociaux dans la circulation. Les condamnations pour comportement agressif dans la circulation ne peuvent être effacées du casier judiciaire après trois ans;

— il convient de mettre en œuvre le permis à points tel qu'il est prévu par la loi, et, par la suite, de rafraîchir en permanence les connaissances concernant la réglementation routière, qui ne cesse d'évoluer.

c. en ce qui concerne le maintien de l'ordre (surveillance et contrôle) :

— l'augmentation du risque objectif et subjectif d'être pris sur la base d'un plan de maintien de l'ordre accordant la priorité aux endroits les plus dangereux (les points noirs du réseau routier), aux

met de lokale besturen de knelpunten regionaal beter op te volgen en zo snel mogelijk weg te werken.

Bij de zorg voor meer verkeersveiligheid moet men steeds bedacht zijn op de mens, het vervoermiddel en de verkeersomgeving. Tevens wil de CVP dat het beleid meer aandacht geeft aan de humanisering van de situatie van het verkeersslachtoffer en de na- of naastbestaanden.

1° Beïnvloeding van het verkeersgedrag

Dit is de moeilijkste, maar ook de belangrijkste opgave. Om het verkeersgedrag in gunstige zin te beïnvloeden wil de CVP :

a. wat betreft de opleiding en de sensibilisering :

— continue verkeersopvoeding in alle vormen van onderwijs onderworpen aan de leerplicht tot 18 jaar, met opname in de eindtermen, zonder daarmee aan de verantwoordelijkheid van de gezinnen afbreuk te doen;

— de rijopleiding hervormen met de nadruk op het defensief rijden, het inbouwen van een opvolgingsperiode met enkele beperkingen voor de jonge bestuurder; de kwaliteit van de rijopleiding moet verbeterd worden, weliswaar gecombineerd met de vereiste van financiële haalbaarheid voor iedereen.

De CVP vraagt ook nachtbussen in steden en rondom uitgaansbuurten.

b. wat betreft de regels :

— agressief en asociaal verkeersgedrag moet strenger en adequater bestraft worden. Veroordelingen voor agressief verkeersgedrag mogen na drie jaar niet van het strafblad verdwijnen;

— de uitvoering van het rijbewijs met punten zoals voorzien in de wet, nadien ook het blijvend opfrissen van de kennis van de evoluerende verkeersreglementering.

c. wat betreft de handhaving (toezicht en controle) :

— het verhogen van de objectieve en subjectieve pakkans op basis van een handhavingsplan met prioriteit voor de gevaarlijkste plaatsen (de zwarte zones van het wegennet), de gevaarlijkste tijdstippen (on-

moments les plus dangereux (notamment les nuits de week-end et l'heure de pointe du vendredi soir) et aux comportements les plus dangereux (conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues, vitesse excessive et inadaptée, comportement agressif et asocial au volant);

— des alcooltests doivent être effectués lors de chaque accident de la circulation dans lequel on dénombre des blessés;

— les contrôles routiers effectués à l'aide d'appareils automatiques doivent être développés en fonction des nouvelles possibilités technologiques en vue de la constatation de toutes les infractions, qui, d'un point de vue technique, peuvent être constatées à l'aide de ces appareils (non seulement les excès de vitesse et le non-respect des feux rouges, mais également la conduite imprudente, le respect des distances, les règles de priorité, le respect de la ligne blanche continue);

— une répression indubitable, rapide et adaptée, mettant un terme aux décisions massives de classement sans suite et davantage axée sur le retrait du permis de conduire et l'interdiction de conduire de même que sur les peines alternatives (par exemple, l'obligation de suivre une cure de désintoxication en cas de problème d'alcoolisme).

d. en ce qui concerne l'appareil (judiciaire et policier) :

— afin d'accroître le contrôle de la circulation routière, tant sur le plan préventif que répressif, il faudra, dans le cadre de la réforme des polices, consacrer à l'aspect « trafic » la part qui lui revient, voire lui réserver une place privilégiée. C'est ainsi que le ministre qui a la circulation routière dans ses compétences, doit également être fonctionnellement compétent pour la police de la circulation routière et les plans de sécurité.

Il faut mettre un terme au classement sans suite massif des procès-verbaux dressés pour des infractions de roulage et instaurer un système de traitement administratif des contraventions.

Il faut, en même temps, augmenter le nombre des juges de police afin d'accroître la rapidité et la qualité du traitement des affaires de roulage.

2° Sécurisation de l'infrastructure

Sur de nombreuses voies de circulation, la sécurité du trafic peut être considérablement accrue par l'amélioration de l'aménagement et en séparant clairement le trafic rapide du trafic lent. Cela implique que l'on établisse une distinction conséquente entre les voies de communication en les affectant selon leur fonction, c'est-à-dire en destinant les unes à l'absorption des flux de trafic, d'autres au rassemblement de flux, d'autres encore à la facilitation de l'accès aux zones résidentielles et, enfin, d'autres au désenclavement, et en prévoyant des limitations de vitesse adaptées par catégorie de voie (30-50-70-90 km/h).

der meer de weekendnachten, de vrijdagavondspits) en gevaarlijkste gedragingen (rijden onder invloed van alcohol en drugs, overdreven en onaangepaste snelheid, agressief en asociaal rijgedrag);

— bij elk verkeersongeval met gekwetsten moeten altijd alcoholcontroles gebeuren;

— het verkeerstoezicht door middel van automatisch werkende apparaten dient verder uitgebouwd te worden in functie van de nieuwste technologische mogelijkheden voor de vaststelling van alle overtredingen die technisch vastgesteld kunnen worden door deze apparaten (niet alleen overdreven snelheid en roodlichtrijden, maar ook roekeloos rijgedrag, afstand houden, voorrangregels, respecteren van de ononderbroken witte lijn);

— een onbetwifelbare, snelle en aangepaste bestraffing, waarbij een einde komt aan de massale seponering en waarbij de intrekking van het rijbewijs en het rijverbod, en alternatieve straffen (voorbeeld : een verplichte alcoholtherapie) een belangrijker rol moeten spelen.

d. wat betreft het apparaat (justitie en politie) :

— teneinde het preventief en verbaliserend verkeerstoezicht te verhogen, moet bij de hervorming van de politiediensten « verkeer » zijn rechtmatig aandeel krijgen en zelfs een bevoorrechte plaats innemen. Zo moet de minister die bevoegd is voor verkeer, ook functioneel medebevoegd worden voor de verkeerspolitie en voor de veiligheidsplannen.

De massale seponering van processen-verbaal voor verkeersovertredingen moet ongedaan worden gemaakt door een systeem van administratieve afhandeling.

Tegelijk moet het aantal politierechters worden uitgebreid om het aantal verkeerszaken sneller en met meer kwaliteit af te handelen.

2° Beveiliging van de infrastructuur

Het verkeer kan op veel verkeerswegen door een verbeterde inrichting én door een duidelijker scheiding van snel en langzaam verkeer, veel veiliger worden gemaakt. Dit houdt een consequente indeling van de wegen naar stroomfunctie, verzamel functie, verblijfsfunctie en erfontsluitingsweg in, met aangepaste snelheidsregimes per weg categorie (30-50-70-90 km/u-regimes).

Après un accident ayant occasionné des lésions graves, le gestionnaire de la voirie, les services de police et les assureurs doivent, dans chaque cas, analyser en détail ce qui s'est passé. Ce document public doit indiquer si certaines mesures pourraient être prises afin d'éviter que de tels accidents se reproduisent et, dans l'affirmative, quelles mesures il y aurait lieu de prendre.

Il faut prévoir l'aménagement accéléré de pistes cyclables distinctes de la chaussée et sans obstacle, faisant partie des réseaux intégraux d'itinéraires cyclables. Les régions doivent tripler leurs efforts dans le domaine de l'infrastructure cyclable.

Il faut par ailleurs prendre des mesures afin de sécuriser les alentours des écoles au cours de la prochaine législature et le programme concernant la traversée des centres doit être considérablement renforcé.

3° *Sécurisation du véhicule*

En ce qui concerne la sécurisation des véhicules, le CVP veut réglementer les accessoires de bord (téléphone, autofax, systèmes de navigation, installation lourde de sonorisation). Aux Pays-Bas, la SWOV a calculé que l'usage du téléphone pendant la conduite d'un véhicule fait chaque année quinze morts et cent blessés graves.

Votre rapporteur estime qu'une réglementation s'impose en ce domaine et ne partage pas, sur ce point, l'avis de l'actuel secrétaire d'État.

L'instauration de systèmes d'enregistrement passifs dans les voitures, comme la « boîte noire » et le « pied malin » (limiteur de vitesse intelligent); ces systèmes doivent être installés à bord de tous les véhicules circulant en Europe et s'inscrire dans le cadre d'un contrôle policier du comportement routier. Ces appareils, qui enregistrent des données sur la conduite et les trajets effectués, doivent faire davantage qu'enregistrer des données administratives concernant les accidents; ils doivent également permettre à la police de contrôler le comportement routier et les effets sur l'environnement, ainsi que le nombre de kilomètres parcourus; la standardisation et le montage en série d'éléments de sécurité actifs et passifs pouvant notamment réduire les risques pour les piétons en cas d'accident.

4° *Prise en charge des proches et de l'entourage des victimes*

La meilleure politique en matière de sécurité ne pourra jamais empêcher que des accidents se produisent et fassent, chaque année, des milliers de victimes. Les conséquences des accidents de la route pour les victimes et leur entourage doivent être humanisées dans tous les domaines (sur le plan personnel, familial, financier et juridique).

Pour eux, le CVP préconise :

— un meilleur accueil des victimes dans les services d'urgence des hôpitaux;

Na een ongeval met zware letsels dient steeds door de wegbeheerder, de politiediensten en de verzekeraars een uitvoerige ongevalsanalyse plaats te vinden. Uit dit openbaar document moet blijken of en zo ja, welke (eventueel) kleine ingrepen dergelijke ongevallen op die plaats kunnen worden voorkomen.

De versnelde uitbouw van vrijliggende en obstakelvrije fietspaden als onderdeel van integrale fietsroutenetwerken moet worden voorzien. De gewesten moeten hun inspanningen inzake fietsinfrastructuur verdrievoudigen.

Ook de schoolomgevingen moeten binnen volgende legislatuur beveiligd worden. En het doortochtenprogramma moet ook fors worden opgetrokken.

3° *Beveiliging van het voertuig*

De CVP wil inzake beveiliging van de voertuigen een reglementering van de accessoires in de wagens (telefoon, autofax, navigatiesystemen, zware geluidsinstallaties). De SWOV heeft in Nederland berekend dat er aldaar jaarlijks 15 doden en 100 zwaargewonden vallen omwille van het rijdend telefoneren.

Uw rapporteur acht een reglementering noodzakelijk en verschilt in dat opzicht met de huidige staatssecretaris van mening.

De invoering van passieve registratiesystemen in de wagen, zoals de « *black box* » en de « *slimme voet* » (intelligente snelheidsbegrenzer); deze moeten in geheel Europa in functie van de politiecontrole van het rijgedrag verplicht worden als onderdeel van het voertuig. Dit toestel, dat de rit- en reismijdegegevens bijhoudt, moet meer kunnen dan administratieve gegevens opslaan in verband met ongevallen; het moet ook dienstig kunnen zijn voor het controleren van het rijgedrag door de politie en van de milieueffecten alsook van het aantal gereden kilometers; het standaardiseren van actieve en passieve veiligheidselementen bij de constructie van de auto, onder meer voor aanrijdingen met voetgangers.

4° *Nazorg voor de slachtoffers en hun na- of naastbestaanden*

Zelfs het meest performante verkeersveiligheidsbeleid kan niet voorkomen dat er jaarlijks duizenden slachtoffers vallen in het verkeer. De gevolgen van verkeersongevallen voor de slachtoffers en hun na- of naastbestaanden moeten dringend worden gehumaniseerd op alle vlakken (persoonlijk, familiaal, financieel, juridisch).

De CVP wil voor hen :

— een betere opvang van de slachtoffers in de spoedgevallendiensten;

— une indemnisation rapide par l'assurance des lésions corporelles dans un délai raisonnable;

— une étude approfondie sur l'accueil et les conditions de vie des personnes qui sont handicapées à vie à la suite d'un accident de la route ainsi que de leur famille proche;

— une bonne information sur le dossier relatif à l'accident;

— une procédure judiciaire claire et rapide et un traitement humain devant les tribunaux;

— le développement de centres de traumatologie pour l'admission d'urgence et de centres d'accueil appropriés pour les personnes handicapées à la suite d'un accident de la route (aux Pays-Bas : 1 700 par an; extrapolation pour la Belgique : 1 900 à 2 000 par an).

IV. Qualité de vie dans les villes et les villages comme préalable à une politique de transport

La viabilité des villes n'est plus conciliable avec une automobilité sans entraves. Il faut faire en sorte que l'auto soit moins présente dans les villes, sans compromettre toutefois l'accessibilité de celles-ci et en étant attentif aux personnes qui y vivent. Pour paradoxal que cela paraisse, moins d'autos signifiera plus de mobilité et de convivialité. « Moins d'autos » implique de plus en plus une mobilité accrue.

Le CVP se fixe pour objectif de réduire significativement, d'ici la fin de la prochaine législature, l'utilisation de la voiture dans la ville. Un développement durable suppose des villes et, dans une moindre mesure, des zones résidentielles rurales où la voiture est moins présente. Seules les villes où la voiture sera moins présente survivront, économiquement et écologiquement, à la crise de la mobilité. Qui plus est, une qualité de vie élevée, qui découlera notamment d'une présence réduite de la voiture dans la ville, sera un stimulant de plus en plus important pour l'économie urbaine. Cette conception suppose une politique stricte en matière d'aménagement du territoire et de logement, qui épargne les espaces, freine le développement des communes périphériques et rende la vie en ville attrayante, y compris pour les familles avec enfants (rénovation des villes et autres noyaux résidentiels).

Il faut bannir totalement la circulation des centres-villes (au moins pendant la journée). Les zones interdites à toute circulation doivent être délimitées au niveau local. La réduction des possibilités de parking, l'aménagement de système de chicanes, la prise de mesures afin de faire respecter les règles de parking (notamment par le placement d'un sabot de Danver) et l'extension, dans le même temps, des possibilités de parking pour les résidents doivent contribuer à réduire au maximum la circulation automobile dans la ville.

— een snelle vergoeding door de verzekering voor de lichamelijke schade binnen een redelijk vastgestelde termijn;

— een diepgaand onderzoek naar de opvang en de levensomstandigheden van de definitief verkeersgehandicapten en hun naaste familie;

— een goede informatieverstrekking over het ongevaldossier;

— een klare en vlotte justitiële afhandeling, en een menselijke behandeling bij de rechtbanken;

— de uitbouw van traumacentra voor de acute opvang en van aangepaste opvangcentra voor de verkeersgehandicapten (in Nederland : 1 700 per jaar; extrapolatie voor ons land : 1 900 à 2 000 per jaar).

IV. Verblijfskwaliteit in steden en dorpen als randvoorwaarde van het vervoersbeleid

Leefbaarheid van steden en onbelemmerde automobilité zijn niet meer met mekaar te verzoenen. De auto moet in de stad achteruit, zonder de bereikbaarheid in gevaar te brengen, en met aandacht voor de mensen die er wonen. Het lijkt paradoxaal, maar minder auto zal meer mobiliteit en meer leefbaarheid betekenen. « Autoluw » betekent in toenemende mate « verkeersrijk ».

De CVP stelt als doelstelling voorop dat op het einde van volgende legislatuur het autogebruik in de stad betekenisvol teruggedrongen moet zijn. Een duurzame ontwikkeling veronderstelt autoluwe steden en, in mindere mate, autoluwe landelijke woonkernen. Alleen autoluwe steden zullen de mobiliteitscrisis economisch en ecologisch overleven. Meer : een hoge verblijfskwaliteit, die het gevolg zal zijn van onder meer een kleinere rol van de auto in de stad zal een steeds belangrijker wordende positieve stimulans worden voor de stedelijke economie. Deze visie veronderstelt een streng ruimtelijk en huisvestingsbeleid, dat de open ruimten spaart, de verdere ontwikkeling van de randgemeenten afremt en het stedelijk wonen aantrekkelijk maakt, ook voor gezinnen met kinderen (vernieuwing van steden en andere woonkernen).

Het stadshart moet (op zijn minst overdag) totaal autovrij worden : deze zones moeten plaatselijk worden afgebakend. Vermindering van parkeermogelijkheden, verkeerscirculatie met lussensystemen, het doen naleven van de parkeervoorschriften (onder meer door het zetten van de wielklem) en het tegelijk uitbreiden van het residentieel parkeren, moeten bijdragen tot de evolutie naar de autoluwe stad.

D'autre part, une meilleure qualité de la vie suppose un accroissement de l'activité et de la densité de population dans les zones résidentielles.

Moins d'automobiles ne signifie pas que la ville elle-même doit devenir inaccessible au trafic automobile. Le choix fondamental en faveur d'une ville dans laquelle il y a moins de voitures doit s'opérer prudemment, graduellement, en étant particulièrement attentif à l'adaptation du tissu économique de la ville même.

À court terme, il faut prévoir des alternatives à l'utilisation de la voiture à l'intérieur et autour de la ville, telles que l'instauration de systèmes *park and ride* à la lisière de la ville, prendre des mesures afin d'assurer la fluidité des transports en commun urbains et suburbains à haute fréquence, aménager des pistes cyclables et des garages pour vélos de qualité intégrés à des réseaux d'itinéraires cyclables couvrant tout le territoire de la ville, aménager de larges trottoirs sans obstacle, organiser des services de taxis individuels et collectifs, élaborer des solutions valables pour les fournisseurs et les clients des magasins, et ainsi de suite.

Le fait de prévoir des solutions de remplacement attrayantes de la voiture permettra de concilier la qualité de vie des habitants et la viabilité économique des activités commerciales.

Les abords des gares doivent être transformés en nouveaux pôles de développement, en espaces de rencontre où il fait bon s'attarder et en plaques tournantes assurant une liaison fluide entre le chemin de fer et d'autres modes de transport.

V. Limiter les incidences de la circulation sur l'environnement

Diminution de la qualité de vie, accaparement de l'espace, problèmes de santé, gaspillage d'énergie, diminution de la biodiversité, effets collatéraux sur l'environnement (effet de serre, pluies acides, matières polluantes dangereuses, ozone, smog d'été, ...) : rarement notre mobilité mérite encore l'adjectif durable. La mobilité actuelle cause de plus en plus de problèmes en matière d'environnement et de santé publique.

Pour que la Belgique puisse respecter ses obligations en matière de réduction des émissions de CO₂ qui lui sont imposées dans le cadre du protocole de Kyoto et améliorer en outre, de façon significative, la qualité de l'air afin de mieux lutter contre le smog estival (smog lié à l'ozone), il est nécessaire de modifier les comportements en matière de déplacements (y compris en ce qui concerne les déplacements individuels).

Outre une politique axée sur le volume en matière de déplacements motorisés, le CVP préconise un certain nombre de mesures complémentaires destinées à limiter davantage encore les conséquences de la circulation routière sur l'environnement et la santé de la population.

Anderzijds zijn er voor meer leefbaarheid tegelijkertijd meer bedrijvigheid en mensen nodig in de woonkernen.

Minder auto's betekent niet dat de stad zelf onbereikbaar moet worden voor het autoverkeer. De fundamentele keuze voor de autoluwe stad moet voorzichtig, stap voor stap uitgewerkt worden met een grote bekommernis voor de aanpassing van het economische weefsel van de stad zelf.

Op korte termijn moet werk worden gemaakt van alternatieven voor de auto in en rond de stad zoals *park-and-ride*-systemen aan de stadsrand, een vlot doorstromend stedelijk en voorstedelijk openbaar vervoer met hoge frequentie, kwaliteitsvolle fietspaden en fietsenstallingen die geïntegreerd zijn in fietsroutenetwerken die de hele stad bestrijken, brede obstakelvrije voetpaden, individuele en collectieve taxi's, valabele oplossingen voor het winkeltransport enzovoorts.

Door te voorzien in aantrekkelijke alternatieven voor de auto zullen de verblijfskwaliteit voor de inwoners en de economische leefbaarheid voor de handel met elkaar verzoend worden.

De ruimtelijke omgeving van de stations moet worden aangepast tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingspolen, tot ontmoetingsruimten waar het prettig toeven is en tot vlotte draaischijven voor de overstap van de trein op andere vervoerswijzen.

V. Beperking van de milieugevolgen van het verkeer

Leefbaarheid, ruimtebeslag, gezondheid, energieverspilling, verlies aan biodiversiteit, afwentelingsmechanismen op het milieu (broeikas effect, verzuring, milieugevaarlijke stoffen, ozon en zomersmog, ...) Onze mobiliteit is nog maar weinig duurzaam. De huidige mobiliteit veroorzaakt meer en meer problemen voor het milieu en voor de volksgezondheid.

Om de Belgische verplichtingen inzake CO₂-reductie in het kader van het zogenaamde Kyoto-protocol te realiseren, én om daarenboven een beduidende verbetering van de luchtkwaliteit, noodzakelijk voor een verscherpte aanpak van de zomersmog (ozon-smog), is een ander verplaatsingsgedrag nodig (ook voor de individuele verplaatsing).

Naast het volumebeleid inzake gemotoriseerd wegverkeer, wil de CVP ook een aantal aanvullende maatregelen die de gevolgen van het verkeer voor leefmilieu en volksgezondheid nog meer kunnen beperken.

Se fondant sur les principes écologiques élémentaires de prévention et d'intervention à la source, le CVP préconise les mesures suivantes :

- les autorités doivent promouvoir activement l'utilisation de véhicules propres au niveau européen; d'ici 2004, les véhicules propres devraient représenter 5 % du parc automobile;

- le groupe auquel appartient votre rapporteur souhaite en outre la mise en œuvre d'une politique d'accessibilité écologique. Il faut délimiter des zones, dans les grandes villes, où seuls pourront encore circuler des véhicules propres;

- les nuisances sonores (qui proviennent dans une large mesure du trafic) sont en Flandre la forme la plus répandue de nuisances environnementales. L'objectif est de respecter les normes acoustiques qui s'appliquent actuellement aux entreprises.

Les actions et instruments suivants doivent contribuer à la réalisation de cet objectif :

- Il convient, dans un délai de trois ans, de mettre en service un réseau de mesures qui mesure au moment même et avec une pertinence statistique suffisante la pollution due aux transports routiers.

- La moitié de la pollution atmosphérique due au trafic est causée par 10 % du parc des véhicules. Le contrôle technique des véhicules ne porte que sur la sécurité, et ne concerne pas encore assez l'environnement. Il convient en outre de mesurer les émissions telles qu'elles se produisent pendant l'utilisation du véhicule. Il convient d'utiliser des systèmes de détection dans les véhicules mêmes (cf. la boîte noire).

- Il convient de renforcer le contrôle des camions mal ou trop lourdement chargés.

- Le fait de faire respecter les limitations de vitesse contribue non seulement à accroître la sécurité routière, mais il a aussi des incidences positives manifestes sur l'environnement. Aux Pays-Bas, la *Technische Hogeschool* de Delft a calculé que les rejets d'émissions acides diminueraient de 10 % si tout le monde respectait les limitations de vitesse. Lorsqu'il prône le respect des limitations de vitesse, le CVP vise donc aussi un objectif environnemental.

- En cas de risque de dépassement des concentrations maximales de substances polluantes dans l'air, il convient, pour des motifs de santé publique, d'interdire préventivement et temporairement aux véhicules les plus polluants de circuler (plutôt que de prendre des mesures d'urgence arbitraires telles que la circulation alternée des véhicules ayant un numéro de plaque pair et de ceux ayant un numéro de plaque impair).

- Une bonne politique d'aménagement du territoire, une diminution des besoins de déplacement et un accroissement du trafic lent : tels sont les meilleurs moyens de réduire les nuisances sonores causées par la circulation.

- L'asphalte silencieux et les murs antibruit doivent également être utilisés pour réduire les nuisances sonores le long des routes importantes. Il convient de limiter la densité du trafic nocturne dans les

Uitgaande van de elementaire ecologische beginselen van voorkoming en van aanpak aan de bron stelt de CVP als doel voorop :

- de overheden dienen emissie-arme voertuigen, in een Europese context actief te promoten; tegen het jaar 2004 zou minstens 5 % van het motorvoertuigenpark uit emissie-arme voertuigen moeten bestaan;

- daarenboven wenst de fractie van uw rapporteur een milieubewust toegangsbeleid te gaan voeren. In grote steden moeten zones afgebakend worden waarin alleen nog emissie-armere voertuigen worden toegelaten;

- geluidsoverlast (in belangrijke mate afkomstig van het verkeer) is in Vlaanderen de meest verspreide vorm van milieuhinder. Het streefdoel is het respecteren van de geluidsnormen die nu voor bedrijven gelden.

De volgende instrumenten en acties moeten daartoe bijdragen :

- Op termijn van drie jaar moet een meetnet in gebruik worden gesteld dat op het moment zelf en met een voldoende statistische significantie de verontreiniging door wegtransport meet.

- De helft van de luchtverontreiniging door het verkeer is afkomstig van 10 % van het voertuigenpark. De technische controle van de voertuigen is alleen een controle op de veiligheid, en nog te weinig een controle op milieu. Bovendien moeten de emissies worden gemeten zoals ze zich tijdens het gebruik van het voertuig voordoen. Er moet gebruik worden gemaakt van detectiesystemen in de voertuigen zelf (zie de zwarte doos).

- Het toezicht op verkeerd of te zwaar beladen vrachtwagens dient te worden verscherpt.

- Handhaving van de snelheidsmaxima heeft naast winst inzake verkeersveiligheid ook zeer aanwijsbare positieve milieugevolgen. In Nederland heeft de Technische Hogeschool van Delft berekend dat de uitstoot van verzurende emissies door het verkeer met 10 % zou dalen als iedereen zich aan de toegelaten snelheden zou houden. De CVP heeft dus met handhaving van de snelheid ook een milieudoelstelling voor ogen.

- Bij dreigende overschrijdingen van te hoge concentraties aan vervuilende stoffen in de omgevingslucht dienen vanuit volksgezondheidsoverwegingen preventief de meest verontreinigende voertuigen tijdelijk uit het verkeer worden geweerd (in plaats van eventuele willekeurige noodmaatregelen zoals wisseling van voertuigen met even en oneven nummerplaat).

- De beste maatregelen ter vermindering van de geluidsoverlast van het verkeer zijn een goede ruimtelijke ordening, een vermindering van de verplaatsingsbehoefte en meer langzaam verkeer.

- Fluisterasfalt en geluidsabsorberende wallen dienen daarnaast de geluidsoverlast nabij drukke verkeerswegen verder te reduceren. Druk nachtelijk verkeer in woonstraten moet aan banden worden

rues habitées. Les services de police doivent accorder suffisamment d'importance au problème des nuisances sonores causées par des véhicules gonflés.

— À l'avenir, les épaves de voitures n'iront plus grossir les dépôts de ferraille, mais seront reprises (obligation de reprise) et certains éléments seront réutilisés ou recyclés.

— Le CVP plaide dès lors pour que l'on encourage résolument le recours à des technologies nouvelles et, à plus court terme, pour que l'on instaure le système de la pastille verte.

VI. Financement de la politique de mobilité

Le programme ambitieux préconisé par le CVP en matière de mobilité devra être financé. Si toutes les mesures envisagées ne nécessiteront pas un apport de moyens financiers (certains problèmes peuvent et doivent être évités par des mesures concernant, par exemple, l'aménagement du territoire, de même que certains moyens disponibles peuvent être réaffectés), il paraît néanmoins évident que la réalisation d'une mobilité durable requerra des investissements considérables dans tous ses aspects.

La mise en œuvre d'une politique de mobilité intégrée (trafic ferroviaire, transports publics urbains et régionaux, dispositifs pour le trafic lent, relèvement de la qualité de l'habitat urbain notamment par la revalorisation massive de la ville et la mise en œuvre d'une politique de sécurité urbaine, instauration d'un régime fiscal préférentiel pour les moyens de transport avantageux, adaptation de l'infrastructure ferroviaire et fluviale), nécessite des moyens financiers supplémentaires que l'on peut très sommairement évaluer à 20 milliards de francs belges (sur une dizaine d'années) pour le niveau fédéral et les régions. Les moyens nécessaires pour la prochaine législature, dépendent du rythme auquel les différents investissements et mesures pourront être inscrits dans la politique.

Ces moyens financiers doivent être fournis par les différentes parties intéressées : les autorités fédérales, régionales et locales, les entreprises et les ménages. Il faudra en outre aller plus loin en matière de mobilité en faisant supporter les coûts externes par ceux qui les occasionnent.

Il faut financer la mobilité en premier lieu à l'aide des moyens généraux, mais il n'est pas possible d'augmenter ces moyens de 20 milliards de francs belges en moyenne par an. Il s'impose d'explorer des voies pour trouver les moyens supplémentaires nécessaires.

Une de ces voies consiste à faire payer l'utilisateur, compte tenu de la prémisse posée ci-dessus. Outre qu'elle aura un effet dissuasif sur l'usage inconsidéré des véhicules automobiles, cette voie générera par ailleurs les moyens nécessaires pour prévoir les alternatives obligées à la circulation routière et pour gérer et, si possible, résoudre le problème de la mobilité (accessibilité économique, indigence des transports, sécurité routière, qualité de l'environnement

gelegd. De geluidsoverlast veroorzaakt door opgedreven motorvoertuigen moet vanwege de politiediensten voldoende aandacht krijgen.

— Een afgedankte auto zal in de toekomst geen omvangrijk stuk afval meer zijn, maar zal worden teruggenomen (terugnameplicht), delen ervan opnieuw gebruikt, of worden gerecycleerd.

— De CVP pleit er dan ook voor om de nieuwe technologieën fors te stimuleren, en om op korte termijn het systeem van de groene sticker in te voeren.

VI. Financiering van het mobiliteitsbeleid

Het ambitieus programma dat de CVP inzake mobiliteit voorstaat, zal moeten worden gefinancierd. Zonder te stellen dat elke maatregel een *input* van financiële middelen vergt (sommige problemen kan en moet men ook voorkomen bijvoorbeeld met ruimtelijke maatregelen, en men kan ook beschikbare middelen verschuiven), is het toch duidelijk dat het bereiken van een duurzame mobiliteit in al zijn aspecten belangrijke investeringen zal vergen.

Het voeren van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid (treinverkeer, openbaar stads- en streekvervoer, voorzieningen voor het langzaam verkeer, verhoging van de kwaliteit van het stedelijk wonen door onder meer massale stadsherwaardering en stedelijk veiligheidsbeleid, fiscale bevordering van gunstige vervoerswijzen, aanpassing van wegen- en waterwegeninfrastructuur) vergt aanzienlijke supplementaire financiële middelen die zeer ruw geraamd mogen worden op 20 miljard Belgische frank per jaar (over een tijdspanne van een tiental jaar) voor het federale bestuursniveau en de gewesten samen. De middelen, nodig in de komende legislatuur, hangen af van het ritme waarmee de verschillende investeringen en maatregelen geïmplementeerd kunnen worden in het beleid.

Deze financiële middelen moeten komen van de verschillende belanghebbende partijen : de federale, gewestelijke en lokale overheden, het bedrijfsleven en de gezinnen. Daarnaast moet men inzake mobiliteit verder gaan met het toerekenen van de externe kosten aan wie die veroorzaakt.

Op de eerste plaats moet de mobiliteit gefinancierd worden vanuit de algemene middelen, maar de verhoging daarvan met gemiddeld 20 miljard Belgische frank per jaar is niet haalbaar. Er moet naar wegen worden gezocht om de nodige supplementaire middelen te vinden.

Eén ervan is dat de gebruiker betaalt, rekening houdend met het algemeen uitgangspunt hierboven. Enerzijds gaat er van dit principe een ontradende werking uit in verband met het ondoordacht gebruik van het gemotoriseerd wegverkeer, anderzijds genereert het ook de nodige middelen om te voorzien in de alternatieven voor het wegverkeer en om also het mobiliteitsprobleem (economische bereikbaarheid, vervoersarmoede, verkeersveiligheid, verkeersleef-

routier dans les zones d'habitation et qualité de l'environnement).

Différentes pistes de réflexion concernant la façon de se procurer les moyens nécessaires sont possibles. On ne les a pas encore identifiées de manière définitive. Les différents systèmes ont tous leurs avantages et leurs inconvénients. En outre, il serait prématuré de faire un choix dès à présent. Il faut en effet attendre les décisions des autorités européennes. Il n'est en effet pas impossible que ces autorités décident d'instaurer une taxe sur l'énergie, dont il a déjà tellement été question.

Si c'est le cas, nous estimons qu'une partie du produit de cette taxe doit être affectée au financement de la politique de mobilité. En Europe, le problème du CO₂ (effet de serre) est en effet dû, pour près de 25 %, au trafic routier et la solution de ce problème dépend dès lors également en partie de la mise en place d'une politique de mobilité durable pour laquelle les moyens suffisants n'ont pas encore été dégagés. C'est la raison pour laquelle quelque 25 % de cette taxe sur l'énergie devront, si elle est instaurée, être affectés à la mobilité durable. Étant donné qu'actuellement, le trafic routier nécessite la consommation de près de 9 milliards de litres de combustible, les différentes autorités belges pourraient, grâce aux 25 % de la taxe sur l'énergie, financer une bonne partie de la politique de mobilité. Cette option n'est pas opposée à celle qui consiste à utiliser la taxe CO₂ pour créer de l'emploi (par l'abaissement du coût du travail), bien au contraire : dans quelques années, l'inaccessibilité croissante des centres économiques constituera un handicap tout aussi important pour l'économie et l'emploi que les coûts salariaux élevés. La politique de mobilité est fondamentale sur le plan économique et sur celui de l'emploi, parce qu'elle optimise les conditions secondaires essentielles pour l'économie. Ces investissements nécessaires créeront également de l'emploi.

Un certain nombre d'investissements, tels que les travaux de rénovation urbaine liés à la réurbanisation, requièrent d'ailleurs énormément de main-d'œuvre. Il nous revient enfin que l'Europe n'aurait pas l'intention d'obliger les États membres à utiliser la taxe sur l'énergie (éventuelle) pour réduire les charges des entreprises; il s'agit seulement d'une proposition à laquelle les États pourraient ou non donner suite.

Quelle que soit la piste retenue, il s'agira d'un cocktail de mesures; le CVP tient à ce qu'un fonds pour la mobilité soit créé à chaque niveau de pouvoir (par analogie avec le fonds MINA de la Communauté flamande). Ce fonds devra garantir à la population que le produit des mesures visant à prévenir l'usage irréfléchi de la voiture sera affecté exclusivement à la réalisation d'une mobilité durable au sens le plus large du terme, tout comme le produit des mesures visant à prévenir les comportements polluants peut

baarheid in de woonkernen en milieukwaliteit) te beheersen en zoveel als enigszins mogelijk op te lossen.

Verschillende denkpistes inzake inkomstenverwerving zijn mogelijk. Welke dat juist zijn, is nog geen uitgemaakte zaak. De verschillende systemen hebben allemaal hun voor- en nadelen. Bovendien is het voorbarig om nu reeds een keuze te maken. We moeten immers afwachten wat het Europees beleidsniveau zal beslissen. Want stel nu bijvoorbeeld dat Europa zou overgaan tot het invoeren van een energietaks, waarover al zoveel sprake is geweest.

In deze veronderstelling moet voor ons een gedeelte daarvan worden besteed aan de financiering van het mobiliteitsbeleid. Het CO₂-probleem (broeikas-effect) wordt in Europa immers voor zowat 25 % veroorzaakt door het wegverkeer, en de oplossing ervan hangt dus gedeeltelijk ook af van een duurzaam mobiliteitsbeleid, waarvoor momenteel onvoldoende middelen beschikbaar zijn. Daarom moet ook 25 % van deze gebeurlijke energietaks besteed worden aan een duurzame mobiliteit. Gezien het feit dat het wegverkeer op dit ogenblik jaarlijks zowat 9 miljard liter brandstof gebruikt, zouden de verschillende overheden in ons land met 25 % van de gebeurlijke energietaks al zeer ver kunnen opschieten om het mobiliteitsbeleid te financieren. Deze optie is niet tegenstrijdig met de algemene optie om met de CO₂-taks tewerkstelling te bevorderen (via verlaging van de arbeidskosten), integendeel : binnen enkele jaren zal de toenemende onbereikbaarheid van de economische centra voor de economie en dus ook voor de tewerkstelling een even grote handicap zijn als de hoge arbeidskosten. Mobiliteitsbeleid is fundamenteel ook economisch en tewerkstellingsbeleid, omdat het essentiële randvoorwaarden voor de economie optimaliseert. Bovendien zullen deze noodzakelijke investeringen ook tewerkstelling scheppen.

Een aantal investeringen, zoals stadsvernieuwing in functie van de reurbanisatie, zijn overigens zeer arbeidsintensief. Ten slotte vernemen wij dat het niet de bedoeling van Europa zou zijn om de lidstaten te verplichten om de opbrengst van de (gebeurlijke) energietaks te besteden aan lastenverlaging voor het bedrijfsleven; dat is slechts een voorstel waarop zij al dan niet kunnen ingaan.

Welke piste er ook wordt gekozen misschien zal het een mix van maatregelen worden — de CVP wil dat er op elk bestuursniveau een mobiliteitsfonds opgericht wordt, naar analogie met het MINA-fonds van de Vlaamse Gemeenschap. Dit fonds moet aan de bevolking de garantie bieden dat de opbrengst van de maatregelen tot ontrading van het ondoordachte autogebruik, ook uitsluitend kunnen worden aangewend voor de realisatie van een duurzame mobiliteit in de ruimste zin van het woord, net zoals de op-

être affecté uniquement à l'amélioration de l'environnement.

Soit dit en passant, il est impossible d'envisager une approche globale de la mobilité sans définir le rôle des autres niveaux de pouvoir (l'Europe, les régions, les administrations locales). Certaines matières abordées dans le cadre du présent exposé relèvent donc de l'Europe ou des régions.

E. POSITION DU GROUPE ÉCOLO

Madame Schüttringer introduit la position des écologistes en soulignant que la notion de mobilité durable n'est en fait qu'évoquée en termes somme toute très vagues. L'éternelle question d'une définition un tant soit peu contraignante de ce concept reste posée : il ne suffit pas de dire qu'il faut « *tenir compte de la triple exigence du développement durable : la croissance économique, la protection de l'environnement et la solidarité* », sans plus de précision particulièrement sur les équilibres à opérer sur ces trois sujets qui, fondamentalement, peuvent rester contradictoires faute précisément d'objectifs précis.

Il faudrait non seulement maintenir à terme le niveau de trafic automobile, *mais le réduire progressivement*.

Sur les demandes au gouvernement fédéral :

1. RER

La réalisation d'un réseau RER doit s'intégrer dans une stratégie interrégionale de développement durable visant à éviter que la facilitation des déplacements n'aggrave la dilution urbaine dans la grande région desservie.

Les modes de transport public régionaux doivent eux aussi être en mesure de prendre une part accrue de parts de marché de manière à améliorer la qualité et la capacité de transport de l'ensemble de la chaîne écomobile dans toute la zone desservie.

2. Aspects fiscaux

L'intervenante est très dubitative quant à la possibilité (et quant à l'intérêt) de mener une variabilisation significative (autrement dit, qui amène réellement à modifier les comportements) dès lors qu'on affirme que globalement, il doit s'agir d'un jeu à somme nulle !

D'autre part, d'un point de vue programmatique, l'objectif d'Écolo est de procéder à la variabilisation des coûts de manière à dégager des moyens contribuant à réduire le coût du travail et à dégager des budgets destinés à accroître l'offre de transports al-

brengst van de ontradende maatregelen inzake vervuilend gedrag uitsluitend kunnen worden gebruikt voor de verbetering van het leefmilieu.

Terloops gezegd : het is onmogelijk om een integrale visie op mobiliteit te geven zonder er meteen ook de andere bestuursniveaus (Europa, gewesten, lokale besturen) bij te betrekken. Een aantal elementen uit deze uiteenzetting zijn dus Europese of gewestelijke aangelegenheden.

E. STANDPUNT VAN DE ECOLO-FRACTIE

Mevrouw Schüttringer licht het standpunt van de Groenen toe. Zij onderstreept dat het begrip « duurzame mobiliteit » op de keper beschouwd eigenlijk maar uitermate vaag wordt ingevuld. De vraag naar een enigszins bindende definitie van dat begrip blijft voortdurend aan de orde : het volstaat niet te beweren dat men « *rekening moet houden met drie voorwaarden van duurzame ontwikkeling : de economische groei, de solidariteit en de bescherming van het leefmilieu* », zonder daarbij enige verdere precisering te verstrekken omtrent het evenwicht dat moet worden bereikt tussen die drie polen die, bij gebrek aan duidelijk afgelijnde doelstellingen, haaks op elkaar kunnen staan.

Op termijn moet de omvang van het autoverkeer niet alleen op zijn huidige peil gehandhaafd blijven, het moet *tevens stapsgewijs worden teruggedrongen*.

In verband met de vragen die de fractie aan de federale regering wensen voor te leggen :

1. Gewestelijk Expresnet (GEN)

De uitbouw van een voorstadsnet moet ingebed zijn in een door de gewesten onderling uitgetekende, op duurzame ontwikkeling gerichte strategie, met als doel te voorkomen dat mogelijkheden voor een vlottere verplaatsing de stadsvlucht naar de grote door het GEN bediende regio nog doen toenemen.

Ook de gewestelijke openbare vervoersmodi moeten de mogelijkheid krijgen een groter marktaandeel in de wacht te slepen, teneinde het vervoer in de volledige milieuvriendelijke mobiliteitsketen in de hele bestreken regio zowel kwalitatief als qua volume te verbeteren.

2. Fiscale aspecten

De spreekster heeft de grootste twijfels bij de mogelijkheid (en het nut) om een betekenisvolle modulering door te voeren (die dus echt tot een gedragswijziging bijdraagt), als men anderzijds poneert dat het *in globo* om een nuloperatie moet gaan !

Voorts streeft het Ecolo-programma een modulering van de kosten na teneinde middelen vrij te maken om de arbeidskosten te verlagen en de budgettaire middelen beschikbaar te stellen waarmee het aanbod van alternatieve vervoersmodi kan uitge-

ternatifs. De ce point de vue, l'objectif d'un « jeu à somme nulle » est clairement incompatible.

3. Relations sociales

L'intervenante n'émet pas de commentaire à ce sujet.

4. Parcs d'encouragement et couloirs réservés

L'intervenante imagine qu'il s'agit des « parcs-re-lais » ou autres « parkings de persuasion » en périphérie des villes. Elle est très dubitative sur la faisabilité de couloirs réservés, mais ce n'est pas une raison de *clash* sur cette proposition.

5. Stationnement

Il convient aussi de mettre en place les outils nécessaires à pouvoir réguler toute l'offre de stationnement sur et hors voie publique dans la double optique du volume et des tarifs de l'offre.

6. Télématicque

L'intervenante n'émet pas de commentaire à ce sujet.

7. Aménagement du territoire

Si l'aménagement du territoire est une compétence exclusive des régions, ses incidences sur une stratégie de mobilité a des implications qui impliquent tant les régions que l'État fédéral.

Dès lors, il y a nécessité impérieuse d'une stratégie concertée entre les régions et l'État, qui doit viser à réaliser des contrats d'objectifs qui pourraient se traduire par un Pacte fédéral d'accessibilité et de mobilité engageant les quatre entités.

8. Fiscalité

On ne dispose pas de simulations au point pour pouvoir se prononcer en connaissance de cause. L'intervenante renvoie cependant aux remarques formulées ci-avant sur le souhait d'Écolo de dégager des moyens d'action. Ce qui semble périlleux en augmentant le coût fiscal, à charge de l'État, que représenterait l'alignement du forfait légal pour tous les modes de déplacements sur les 6 francs belges/km en faveur des déplacements en voiture.

breid worden. De « nuloperatie » valt duidelijk niet te rijmen met die aanpak.

3. Sociale verhoudingen

De spreekster formuleert daaromtrent geen commentaar.

4. *Park & ride*-parkeerplaatsen en eigen rijstroken

De spreekster veronderstelt dat het daarbij gaat om de « overstapparkeerplaatsen » of andere « *park & ride* »- parkeerplaatsen aan de stadsrand. Wat de haalbaarheid van de voorbehouden rijstroken betreft, heeft de spreekster zo haar bedenkingen, maar dat is geen reden om het voorstel onderuit te halen.

5. Parkeren

Ook moet, vanuit de dubbele invalshoek van de hoegrootheid en van de tarieven van het aanbod, worden voorzien in het noodzakelijke instrumentarium om het volledige parkeeraanbod op en buiten de openbare weg te regelen.

6. Telematica

De spreekster formuleert daaromtrent geen commentaar.

7. Ruimtelijke ordening

De ruimtelijke ordening is weliswaar een exclusief gewestelijke bevoegdheid, wat niet belet dat de weerslag ervan op een mobiliteitsstrategie een aantal implicaties heeft waarbij zowel de gewesten als de federale Staat betrokken zijn.

Het is dan ook absoluut noodzakelijk in samenwerking met de gewesten en de Staat een strategie uit te werken die tot doel moet hebben tot contractueel vastgelegde doelstellingen te komen die in een federaal bereikbaarheids- en mobiliteitspact kunnen worden opgenomen, waarbij de vier bevoegdheidsniveaus worden betrokken.

8. Fiscale behandeling

Er zijn nog onvoldoende betrouwbare simulaties voorhanden om daarover met kennis van zaken enige uitspraak te doen. De spreekster verwijst evenwel naar de eerder geformuleerde opmerkingen over de wens van Ecolo om de nodige middelen vrij te maken om initiatieven in die sfeer te nemen. Hogere fiscale kosten, ten laste van de Staat, voortvloeiend uit het afstemmen, voor alle reiskosten en ongeacht het gebruikte vervoermiddel, van het wettelijk vastgelegde forfaitaire bedrag op het bedrag van 6 Belgische frank/km voor verplaatsingen met de auto, lijkt een gevaarlijke piste.

9. Habitat

Sur un autre sujet, l'intervenante propose d'encourager l'habitat et les activités économiques compatibles dans les zones bien desservies par les transports publics. Par exemple, les abords de gare, les centres urbains denses.

F. PROPOSITIONS DU GROUPE AGALEV

M. Van Dienderen expose les propositions que son groupe formule pour soutenir une politique de mobilité durable.

Agalev veut développer une autre mobilité, axée sur les principes suivants :

- restreindre le besoin de mobilité;
- maîtriser la mobilité;
- prendre en compte les coûts externes et écologiques;
- réduire la pollution atmosphérique et les nuisances sonores;
- accroître la sécurité routière;
- promouvoir les transports en commun : développer une concurrence offensive face à l'automobilité;
- renforcer la position de l'utilisateur vulnérable;
- réduire le nombre de déplacements en voiture, le trafic de poids lourds et le trafic aérien;
- améliorer la mobilité des plus démunis;
- rétablir la viabilité des villes et des villages.

La réduction des besoins de mobilité et la maîtrise de la mobilité dans sa globalité requièrent des solutions adaptées à chaque niveau.

Aux niveaux mondial et européen, l'imputation des coûts environnementaux du transport entraînerait une réorganisation de la production et des échanges commerciaux nécessitant moins de transports et plus ancrés sur le plan régional.

Aux niveaux flamand et bruxellois, une modification de la politique d'aménagement du territoire — impliquant une concentration des activités plutôt que leur éparpillement — et du développement de la ville diminuerait les besoins de transport tant des personnes que des biens.

Les effets indésirables sur la mobilité constituent un motif de refus de permis de bâtir pour des projets à grande échelle. L'évaluation doit se faire sur la base d'un rapport d'incidence sur la mobilité (voir lexique explicatif, *infra*).

En matière d'infrastructure, la création de nouvelles routes doit être bloquée en Flandre et à Bruxelles. L'allongement de la piste de décollage de Deurne est exclu. À terme, les aéroports de Deurne et d'Ostende seront fermés.

9. Wonen

Omtrent een ander item, stelt de spreekster voor de mensen aan te sporen in zones te gaan wonen waar een uitgebreid openbaar vervoersaanbod is en de economische activiteiten te bevorderen die goed in soortgelijke zones zoals stationsbuurten en dichtbevolkte stadscentra inpasbaar zijn.

F. VOORSTELLEN VAN DE AGALEV-FRACTIE

De heer Van Dienderen zet de voorstellen van zijn fractie uiteen om een duurzaam mobiliteitsbeleid te schragen.

Agalev wil een andere mobiliteit opbouwen met als centrale uitgangspunten :

- de mobiliteitsbehoefte terugdringen;
- de mobiliteit beheersen;
- de externe en ecologische kosten verrekenen;
- de milieuvervuiling en -hinder terugdringen;
- de verkeersveiligheid verhogen;
- een doorbraak voor het openbaar vervoer forceren : een offensieve concurrentiepositie uitbouwen ten opzichte van de automobiteit;
- de positie van de zwakke weggebruiker versterken;
- het aantal autoverplaatsingen, het vrachtwagenverkeer en het luchtverkeer verminderen;
- de mobiliteitsmogelijkheden voor vervoersarmen verbeteren;
- de leefbaarheid van steden en dorpen herstellen.

Om de mobiliteitsbehoefte terug te dringen en de mobiliteit in zijn algemeenheid te beheersen, op elk niveau aangepaste recepten voorzien.

Op mondiaal en Europees niveau leidt het aanrekenen van de milieukosten van het transport tot een andere organisatie van de productie en tot handel die minder transport vereist en meer regionaal verankerd is.

Op Vlaams en Brussels niveau verlaagt een andere ruimtelijke ordening — activiteiten concentreren in plaats van ze uiteen te leggen — en stedelijke ontwikkeling de verplaatsingsbehoeften zowel voor personen- als goederenvervoer.

Ongewenste mobiliteitseffecten vormen een reden om bouwaanvragen voor grootschalige projecten te weigeren. De beoordeling gebeurt aan de hand van een op te maken *mobiliteitseffectrapport (MOBER)* (zie verklarende woordenlijst verder).

Voor de infrastructuur geldt in Vlaanderen en Brussel een moratorium op de aanleg van nieuwe verkeerswegen. Een startbaanverlenging van de luchthaven in Deurne is uitgesloten. Op termijn worden de luchthavens van Deurne en Oostende afgebouwd.

Les coûts externes et écologiques doivent être prioritairement répercutés sur les transporteurs routiers et aériens.

Agalev s'oppose avec force à un nouveau développement de la circulation des poids lourds. Nous considérons les écotaxes sur le diesel très polluant et l'eurovignette comme des instruments *régulateurs* (voir lexique explicatif, *infra*).

Le trafic aérien ne bénéficie plus d'une exonération des accises sur le kérosène ni de la TVA sur les billets d'avion.

Réduire davantage la pollution et les nuisances environnementales par le biais des mesures suivantes :

- abandonner les modes de transport polluants au profit de modes de transport plus propres. Pour le transport de personnes sur de courtes distances, les Verts plaident en faveur de déplacements à pied ou à bicyclette plutôt qu'en voiture. Pour les distances moyennes, le transport en commun en bus, en tram et en train constitue une alternative valable à la voiture et à l'avion. L'avion n'est acceptable que sur les longues distances, c'est-à-dire lorsqu'il y a plus d'un jour de voyage et pour les déplacements intercontinentaux. Pour le transport de marchandises sur les distances moyennes et longues, les Verts optent plutôt pour la navigation ou le train.

- Accélérer l'introduction de technologies plus propres et de mesures réduisant l'émission de gaz d'échappement nocifs. Citons, à titre d'exemple, les voitures économiques en termes d'énergie et les combustibles moins polluants.

- Créer des villes et des zones résidentielles à circulation modérée.

- Instaurer un régime préférentiel généralisé en faveur des transports publics dans le code de la route, dans la circulation et dans les projets de routes.

- Limiter les nuisances sonores en réduisant la vitesse de la circulation automobile, en érigeant systématiquement des écrans antibruit là où les grandes infrastructures de circulation (autoroutes, voies ferrées) traversent des zones d'habitation et en interdisant les avions bruyants.

- Limiter l'utilisation croissante des espaces au profit des infrastructures. Le développement systématique de l'infrastructure n'est opportun et nécessaire que pour les transports publics et les usagers faibles.

- Aménager des installations de transbordement multimodales entre la navigation intérieure, le rail et la route qui encouragent le transport de marchandises par l'eau et le rail.

- Organiser symboliquement, chaque saison, un dimanche sans voiture.

- À chaque intervention sur la circulation, privilégier l'accroissement de la sécurité routière.

Tout projet de route devra obligatoirement tenir compte de la vitesse de référence qui sera d'application pour la route.

Externe en ecologique kosten prioritair doorberekenen naar het vrachtwagenverkeer en de luchtvaart.

Agalev verzet zich met klem tegen een verdere groei van het vrachtwagenverkeer. Milieuheffingen op de sterk vervuilende dieselbrandstof en het auto-wegenvignet beschouwen we als *regulerende* (zie verklarende woordenlijst verder) instrumenten.

Het luchtverkeer geniet niet langer van een vrijstelling van accijns op de kerosine-brandstof en van een BTW-heffing op vliegtuigtickets.

De milieuvervuiling en -hinder verder terugdringen door de volgende ingrepen :

- Overschakelen van vervuilende naar meer milieuvriendelijke vervoersmodi. Voor het personenvervoer op korte afstanden geven de Groenen de voorkeur aan verplaatsingen te voet of per fiets in plaats van met de auto. Voor iets langere afstanden tot middellange afstand vormt het openbaar vervoer per bus, tram en trein het alternatief voor de auto en het vliegtuig. Enkel op de lange afstand — meer dan een dagreis, intercontinentaal — is het vliegtuig aanvaardbaar. Voor goederenvervoer op middellange en lange afstand gaat de voorkeur uit naar scheepvaart of treinverkeer.

- Milieuvriendelijkere technologieën en maatregelen die de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen verminderen, versneld invoeren. Als voorbeeld gelden energiezuinige auto's en minder vervuilende brandstoffen.

- Verkeersluwe steden en woonkernen creëren.

- Een algemene voorkeursbehandeling voor het openbaar vervoer invoeren in de verkeersreglementering, in de verkeerscirculatie en in wegenontwerpen.

- De lawaaihinder inperken door de snelheid voor het autoverkeer te verlagen, systematisch geluidsschermen uit te bouwen waar de grote verkeersinfrastructuren (autowegen, spoorwegen) het woongebied dwarsen, en door lawaaiige vliegtuigen te bannen.

- Het stijgend ruimtegebruik voor infrastructuur inperken. Enkel voor het openbaar vervoer en de zwakke weggebruiker is een verdere systematische uitbouw van infrastructuur opportuun en nodig.

- Multimodale overslaginstallaties tussen binnenvaart, spoor en weg uitbouwen die het goederenverkeer via het water en over het spoor stimuleren.

- Symbolisch in elk seizoen een autoloze zondag organiseren.

- Bij elke verkeersingreep het verhogen van de verkeersveiligheid vooropstellen.

Elk ontwerp van een weg is verplicht afgestemd op de richtsnelheid die op de weg geldig zal zijn.

Sur les routes réaménagées, où la vitesse autorisée est supérieure à 30 km/heure, les pouvoirs publics prévoient, en fonction du lieu, des pistes cyclables isolées ou des voies cyclables distinctes.

Agalev insiste pour que le code de la route fasse l'objet d'un audit et de modifications. Les modifications suivantes revêtent une importance particulière :

- réduire la vitesse de la circulation automobile : 100 km/heure sur les autoroutes, 80 km/heure sur les routes régionales; dans les agglomérations, limiter les 50 km/heure aux routes principales et aux voies de liaison. Toutes les autres rues constituent une zone 30;

- instaurer immédiatement et intégralement le permis à points;

- ramener à 0,0 promille le taux d'alcoolémie toléré;

- réglementer en partie la circulation des poids lourds en généralisant l'interdiction d'effectuer des dépassements, en interdisant la circulation les dimanches et jours fériés et en limitant l'accès aux zones d'habitation.

Les zones critiques, fréquentées par de nombreux enfants — telles que les abords des écoles, les plaines de jeu publiques, les nœuds de transports publics et les axes cyclables — doivent être des domaines prioritaires dans le cadre de l'audit de la sécurité routière. Les pouvoirs publics flamands apporteront leur soutien, si nécessaire, pour le réaménagement de ces zones. On accordera une attention particulière à la sécurité des cyclistes aux carrefours où se rencontrent des axes importants et très fréquentés.

Tant au niveau fédéral que flamand, dans le cadre de la politique de mobilité, il faudra donner la priorité absolue aux investissements dans les transports publics. Au cours de la prochaine décennie, ces investissements permettront enfin la percée des transports en commun. Vers la fin de cette décennie, l'offre de transports publics aura tellement augmenté qu'il sera possible de stimuler par des incitants fiscaux le passage de l'automobilité à l'écomobilité par les transports en commun.

On demandera à *De Lijn* de confectionner un *masterplan* en vue de doubler, pendant la décennie 2001-2010, le nombre de passagers transportés dans le trafic urbain et le trafic régional.

Les plans s'articulent autour de trois grands axes :

- net élargissement de l'offre;

- réduction générale des tarifs (diminution de moitié) pour les utilisateurs fidèles des transports en commun (voir ci-après);

- une *politique d'accompagnement* qui accorde la priorité absolue à la ponctualité et à la fluidité des transports en commun.

Les conventions conclues avec les communes doivent se limiter à des accords de cofinancement de l'exploitation de l'offre supplémentaire. Pour chaque franc que la commune est disposée à ajouter chaque année, *De Lijn* en versera, par exemple, deux.

Op heringerichte wegen waar de toegelaten snelheid hoger ligt dan 30 km/uur, voorziet de overheid, afhankelijk van de plaats, afgezonderde fietspaden of aparte fietsstroken.

Agalev pleit voor een doorlichting en aanpassing van de verkeersreglementering. Volgende ingrepen zijn cruciaal :

- de snelheid van het autoverkeer verminderen : 100 km/uur op autowegen, 80 km/uur op gewestwegen; binnen de bebouwde kom de 50 km/uur beperken tot de hoofd- en verbindingswegen. Alle andere straten krijgen een zone-30 statuut;

- het rijbewijs met punten onmiddellijk en onverminderd invoeren;

- de grens voor alcoholgebruik op 0,0 promille brengen;

- het vrachtwagenverkeer gedeeltelijk aan banden leggen door het inhaalverbod voor vrachtwagens te veralgemenen en vrachtwagenverkeer te verbieden op zon- en feestdagen, en de toegang tot woonwijken te beperken.

Kritieke zones waar veel kinderen komen — zoals rond scholen, openbare speeltuinen, openbaar vervoer knooppunten en fietsassen — komen prioritair in aanmerking voor een doorlichting op verkeersveiligheid. De Vlaamse overheid verleent steun om indien nodig die zones te herinrichten. Met bijzondere aandacht voor de veiligheid van fietsers op de kruispunten van drukke en belangrijke verkeerswegen.

Zowel op federaal als op Vlaams niveau voor mobiliteit de absolute prioriteit geven aan investeringen in het openbaar vervoer. Deze investeringen leiden het komende decennium 2001-2010 eindelijk tot een nieuwe doorbraak voor het openbaar vervoer. Tegen het einde van dit decennium is het aanbod aan openbaar vervoer dermate verhoogd dat het realiseerbaar is om de overstap van automobilité naar het milieubewust openbaar vervoer met fiscale maatregelen te stimuleren.

De Lijn een *masterplan* laten opstellen voor de verdubbeling van het reizigersaantal in het stads- en streekvervoer tijdens het decennium 2001-2010.

De plannen voorzien drie grote krijtlijnen :

- een sterk verruimd aanbod;

- een algemene tariefverlaging (halvering) voor de trouwe gebruiker van het openbaar vervoer (zie verder);

- een *flankerend beleid* dat absolute prioriteit geeft aan stiptheid en vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.

De convenanten met de gemeenten beperken zich tot afspraken van medefinanciering voor de exploitatie van het bijkomend aanbod. Per frank die de gemeente jaarlijks wil bijpassen, betaalt De Lijn bijvoorbeeld twee frank.

Les conventions ne contiendront pas de dispositions prévoyant des tarifs de base différents pour les transports en commun au niveau communal.

Il convient d'imposer à la SNCB d'établir un plan d'investissements supplémentaire en vue de la réalisation des objectifs suivants au cours de la prochaine décennie (2001-2010) :

- aménager l'offre de transport entre les grandes villes (Bruxelles, Anvers, Gand) et leur banlieue;
- résoudre les problèmes de capacité qui empêchent le doublement de l'offre de transport ferroviaire;
- poursuivre la modernisation du matériel ferroviaire et augmenter de 50 % le matériel ferroviaire opérationnel quotidiennement.

Les tarifs des transports en commun doivent être réformés de manière à garantir un renforcement de la relation avec les clients fidèles. Agalev propose les quatre mesures suivantes :

- Des cartes demi-tarif extrêmement bon marché pour les transports en commun : 1 500 francs par an pour tous les réseaux de transport en commun de Belgique, 1 000 francs par an pour la SNCB, 500 francs par an pour *De Lijn*. Les demi-tarifs de *De Lijn* et de la SNCB doivent devenir de véritables demi-tarifs, y compris pour les courtes distances.
- Des abonnements pour les transports urbains et régionaux transmissibles au sein d'une famille et qui peuvent être transformés en abonnements familiaux pendant le week-end.
- Un abonnement bon marché valable sur tous les réseaux de transport en commun de Belgique pour les personnes appartenant à des ménages qui n'ont pas de voiture.
- Gratuité jusqu'à 12 ans pour les enfants accompagnés d'un adulte. Demi-tarif au moins ou réduction de 75 % à l'achat d'une carte demi-tarif pour les jeunes jusqu'à l'âge de 18 ans.

Ces tarifs seraient valables dans toute la Belgique et ne seraient pas fonction d'interventions communales.

Les investissements en matière de transports en commun doivent être financés par des moyens provenant du Fonds des transports en commun. Ce fonds doit être alimenté avant tout par des moyens généraux, complétés par une partie du produit de la taxe sur l'énergie et les émissions de CO₂ ainsi que par des écotaxes spécifiques.

L'augmentation des recettes (davantage de voyageurs), une perception différente et directe des cotisations patronales (pour chaque agent séparément, qu'il prenne ou non les transports publics) et des contributions communales compenseront en partie l'accroissement des pertes d'exploitation dues à l'augmentation de l'offre et à la réduction des tarifs. La partie restante proviendra des ressources générales.

Les cotisations patronales se réduiront à mesure qu'un nombre plus important de travailleurs de l'entreprise pourront présenter un abonnement aux transports publics.

De convenanten bevatten geen bepalingen die leiden tot afwijkende basistarieven voor het openbaar vervoer op gemeentelijk niveau.

De NMBS verplichten een bijkomend investeringsplan op te stellen om in het volgend decennium 2001-2010 volgende zaken te realiseren :

- het voorstadsverkeer naar en van de grote steden (Brussel, Antwerpen, Gent) inrichten;
- de capaciteitsproblemen die een verdubbeling van het aanbod in treinen in de weg staan, wegwerken;
- het treinmaterieel verder moderniseren en het dagelijks operationeel treinmaterieel met 50 % uitbreiden.

De tarieven van het openbaar vervoer hervormen in functie van een sterkere klantenbinding met de trouwe klant. Agalev pleit voor volgend klavertje vier :

- Uiterst goedkope halveprij斯卡arten voor het openbaar vervoer : 1 500 frank/jaar voor alle openbaar vervoer in België, 1 000 frank/jaar voor de NMBS, 500 frank/jaar voor De Lijn. De halveprijstarieven van De Lijn en van de NMBS — ook over de korte afstand — worden echte halveprijstarieven.

- Binnen het gezin overdraagbare abonnementen voor het stads- en streekvervoer, die tijdens het weekend uit te breiden zijn tot een gezinsabonnement.

- Een goedkoop netabonnement voor alle openbaar vervoer in België voor leden van gezinnen die geen auto bezitten.

- Kinderen vergezeld van een volwassene rijden gratis tot 12 jaar. Jongeren tot 18 jaar krijgen minstens halve prijs of een vermindering van 75 % bij aanschaf van een halveprij斯卡art.

Deze tarieven zijn algemeen geldig over gans België. Ze zijn niet afhankelijk van of te corrigeren door gemeentelijke bijdragen.

De investeringen in het openbaar vervoer financieren met middelen uit een Openbaar Vervoerfonds. Dit fonds wordt in de eerste plaats gespijsd door algemene middelen, aangevuld met een deel van de CO₂-energieheffing en met specifieke milieuheffingen.

Hogere inkomsten (meer reizigers), een andere en rechtstreeks inning van werkgeversbijdragen (voor elk personeelslid onafhankelijk of die het openbaar vervoer neemt of niet), en gemeentelijke bijdragen vangen de grotere exploitatieverliezen als gevolg van het verhoogd aanbod en de verlaagde tarieven deels op. Het resterende gedeelte komt uit de algemene middelen.

De werkgeversbijdragen dalen naargelang meer werknemers van het bedrijf een openbaarvervoerabonnement kunnen voorleggen.

Les services offerts par les transports publics et leur accessibilité seront accrus pour les personnes moins mobiles.

Les personnes qui ont du mal à se déplacer (du point de vue social ou physique) sont, plus que les autres, tributaires des transports publics.

Agalev attire à cet égard l'attention sur trois points :

- une mobilité de base de manière à ce que chaque centre ou quartier habité soit raisonnablement accessible à l'aide des transports publics;

- un encadrement plus important et/ou confortable, par exemple, des bus dont le plancher est surbaissé et des taxis spécifiques pour les handicapés;

- des tarifs adaptés. Les personnes bénéficiant du minimum de moyens d'existence peuvent, moyennant une petite intervention dans les frais administratifs, utiliser sans restriction les transports urbains et régionaux;

- éviter d'autres privatisations, les suppressions, la scission entre l'infrastructure et l'exploitation des transports publics.

Variabiliser le coût automobile afin d'arriver à une utilisation plus responsable de l'auto.

Les frais fixes afférents à l'achat et la possession d'un véhicule diminuent. Les pouvoirs publics élaborent une réglementation pour l'auto-partage, le co-voiturage et d'autres systèmes d'utilisation en commun de l'auto et stimulent ces modes de transport dans certains cas.

Les frais afférents au carburant et à l'entretien augmentent.

Pour éviter que les voitures qui consomment moins d'énergie n'entraînent une augmentation du trafic automobile et une réduction des frais d'utilisation, les pouvoirs publics vont revoir, d'ici la fin de la prochaine législature, le taux des accises et des écotaxes sur les carburants pour automobiles en fonction de la diminution de la consommation d'énergie (5 litres/100 km).

Le prix du diesel augmente proportionnellement plus que celui de l'essence en raison de la plus grande toxicité pour la santé.

La déduction fiscale prévue pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail se limite au coût de l'abonnement aux transports publics pour le même trajet.

Y font exception, l'indemnité majorée de déplacement à vélo, pour la partie exonérée et un forfait mensuel fixe à prévoir pour les travailleurs qui effectuent les déplacements entre le domicile et le lieu de leur travail à pied.

Accorder une priorité plus grande à la bicyclette :

- dans le code de la route : tourner à droite lorsque le feu est en phase rouge, généralisation de la circulation à double sens sur les chaussées à sens unique, ...;

- par l'aménagement généralisé de voies réservées aux cyclistes le long des voies de communication et de transit où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 30 km/h;

De dienstverlening en toegankelijkheid van het openbaar vervoer vergroten voor minder mobiele mensen.

Vervoersarmen (vanuit sociaal of fysiek oogpunt) zijn meer dan anderen aangewezen op openbaar vervoer.

Agalev schuift drie aandachtspunten naar voor :

- een basismobiliteit zodat elke woonkern of -wijk op een redelijke manier met het openbaar vervoer bereikbaar is;

- een grotere en/of comfortomkadering, bijvoorbeeld lagevloerbussen en specifieke gehandicapten-taxi's;

- een aangepaste tarifiering. Mensen met een bestaansminimum kunnen mits een beperkte administratieve vergoeding onbeperkt gebruik maken van het stads- en streekvervoer;

- verdere privatisering, afstoting, verzelfstandiging van infrastructuur en exploitatie van openbaar vervoer vermijden.

De autokost variabiliseren om tot een meer verantwoord gebruik van de auto te komen.

De vaste kost voor aankoop en bezit van een wagen daalt. De overheid werkt een wettelijke regeling uit voor autodelen, carpooling en andere systemen van gemeenschappelijk autogebruik en stimuleert in bepaalde gevallen deze vervoerswijzen.

Kosten voor brandstof en onderhoud stijgen.

Om te vermijden dat energiezuinige auto's leiden tot meer autogebruik en tot lagere tarieven voor autogebruik, herijkt de overheid tegen het einde van de volgende legislatuur het prijsniveau van accijns en milieuheffingen op de autobrandstoffen op een verlaagd energiegebruik (5 liter/100 km).

De prijs voor dieselbrandstof stijgt in verhouding meer dan die voor benzine omwille van de hogere schadelijkheid voor de gezondheid.

De fiscale aftrek voor woon-werkverkeer beperkt zich tot de kost van het openbaar vervoerabonnement over hetzelfde traject.

Uitzonderingen hierop zijn de hogere fietsvergoeding, voor dat deel dat belastingvrij is, en een in te voeren vaste maandelijkse forfait voor voetgangers in het woon-werkverkeer.

De fiets meer prioriteit geven :

- in de verkeersreglementering : afslaan naar rechts door rood licht, veralgemening van vrijstelling eenrichtingsverkeer, ...;

- door de veralgemeende aanleg van vrije fietsbanen langs verbindings- en doorgangswegen waar de maximumsnelheid hoger ligt dan 30 km/uur;

— par l'aménagement d'un réseau de pistes cyclables général pour la Flandre et pour Bruxelles, destiné aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail;

— par l'augmentation et l'amélioration des aménagements cyclables, notamment de garages pour vélos.

À cet effet, les budgets affectés aux aménagements cyclables sont considérablement augmentés, la répartition des tâches entre la région, les provinces et les communes en matière d'aménagement de l'infrastructure cyclable est bien définie et un Plan global Vélo est élaboré.

Les patineurs peuvent faire usage de l'infrastructure pour cyclistes.

Assurer une meilleure protection du piéton.

Les trottoirs satisfont aux critères de qualité minimum en matière de pavage et de largeur de la zone dépourvue d'obstacles réservée aux piétons. Les passages pour piétons sont au raz du sol et leur longueur est limitée.

La phase verte des feux de signalisation a une durée suffisante pour permettre la traversée de la rue en un seul mouvement. Les zones dangereuses et les feux de signalisation (signal sonore) sont signalés aux aveugles et aux mal-voyants.

Le refus de priorité aux piétons sur le passage clouté est sévèrement sanctionné.

On incitera tous les usagers à respecter scrupuleusement le code de la route. On sanctionnera sévèrement les infractions qui entraînent une gêne pour les transports publics ou qui créent un danger pour les autres usagers.

On intensifie les contrôles en matière de respect des limitations de vitesse et de répression de l'alcool au volant.

Il faudra différencier davantage la perception des amendes routières en fonction de la nature de l'infraction (catégorie intermédiaire entre infractions légères et graves), du mode de transport (un vélo n'est pas une voiture) et du nombre de CV (puissance d'accélération du véhicule).

On transformera les villes et les centres des villages en zones à circulation modérée.

Park & ride et des transports publics rapides vers les centres des villes interceptent la circulation automobile entrant dans les zones urbaines. La circulation automobile à l'intérieur de la zone urbaine est interceptée en périphérie des centres-villes. Ceux-ci ne sont accessibles qu'à la circulation automobile des riverains. Étendre les centres sans voiture des centres-villes constitue une autre priorité d'Agalev.

À la périphérie des villes, des infrastructures de transbordement logistiques pour camions assurent le transbordement sur des camions plus petits et moins polluants qui desservent le centre et les quartiers.

La politique de stationnement doit être repensée totalement. Agalev s'oppose à l'aménagement de nouvelles places de parking — tant privées que publiques — dans les centres-villes et à proximité des

— door de aanleg van een algemeen fietspadennetwerk voor Vlaanderen en Brussel, bruikbaar voor woon-werkverkeer;

— door meer en kwalitatievere fietsvoorzieningen, onder andere fietsstallingen.

Daarvoor verhogen de budgetten voor fietsvoorzieningen aanzienlijk, komt er een sluitende taakverdeling tussen gewest, provincies en gemeenten rond de aanleg van fietsinfrastructuur en wordt in dit kader een Totaalplan Fiets uitgewerkt.

Skaters mogen gebruik maken van de fietsinfrastructuur.

De voetganger beter beschermen.

Voetpaden voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor de bestrating en de breedte van de obstakelvrije loopzone. Oversteekplaatsen zijn gelijkgronds, de oversteeklengte is beperkt.

Het groen signaal van verkeerslichten duurt lang genoeg om in één beweging de straat te dwarsen. Gevaarzones en verkeerslichten (geluidssignaal) zijn aangeduid voor blinden en slechthzienden.

Geen voorrang geven aan voetgangers op het zebrapad wordt streng beteugeld.

Alle weggebruikers stimuleren om de verkeersreglementering nauwkeurig na te leven. Voor overtredingen die het openbaar vervoer hinderen of de veiligheid van andere weggebruikers in gevaar brengen, gelden strenge straffen.

De controle op de naleving van de snelheidsbeperkingen, op het alcoholgebruik, op ongepast parkeren is intensief.

Er is nood aan een meer gedifferentieerde inning van verkeersboetes in functie van de aard van de overtreding (tussencategorie tussen zware en gewone overtreding), de verkeersmodus (een fiets is geen auto) en het aantal PK (optrekkracht wagen).

De steden en dorpskernen omvormen tot verkeersluwe zones.

Park & ride en snelle openbaarvervoerlijnen naar de binnensteden vangen het autoverkeer op dat de stedelijke gebieden binnenkomt. Autoverkeer van binnen het stedelijk gebied wordt opgevangen aan de rand van de binnensteden. De binnensteden zijn enkel toegankelijk voor autoverkeer van de bewoners. De verkeersvrije centra van binnensteden uitbreiden is een ander aandachtspunt van Agalev.

Aan de rand van de steden zorgen logistieke overslagvoorzieningen voor vrachtwagens voor overslag op kleinere milieuvriendelijker vrachtwagens die het centrum en de wijken bedienen.

Het parkeerbeleid is aan een totale herziening toe. Agalev verzet zich tegen nieuwe parkeerplaatsen in de binnensteden — zowel privé als openbaar — en rond knooppunten van het openbaar vervoer. Het

nœuds des transports publics. Il faut réduire l'offre de stationnement général autour des bureaux et des centres commerciaux au profit du stationnement des riverains et du stationnement de courte durée (visiteurs).

Les entreprises et agences importantes sont tenues d'établir des plans de transports d'entreprise.

Les rues et les places doivent redevenir vivables.

On généralise à cet effet le principe de la zone 30 dans toutes les rues, à l'exception des rues de transit.

Il faut fournir un cadre légal à l'aménagement des rues réservées au jeu pendant les vacances d'été.

En dehors des voies de transit, les camions ne pourront pénétrer dans une zone habitée que pour autant qu'ils rejoignent leur destination finale par la voie la plus directe.

Lexique explicatif :

Rapport d'incidence sur la mobilité

Un tel rapport examine et analyse les différents effets sur la mobilité (accroissement du trafic, relation entre voiture, transports en commun, usagers vulnérables, bouchons, nuisances, etc.) de l'implantation ou de l'extension d'une fonction ou d'une activité sur un site donné (par exemple, un nouveau complexe de bureaux ou de magasins).

Taxe régulatrice

Cette taxe vise essentiellement à modifier les comportements ou les modes de production. Elle doit donc être suffisamment élevée pour susciter cette modification. La régulation s'oppose au financement. S'il n'y a pas de modification du comportement ou du mode de production, cette taxe aura pour résultat de procurer des recettes supplémentaires aux pouvoirs publics.

Politique d'accompagnement en matière de transports publics

Des investissements importants dans les trams et les bus ne s'avéreront rentables que si ceux-ci ont la priorité et peuvent circuler facilement dans le trafic automobile. Imposer des restrictions à la circulation automobile permet d'améliorer et de faciliter les transports en commun.

G. POSITION DU GROUPE PRL-FDF-MCC

La mobilité a constitué et constitue encore un facteur de progrès économique et social. Elle s'accompagne aujourd'hui d'un ensemble d'effets négatifs de plus en plus préoccupants, notamment dans les centres urbains : congestion et perte de temps, menaces sur l'environnement, dégradation du cadre de vie,

algemene parkeeraanbod rond kantoren en winkelcentra krimpt in ten voordele van bewonersparkeren en kortparkeren (bezoekers).

Grote bedrijven en kantoren stellen verplicht bedrijfsvervoerplannen op.

Straten en pleinen leefbaar maken.

Dit gebeurt door het zone-30 principe in alle woonstraten te veralgemenen, met uitzondering van die met een doorgaand karakter.

De instelling van speelstraten tijdens de zomervakantie krijgt een wettelijk kader.

Buiten de doorgangswegen kunnen vrachtwagens maar in het woongebied komen voor zover ze op de meest rechtstreekse manier naar een eindbestemming gaan.

Verklarende woordenlijst :

MOBER

Mobiliteitseffectrapport. Zo'n rapport onderzoekt en analyseert de verschillende mobiliteitsgevolgen (aangroei verkeer, verhouding tussen auto, openbaar vervoer, zwakke weggebruiker, verkeersknelpunten, hinder enz.) als gevolg van de inplanting of uitbreiding van een functie of activiteit op een welbepaalde site (bijvoorbeeld nieuw kantoor- of winkelcomplex).

Regulerende heffing

Heeft een gedrags- of productiewijzeverandering als hoofddoelstelling. Moet dus voldoende hoog zijn om die verandering te bewerkstelligen. Regulerend staat tegenover financierend. Is er geen verandering in gedrag of productiewijze, dan is het resultaat van de heffing dat ze de overheid bijkomende inkomsten oplevert.

Flankerend openbaarvervoerbeleid

Grote investeringen in tram en bus zullen maar renderen als deze ook voorrang en een vlotte doorstroming krijgen tussen het autoverkeer in. Beperkingen aan het autoverkeer zijn flankerend naar een beter en vlotter openbaar vervoer.

G. STANDPUNT VAN DE PRL-FDF-MCC-FRACTIE

De mobiliteit was en is een factor van economische en sociale vooruitgang. Ze gaat thans gepaard met een geheel van negatieve gevolgen die steeds zorgwekkender zijn, meer bepaald in de stedelijke centra : verkeersopstoppen en tijdverlies, bedreigingen voor het milieu, verloedering van de

accroissement de la consommation d'énergie non renouvelable, détérioration des infrastructures, gestion irrationnelle de l'espace disponible.

La plupart des prévisions font état d'une croissance continue de la mobilité durant les prochaines décennies. Cette augmentation de la demande de déplacements se portera très largement sur la route et ne fera dès lors qu'amplifier les effets pervers qui ont été développés plus haut. À titre exemplatif, toutes les projections démontrent qu'à l'horizon 2005, il y aura 45 000 navetteurs en plus qui entreront chaque jour dans Bruxelles.

Cette évolution impose l'élaboration d'une politique de mobilité basée sur un transfert massif de la voiture vers les transports publics. Cela suppose :

- une amélioration significative de l'offre de transport public assortie de l'imposition aux sociétés de transport, d'amendes financières en cas de retards répétitifs;

- une politique d'incitation fiscale et financière privilégiant les modes de transport les plus propres et garantissant la meilleure fluidité du trafic.

Nous proposons dès lors :

- élargir progressivement à 100 % le remboursement des frais de déplacements domicile-travail qui est actuellement plafonné à 50 % pour autant qu'ils se fassent en transport en commun;

- allouer une indemnité kilométrique de 6 francs belges pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, aux modes de transport alternatifs;

- inciter le monde des entreprises à développer les initiatives volontaires de plans de transport d'entreprises.

Les aides octroyées dans le cadre de l'expansion économique pourraient être modulées en fonction de certains critères spécifiques relatifs à la politique des transports.

La mise sur pied d'un plan de transport d'entreprise pourrait également conduire à des déductions fiscales appliquées sur la base d'une réduction de l'utilisation individuelle de la voiture.

La réalisation d'un Réseau Express Régional (RER) dans un rayon de 30 kilomètres autour de Bruxelles, qui constitue une alternative crédible à la voiture en termes de rapidité, de confort, de régularité et de fréquence.

La réorganisation des dessertes en zone rurale en concentrant les services réguliers aux heures de pointe. Des systèmes de bus de proximité doivent être mis sur pied en collaboration avec les collectivités locales afin de permettre aux habitants de zones isolées de rejoindre les points d'arrêts des lignes rapides.

La diminution des besoins de déplacement par une occupation plus économe et rationnelle de l'espace disponible.

Très concrètement, il s'agit de réaliser des études d'accessibilité des différents sites et de mobilité en fonction de chaque activité économique. Les résul-

teefomgeving, toenemend verbruik van niet-hernieuwbare energie, beschadiging van de infrastructuur, irrationeel beheer van de beschikbare ruimte.

Volgens de meeste prognoses zal de mobiliteit tijdens de volgende decennia gestaag toenemen. De stijging van de vraag naar verplaatsingen zal in zeer ruime mate leiden tot meer verkeer op de wegen en zal de voormelde kwalijke gevolgen dus alleen maar verergeren. Bij wijze van voorbeeld : uit alle voorafbeeldingen blijkt dat tegen 2005 dagelijks 45 000 bijkomende pendelaars Brussel zullen binnenkomen.

Die evolutie noopt ertoe een mobiliteitsbeleid uit te werken dat berust op een massale overstap van de auto naar het openbaar vervoer. Dat onderstelt :

- een aanzienlijke verbetering van het openbaarvervoersaanbod die gepaard gaat met het opleggen van financiële boeten aan vervoersmaatschappijen in geval van herhaalde vertragingen;

- een beleid van fiscale en financiële aansporing waarbij de minst vervuilende vervoermiddelen worden bevoordeeld en de grootst mogelijke verkeersvlotheid wordt gewaarborgd.

Derhalve stellen wij voor :

- de terugbetaling van de kosten voor het woon-werkverkeer, die thans beperkt is tot 50 %, geleidelijk te brengen op 100 % indien die trajecten met het openbaar vervoer worden afgelegd;

- een kilometervergoeding van 6 frank toe te kennen voor het woon-werkverkeer met alternatieve vervoermiddelen;

- de ondernemingen ertoe aan te zetten vrijwillig initiatieven te nemen op het stuk van de bedrijfsvervoerplannen.

De steun die wordt toegekend in het kader van de economische expansie zou kunnen worden aangepast naar gelang van bepaalde specifieke criteria die betrekking hebben op het vervoersbeleid.

Het uitwerken van een bedrijfsvervoerplan zou ook kunnen leiden tot belastingsverminderingen op grond van een beperking van het individueel gebruik van de auto.

De verwezenlijking van een gewestelijk expresnet (GEN) in een straal van 30 kilometer rond Brussel, wat op het stuk van de snelheid, het comfort, de regelmaat en de frequentie een geloofwaardig alternatief is voor de auto.

De reorganisatie van de bedieningen in de landelijke gebieden, waarbij de geregelde diensten tijdens de spitsuren worden versterkt. Er dienen regelingen voor buurtbussen te worden uitgewerkt in samenwerking met de plaatselijke overheden teneinde het voor de inwoners van afgelegen gebieden mogelijk te maken zich naar de stopplaatsen van de snelle lijnen te begeven.

De vermindering van de vraag naar verplaatsingen door een economischer en rationeler gebruik van de beschikbare ruimte.

Concreet moet onderzoek worden verricht naar de toegankelijkheid van de verschillende plaatsen en de mobiliteit naar gelang van elke economische activi-

tats de ces études permettront d'opérer au niveau des plans de secteur, les modifications qui s'imposent de manière à orienter les nouvelles implantations d'entreprises vers le site le plus approprié en fonction des besoins de mobilité.

En outre, il convient de renforcer les investissements en matière de gestion de trafic et d'amélioration de la signalisation de manière à augmenter les cadences des transports routiers et ferroviaires.

Par ailleurs, l'accessibilité et la mobilité sont deux droits légitimes que la société se doit d'accorder à chaque citoyen et particulièrement aux personnes économiquement défavorisées et/ou à mobilité réduite.

Une réponse appropriée doit être apportée à leurs préoccupations en termes de déplacements.

Même si le PRL est opposé à la généralisation du principe de gratuité des transports en commun, il est favorable des expériences-pilotes en la matière dans les centres-villes. En outre, les personnes économiquement défavorisées (minimexés, chômeurs et petits pensionnés) doivent avoir accès aux transports publics soit à des conditions préférentielles soit gratuitement, en fonction de leur capacité contributive.

En ce qui concerne les personnes à mobilité réduite, le PRL préconise que tant les stations d'arrêt de transport que le matériel roulant soient adaptés au fur et à mesure à leurs besoins.

Enfin et plus généralement, deux avancées significatives s'imposent en matière de mobilité.

Une coordination optimale est nécessaire entre le niveau fédéral et les régions. Actuellement, la commission interministérielle des Communications et des Infrastructures (la CICI), prévue à cet effet, n'est pas suffisamment activée. Une cellule pluridisciplinaire de mobilité doit dès lors être mise en place de manière permanente au plus haut niveau de l'administration fédérale dans laquelle siègeraient des représentants régionaux.

Le développement de la multimodalité qui permet de combiner les avantages de chaque mode de transport tout en réduisant leurs nuisances et/ou handicaps.

L'application du principe « pollueur-payeur » doit être étendu à tous les modes de transport et respectée dans tous les pays européens de manière à ne pas pénaliser les transporteurs belges déjà soumis à une vive concurrence.

H. POSITION DU GROUPE PSC

M. Josy Arens expose les lignes de force de la politique en matière de mobilité durable préconisée par son groupe.

teit. Dankzij de resultaten van dat onderzoek zal het mogelijk zijn om in de gewestplannen de wijzigingen aan te brengen die nodig zijn opdat voor de nieuwe vestigingen van ondernemingen zou worden gekozen voor de plaats die op het stuk van de mobiliteitsbehoeften het meest geschikt is.

Bovendien moeten de investeringen inzake het beheer van het verkeer en de verbetering van de bebakening worden verhoogd om het tempo van het weg- en spoorverkeer op te voeren.

Voorts zijn toegankelijkheid en mobiliteit twee legitieme rechten die een samenleving aan elke burger moet toekennen — zeker aan economisch achtergestelde en/of minder mobiele burgers.

Op hun behoeften inzake mobiliteit moet een passend antwoord worden gegeven.

De PRL is weliswaar gekant tegen een veralgemeening van het beginsel van het gratis openbaar vervoer, maar kan zich wel scharen achter proefprojecten in die zin in de stadskernen. Bovendien moeten economisch minder gegoede burgers (bestaansminimumtrekkers, werklozen, mensen met een klein pensioen) toegang hebben tot het openbaar vervoer, hetzij onder voordelige voorwaarden, hetzij gratis, afhankelijk van hun financiële draagkracht.

Ten behoeve van mensen die met een beperkte mobiliteit kampen, pleit de PRL ervoor dat zowel de stopplaatsen als het rollend materieel geleidelijk aan hun behoeften worden aangepast.

Tot slot, en meer in het algemeen, moet er op een aantal vlakken hoe dan ook een significante doorbraak komen.

Zo is een optimale coördinatie tussen het federale en het gewestelijke beleidsniveau absoluut noodzakelijk. Momenteel wordt de daartoe ingestelde interministeriële commissie voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI) onvoldoende ingeschakeld. Daarom ware het beter op het hoogste niveau van de federale administratie een vaste multidisciplinaire mobiliteitscel in het leven te roepen, waarin de vertegenwoordigers van de gewesten zitting zouden hebben.

Voorts moet werk worden gemaakt van een diversifiëring van de vervoersmodi, waardoor de mogelijkheid ontstaat de voordelen van elk vervoermiddel te combineren en tegelijk de respectieve schadelijke effecten en/of nadelen te beperken.

Tevens moet de toepassing van het beginsel « de vervuiler betaalt » worden uitgebreid tot alle vervoersmodi, alsook in alle Europese landen worden nageleefd, teneinde de Belgische transportsector, die nu al aan een scherpe concurrentie onderhevig is, geen nadeel te berokkenen.

H. STANDPUNT VAN DE PSC-FRACTIE

De heer Josy Arens licht de krachtlijnen toe van het beleid dat zijn fractie inzake duurzame mobiliteit voorstaat.

Pour le PSC, c'est d'abord les choses de la vie. La mobilité est aujourd'hui une des préoccupations grandissante de nos concitoyens qui subissent de plus en plus fortement les effets négatifs liés à la congestion du réseau autoroutier.

La circulation autoroutière est arrivée à saturation aux heures de pointe en Région Bruxelloise ainsi que dans la plupart des grandes villes du pays. À tendance inchangée, la croissance attendue des besoins de déplacements fait craindre une saturation complète des accès à Bruxelles aux environs de 2010 ainsi qu'un accroissement sensible des difficultés d'ores et déjà rencontrées en Wallonie.

Pour le PSC, la mobilité constitue un des défis essentiels de la prochaine décennie tant à Bruxelles qu'en Wallonie. Assurer la mobilité, c'est assurer l'accessibilité. Et la bonne accessibilité, c'est d'une part permettre aux activités de se développer, et, d'autre part, le faire en assurant une plus grande qualité de vie à la population.

Dans la capitale, il est essentiel de réconcilier mobilité et qualité de vie des habitants pour mettre fin à la spirale du déclin économique et démographique. Dans une Wallonie marquée par de profonds écarts de développement entre sous-régions, la mobilité constitue un instrument de dynamisation et de lutte contre le chômage qui ne peut être négligé.

Aussi, pour le PSC, la responsabilité des pouvoirs publics est d'agir rapidement pour garantir et accroître la mobilité, gage du développement de l'économie et de l'emploi. Une stratégie globale et cohérente de mobilité doit être mise en œuvre. Elle doit reposer sur les piliers suivants :

- une politique d'aménagement du territoire soucieuse de l'impact de la localisation des activités en termes de mobilité;
- la promotion de solutions novatrices comme le covoiturage, les parcs relais, les plans de transport d'entreprises, le réseau de voies lentes, ...;
- le développement des possibilités offertes par le rail et la voie navigable en matière de transport des marchandises;
- l'encouragement à l'utilisation des transports en commun comme alternative valable à l'utilisation de la voiture.

Parce qu'elle génère des coûts sociaux élevés — pollution atmosphérique, sonore, congestion et insécurité routière — l'utilisation intensive de la voiture doit être freinée tandis qu'il convient d'encourager l'utilisation complémentaire des différents moyens de transport. Des mesures fiscales devront être prises pour encourager ce transfert modal, mais les transports en commun ne redeviendront une alternative crédible qu'à condition de bénéficier d'un soutien suffisant : leur offre de service doit être étendue, les formules tarifaires proposées doivent être attrayan-

Voor de PSC komt de kwaliteit van het leven op de eerste plaats. Tegenwoordig behoort het mobiliteitsvraagstuk tot de aangelegenheden die onze medeburgers steeds meer zorgen baren; zij hebben immers almaar meer te lijden onder de dichtslibbing van het autowegennet.

Tijdens de piekuren geraakt dat autowegennet in het Brussels Gewest, alsook in de meeste andere Belgische steden, verzadigd. Bij een ongewijzigde toestand doet de verwachte toename van het verkeer de vrees rijzen dat het verzadigingspunt, wat de toegang tot Brussel betreft, rond 2010 zal zijn overschreden en dat ook de nu al in Wallonië voorkomende moeilijkheden merklijk zullen zijn toegenomen.

Voor de PSC vormt het mobiliteitsvraagstuk een van de wezenlijke uitdagingen van het komende decennium, zowel in Brussel als in Wallonië. Mobiliteit mogelijk maken is zorgen voor bereikbaarheid. Een goede bereikbaarheid houdt in dat ruimte wordt geschapen voor de ontwikkeling van activiteiten, terwijl de bevolking tegelijkertijd kan rekenen op een verbetering van de levenskwaliteit.

In de hoofdstad is het van wezenlijk belang mobiliteit en levenskwaliteit van de bewoners met elkaar te verzoenen om aan de spiraal van de economische en demografische achteruitgang een einde te maken. In Wallonië, dat wordt gekenmerkt door grote ontwikkelingsverschillen tussen subregio's, vormt de mobiliteit een niet te verwaarlozen instrument voor dynamisering en strijd tegen de werkloosheid.

Voor de PSC behoort het dan ook tot de verantwoordelijkheid van de overheid snel op te treden om de mobiliteit, die garant staat voor de ontwikkeling van de economie en de werkgelegenheid, te waarborgen en te verbeteren. Een coherente totaalstrategie inzake mobiliteit moet worden ontplooid. Ze moet steunen op de volgende pijlers :

- een beleid inzake ruimtelijke ordening dat rekening houdt met de gevolgen voor de mobiliteit van de ligging van de activiteiten;
- de bevordering van vernieuwende oplossingen, zoals *carpooling*, overstapparkerplaatsen, bedrijfsvervoerplannen, een net van rijstroken voor langzaam verkeer, ...;
- de ontwikkeling van de mogelijkheden die inzake goederenvervoer worden geboden door het spoor en de waterwegen;
- de aanmoediging van het gebruik van het openbaar vervoer als haalbaar alternatief voor de auto.

Omdat het hoge sociale kosten oplevert — luchtvervuiling, geluidsoverlast, verkeersopstoppingen en onveilig verkeer — moet het intensief gebruik van de auto worden afgeremd, terwijl het is aangewezen het complementair gebruik van de verschillende vervoermiddelen aan te moedigen. Om die overstap van het ene naar het andere vervoermiddel te bevorderen zullen fiscale maatregelen moeten worden genomen, maar het openbaar vervoer zal pas opnieuw een geloofwaardig alternatief worden als het voldoende steun geniet : het dienstaanbod ervan moet

tes et la qualité du transport doit être garantie en confort, régularité et ponctualité.

Le nouveau PSC considère en particulier que ce n'est pas en sanctionnant financièrement la SNCB que l'on améliorera la fréquentation des usagers du réseau ferroviaire. Pour le PSC, il faut au contraire réinvestir dans les infrastructures et le matériel ferroviaire afin de rattraper le retard que la SNCB a accumulé depuis les années 80. L'état fédéral doit accroître significativement l'enveloppe liée au service intérieur du plan d'investissement 2001-2010 de la SNCB.

Ces investissements doivent viser à :

- la diminution des retards par l'extension de la capacité de réseau et en particulier la mise à 4 voies des lignes surchargées, Bruxelles-Nivelles, et Bruxelles-Ottignies;
- l'amélioration de la fréquence d'entretien du matériel;
- la mise en service de matériel nouveau;
- la mise en œuvre concrète du RER.

Pour le PSC, il est indispensable qu'un accord politique global sur le RER, c'est-à-dire incluant son volet financier, soit finalisé le plus rapidement possible afin de pouvoir figurer dans les prochaines déclarations gouvernementales de l'État et des régions.

III. — ÉCHANGE DE VUES À PROPOS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR RAIL

1. Exposé de M. Verslype, directeur général de la SNCB, responsable du transport de marchandises

M. Marcel Verslype, administrateur-directeur général de la SNCB, explique que l'importance du transport de marchandises par rail est mal connue, surtout dans le contexte global de la mobilité.

La part de marché absolue représente 60 millions de tonnes. Mais la part de marché relative de la Belgique en ce qui concerne le transport de marchandises par rail dans le contexte européen, qui est entièrement libéralisé depuis le 1^{er} avril 1999, est encore plus impressionnante : cette part est supérieure à celle de la Suisse, elle représente plus du double de la part de l'Espagne et est trois fois plus élevée que la part des Pays-Bas; elle représente près de la moitié du transport de marchandises assuré par la SNCF.

Cette part de marché est directement liée à l'importance de la sidérurgie dans notre pays, qui prend à sa charge plus d'un tiers du trafic. À titre de comparaison, le transport combiné représente un peu plus d'un cinquième du trafic.

worden uitgebreid, de aangeboden tariefformules moeten aantrekkelijk zijn en de kwaliteit van het vervoer moet worden gewaarborgd op het vlak van het comfort, de regelmaat en de stiptheid.

De nieuwe PSC is in het bijzonder de mening toegedaan dat men het gebruik van het spoorwegnet door de gebruikers niet zal verbeteren door de NMBS financieel te straffen. Voor de PSC moet integendeel opnieuw worden geïnvesteerd in de infrastructuur en in het spoorwagematerieel teneinde de achterstand weg te werken die de NMBS sinds de jaren '80 heeft opgelopen. De federale Staat moet de enveloppe voor de binnenlandse dienstverlening van het investeringsplan 2001-2010 van de NMBS aanzienlijk verhogen.

Die investeringen moeten erop zijn gericht :

- de vertragingen terug te dringen door de capaciteit van het net te verhogen en met name door de overbelaste lijnen (Brussel-Nijvel en Brussel-Ottignies) uit te breiden tot 4 sporen;
- het materieel regelmatig te onderhouden;
- nieuw materieel in gebruik te nemen;
- het GEN concreet uit te bouwen.

Voor de PSC moet over het GEN zo spoedig mogelijk een algemeen politiek akkoord worden bereikt, dat wil zeggen met inbegrip van het financiële aspect ervan, opdat dit GEN in de volgende regeringsverklaringen van de federale Staat en de gewesten kan worden opgenomen.

III. — GEDACHTEWISSELING OVER HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR

1. Uiteenzetting van de heer Verslype, directeur-generaal goederenvervoer van de NMBS

De heer Marcel Verslype, bestuurder-directeur-generaal van de NMBS, stelt dat het belang van het goederenvervoer per spoor slecht gekend is, vooral in de globale context van de mobiliteit.

Het absoluut marktaandeel bedraagt 60 miljoen ton. Maar het relatief marktaandeel van het Belgisch goederenvervoer per spoor in de Europese context, die vanaf 1 april 1999 volledig is geliberaliseerd, is nog indrukwekkend : het is groter dan het Zwitserse, meer dan tweemaal zo groot als het Spaanse en driemaal zo groot als het Nederlandse; het bedraagt bijna de helft van het goederenvervoer verzorgd door de SNCF.

Dit marktaandeel is rechtstreeks gebonden aan het belang van de staalnijverheid in ons land, die meer dan een derde van de trafiek voor haar rekening neemt. Ter vergelijking neemt het gecombineerd vervoer iets meer dan een vijfde van de trafiek in beslag.

Le transport de marchandises a connu une croissance spectaculaire au cours des trois dernières années, et ce, en dépit de la fermeture de Clabecq, des difficultés rencontrées par Hoogovens-Boël et de la fermeture de Renault-Vilvorde.

Les volumes globaux se sont malgré tout inscrits en hausse.

Cela représente 12 à 13 milliards de francs belges de recettes directes pour la SNCB.

La ventilation des volumes se présente comme suit : 40 % en transport intérieur, 33 % à l'exportation, 22 % à l'importation et 5 % en transit. Le transport en provenance ou à destination des ports est considéré comme un transport intérieur. Toutefois, si l'on considère que le transport maritime fait lui aussi l'objet d'une concurrence internationale (Anvers est en quelque sorte le premier port français, mais n'est pas encore le premier port allemand) et eu égard à la dimension d'un pays comme la Belgique, 85 % à 90 % du transport effectué est en fait international.

La moitié au moins de nos commandes proviennent de l'étranger. Les principaux flux de marchandises se situent sur les lignes à destination et en provenance de l'Italie ainsi que sur celles à destination et en provenance de la France. Compte tenu de la stratégie mise en place par Volkswagen, un gros client qui est totalement tributaire de l'arrivée ponctuelle des pièces détachées, une ligne importante a été ouverte vers l'Espagne, plus particulièrement vers Barcelone.

M. Verslype explique ensuite la différence qu'il y a entre une *freeway* et une *freightway*. La Belgique opte pour cette dernière; il s'agit d'une sorte de couloir pour le transport de marchandises. Les Pays-Bas préfèrent, quant à eux, le système de la *freeway*.

Dans le cas d'une *freightway*, deux entreprises ferroviaires ont accès à un itinéraire donné, tandis que dans le cas d'une *freeway*, toute entreprise ferroviaire peut y avoir accès.

Dans la pratique, il n'y a cependant aucune différence, en raison de la nature du transport ferroviaire et de la structure des opérateurs ferroviaires.

Dans le contexte de la libéralisation, les opérateurs ferroviaires nationaux peuvent réclamer des rétributions pour l'utilisation de l'infrastructure. En Allemagne, ces rétributions sont relativement élevées, tandis qu'elles sont quasi nulles aux Pays-Bas. Ce système pose de sérieux problèmes en ce qui concerne l'exploitation des entreprises européennes de transport ferroviaire. Mais les transporteurs ferroviaires américains — plus précisément NDX — en ont eux aussi été pour leur frais.

2. Questions et observations des membres

M. Van Aperen se réjouit que le débat sur la mobilité englobe également le transport des marchandises, alors qu'il n'est généralement question dans ce contexte que du transport intérieur des voyageurs. La Belgique possède trois ports maritimes dont le plus important est de loin Anvers, qui possède encore

De jongste drie jaar is het goederenvervoer spectaculair gestegen, en dit ondanks de sluiting van Clabecq, de moeilijkheden van Hoogovens-Boël en de sluiting van Renault-Vilvorde.

Desondanks zijn de totale volumes gestegen.

Dit betekent 12 tot 13 miljard Belgische frank directe inkomsten voor de NMBS.

De verdeling van de volumes is als volgt : 40 % binnenlands vervoer, 33 % export, 22 % import en 5 % transit. Het vervoer van en naar de havens wordt bij het binnenlands vervoer gerekend, maar als men bedenkt dat het maritiem vervoer zelf het voorwerp uitmaakt van internationale mededinging (Antwerpen is als het ware de eerste Franse haven, maar is nog niet de eerste Duitse haven), en gezien ook de dimensies van een land als België, is 85 % tot 90 % eigenlijk internationaal vervoer.

Minstens de helft van onze bestellingen komen van buiten België. De grootste goederenstromen liggen op de routes van en naar Italië alsook van en naar Frankrijk. Maar gezien de strategie van Volkswagen, een grote klant die volledig afhankelijk is van de tijdige toevoer van de onderdelen, werd ook een belangrijke route opgezet met Spanje, meer in het bijzonder met Barcelona.

De heer Verslype legt vervolgens het verschil uit tussen een *freeway* en een *freightway*. België opteert voor deze laatste, dit is een soort vrachtcorridor. Nederland daarentegen verkiest het systeem van de *freeway*.

Bij een *freightway* hebben twee spoorondernemingen op een bepaalde route toegang, terwijl op een *freeway* elke spooronderneming toegang kan krijgen.

In de praktijk is er echter, wegens de aard van het spoorvervoer en de structuur van de spooroperatoren, geen verschil.

In de context van de liberalisering kunnen de nationale spooroperatoren vergoedingen vragen voor het gebruik van de infrastructuur. In Duitsland zijn die redelijk hoog, in Nederland praktisch nul. Dit systeem maakt de exploitatie voor Europese spoorvervoerders zeer problematisch. Maar ook Amerikaanse spoorvervoerders — meer bepaald NDX — zijn van een kale reis teruggekomen.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Van Aperen verheugt zich over het feit dat het goederenvervoer ook binnen de context van de mobiliteit wordt besproken. Meestal komt enkel het binnenlands reizigersvervoer binnen dit kader ter sprake. België beschikt over drie zeehavens. Antwerpen is daarvan veruit de belangrijkste. Ze heeft,

d'importantes perspectives de croissance, notamment dans le domaine du trafic par conteneurs. La SNCB fournit d'importants efforts en vue de désenclaver la rive gauche où s'implantera prochainement un important terminal à conteneurs.

L'intervenant souligne la nécessité d'améliorer la liaison avec l'Allemagne. Les politiques ont dû « secouer » la SNCB en ce qui concerne le Rhin de fer dont on sous-estime toujours l'importance, notamment dans la perspective de la libéralisation.

L'intervenant se réjouit que la SNCB se soucie davantage de la clientèle dans le secteur du transport des marchandises. Mais des questions restent posées en ce qui concerne les divers aspects du financement, y compris la politique des investissements. Le transport des marchandises, qui a été jusqu'à présent déficitaire, deviendra-t-il autosuffisant en 1999 ? Il ne s'agit en effet pas d'une activité de service public et ce secteur devrait dès lors être rentable.

Qui plus est, la SNCB prend parfois d'étranges initiatives dans ce domaine. Elle a ainsi investi 145 millions de francs belges dans TRW sans que la rentabilité de l'opération soit garantie. Pourquoi ne s'efforce-t-elle pas d'accroître les synergies avec *Interferryboats*, par exemple ? Pourquoi a-t-elle racheté THL ? Comment sont financées les reprises d'entreprises déficitaires ? La SNCB applique-t-elle la même stratégie que la *Deutsche Bahn* ?

Ne serait-il pas grand temps de scinder totalement l'exploitation ferroviaire et l'infrastructure ferroviaire ? On peut même imaginer une scission plus poussée. Une entité devrait être chargée de la mise à disposition, de l'entretien et de l'amélioration de l'infrastructure. D'autres entités se chargeraient de l'exploitation du transport intérieur de voyageurs (subsidé), du transport international de voyageurs, du transport de marchandises et de tout ce qui est lié à l'immobilier et au *catering*.

M. Wauthier fait observer que le transport de marchandises génère un revenu de 13 milliards de francs belges.

Que représente ce montant dans les comptes d'exploitation ? La SNCB restera-t-elle compétitive dans le contexte de la libéralisation ? Avec quels partenaires étrangers la SNCB entend-elle collaborer ?

M. Van Eetvelt estime que les dimensions de la Belgique constituent un handicap pour la SNCB en matière de transport combiné, car ce dernier suppose une distance minimale de 50 kilomètres. Des mesures doivent néanmoins être prises, car toutes les routes de la région anversoise arrivent à saturation. Faut-il taxer davantage le transport routier ? N'est-il pas possible de développer encore le transport ferroviaire sur l'axe Anvers-Bruxelles-Louvain, et ce, jusqu'à Gand ? Cela nécessiterait bien sûr des adaptations de l'infrastructure : il conviendra, par exemple, de creuser un tunnel ferroviaire au *Liefkenshoek*. Ne faut-il pas aussi collaborer avec les régions en vue de

vooral op het vlak van de containertrafiek, nog grote groeikansen. De NMBS doet terzake inspanningen om de Linkeroever — waar binnenkort een grote containerterminal komt — te ontsluiten.

De spreker benadrukt dat de verbinding met Duitsland moet verbeteren. De politici hebben de NMBS omtrent de IJzeren Rijn moeten wakker schudden. Het belang hiervan wordt nog altijd onderschat, vooral in het licht van de nakende liberalisering.

De spreker verheugt zich over het feit dat binnen de NMBS in de sector van het goederenvervoer klantgericht wordt gedacht. Maar de financiering in al zijn aspecten — investeringsbeleid inbegrepen — blijft toch vragen oproepen. Zal het goederenvervoer, dat tot op heden verlieslatend is geweest, in 1999 zelfbedruipend worden ? Het valt immers niet onder de openbare dienstverlening. Het moest rendabel zijn.

De NMBS doet bovendien op dit gebied soms de raarste dingen. Zo heeft de NMBS in TRW 145 miljoen Belgische frank geïnvesteerd zonder dat de rentabiliteit hiervan is verzekerd. Waarom niet naar meer synergieën streven met *Interferryboats*, bijvoorbeeld ? Waarom heeft de NMBS THL opgekocht ? Hoe worden de overnames van verlieslatende bedrijven gefinancierd ? Houdt de NMBS er dezelfde strategie op na als de *Deutsche Bahn* ?

Wordt het niet hoog tijd dat spoorwegexploitatie en spoorweginfrastructuur totaal worden opgesplitst ? Het is zelfs denkbaar dat deze opsplitsing nog verder wordt doorgedreven. Immers, er zou een entiteit moeten instaan voor het ter beschikking stellen, het onderhouden en het verbeteren van de infrastructuur. Andere entiteiten zouden de exploitatie voor hun rekening nemen van het (gesubsidieerd) binnenlands reizigersvervoer, het internationaal reizigersvervoer, het goederenvervoer en al wat met immobiëlen en *catering* te maken heeft, bijvoorbeeld.

De heer Wauthier stipt aan dat het goederenvervoer zorgt voor 13 miljard Belgische frank inkomsten.

Welk aandeel heeft dit bedrag in de exploitatierekening ? Zal de NMBS in de context van de liberalisering concurrentieel blijven ? Met welke buitenlandse partners wil de NMBS in zee gaan ?

De heer Van Eetvelt is van oordeel dat de geografische beperktheid van België de NMBS met een handicap opzadelt inzake gecombineerd vervoer, gezien dit laatste een afstand van minimum 50 kilometer veronderstelt. Toch zijn er maatregelen nodig, want rond Antwerpen slibben alle wegen dicht. Moet het wegvervoer zwaarder worden belast ? Kan op de as Antwerpen-Brussel-Leuven, en dit tot Gent, het spoorvervoer niet verder worden ontwikkeld ? Er zijn uiteraard ook infrastructuraanpassingen nodig : aan de Liefkenshoek, bijvoorbeeld, moet een spoor-tunnel worden gemaakt. Moet de ondertunneling in Antwerpen ook niet samen met de gewesten worden

la planification et du financement du percement d'un tunnel sous Anvers ? Peut-être serait-il même possible d'associer des entités privées au projet ?

Pourquoi la SNCB et le gouvernement n'ont-ils pas pour objectif de faire du Rhin de fer une *freeway* ?

L'intervenant estime que la scission entre l'infrastructure et l'exploitation est déjà amplement suffisante.

M. Sevenhans a l'impression que la SNCB baisse les bras et suit passivement l'évolution du transport de marchandises. Cela est apparu très clairement dans le dossier du Rhin de fer. La SNCB dispose-t-elle cependant de moyens suffisants pour jouer un rôle actif ?

M. Bartholomeeussen se demande de quelle manière on pourrait uniformiser les tarifs pratiqués dans les différents ports flamands. Il se demande également quelle est la meilleure stratégie pour débloquent le dossier du Rhin de fer. Ce dossier pourrait-il être lié à la liaison entre Anvers et Rotterdam ?

3. Réponses de MM. Verslype et Maillard

Transport combiné

Le transport combiné prend une part de plus en plus importante (1/5 actuellement et bientôt 1/4) dans le domaine des transports. Ce n'est toutefois pas le remède miracle, parce que sa rentabilité est extrêmement faible. En Europe, on compte 80 opérateurs (dont 2 à 3 en Belgique), mais aux États-Unis, il sont à peine 4, parce que l'on essaie d'accroître la rentabilité en procédant à des fusions.

On espérait du reste, entre-temps, que les prix du transport routier augmenteraient de 20 % par suite de l'« internalisation » d'un certain nombre de coûts occasionnés par ce type de transport. C'est le contraire qui s'est produit, les prix ont baissé de 20 % et cela a mis le secteur du transport par route en difficulté.

La Commission européenne prépare une révision des directives relatives à cette matière.

La difficulté du transport combiné provient des investissements considérables qu'il nécessite : le coût d'une liaison ferroviaire régulière entre Anvers et Milan, par exemple, s'élève facilement à 250 millions de francs belges par an. En outre, une telle liaison n'est rentable qu'après un délai de plus de dix-huit mois.

Le seuil d'accès est donc très élevé.

Le transport routier effectué à l'aide de semi-remorques n'est toutefois pas non plus un marché aisé, en raison de la faiblesse des prix et de la faiblesse encore plus grande des marges bénéficiaires.

Libéralisation

On peut se débarrasser de B-Cargo, ou bien réaliser une fusion (à l'instar de celle intervenue entre les chemins de fer suisses et italiens), ou continuer cou-

gepland en gefinancierd ? Kunnen zelfs privé-entiteiten hier niet bij worden betrokken ?

Waarom streven de NMBS en de regering er niet naar van de IJzeren Rijn een *freeway* te maken ?

De spreker is van mening dat de splitsing tussen infrastructuur en exploitatie al ruim voldoende is.

De heer Sevenhans heeft de indruk dat de NMBS bij de pakken blijft zitten en passief de evolutie in het goederenvervoer volgt. In het dossier van de IJzeren Rijn is dit overduidelijk tot uiting gekomen. Beschikt de NMBS wel over voldoende middelen om een actieve rol te spelen ?

De heer Bartholomeeussen vraagt zich af hoe men tot uniforme tarieven in de verschillende Vlaamse havens kan komen. Hij vraagt zich ook af welke de beste strategie is om het dossier van de IJzeren Rijn te deblokkeren. Kan dit dossier gekoppeld worden aan de verbinding tussen Antwerpen en Rotterdam ?

3. Antwoorden van de heren Verslype en Maillard

Gecombineerd vervoer

Het gecombineerd vervoer neemt een steeds groter aandeel in, van een vijfde nu tot een vierde binnenkort. Het is echter geen mirakeloplossing, omdat de rentabiliteit uiterst laag is. In Europa zijn er 80 operatoren (waarvan 2 à 3 in België), maar in de Verenigde Staten zijn er nauwelijks 4, omdat men aldaar door fusies naar een grote rentabiliteit streeft.

Indertijd hoopte men overigens dat de prijzen van het wegvervoer ingevolge de « internalisering » van een aantal door dat type van vervoer veroorzaakte kosten, met 20 % zouden stijgen. Het tegendeel is gebeurd, de prijzen zijn met 20 % gezakt, met als onmiddellijk gevolg dat de sector van het wegvervoer in moeilijkheden is geraakt.

De Europese Commissie werkt aan een hervorming van de richtlijnen terzake.

De moeilijkheid van het gecombineerd vervoer ligt hem in het feit dat zwaar moet worden geïnvesteerd : een regelmatige treinverbinding Antwerpen-Milaan bijvoorbeeld kost gemakkelijk 250 miljoen Belgische frank per jaar. Bovendien duurt het meer dan anderhalf jaar eer men dergelijke verbinding volledig kan rentabiliseren.

De instapdrempel ligt dus zeer hoog.

Ook het wegvervoer met opleggers is evenwel geen gemakkelijke markt, omwille van de lage prijzen en de nog lagere winstmarges.

Liberalisering

Ofwel kan men B-Cargo van de hand doen, ofwel een fusie bewerkstelligen (zoals tussen het Zwitserse en Italiaanse spoor), ofwel kan men dapper alleen

rageusement tout seul. La SNCB a décidé de conclure des alliances de circonstance en fonction de l'évolution du marché et de la demande de la clientèle. On ne tend certainement pas vers une absorption, à l'instar de NS-Cargo par DB-Cargo, et on ne prévoit pas de fusion, avec la SNCF, par exemple. Il n'y a pas, pour l'instant, de partenaire privilégié.

Structure de la SNCB

La SNCB opte pour des structures intégrées, bien que la scission entre infrastructure et exploitation soit entre-temps devenue une obligation européenne. Les avis sont toutefois partagés à ce sujet. La *Deutsche Bahn* voudrait revenir à d'autres structures. Au Royaume-Uni, la règle imposant de récupérer 13 % a eu pour effet que le *Railtrack* est rentable, mais que l'exploitation est déficitaire.

La philosophie de la SNCB consiste à scinder les comptabilités, mais à intégrer les structures.

Pour le transport de marchandises, qui deviendrait autosuffisant en 1999, la scission serait catastrophique.

La Commission européenne s'est inspirée à l'époque de l'exemple suédois, qui n'a jamais existé que sur papier.

Le problème est que la scission en différentes entités entraîne des frais supplémentaires et des difficultés de coordination.

Main hub Anvers

Le *main hub* sera prêt début 2000. La capacité sera triplée et passera de 350 000 caisses à 1 million de caisses. Actuellement, la SNCB transporte 750 000 unités, chiffre qui pourrait passer à 1 200 000 unités en 2005.

Anvers rive gauche

Anvers rive gauche n'aura, à court terme, qu'une influence marginale sur le transport de marchandises. À long terme, ce terminal occasionnera même des coûts supplémentaires.

Il va sans dire que la SNCB aimerait disposer d'un tunnel ainsi que d'un second accès ferroviaire, mais ce ne sont, pour l'instant, que des projets d'avenir.

Rhin de fer

Les trains circulant entre Anvers et Rotterdam, qui sont devenus de véritables *shuttles*, roulent à pleine charge et donnent entière satisfaction. Ce sont, en fin de compte, les clients qui décident ce qui doit être transporté, et non le transporteur.

La Belgique a inscrit le Rhin de fer dans un réseau européen. La partie belge est devenue réalité et les trains vont jusqu'à Budel.

voortboeren. De NMBS heeft beslist gelegenhedssallianties aan te gaan naargelang van de evolutie van de markt en van de vraag van de clientèle. Zeker wordt geen opslorping nagestreefd, zoals NS-Cargo door DB-Cargo, noch een fusie in het vooruitzicht gesteld, zoals met de SCNF bijvoorbeeld. Er zijn op dit ogenblik geen bevoorrechte partners.

Structuur NMBS

De NMBS opteert voor geïntegreerde structuren, ofschoon een splitsing tussen infrastructuur en exploitatie intussen een Europese verplichting is geworden. Toch zijn de meningen hierover verdeeld. De *Deutsche Bahn* zou naar andere structuren willen terugkeren. In het Verenigd Koninkrijk heeft de regel dat 13 % moet worden terugverdiend tot gevolg gehad dat de *Railtrack* rendabel is, maar de exploitatie verlieslatend.

De filosofie van de NMBS is er een van aparte boekhoudingen, maar van geïntegreerde structuren.

Voor het goederenvervoer, dat in 1999 zelfbedruipend zou worden, zou de splitsing een ramp zijn.

De Europese Commissie heeft zich destijds gesteund op het Zweedse voorbeeld, dat uitsluitend op papier heeft bestaan.

Het probleem is dat splitsing in verschillende entiteiten kosten- en coördinatieproblemen met zich brengt.

Main hub Antwerpen

Deze zal begin 2000 klaar zijn. De capaciteit zal worden verdrievuldigd, van 350 000 dozen naar 1 miljoen dozen. Thans vervoert de NMBS 750 000 eenheden, wat in 2005 zou kunnen oplopen tot 1 200 000 eenheden.

Antwerpen Linkeroever

Op korte termijn zal Antwerpen Linkeroever een marginale invloed uitoefenen op de goederentratiek. Op langere termijn zal deze terminal zelfs meer kosten veroorzaken.

Uiteraard zou de NMBS graag beschikken over een tunnel alsook over een tweede spoorontsluiting, maar op dit ogenblik is dat slechts toekomstmuziek.

IJzeren Rijn

De treinen, inmiddels uitgegroeid tot ware *shuttles*, tussen Antwerpen en Rotterdam zijn volgeladen en rijden tot ieders voldoening. Uiteindelijk zijn het de klanten die beslissen wat vervoerd moet worden, niet diegene die vervoert.

België heeft de IJzeren Rijn in een Europees netwerk ingeschreven. Het Belgische gedeelte bestaat. De treinen rijden tot Budel.

ANNEXE 1

**ÉTUDE PRÉPARATOIRE À LA DÉFINITION D'UN
PLAN FÉDÉRAL DE MOBILITÉ DURABLE**

NOTE D'ORIENTATION

Travail réalisé à la demande de Michel Daerden, ministre des Transports, par le service d'Économie des Transports de l'Université de Liège (professeur B. Thiry) en collaboration avec le professeur G. Blauwens (UFSIA) et le CIRIEC

Novembre 1998

AVANT-PROPOS

Cette note présente diverses orientations qui se sont dégagées de l'étude réalisée à la demande de M. Michel Daerden, ministre des Transports, par le service d'Économie des Transports de l'Université de Liège, en collaboration avec le professeur G. Blauwens (*UFSIA*) et la Section belge du CIRIEC. Au cours des deux périodes (décembre 1996 — novembre 1997 et janvier 1998 — novembre 1998) pendant lesquelles l'étude a été menée, les membres de l'équipe de recherche (Mmes V. Boniver, S. Frisschen et B. Sak, MM. P. Germain et L. Lemaire) ont bénéficié des conseils et commentaires avisés des membres du comité d'accompagnement : MM. L. Lallemand, R. Paquay et W. Van Wolputte qui en ont assuré successivement la présidence et MM. H. Maillard, P. Tielemans et J. Van Den Bossche ainsi que Mmes V. Lemoine et V. Cnudde qui en ont assuré le secrétariat. Qu'il me soit permis de les remercier de même que toutes les autres personnes qui nous ont fourni les informations nécessaires à la réalisation de ce rapport. Nous espérons que celui-ci contribuera à une action volontariste de l'État fédéral en vue d'une mobilité durable.

Professeur B. THIRY

Novembre 1998

BIJLAGE 1

**VOORBEREIDENDE STUDIE TER DEFINIËRING
VAN EEN FEDERAAL PLAN VOOR EEN
DUURZAME MOBILITEIT**

ORIËNTATIENOTA

Studie verwezenlijkt op verzoek van de heer Michel Daerden, minister van Vervoer, door de « *service d'Économie des Transports* » van de Universiteit te Luik (professor B. Thiry) in samenwerking met professor G. Blauwens (UFSIA) en het CIRIEC

November 1998

VOORWOORD

De sectie Vervoerseconomie van de Universiteit te Luik heeft, op verzoek van de heer Michel Daerden, minister van Vervoer, en in samenwerking met professor G. Blauwens (UFSIA) en de Belgische sectie van het CIRIEC een studie gemaakt waaruit een aantal oriënteringsperspectieven naar voren zijn gekomen die het voorwerp uitmaken van deze nota. Tijdens de twee periodes (december 1996 — november 1997 en januari 1998 — november 1998) waarin de studie werd uitgevoerd, hebben de leden van het onderzoeksteam, met name de dames V. Boniver, S. Frisschen en B. Sak en de heren P. Germain en L. Lemaire, kunnen steunen op de waardevolle raadgevingen en opmerkingen van de leden van het begeleidingscomité bestaande uit de heren L. Lallemand, R. Paquay en W. Van Wolputte, die elkaar als voorzitter zijn opgevolgd, en de heren H. Maillard, P. Tielemans en J. Van Den Bossche alsook de dames V. Lemoine en V. Cnudde, die het secretariaat hebben waargenomen. Mag ik al deze mensen alsook alle andere personen die met concrete gegevens hebben bijgedragen tot de verwezenlijking van dit verslag, hierbij van harte bedanken voor hun medewerking. Laat ons hopen dat dit verslag de federale Staat ertoe zal aanzetten de nodige stappen te doen om een duurzame mobiliteit tot stand te brengen.

Professor B. THIRY

November 1998

I. — UN DIAGNOSTIC ALARMANT

Le développement de la mobilité au cours des dernières décennies peut être résumé par une croissance explosive du transport par route, qu'il s'agisse du transport de personnes ou de marchandises.

La mobilité des personnes en Belgique a connu une croissance annuelle moyenne de 3,5 % de 1970 à 1993. La route (voitures privées, taxis, bus et autocars) représente actuellement une part de marché d'environ 90 %. Elle a absorbé non seulement la totalité de la croissance pendant cette période mais également des déplacements antérieurement effectués par d'autres modes de transport (trains, trams, métros) dont les kilomètres-voyageurs ont diminué en chiffres absolus.

Le transport de marchandises présente approximativement la même évolution : une croissance annuelle moyenne de 2,5 % de 1970 à 1991, un transport routier (camions, remorques, camionnettes) qui représente actuellement une part de marché d'environ 70 % et qui a connu une croissance supérieure à la croissance totale observée, le rail et les voies navigables perdant du trafic en chiffres absolus.

Personne ne peut prévoir avec certitude l'avenir, mais plusieurs facteurs d'inertie (un aménagement du territoire discutable, le renouvellement des générations et une concentration accrue des activités économiques sur des biens à haute valeur) laissent supposer le renforcement des évolutions observées si aucune mesure volontariste (ou obligée) n'est prise pour les réorienter.

Les évolutions économiques sont toujours le résultat d'un ensemble de facteurs d'offre et de demande. Parmi les différents facteurs de demande qui expliquent les évolutions en termes de mobilité, figurent la croissance économique, le type de biens produits — la part de l'industrie lourde déclinant au profit de produits à plus grande valeur pour lesquels la rapidité et la fiabilité des transports sont des éléments encore plus essentiels —, le remplacement des anciennes générations par de nouvelles davantage tournées vers les transports routiers, les droits d'enregistrement élevés sur les transactions immobilières qui renforcent le caractère sédentaire des Belges et freinent le rapprochement entre lieux de résidence et lieux de travail et enfin, l'aménagement du territoire.

I. — EEN VERONTRUSTENDE DIAGNOSE

De evolutie van de mobiliteit werd tijdens de jongste decennia vooral gekenmerkt door een explosieve groei van zowel het personen- als het goederenvervoer over de weg.

In België is de mobiliteit van personen tussen 1970 en 1993 jaarlijks met gemiddeld 3,5 % toegenomen. De weg (personenwagens, taxi's, autobussen en autocars) vertegenwoordigt nu een marktaandeel van ongeveer 90 %. De weg heeft tijdens die periode niet alleen de volledige groei opgevangen maar ook verplaatsingen die vroeger door andere vervoermiddelen (treinen, trams, metro's) werden uitgevoerd, welke een daling kenden in absolute cijfers van het aantal reizigerskilometers.

Het goederenvervoer kent ongeveer een soortgelijke evolutie : een gemiddelde jaarlijkse stijging van 2,5 % tussen 1970 en 1991. Het wegvervoer (vrachtwagens, aanhangwagens, bestelwagens) vertegenwoordigt thans een marktaandeel van ongeveer 70 % en heeft een sterkere stijging gekend dan de totaal waargenomen groei, terwijl het spoor en de waterwegen in absolute cijfers verkeer verloren.

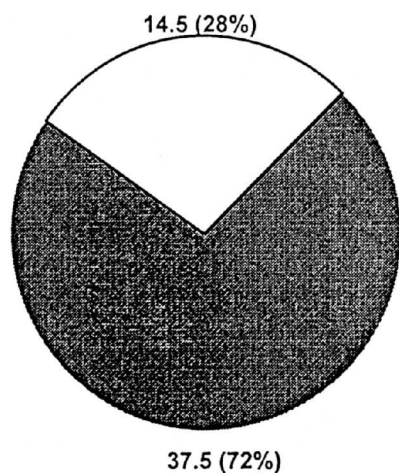
Niemand kan met zekerheid de toekomst voorspellen, maar verscheidene vertragsfactoren (een betwistbare ruimtelijke ordening, de technologische productvernieuwingen en een verhoogde focussering van de economische activiteiten op waardevolle goederen) laten vermoeden dat de waargenomen trends zich nog verder zullen voortzetten zolang er geen vrijwillige (of opgelegde) maatregelen genomen worden om ze om te buigen.

Economische ontwikkelingen zijn steeds het resultaat van een som van vraag- en aanbodsfactoren. Tot de verschillende factoren van de vraag, die de evoluties in mobiliteitstermen verklaren, behoren de economische groei, het type van geproduceerde goederen — het aandeel van de zware industrie vermindert ten voordele van meer waardevolle producten waarvoor de snelheid en de betrouwbaarheid van het vervoer nog belangrijkere elementen zijn —, de vervanging van de verouderde generaties door nieuwere die meer op het wegvervoer zijn afgestemd, de hoge registratiekosten op onroerende transacties die het sedentair karakter van de Belgen nog versterken en het dichter bij elkaar brengen van woon- en werkplaatsen afremmen en ten slotte de ruimtelijke ordening.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE PERSONNES
DE 1970 À 1993

Transport de personnes en 1970 (milliards voy-km)

Personenvervoer in 1970 (miljard rkm)



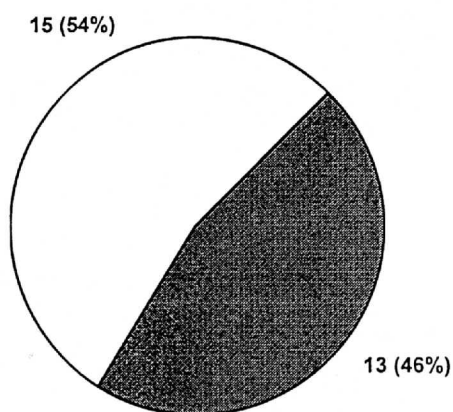
■ Transport routier. — *Wegvervoer.*
□ Autres. — *Andere modi.*

Remarque : transport routier = voitures privées, taxis, bus, cars.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES
DE 1970 À 1991

Transport de marchandises en 1970 (milliards de tonnes-km)

Goederenvervoer in 1970 (miljard tonkilometer)



■ Transport routier. — *Wegvervoer.*
□ Navigation et ferroviaire. — *Binnenvaart- en spoorwegvervoer.*

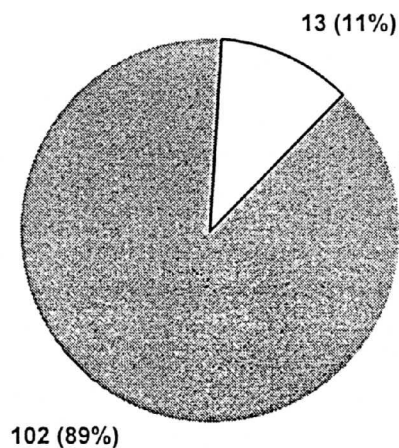
Remarque : transport routier = camions, remorques, camionnettes.

Source : Blauwens G., De Baere P. et Van De Voorde E., 1996, *Vervoerseconomie, Antwerpen*, pp. 57, 63-64.

EVOLUTIE VAN HET PERSONENVERVOER
VAN 1970 TOT 1993

Transport de personnes en 1993 (milliards voy-km)

Personenvervoer in 1993 (miljard rkm)



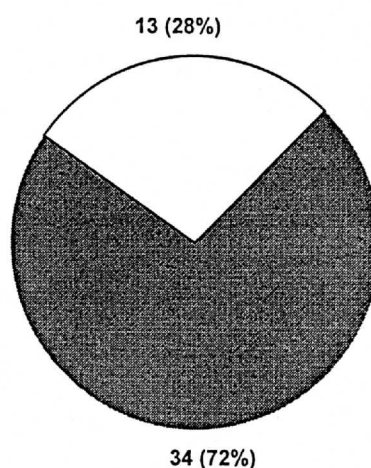
■ Transport routier. — *Wegvervoer.*
□ Autres. — *Andere modi.*

Opmerking : wegvervoer = personenwagens, taxi's, autobussen, autocars.

EVOLUTIE VAN HET GOEDERENVERVOER
VAN 1970 TOT 1991

Transport de marchandises en 1991 (milliards de tonnes-km)

Goederenvervoer in 1991 (miljard tonkilometer)



■ Transport routier. — *Wegvervoer.*
□ Navigation et ferroviaire. — *Binnenvaart- en spoorwegvervoer.*

Opmerking : wegvervoer = vrachtwagens, aanhangwagens, bestelwagens.

Bron : Blauwens G., De Baere P. et Van De Voorde E., 1996, *Vervoerseconomie, Antwerpen*, blz. 57, 63-64.

Les relations entre l'aménagement du territoire et la mobilité vont dans les deux directions : l'aménagement du territoire influence la mobilité, mais la mobilité exerce aussi une influence sur l'aménagement du territoire. L'exode urbain, l'installation des entreprises et des logements en périphérie, mais aussi sur la presque totalité du territoire, exercent un effet puissant sur l'ampleur de la mobilité et les modes de transport choisis. Par contre, la sous-estimation des coûts de la mobilité, la construction d'infrastructures routières de qualité et la mise à disposition de transports en commun efficaces ont favorisé cet exode et ce phénomène de tache d'huile. Des fautes ont été commises, mais il serait difficile de les corriger. Les entreprises et les logements sont établis là où ils sont pour des décennies. Imposer aux nouvelles localisations d'entreprises des contraintes qui se traduisent par des pertes de compétitivité n'est guère possible. Ce n'est toutefois pas parce que la tâche est difficile et que les temps d'ajustement sont longs qu'il ne faut rien entreprendre. Il faut au contraire donner le plus rapidement possible des signaux clairs à la population.

Parmi les facteurs de demande, figurent également l'évolution de la gestion des stocks et les principes de logistique tels que les politiques de « *stocks zéros* » et de « *just in time* » qui intègrent le transport au processus économique. Le transport n'est plus qu'une phase, un « moment » du processus de transformation et de production. La compétitivité se fonde davantage sur l'efficacité de la logistique que du transport.

En ce qui concerne les facteurs d'offre, il convient de relever les progrès techniques énormes qui ont amélioré les divers modes de transport, leur productivité, leurs coûts, leur confort, leur vitesse; l'offre d'infrastructure qui, malgré des erreurs évidentes telles que la sous-estimation du trafic supplémentaire induit par de nouvelles capacités et le report de problèmes à d'autres points du réseau en cas d'amélioration en un point, a contribué très fortement à l'amélioration des transports et des trafics; l'offre de transport en commun qui ne peut réellement rencontrer que les déplacements fortement concentrés sur certaines lignes ou dans certaines zones et qui n'est pas adapté à un habitat disséminé en milieu rural ou suburbain et enfin l'insuffisance prise en compte des coûts réels du transport.

Un demi-siècle de prix trop bas est vraisemblablement la cause essentielle des problèmes de mobilité que nous rencontrons et que nous rencontrerons. Les utilisateurs n'assument qu'une part des coûts que leur mode de transport occasionne : les coûts externes, c'est-à-dire les coûts occasionnés aux autres et qui ne sont pas directement assumés par ceux qui les engendrent (voir définition plus précise en Annexe 1) sont mal pris en compte. L'estimation correcte des coûts est nécessaire au plus tôt pour une saine concurrence des prix. Nombre de dispositions fiscales impliquent une mauvaise perception ou une sous-évaluation des coûts de la mobilité. En outre, quels que soient les mérites des politiques de dérégulation menées au plan de l'Union européenne, force est de constater qu'elles n'ont eu que des effets limités et qu'elles ont entraîné des baisses de prix et des transferts modaux qui aggravent parfois la situation.

La croissance de la mobilité et de ses coûts concerne l'ensemble du territoire belge. Sa situation géographique favorable et la qualité de ses infrastructures, autoroutières

De relaties tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit zijn wederkerig : de ruimtelijke ordening beïnvloedt de mobiliteit maar de mobiliteit heeft ook invloed op de ruimtelijke ordening. De uittocht uit de steden, de vestiging van ondernemingen en woningen in de periferie maar ook hun spreiding over bijna het hele grondgebied, beïnvloeden sterk de omvang van de mobiliteit en de keuze van de vervoermiddelen. Daartegenover staat dat de onderschatting van de mobiliteitskosten, de bouw van degelijke wegeninfrastructuurwerken en het ter beschikking stellen van een doeltreffend openbaar vervoer deze uittocht en dit spreidingsfenomeen in de hand gewerkt hebben. Er werden fouten begaan maar ze verbeteren blijft een moeilijke zaak. De ondernemingen en de woningen werden gevestigd op plaatsen waar ze nog tientallen jaren zullen blijven. Nieuwe ondernemingsvestigingen aan verplichtingen onderwerpen die hun concurrentievermogen zouden verzwakken, is niet mogelijk. Maar het is niet omdat men voor een moeilijke taak staat en de aanpassingsperiode lang zal duren dat men niets moet ondernemen. Men moet integendeel zo vlug mogelijk duidelijke signalen aan de bevolking geven.

Tot de factoren van de vraag behoren eveneens de evolutie van het beheer van de voorraden en de logistieke beginselen zoals het « nulvoorraden »-beleid en de « *just in time* » of « precies op tijd » leveranties, die het vervoer in het economisch proces integreren. Het vervoer is niets anders meer dan een fase, een « moment » in het verwerkings- en productieproces. Het concurrentievermogen steunt meer op de doeltreffendheid van de logistiek dan op het vervoer.

Wat de factoren van het aanbod betreft, dient hier gewezen te worden op de enorme technische ontwikkelingen die bijgedragen hebben tot een verbetering van de verschillende vervoerswijzen, hun productiviteit, hun kosten, hun comfort en hun snelheid; op het infrastructuraanbod dat, ondanks flagrante fouten zoals het onderschatten van het door nieuwe capaciteiten ontstane bijkomend verkeer en het verplaatsen naar andere punten van het net van moeilijkheden die op een bepaalde plaats opgelost werden, zeer veel bijgedragen heeft tot de verbetering van het vervoer en van het verkeer; op het openbaar vervoersaanbod dat slechts inzetbaar is om op bepaalde lijnen of in bepaalde streken fel geconcentreerde verplaatsingen uit te voeren en absoluut niet aangepast is aan een verspreide woonvorm op het platteland en buiten de steden; en ten slotte op de werkelijke vervoerskosten die onvoldoende in aanmerking genomen worden.

Het feit dat men een halve eeuw lang te lage prijzen aangerekend heeft, is waarschijnlijk de hoofdoorzaak van de huidige en toekomstige mobiliteitsproblemen. De gebruikers dragen slechts een gedeelte van de door hun vervoerswijze veroorzaakte kosten : de externe kosten, dit wil zeggen de kosten door anderen geleden maar die niet rechtstreeks door hen die ze veroorzaken gedragen worden (zie een duidelijker definitie in Bijlage 1), worden slecht verrekend. Men moet zo snel mogelijk over een correcte raming van de kosten kunnen beschikken om gezond te kunnen concurreren. Talrijke fiscale bepalingen leiden tot een slechte inning of tot een onderschatting van de mobiliteitskosten. Daarbij komt nog dat, ongeacht de politieke verdiensten van de deregulering op Europees vlak, zij maar een beperkte invloed hebben gehad en tot lagere prijzen en modale transfers hebben geleid die de toestand soms verergerd hebben.

De toename van de mobiliteit en van de daarmee gepaard gaande kosten heeft betrekking op het hele Belgische grondgebied. De gunstige geografische ligging van

en particulier, ne sont d'ailleurs pas sans effets pervers du fait de l'important trafic de transit. Parmi les divers problèmes qu'engendre cette croissance de la mobilité, le plus visible est vraisemblablement la saturation de certains axes routiers et à cet égard, il convient de souligner que les régions bruxelloise et anversoise sont de loin les premières concernées.

II. — LE CADRE GÉNÉRAL D'UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE

A. LES PRINCIPES

Face à ce diagnostic, la politique de mobilité durable ne vise pas à réduire la mobilité des personnes et des marchandises, mais à en limiter la croissance et les coûts. Pour promouvoir une mobilité accrue et efficace, on ne peut laisser les choses sans contrôle. La croissance du trafic génère elle-même ses propres limites par les encombrements, la congestion. Le recours sans cesse croissant aux modes routiers s'il correspond à nos besoins et à nos aspirations génère l'exclusion de ceux qui n'ont pas de voiture et l'isolement de certaines régions périphériques. Il provoque aussi de tels coûts externes notamment en matière de pollution qu'à plus ou moins court terme interviendrait inéluctablement un frein brutal si aucune mesure d'encadrement et de réorientation n'était prise. C'est pour éviter ce brusque arrêt et tous ses effets néfastes qu'il convient de définir dès à présent les orientations générales des mesures adéquates. Il y a en matière de mobilité un besoin flagrant de régulation de la part des pouvoirs publics et cette régulation doit prendre en compte les *trois conditions du développement durable* ⁽¹⁾ : la croissance économique, la solidarité et la sauvegarde de l'environnement.

Tout d'abord, il faut pleinement reconnaître que la mobilité des voyageurs et des marchandises est à la fois une conséquence de la croissance économique (cf. section I) et un facteur qui l'explique. La diminution des coûts privés du transport de marchandises (coûts en argent/coûts en temps), les politiques de « *just in time* » sont des éléments essentiels de la compétitivité de nos économies. *Toute politique de mobilité durable doit intégrer la contrainte de la compétitivité.* Les activités dans le domaine des transports (les infrastructures, les services de transport, la construction de matériel, les services d'entretien et d'utilisation, etc.) constituent en soi un secteur économique important dont les besoins et intérêts doivent être pris en compte.

Par ailleurs, la mobilité soulève de nombreux problèmes de *solidarité* et d'*équité*. Si la mobilité des marchandises est une nécessité, celle des individus est non seulement un besoin mais aussi en quelque sorte un droit. La mobilité des personnes joue un rôle essentiel sur les plans économique, social et culturel. Il importe donc de veiller à ce que les décisions en matière de localisation des activités et des personnes, le recours accru à la voiture et les difficultés rencontrées pour assurer des services de transports publics de voyageurs qui respectent l'universalité du service public n'entraînent pas l'exclusion des personnes qui pour des

ons land en de kwaliteit van vooral zijn autowegeninfrastructuur, zijn trouwens niet zonder perverse gevolgen : het transitoverkeer wordt er aanzienlijk door aangetrokken. Een van de meest zichtbare moeilijkheden die door de mobiliteitsgroei veroorzaakt worden, is waarschijnlijk de oververzadiging van bepaalde verkeersaders, vooral dan in de Brusselse en de Antwerpse regio.

II. — HET ALGEMEEN KADER VOOR EEN BELEID VAN DUURZAME MOBILITEIT

A. DE PRINCIPES

Gezien de gestelde diagnose, beoogt het beleid van duurzame mobiliteit niet de mobiliteit van de personen en van de goederen te verminderen, maar wel de toename en de kosten ervan te beperken. Om een grotere en betere mobiliteit aan te moedigen, mag men de toestand niet ongecontroleerd laten voortbestaan. Het toenemende verkeer schept trouwens zijn eigen beperkingen door opstoppen en congestieproblemen. Het steeds groeiend gebruik van een voertuig, wanneer het aan onze behoeften en verlangens beantwoordt, sluit diegenen uit die geen auto hebben en zondert sommige perifere gebieden af. Het wegverkeer zorgt ook voor zodanige externe kosten, inzonderheid inzake verontreiniging, dat het op min of meer korte termijn brutaal en onvermijdelijk compleet belemmerd zal worden, indien geen omkaderings- en reoriënteringsmaatregelen genomen worden. Om deze brutale stop en al zijn schadelijke effecten te vermijden, dienen van nu af aan de algemene richtlijnen voor adequate maatregelen te worden gedefinieerd. De mobiliteit heeft overduidelijk nood aan regulering vanwege de overheid, en deze regulering moet rekening houden met drie voorwaarden van duurzame ontwikkeling ⁽¹⁾ : de economische groei, de solidariteit en de bescherming van het leefmilieu.

Eerst en vooral moet men erkennen dat de mobiliteit van reizigers en van goederen tevens een oorzaak en een gevolg is van de economische groei (cf. punt I). De daling van de privé-kosten van goederenvervoer (kosten in geld/kosten in tijd) en de « *just in time* » vereisten zijn essentieel voor het concurrentievermogen van onze economieën. *Elk beleid van duurzame mobiliteit moet rekening houden met het concurrentievermogen.* Alle activiteiten rond vervoer (de infrastructures, de vervoerdiensten, het bouwen van het materieel, de onderhoudsdiensten enz.) vormen zelf een belangrijke economische sector, waarvan de behoeften en de belangen in aanmerking moeten worden genomen.

Anderzijds stelt de mobiliteit talrijke problemen van *solidariteit* en *billijkheid*. Indien de mobiliteit van de goederen een noodzaak is, dan is de mobiliteit van de personen daarentegen niet enkel een behoefte maar ook een recht. De mobiliteit van de personen speelt een essentiële rol op economisch, sociaal en cultureel vlak. Er moet dus op gelet worden dat de beslissingen inzake locatie van de activiteiten en van de personen, het toenemende gebruik van de auto en de moeilijkheden om het openbaar personenvervoer als openbare dienstverlening te verzorgen, geen afbreuk doen aan de rechten van de personen die om finan-

⁽¹⁾ Thiry, B., 1994, « Les principaux enseignements », in *Croissance, répartition, environnement. Quelles régulations pour un développement durable ?*, Actes du 11^e Congrès des Économistes belges de langue française, Charleroi, CIFOP, pp. 188-192.

⁽¹⁾ THIRY, B. 1994, « Les principaux enseignements », in *Croissance, répartition, environnement. Quelles régulations pour un développement durable ?*, Actes du 11^e Congrès des Économistes belges de langue française, Charleroi, CIFOP, blz. 188-192.

raisons financières n'ont pas de voiture, des personnes âgées, handicapées, etc. et tout particulièrement de celles vivant en milieu rural. Il convient de garantir une accessibilité générale des différentes régions qu'elles soient centrales ou périphériques. Il faut mettre en œuvre un réseau de transport pour les citoyens pour reprendre l'expression utilisée par la Commission européenne dans un Livre vert récent ⁽¹⁾.

La solidarité, c'est aussi celle entre les générations. La politique de mobilité durable doit éviter que la génération actuelle n'hypothèque trop les ressources et l'état de l'environnement de notre planète en pensant aux générations futures.

Enfin la troisième condition de la mobilité durable, c'est la sauvegarde de l'environnement. Les coûts que l'ensemble des modes de transport représentent en matière de bruit, de pollution de l'air, de changements climatiques (effet de serre) représentent d'après l'Union internationale des Chemins de fer (UIC) environ 2 % du PIB des pays de l'Europe occidentale ⁽²⁾. Malgré les énormes progrès réalisés en la matière, il reste beaucoup à faire pour intégrer pleinement les conséquences environnementales des activités de transport dans les choix économiques et sociaux en la matière. C'est d'ailleurs l'un des objectifs poursuivis actuellement par la Commission européenne en particulier sur la base d'un autre Livre vert dont le titre est tout un programme : « Vers une tarification équitable et efficace dans les transports : options en matière d'internalisation des coûts externes des transports dans l'Union européenne » ⁽³⁾.

B. UNE APPROCHE GLOBALE ET INTÉGRÉE

Pour assurer à long terme une accessibilité et une mobilité économique, efficace et sûre, la politique de mobilité durable doit donc veiller à poursuivre simultanément les trois objectifs de croissance économique, de solidarité et de protection de l'environnement. Pour ce faire, *une approche globale et intégrée* s'impose à trois niveaux.

1. *L'ensemble des modes de transport* doivent être concernés tant pour le transport de *personnes* (transports aérien, maritime et ferroviaire, voitures automobiles, bus, tram, métro, deux roues, piétons) que pour le transport de *marchandises* (transports aérien, maritime, fluvial, routier et ferroviaire). Pour chaque mode, les coûts externes (voir définition en annexe 1) doivent être autant que possible réduits et internalisés.

Dans une perspective de concurrence intermodale équitable, il convient que les prix relatifs (pour les utilisateurs) des différents modes de transport reflètent les coûts sociaux relatifs (internes et externes). En d'autres termes, **les modes de transport les moins coûteux**

ciële redenen geen auto bezitten, van de oudere mensen, van de mindervaliden enz. en in het bijzonder de plattelandsbewoners. De algemene toegankelijkheid van de verschillende gebieden, al liggen ze nu centraal of periferisch, moet gewaarborgd blijven. Er moet gestreefd worden naar een « *citizens' network* », om de uitdrukking te gebruiken uit een recent Groenboek ⁽¹⁾ van de Europese Commissie.

Solidariteit is ook solidariteit tussen de generaties. Het beleid van duurzame mobiliteit moet voorkomen dat de huidige generatie te veel misbruik maakt van de rijkdommen van het leefmilieu, zodat de komende generaties er ook nog van kunnen genieten.

De derde voorwaarde voor een duurzame mobiliteit is de bescherming van het *leefmilieu*. Volgens de UIC (*Union internationale des Chemins de fer*) vertegenwoordigen de kosten veroorzaakt door alle vervoerswijzen op het gebied van geluidshinder, luchtverontreiniging en klimaatveranderingen (broeikaseffect) ongeveer 2 % van het BBP van de West-Europese landen ⁽²⁾. Alhoewel de toestand al enorm verbeterd is, moeten verdere stappen worden gedaan om meer rekening te houden met de gevolgen voor het leefmilieu, bij onze economische en sociale keuzen met betrekking tot de vervoersactiviteiten. Dit is trouwens één van de huidige doelstellingen van de Europese Commissie die vervat zijn in een ander Groenboek waarvan de titel alleen al een heel programma inhoudt : « Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer. Mogelijke beleidskeuzen voor het internaliseren van de externe kosten van vervoer in de Europese Unie » ⁽³⁾.

B. EEN GLOBALE EN GEÏNTEGREERDE AANPAK

Om op lange termijn toegankelijkheid en een economische, doeltreffende en veilige mobiliteit te kunnen waarborgen, moet het beleid van duurzame mobiliteit tegelijkertijd de drie doelstellingen van economische groei, solidariteit en bescherming van het leefmilieu nastreven. Daarom is *een globale en geïntegreerde aanpak* op drie niveaus noodzakelijk.

1. *Alle vervoerswijzen* moeten in aanmerking komen, zowel voor het *personenvervoer* (lucht-, zee- en spoorvervoer, auto's, bus, tram, metro, fietsen en lopen) als voor het *goederenvervoer* (luchtvervoer, zeevervoer, binnenvaart, weg- en spoorvervoer). Voor elke vervoerswijze moeten de externe kosten (zie omschrijving in bijlage 1) zo veel mogelijk verminderd en geïnternaliseerd worden.

Met het oog op een billijke intermodale mededinging moeten de relatieve prijzen (voor de gebruikers) van de verschillende vervoersvormen de relatieve sociale (interne en externe) kosten weerspiegelen. Met andere woorden : **de vervoersvormen die sociaal het minst kosten (in**

⁽¹⁾ Commission européenne, 1996, Un réseau pour les citoyens. Comment tirer parti du potentiel des transports publics de passagers en Europe, Livre vert de la Commission européenne, Bruxelles.

⁽²⁾ Ces évaluations reposent sur le rapport « Effets externes du transport » (*Infras*, 1994, Zürich et IWW, Karlsruhe).

Voir aussi UIC, 1995, *Reducing the external cost of transport*, Paris.

⁽³⁾ Commission européenne, COM(95) 691 final, 20 décembre 1995.

⁽¹⁾ Europese Commissie, 1996, *Citizens' Network*. De verwezenlijking van de mogelijkheden van het openbaar personenvervoer in Europa, Groenboek van de Europese Commissie, Brussel.

⁽²⁾ Deze ramingen berusten op het verslag « *Effets externes du transport* » (*Infras*, 1994, Zürich en IWW, Karlsruhe).

Zie ook UIC, 1995, *Reducing the external cost of transport*, Paris.

⁽³⁾ Europese Commissie, COM(95) 691 def., 20 december 1995.

socialement (en termes de coûts internes et externes) doivent être rendus relativement plus attractifs de façon à induire des transferts modaux à leur bénéfice et à freiner le recours sans cesse croissant au transport routier qui, d'après la Commission européenne, est responsable de 90 % des coûts en matière de pollution atmosphérique, de bruit, d'accidents et d'encombrement ⁽¹⁾.

Il faut raisonner également en termes de multimodalité et de complémentarité entre les modes de transport par une logique de réseau de façon à tirer chaque fois parti du mode le plus efficace et le plus approprié aux besoins et cela en tenant compte de la charge que représente le transfert d'un mode à l'autre.

2. Les politiques et choix en matière de *transport, d'infrastructure et d'aménagement du territoire* doivent être intégrés ⁽²⁾.

Comme souligné antérieurement (cf. section I), les liens entre aménagement du territoire et mobilité sont nombreux et des erreurs ont été commises à ce niveau. L'aménagement du territoire, en fixant les différentes zones d'origine et de destination, influence directement la mobilité des personnes et des marchandises et donc les coûts que celle-ci provoque. La localisation des habitations, des entreprises, des écoles, des magasins, des équipements de loisirs modifie dans un sens ou dans un autre les besoins de mobilité et influence donc la fréquence, la longueur et le mode des déplacements.

Au cours de ces dernières années, nous avons assisté à une dispersion de l'habitat avec une préférence marquée pour des constructions en milieu rural ou semi-rural. Cette évolution s'est traduite par un allongement des déplacements et un recours accru à la voiture privée que ce soit pour les trafics domicile-travail, domicile-école, domicile-magasins, ... Cette dispersion — cette tache d'huile — touche non seulement les habitations privées, mais aussi les entreprises qui choisissent de se localiser en dehors des centres urbains, de préférence à proximité des nœuds de communication. Si cette délocalisation permet de désengorger les centres-villes et donc d'y diminuer la congestion, elle peut provoquer une augmentation des déplacements pour les personnes (si l'emploi n'est pas local). De plus, si ces entreprises sont localisées dans des zonings industriels et commerciaux où l'accès se fait davantage en transport privé, le coût global de ces déplacements additionnels risque d'être plus élevé.

Les autorités publiques qui influencent directement le lieu d'habitat d'une partie de la population (en accordant par exemple des permis de bâtir pour de futurs lotissements) ou la localisation de certaines entreprises (notamment par la création de zonings industriels et commerciaux) devraient donc, au préalable, tenir compte du coût réel en termes de mobilité que leurs décisions impliquent. Des initiatives en la matière devraient être prises par les autorités publiques.

termen van interne en externe kosten) moeten relatief aantrekkelijker worden gemaakt, opdat naar deze vervoersvorm zou worden overgestapt; zo kan de steeds toenemende groei van het wegvervoer worden afgeremd. Volgens de Europese Commissie is het wegvervoer verantwoordelijk voor 90 % van de kosten veroorzaakt door luchtverontreiniging, lawaaihinder, ongevallen en opstoppingen ⁽¹⁾.

Er moet ook geredeneerd worden in termen van multimodaliteit en complementariteit tussen de vervoerswijzen door het toepassen van een netlogica : partij kiezen voor de meest doeltreffende en meest aan de behoeften beantwoordende vervoerswijze, rekening houdend met de last van de overstap van de ene vervoerswijze naar de andere.

2. Het beleid en de keuzen inzake *vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ordening* moeten worden geïntegreerd ⁽²⁾.

Zoals we reeds hebben aangestipt, (cf. punt I) bestaan er talrijke banden tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit; fouten werden dan ook op dit niveau begaan. Door de oorsprongs- en bestemmingszones vast te leggen, beïnvloedt de ruimtelijke ordening rechtstreeks de mobiliteit van de personen en van de goederen en bijgevolg de kosten die eruit voortvloeien. De locatie van de woningen, de ondernemingen, de scholen, de winkels en de vrijetijdsvoorzieningen wijzigt in de ene of de andere richting de behoeften aan mobiliteit en beïnvloedt dus de frequentie, de duur en de wijze van de verplaatsingen.

In de jongste jaren zijn wij getuige geweest van een verspreiding van de woonbebouwing, met een duidelijke voorkeur voor de bouw van woningen in landelijke of half-landelijke gebieden. Deze ontwikkeling heeft tot gevolg langere verplaatsingen en een toenemend gebruik van de personenwagen, en dit voor trajecten zowel tussen woonplaats en werk, woonplaats en school als tussen woonplaats en winkels, ... Deze verspreiding — deze olievlek — treft niet alleen privé-woningen maar ook ondernemingen die voor een locatie buiten de stadscentra kiezen, bij voorkeur dicht bij verkeersknooppunten. Indien deze delokalisatie bijdraagt tot een ontlasting van de stadscentra en van de congestie, kan zij bijdragen tot een verhoging van de verplaatsingen van de personen (wanneer deze niet lokaal worden tewerkgesteld). Indien de ondernemingen gehuisvest zijn in industrieparken of commerciële centra die vooral bereikbaar zijn met het privé-vervoer, kan de globale kostprijs van deze bijkomende verplaatsingen sterk oplopen.

De overheid die een rechtstreekse invloed heeft op de vestiging van een deel van de bevolking (door bijvoorbeeld bouwvergunningen voor toekomstige verkavelingen af te leveren) of van bepaalde ondernemingen (in het bijzonder door de aanleg van industrieparken of commerciële centra) zou bij haar beslissingen dus eerst rekening moeten houden met de werkelijke kostprijs qua mobiliteit. Het initiatief ligt dus in de handen van de overheid.

⁽¹⁾ Commission européenne, COM (95) 691 final, 20 décembre 1995, p. 3.

⁽²⁾ Voir OCDE et CEMT, 1995, *Transports urbains et développement durable*, Paris (en particulier le chapitre 8 : « Combiner les politiques d'utilisation du sol et les politiques du transport »).

⁽¹⁾ Europese Commissie, COM (95) 691 def., 20 december 1995, blz. 3.

⁽²⁾ Zie OESO en ECMT, 1995, *Transports urbains et développement durable*, Paris (in het bijzonder het hoofdstuk 8 : « Combiner les politiques d'utilisation du sol et les politiques du transport »).

3. Il importe enfin de mobiliser en vue d'une mobilité durable les *différents niveaux de pouvoir et de compétence* (Union européenne, État fédéral, régions, communes, ...). Il est nécessaire de mettre en évidence la responsabilité directe de chaque niveau de pouvoir afin d'entreprendre les mesures nécessaires sans attendre. Il s'agit évidemment tout d'abord d'organiser les concertations nécessaires entre l'État fédéral et les régions de façon à rechercher en matière de mobilité les solutions les plus rationnelles et les plus économiques dans le respect des compétences de chacun. Mais beaucoup relève désormais de l'échelon européen car les enjeux dépassent les frontières nationales : les pluies acides ne s'y arrêtent pas, un pays ne peut imposer un handicap compétitif à ses transporteurs et à ses entreprises, le réseau ferroviaire d'aujourd'hui est européen et le réseau aérien mondial, ... En concertation avec les régions, l'État fédéral se doit d'encourager le développement d'une politique de mobilité durable au plan de l'Union européenne, voire au-delà, en prenant clairement attitude sur les différents aspects de la politique commune des transports tels qu'exposés dans les livres blancs et verts réalisés sous l'égide du Commissaire aux transports, M. N. Kinnock, et en veillant à ce que les avancées en matière de libéralisation et de mise en concurrence et les politiques sectorielles s'inscrivent pleinement dans l'objectif de mobilité durable.

Enfin, les communes ont des responsabilités particulières qu'il convient d'intégrer dans une politique globale de mobilité durable qu'il s'agisse d'autorisation en matière de localisation, de politique de stationnement ou de réglementation, voire d'interdiction de circulation.

C. LES INSTRUMENTS D'UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE

1. Une évaluation des coûts, des dépenses et recettes publiques relatives aux différents modes de transport en Belgique

En vue d'une politique de mobilité durable, une bonne connaissance des coûts de mobilité, internes et externes, totaux, moyens et marginaux et l'identification des responsabilités de chacun est un prérequis indispensable. Il est fondamental d'établir un large consensus sur les méthodes d'évaluation et les ordres de grandeur des coûts pour mener une politique de mobilité durable, cohérente et acceptée par tous.

Complémentairement et sans entrer dans le jeu de ceux qui réclament un « équilibre » entre les recettes fiscales et les dépenses publiques pour certains modes de transport, il convient également de disposer des chiffres de recettes et de dépenses des pouvoirs publics pour les différents modes de transport.

En ce qui concerne d'ailleurs le prétendu équilibre à assurer entre recettes fiscales et dépenses publiques, qui se rattache à la conception d'une fiscalité au bénéfice, c'est-à-dire d'une fiscalité établie en contrepartie de services rendus par les collectivités publiques, il importe de rappeler deux éléments essentiels : d'une part, les recettes fiscales prélevées sur le secteur des transports ne sont pas, sauf exception, affectées à ce secteur, mais permettent de financer l'ensemble des dépenses publiques; d'autre part, la forte fiscalité frappant certains modes de transport se justifie en partie par la nécessité d'ajuster le prix supporté par les usagers aux coûts totaux provoqués, en ce compris les coûts externes (voir ci-après).

3. Het is belangrijk dat de *verschillende niveaus van beleid en bevoegdheid* (Europese Unie, federale Staat, gewesten, gemeenten, ...) samenwerken. De rechtstreekse verantwoordelijkheid van elk niveau moet duidelijk tot uiting komen, om onverwijld de nodige maatregelen te kunnen treffen. Eerst moet het nodige overleg tussen de federale Staat en de gewesten worden georganiseerd om, binnen de bevoegdheden van elk niveau, naar de meest rationele en goedkoopste oplossingen voor de mobiliteit te zoeken. Maar voortaan hangt veel af van het Europese niveau, want de inzet is grensoverschrijdend : zure regens worden niet door de grenzen gestopt, een land kan zijn vervoerders en ondernemingen geen concurrentiehandicap opleggen, het spoorweginet is nu Europees en het luchtruim wereldwijd, ... In samenspraak met de gewesten moet de Federale Staat de ontwikkeling van een beleid van duurzame mobiliteit op het vlak van de Europese Unie en zelfs hierbuiten aanmoedigen. Hiertoe moet hij een duidelijk standpunt innemen over de verschillende aspecten van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, zoals uiteengezet in de Wit- en Groenboeken van de Commissaris voor Vervoer, de heer N. Kinnock, en moet hij ervoor zorgen dat de maatregelen inzake liberalisatie en vrije mededinging alsook de sectorbeleidslijnen helemaal kaderen in de doelstelling van duurzame mobiliteit.

Ten slotte hebben de gemeenten bijzondere verantwoordelijkheden, zoals het vestigings- of parkeerbeleid, de regelgeving of het verkeersverbod, die ook in een globaal beleid van duurzame mobiliteit geïntegreerd moeten worden.

C. MIDDELEN VOOR EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID

1. Raming van de kosten en van de overheidsuitgaven en -inkomsten in verband met de verschillende vervoerswijzen in België

Een goede kennis van de interne en externe, totale, gemiddelde en marginale mobiliteitskosten en de identificatie van ieders verantwoordelijkheid zijn onontbeerlijk alvorens een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren. Het is essentieel om tot een brede overeenstemming over de schattingsmethoden en de orden van grootheid van de kosten te komen teneinde een samenhangende en een door iedereen aanvaard duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren.

Ter aanvulling en zonder partij te kiezen voor degenen die een « evenwicht » eisen tussen belastinginkomsten en overheidsuitgaven voor sommige vervoerswijzen, moet men eveneens beschikken over de inkomsten- en uitgaven-cijfers van de overheid voor de verschillende vervoerswijzen.

Wat het zogenaamd evenwicht tussen belastinginkomsten en overheidsuitgaven betreft, dat in verband staat met de opvatting van winstbeogende fiscaliteit, dat wil zeggen een fiscaliteit ingesteld in ruil voor de door de openbare instanties aangeboden diensten, is het belangrijk aan twee essentiële zaken te herinneren : enerzijds worden de op de vervoerssector geheven belastinginkomsten niet aan deze sector besteed, tenzij uitzonderlijk, maar ze maken het mogelijk het geheel van de overheidsuitgaven te financieren; anderzijds is de zware fiscaliteit op sommige vervoerswijzen gedeeltelijk gegrond door de noodzaak de door de gebruikers gedragen prijs aan de door hen veroorzaakte totale kosten aan te passen, inclusief de externe kosten (zie hierna).

Ces préalables à une politique de mobilité durable font l'objet de la section IV et de l'annexe 3.

2. Réglementation et tarification des transports

En matière de tarification des transports, on parle de plus en plus aujourd'hui de l'internalisation des coûts externes. L'idée est de faire payer aux usagers des transports l'intégralité des coûts qu'ils provoquent. La Commission européenne inscrivait en 1992 déjà dans son programme d'action cette politique d'imputation : « ... tous les usagers des transports devront, en règle générale, payer la totalité des coûts, internes et externes, des services de transport qu'ils utilisent ... » ⁽¹⁾ et dans un livre vert récent, elle a relancé le débat en la matière ⁽²⁾. Si une partie de ces coûts est couverte par les usagers, la partie relative aux externalités reste de son côté en principe non indemnisée. Le prix du transport ne reflète donc pas le coût réel du déplacement et cette situation conduit à des distorsions. Ce prix trop bas provoque une demande excédentaire, l'infrastructure existante ne suffit plus, des encombrements apparaissent et des transferts entre modes de transport, inefficaces du point de vue économique, se développent. Il est donc proposé d'introduire une taxation des différents modes de transport en fonction de leurs effets nuisibles, autrement dit de leurs coûts externes. Précisons que cette internalisation ne viendra pas supprimer les coûts externes du transport, mais simplement les réduire. Une tarification correcte devrait permettre de les optimiser. En rendant tous les usagers des transports davantage conscients et donc responsables du coût total de leur déplacement, chacun sera incité à choisir la solution la plus satisfaisante du point de vue de la collectivité. Les politiques proposées en matière d'internalisation ont donc pour but de réduire les coûts sociaux réels (internes et externes) du transport à un niveau socialement désirable, en confrontant la demande à des prix corrects et en générant les transferts modaux socialement adéquats.

Cette politique d'imputation des coûts sociaux réels aux utilisateurs rejoint les prescriptions de l'analyse économique selon laquelle le prix est optimal quand il est égal au coût social marginal (coûts internes et externes). Les fondements de cette analyse économique sont rappelés dans la section III. Tant les modalités que les conséquences de cette politique d'imputation doivent faire l'objet d'une analyse approfondie. Quelques commentaires préalables permettent d'éclairer les enjeux d'une telle politique.

Tout d'abord, le débat « action par les prix » ou « réglementation en vue de la réduction des coûts » est un faux débat. Une politique de mobilité durable doit agir de façon complémentaire sur trois plans différents : *sur les prix* de

De onvermijdelijke voorwaarden voor een duurzaam mobiliteitsbeleid zijn het voorwerp van punt IV en van bijlage 3.

2. Reglementering en tarifiering van het vervoer

Inzake vervoerstarifiering spreekt men tegenwoordig meer en meer over het internaliseren van de externe kosten. Het idee bestaat erin het geheel van de kosten die de vervoersgebruikers veroorzaken door hen te laten betalen. Dit doorrekeningsbeleid stond al in 1992 op het actieprogramma van de Europese Commissie : « Het realiseren van al deze doelen houdt in dat als algemene regel alle vervoersgebruikers de volledige interne en externe kosten dienen te betalen van de vervoersdiensten waarvan zij gebruikmaken, ... » ⁽¹⁾, en in een recent groenboek heeft ze het debat op dat gebied ⁽²⁾ weer op gang gebracht. Al wordt een gedeelte van deze kosten door de gebruikers gedekt, toch wordt het gedeelte betreffende de externaliteiten in beginsel nog steeds niet vergoed. De vervoerprijs weerspiegelt dus niet de productiekosten van de verplaatsing, en deze toestand leidt tot een verstoord evenwicht. Deze te lage prijs veroorzaakt een te grote vraag, de bestaande infrastructuur is niet meer toereikend, er verschijnen belemmeringen en er ontwikkelen zich transfers tussen vervoerswijzen die vanuit een economisch oogpunt ondoeltreffend zijn. Er wordt dus voorgesteld om een belasting op de verschillende vervoerswijzen in te voeren naar gelang van hun schadelijke gevolgen, of anders gezegd op grond van hun externe kosten. Laten we benadrukken dat het internaliseren van de externe kosten van het vervoer deze kosten niet zal afschaffen, maar ze alleen verminderen. Een correcte tarifiering zou het mogelijk moeten maken de externe kosten te optimaliseren. Door alle vervoersgebruikers meer bewust te maken en bijgevolg verantwoordelijk te stellen voor de totale kostprijs van hun verplaatsingen, zal iedereen aangemoedigd worden om voor de meest bevredigende collectieve oplossing te kiezen. De voorgestelde beleidslijnen inzake internaliseren beogen dus het terugbrengen van de reële maatschappelijke kosten (interne en externe) van het vervoer tot een sociaal wenselijk niveau, door de vraag met correcte prijzen te confronteren en door de sociaal geschikte modale transfers uit te lokken.

Dit doorrekeningsbeleid van de reële maatschappelijke kosten aan de gebruikers sluit aan bij de voorschriften van de economische analyse volgens welke de prijs optimaal is, wanneer hij gelijk is aan de marginale sociale kostprijs (interne en externe kosten). De grondslagen van deze economische analyse worden in punt III toegelicht. Zowel de modaliteiten als de gevolgen van dit doorrekeningsbeleid moeten het voorwerp worden van een grondige analyse. Enkele voorafgaande toelichtingen maken het mogelijk de inzet van een dergelijk beleid te verduidelijken.

Vooreerst is het debat « ingreep op de prijzen » of « reglementering ter vermindering van de kosten » een vals debat. Een duurzaam mobiliteitsbeleid moet aanvullend op drie verschillende niveaus ingrijpen : *op de prijzen* om

⁽¹⁾ Commission européenne, 1992, *Le développement futur de la politique commune des transports. Construction d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable*, COM (92) 494 final, Bruxelles, 2 décembre 1992, p. 20.

⁽²⁾ Commission européenne, 1995, *Vers une tarification équitable et efficace dans les transports*, Livre vert, COM (95) 691 final, 20 décembre 1995.

⁽¹⁾ Commissie van de Europese Gemeenschappen, 1992, *De toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Een brede aanpak voor de totstandbrenging van een communautair kader voor duurzame mobiliteit*, COM (92) 494 def., Brussel, 2 december 1992, blz. 19.

⁽²⁾ Commissie van de Europese Gemeenschappen, 1995, *Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer*, Groenboek, COM (95) 691 def., 20 december 1995.

façon à rapprocher autant que possible le prix payé pour le service de transport de son coût social réel, *sur les coûts* par le biais de la réglementation et *sur la demande* (aménagement du territoire, ...).

Les actions sur les coûts peuvent porter sur les composantes internes ou externes du coût social. Du premier type, relèvent les diverses mesures de libéralisation et dérégulation prises sous l'impulsion de la Commission européenne et qui visent à réduire le coût privé du transport (autorisation du cabotage, suppression du tour de rôle en navigation intérieure, concurrence dans le chemin de fer, ...). Du second type, relèvent notamment le code de la route et les diverses normes techniques (véhicules, carburants, ...) prises pour réduire les nuisances et pollutions.

L'action sur la demande relève en particulier de l'aménagement du territoire. Mais, en la matière, les marges de manœuvre sont étroites du fait de la difficulté d'imposer aux entreprises des localisations qui constitueraient des handicaps compétitifs. Par ailleurs, les effets des quelques mesures qui pourraient être envisagées ne se feront sentir qu'à long terme. Mais cela ne nous dispense pas d'agir à ce niveau et on pourrait par exemple généraliser les études d'incidence en termes de mobilité (importance des trafics de personnes et de marchandises générés, modes accessibles, ...).

Ensuite l'action par les prix s'accompagnera inévitablement d'une *variabilisation*, c'est-à-dire d'une différenciation accrue en fonction des caractéristiques du mode de transport, du véhicule, du degré d'utilisation de celui-ci, du conducteur, du bien transporté, des circonstances du déplacement (moment et endroit), du type d'énergie et de carburant utilisé, etc. Cette différenciation ira de pair avec une meilleure transparence quant à la relation entre la tarification et le coût et devra faire l'objet d'un important effort pédagogique. Plusieurs aspects de la fiscalité directe et indirecte devraient être repensés de façon à être plus incitatifs ou à générer moins d'effets pervers en matière de mobilité.

Enfin, l'imputation des coûts réels pose à la fois la question de la structure des prix et coûts relatifs des différents modes et celle du niveau général des prix du transport. L'erreur principale en matière de mobilité, ce sont des prix beaucoup trop bas, un demi-siècle de prix peu élevés.

Selon l'analyse économique, les prix devraient correspondre aux coûts sociaux marginaux (cf. section III). Mais une telle tarification « *first best* » se heurte à de nombreux obstacles administratifs, réglementaires, financiers, politiques, ... et on doit souvent se contenter de solutions « *second best* » qui impliquent entre autres le maintien de certaines subventions.

Une grande partie des subventions aux transports publics poursuivent, d'une part, des finalités de redistribution des ressources, d'autre part, un objectif d'orientation de la demande vers les modes de transport les moins coûteux socialement. À défaut de taxer de façon adéquate certains modes de transport privé, il faut subventionner le transport public. Ce dernier type de subventions ne peut être abandonné que si la fiscalité des autres modes de transport est revue à la hausse. Dès lors, outre la question du niveau général des prix du transport, il faut examiner celle des prix relatifs. Cette approche peut cependant générer également de grandes difficultés du fait des

zoveel mogelijk de voor de vervoersdienst betaalde prijs dichter bij zijn reële sociale kostprijs te brengen, *op de kosten* via de reglementering en *op de vraag* (ruimtelijke ordening, ...).

De ingrepen op de kosten kunnen betrekking hebben op de interne of externe componenten van de sociale kostprijs. De verschillende liberaliserings- en dereguleringsmaatregelen, die onder impuls van de Europese Commissie werden genomen en die de vermindering van de private kosten van het vervoer beogen (het toelaten van de cabotage, afschaffing van de toerbeurt voor binnenschepen, mededinging bij de spoorwegen, ...), vallen onder het eerste type. Het verkeersreglement en de verschillende technische normen (voertuigen, brandstoffen, ...) die opgelegd werden om de hinder en de verontreiniging te verminderen, behoren namelijk tot het tweede type.

De ingreep op de vraag valt in het bijzonder onder de *ruimtelijke ordening*. Op dit gebied is er echter weinig speelruimte, omdat vestigingsplaatsen die inzake concurrentievermogen nadelig zouden zijn, moeilijk aan bedrijven kunnen worden opgelegd. Overigens zullen de gevolgen van de mogelijke maatregelen pas op lange termijn merkbaar zijn. Maar dit neemt niet weg dat we op dit vlak moeten ingrijpen. We zouden bijvoorbeeld de milieueffectenonderzoeken inzake mobiliteit (omvang van het personen- en goederenvervoer, toegankelijke vervoerswijzen, ...) kunnen veralgemenen.

Vervolgens zal de ingreep op de prijzen onvermijdelijk vergezeld gaan van een *variabilisatie*, dat wil zeggen een groter verschil naar gelang van de kenmerken van de vervoerswijze, het voertuig en zijn gebruiksmate, de bestuurder, de vervoerde goederen, de verplaatsingsomstandigheden (tijdstip en plaats), het gebruikte energie- en brandstoftype enz. Dit verschil zal gepaard gaan met een betere doorzichtigheid wat de relatie tussen tarifiering en kostprijs betreft, en zal het voorwerp moeten worden van een belangrijke pedagogische inspanning. Verscheidene aspecten van de directe en indirecte fiscaliteit zouden opnieuw moeten worden uitgedacht teneinde meer aanmoedigend te zijn en minder verkeerde gevolgen inzake mobiliteit te veroorzaken.

Ten slotte werpt de doorrekening van de productiekosten tegelijkertijd het probleem op van de relatieve prijzen- en kostenstructuur van de verschillende vervoerswijzen en van het algemeen prijsniveau van het vervoer. Te lage prijzen en een halve eeuw van gematigde prijzen zijn de belangrijkste vergissingen inzake mobiliteit.

Volgens de economische analyse zouden de prijzen moeten overeenkomen met de marginale maatschappelijke kosten (vergelijk punt III). Een dergelijke « *first best* »-tarifiering stoot echter op talrijke administratieve, reglementaire, financiële, politieke en andere hindernissen. Men moet zich dus dikwijls tevreden stellen met « *second best* »-oplossingen die onder andere het behoud van bepaalde subsidies tot gevolg hebben.

Een groot deel van de aan het openbaar vervoer verleende subsidies streven enerzijds een herverdeling van de bronnen van inkomsten na en anderzijds een oriëntatie van de vraag naar de maatschappelijk minst dure vervoerswijzen. Bij gebrek aan een adequate belasting op sommige particuliere vervoerswijzen, moet men het openbaar vervoer subsidiëren. Men mag van dit laatste subsidietype pas afzien als de fiscaliteit van de andere vervoerswijzen wordt verhoogd. Afgezien van het probleem van het algemeen prijsniveau van het vervoer, moet men ook dit van de relatieve prijzen onderzoeken. Deze benadering kan echter eveneens grote moeilijkheden veroorzaken omwille

transferts modaux auxquels une structure correcte des prix relatifs pourrait conduire et à cet égard, il convient de dissocier le transport des personnes du transport des marchandises. Par ailleurs comme le disent les auteurs de l'étude « Propositions pour une politique de mobilité », on peut démontrer que l'attribution d'une allocation directe permet mieux que des prix bas d'atteindre les objectifs sociaux visés grâce à sa plus grande sélectivité ⁽¹⁾. Cette proposition néglige cependant les coûts qu'implique la mise au point d'un tel système d'allocations directes ou d'allègements fiscaux. En outre, le risque est grand, compte tenu des difficultés budgétaires des autorités publiques, que la remise en question des politiques redistributives par les prix ne se traduise non pas par la mise en place d'un système plus direct et plus transparent, mais par l'abandon pur et simple de ces politiques de redistribution. Une argumentation essentiellement basée sur le critère d'efficacité dans l'utilisation des ressources pourrait dans ce cas se développer au détriment de l'équité.

III. — LES PRINCIPES DE LA TARIFICATION EFFICACE

1. La solution de « *first best* »

Les économistes ont établi que *l'allocation des ressources est optimale*, dans le sens où le bien-être général de l'ensemble des agents économiques est maximisé, *si les prix correspondent aux coûts marginaux*, c'est-à-dire aux coûts que représente l'ensemble des ressources utilisées ou dégradées par la mise à disposition du bien ou du service. En d'autres termes, le prix payé par l'utilisateur d'un mode de transport devrait être égal au coût marginal de ce transport, c'est-à-dire la valeur de l'ensemble des ressources détruites ou dégradées du fait de la production et de l'utilisation du service.

Ce coût marginal doit être entendu comme le coût marginal social. Il doit englober l'ensemble des ressources utilisées ou dégradées quel que soit l'agent économique qui subit cette dégradation. Il inclut en particulier ce que l'on appelle les coûts externes qui représentent l'ensemble des coûts occasionnés aux tiers, mais dont l'utilisateur ne tient normalement pas compte dans sa décision (pollution, accidents, usure de l'infrastructure, ...). L'objectif est donc de faire assumer à l'utilisateur des transports, la totalité des coûts, y compris les coûts externes. C'est ce que l'on appelle l'internalisation des coûts externes. Celle-ci peut s'opérer en particulier via une fiscalité spécialement adaptée. Les taxes qui frappent l'utilisation des transports peut donc permettre d'incorporer dans le prix payé, les coûts externes normalement non intégrés.

Le terme « marginal » a aussi son importance : le prix d'un service doit correspondre au coût supplémentaire imputable à ce service. Ce coût marginal, peut, dans certains cas particuliers, être quasi nul. Ainsi, si un bus roule quel

van de modale transfers waartoe een correcte structuur van de relatieve prijzen zou kunnen leiden, en in dat opzicht dient men het personenvervoer van het goederenvervoer te scheiden. Volgens de auteurs van de studie « Voorstellen voor een mobiliteitsbeleid », kan men bovendien aantonen dat met het toekennen van een rechtstreekse toelage, dankzij haar grotere selectiviteit ⁽¹⁾, de maatschappelijke doelstellingen beter kunnen worden bereikt dan met lage prijzen. Dit voorstel houdt evenwel geen rekening met de kosten die het uitwerken van een dergelijk systeem van rechtstreekse toelagen of belastingverminderingen veroorzaakt. Rekening houdend met de budgettaire problemen van de overheid, is het risico overigens groot dat het prijzenbeleid de beleidslijnen inzake herverdeling opnieuw in vraag zal stellen. Hierdoor zou er niet met een rechtstreekser en transparanter systeem worden uitgekapt, maar zou men deze beleidslijnen inzake herverdeling eenvoudigweg moeten opgeven. Een bewijsvoering die hoofdzakelijk is gebaseerd op een doeltreffendheidscriterium in het gebruik van de bronnen van inkomsten, zou zich in dat geval kunnen ontwikkelen ten koste van de billijkheid.

III. — DE BEGINSELEN VAN DE DOELTREFFENDE TARIFERING

1. De « *first best* »-oplossing

De economen hebben gesteld dat *de allocatie van de gegeven middelen optimaal is*, in de zin van een maximaal algemeen welzijn, *wanneer de prijzen overeenstemmen met de marginale kosten*, dat wil zeggen de kosten van alle middelen die gebruikt of uitgehold worden door de toewijding van een goed of een dienst. Met andere woorden, de prijs betaald door de gebruiker van een vervoerswijze, zou moeten gelijk zijn aan de marginale kostprijs van dit vervoer, dit is de waarde van alle aangetaste of uitgeholde middelen ingezet voor de productie en het gebruik van de dienst.

Onder marginale kostprijs verstaat men de sociale marginale kostprijs. Hij moet alle aangetaste of uitgeholde middelen omvatten, ongeacht welk economisch segment het slachtoffer van deze uitholling wordt. Hij omvat in het bijzonder wat men de externe kosten noemt. Dit zijn de kosten veroorzaakt aan derden, maar waarmee de gebruiker normaliter geen rekening houdt in zijn beslissing (verontreiniging, ongevallen, slijtage van de infrastructuur, ...). De bedoeling is dat de gebruiker alle vervoerskosten betaalt, met inbegrip van de externe kosten. Dit noemt men de internalisering van de externe kosten. Dit kan inzonderheid gebeuren door een speciaal aangepaste fiscaliteit. De taksen op het gebruik van een vervoersvorm bieden de mogelijkheid de externe kosten, die normaal niet geïntegreerd zijn, in de betaalde prijs te verrekenen.

Het woord « marginaal » is ook van belang : de prijs van een dienst moet overeenstemmen met de door deze dienst veroorzaakte meerkosten. In bepaalde specifieke gevallen kan deze marginale kostprijs bijna gelijk zijn aan nul.

⁽¹⁾ Blauwens G., Allaert G., Beuthe M. et Delepiere-Dramais C., 1993, *Propositions pour une politique de mobilité*, Rapport réalisé à la demande de M. G. Coëme, vice-premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques, Schilde, septembre 1993, pp. 25-26.

⁽¹⁾ Blauwens G., Allaert G., Beuthe M. et Delepiere-Dramais C., 1993, *Voorstellen voor een mobiliteitsbeleid*, Verslag uitgevoerd in opdracht van de heer G. Coëme, vice-eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven, Schilde, september 1993, blz. 25-26.

que soit le nombre de voyageurs et qu'il n'est pas saturé, c'est-à-dire que nous envisageons un service aux heures creuses, un voyageur de plus peut représenter un coût supplémentaire tout à fait négligeable.

La prise en compte des coûts marginaux externes et l'application de la règle de tarification au coût marginal dans tous les prix de transport, est aux yeux des économistes, la meilleure solution, la solution de « *first best* ». C'est une règle sans compromis qui permet l'utilisation des quantités de transport optimales. Cependant, du fait de diverses contraintes, la concrétisation de cette solution de « *first best* » peut être impossible. On doit alors se contenter de solution de « *second best* » qui, pour des contraintes données, permettent de se rapprocher autant que possible de cet optimum.

2. Les solutions de « *second best* »

Nous pouvons considérer cinq sortes de contraintes qui déterminent respectivement la définition de cinq types de solutions de « *second best* » en matière de mobilité.

1) Pour des raisons politiques, organisationnelles ou administratives, il peut être nécessaire de prélever des taxes ou droits uniformes sur des modes de transport qui génèrent des coûts externes différents. Dans ce cas, la solution de « *second best* » sera une sorte de droit « moyen » dépendant de la façon dont les usagers réagissent au droit prélevé.

2) Pour des raisons politiques, organisationnelles ou administratives, il peut être impossible de faire supporter par un mode de transport donné, la totalité des coûts externes. La solution de « *second best* » consistera alors en une adaptation des droits prélevés sur les autres modes de transport, en l'occurrence en les réduisant sur les modes concurrents (ou en les augmentant sur des biens et services utilisés complémentairement).

3) Pour éviter de subventionner ou de trop subventionner les entreprises de transport, il peut être nécessaire d'augmenter certains prix au-dessus du coût marginal social. Il importe que cette hausse de prix soit déterminée de façon à avoir l'effet le plus négligeable possible sur la demande et à causer le moins de dommages possibles en termes de bien-être.

4) À défaut d'un fonctionnement efficace du marché du travail, on peut vouloir mener une politique de l'emploi en utilisant les prix des transports. Dans ce cas, la solution de « *second best* » sera de subventionner les activités de transport qui génèrent directement ou indirectement des emplois et d'accroître les taxes sur celles qui en détruisent directement ou indirectement.

5) Du fait d'une redistribution directe des revenus, on peut vouloir poursuivre des objectifs sociaux par l'intermédiaire des prix des transports. La solution de « *second best* » sera une réduction des tarifs de transport pour les groupes sociaux que l'on veut avantager.

Nous insistons sur le fait que ces cinq solutions de « *second best* » ne sont que des « pis-aller ». La meilleure solution consiste en la prise en compte correcte des coûts externes et en la fixation de prix de transport au niveau des coûts marginaux sociaux. Les politiques d'emploi et les objectifs sous-jacents par exemple, pourraient être poursuivis de façon plus efficace et plus sélective par des interventions directes sur le marché du travail ou par une redistribution directe des revenus. On doit se contenter d'une solution de « *second best* » via les prix de transport

Bijvoorbeeld indien een bus altijd rijdt, ongeacht het aantal reizigers, en niet overvol zit, betekent een bijkomende reiziger in de daluren geen meerkosten.

Het in aanmerking nemen van de externe marginale kosten in de vervoerprijs en de toepassing van een tarifiering op basis van de marginale kostprijs is volgens economen de beste oplossing, de « *first best* »-oplossing. Deze regel duldt geen compromis en biedt de gelegenheid optimale vervoerskwantiteiten te gebruiken. Jammer genoeg is het mogelijk dat, omwille van diverse beperkingen, deze « *first best* »-oplossing niet geconcretiseerd kan worden. Men moet zich dan tevreden stellen met een « *second best* »-oplossing, die gelet op de gegeven beperkingen, dit optimum zo dicht mogelijk nastreeft.

2. De « *second best* »-oplossingen

We kunnen stellen dat er vijf soorten beperkingen zijn, die respectievelijk vijf soorten van « *second best* »-oplossingen voor de mobiliteit definiëren.

1) Om politieke, organisatorische of administratieve redenen kan het nodig zijn uniforme taksen of rechten te heffen op vervoerswijzen die verschillende externe kosten genereren. In dat geval zou de « *second best* »-oplossing een soort « gemiddelde » heffing zijn, afhankelijk van de manier waarop de gebruikers op het geheven recht reageren.

2) Om politieke, organisatorische of administratieve redenen kan het onmogelijk zijn de totale externe kosten door één bepaalde vervoerswijze te laten dragen. De « *second best* »-oplossing bestaat erin, de op de andere vervoersvormen geheven rechten aan te passen, in dit geval door ze te verminderen op concurrerende modi (of door ze te verhogen op goederen en diensten die complementair gebruikt worden).

3) Om te beletten dat vervoersondernemingen (te veel) subsidies krijgen, kan het nodig zijn bepaalde prijzen te verhogen tot boven de sociale marginale kostprijs. Deze prijsverhoging moet zodanig worden vastgesteld dat ze zo weinig mogelijk effect heeft op de vraag en zo weinig mogelijk schade berokkent op welzijnsgebied.

4) Bij gebrek aan een doeltreffende werking van de arbeidsmarkt zou men een tewerkstellingsbeleid kunnen voeren door gebruik te maken van de vervoerprijzen. In dat geval zal de « *second best* »-oplossing erin bestaan de vervoersactiviteiten te subsidiëren die rechtstreeks of onrechtstreeks banen scheppen, en de taksen te verhogen op activiteiten die rechtstreeks of onrechtstreeks banen doen verliezen.

5) De vervoerprijzen kunnen aanleiding geven tot een rechtstreekse herverdeling van de inkomsten. De « *second best* »-oplossing is een vermindering van de vervoerprijzen voor sociale groepen die men wil bevoordelen.

We willen de nadruk leggen op het feit dat deze vijf « *second best* »-oplossingen enkel lapmiddelen zijn. De beste oplossing is een correcte aanrekening van de externe kosten en de vaststelling van een vervoerprijs die gelijk is aan de sociale marginale kosten. Het tewerkstellingsbeleid en de onderliggende doelstellingen zouden bijvoorbeeld op een meer doeltreffende en selectieve wijze kunnen worden toegepast, door rechtstreekse ingrepen op de arbeidsmarkt of door een rechtstreekse herverdeling van de inkomsten. Men moet zich tevreden stellen met een « *second best* »-

parce qu'il y a des contraintes ou des choix qui empêchent une intervention directe.

IV. — LES COÛTS SOCIAUX DES TRANSPORTS

L'évaluation du coût social (coûts internes et externes) ⁽¹⁾ peut s'obtenir dans le cadre d'une approche globale (lorsque tous les coûts que le transport occasionne sont comptés) ou marginale (si on veut obtenir le coût réel d'une unité supplémentaire transportée). Si l'objectif des autorités publiques est une tarification efficace du transport, c'est cette dernière approche qui doit être retenue : le prix du transport devrait en principe être égal au coût social marginal.

Soulignons que les estimations des coûts sociaux, et tout particulièrement des coûts externes, dépendent étroitement de la méthodologie et des hypothèses utilisées. Elles sont dès lors sujettes à discussion et doivent être simplement considérées comme des ordres de grandeur permettant d'orienter une politique de mobilité durable.

Une analyse comparative des estimations des **coûts marginaux du transport** pour la route et le rail, nous permet cependant de formuler quelques grandes conclusions. Il faut néanmoins souligner que l'évaluation des coûts sociaux est, pour chaque mode de transport, très dépendante des circonstances. Les évaluations valent uniquement pour un voyageur-km ou une tonne-km dans des circonstances moyennes. Ces évaluations peuvent varier fortement en fonction du moyen de transport utilisé, de la durée du transport, du lieu, du taux d'occupation et même du style de conduite.

1. Les coûts marginaux privés

A. Le transport de personnes

Quand on prend un taux d'occupation de la voiture de 1,5 personne, l'individu qui utilise le bus paie en moyenne davantage que celui qui utilise sa voiture, si on ne tient compte que de son coût marginal privé (coûts en temps non compris), c'est-à-dire des coûts financiers qui varient avec le degré d'utilisation du véhicule (d'une part, le coût des carburants, huile, pneus, frais de réparation et d'entretien, coûts de stationnement, ... et de l'autre, le prix du titre de transport). Si l'automobiliste est le seul occupant de son véhicule, le coût marginal qu'il supporte atteint alors en moyenne un niveau semblable à celui de l'utilisateur du bus. Une des raisons principales de cette situation, qui *a priori* peut paraître étonnante, est la faible « variabilisation » de la fiscalité automobile, c'est-à-dire qu'une trop grande partie de celle-ci est forfaitaire et indépendante du degré d'utilisation du véhicule. Le paroxysme est atteint en la matière par la fiscalité sur les voitures diesel.

En ce qui concerne le rail, l'utilisateur supporte un coût privé assez comparable au coût marginal privé de la voiture (quand le taux d'occupation de celle-ci est de 1,5).

⁽¹⁾ Au point III (Généralités), sont définis les concepts-clés utilisés dans cette section.

oplossing via de vervoerprijzen, omdat er beperkingen of keuzen zijn die een rechtstreekse ingreep beletten.

IV. — DE SOCIALE KOSTEN VAN HET VERVOER

De sociale kostprijs (interne en externe kosten) ⁽¹⁾ kan door een globale aanpak (aanrekening van alle door het vervoer veroorzaakte kosten) of een marginale aanpak (reële kostprijs van een bijkomende vervoerde eenheid) geraamd worden. Indien de overheid een doeltreffende tarifiering van het vervoer beoogt, moet voor de marginale aanpak gekozen worden : de prijs van het vervoer zou in principe gelijk moeten zijn aan de marginale sociale kostprijs.

We onderstrepen dat de sociale kosten, en in het bijzonder de externe kosten, nauw afhangen van de gebruikte methodologie en hypothesen. Ze zijn dus vatbaar voor discussie en moeten gewoon als orden van grootte worden beschouwd, die een beleid van duurzame mobiliteit kunnen oriënteren.

Een vergelijkende analyse van de ramingen van de *marginale kosten van het weg- en spoorvervoer* biedt ons de mogelijkheid enkele grote conclusies te trekken. Er moet nochtans onderstreept worden dat de raming van de sociale kosten, voor elke vervoerswijze fel afhangt van de omstandigheden. De ramingen tellen enkel voor een reizigers-km of een ton-km in gemiddelde omstandigheden. Deze ramingen kunnen fors variëren volgens de gebruikte vervoerswijze, de duur van het vervoer, de plaats, de bezettingsgraad en zelfs volgens het rijgedrag.

1. De private marginale kosten

A. Het personenvervoer

Neem nu een bezettingsgraad van een voertuig gelijk aan 1,5 persoon. De reiziger die voor de bus kiest, betaalt gemiddeld meer dan de persoon die zijn eigen wagen gebruikt, indien enkel rekening wordt gehouden met de private marginale kostprijs (kosten in tijd niet inbegrepen), met andere woorden de financiële kosten die variëren met de gebruiksgraad van het voertuig (enerzijds brandstof-, olie-, banden-, herstellings-, onderhouds- en parkeerkosten, ... en anderzijds de prijs van een vervoerbewijs). Wanneer de automobilist alleen in zijn wagen zit, is zijn marginale kostprijs gemiddeld gelijk aan de marginale kostprijs van de busgebruiker. Een van de voornaamste redenen voor deze toestand, die *a priori* opmerkelijk lijkt, is de zwakke « variabilisatie » van de fiscaliteit op de auto, met andere woorden een te groot deel van deze fiscaliteit is forfaitair en afhankelijk van de gebruiksgraad van het voertuig. De fiscaliteit op de dieselwagens is daarvan het toppunt.

Wat het spoor betreft, draagt de gebruiker een private kostprijs die vergelijkbaar is met de private marginale kostprijs van een wagen (wanneer deze een bezettingsgraad van 1,5 bereikt).

⁽¹⁾ Voor de definitie van de sleutelbegrippen die in dit hoofdstuk gebruikt worden, zie punt III (Algemeenheden).

B. *Le transport de marchandises*

Pour le transport de marchandises, les coûts marginaux financiers du mode routier sont beaucoup plus élevés que ceux du rail. Les éléments qualitatifs (rapidité, flexibilité, garantie de livraison « *on time* » et « *just in time* », ...) sont clairement dominants dans l'explication des choix modaux.

2. Les coûts marginaux externes

Il est logique qu'un poids lourd ou un bus supplémentaire provoque plus de congestion et plus de pollution qu'une voiture particulière. Par contre, si on raisonne par voyageur-km supplémentaire, les transports en commun urbains présentent des coûts marginaux externes beaucoup plus faibles que ceux de la voiture. Aux heures de pointe, les coûts externes de congestion très élevés provoqués par la voiture et un taux d'occupation très important des transports en commun expliquent cet écart en faveur de ceux-ci. Aux heures creuses, les coûts externes de la voiture sont beaucoup plus faibles, mais ils deviennent nuls dans le cas des transports en commun puisque le réseau est surdimensionné par rapport à la demande en heures creuses (un voyageur supplémentaire n'implique aucun coût additionnel).

Pour le transport de voyageurs, le rail présente des coûts externes assez faibles, constitués pour l'essentiel des coûts d'infrastructure.

Quant au transport de marchandises, les coûts externes du transport routier par tonne-km sont très élevés du fait notamment des coûts de congestion particulièrement importants aux heures de pointe. Des mesures spécifiques devraient peut être prises à cet égard. De nouveau, le rail présente des coûts externes assez faibles constitués pour l'essentiel des coûts d'infrastructure.

3. Les coûts sociaux marginaux

Les coûts sociaux marginaux s'obtiennent en additionnant les coûts privés, les coûts externes et les subventions d'exploitation et en soustrayant les taxes (voir annexe 1).

A. *Le transport de personnes*

La comparaison des coûts sociaux de la voiture particulière et des transports en commun se présente en termes forts différents selon les taux d'occupation des véhicules et les moments de la journée.

Pendant les heures creuses, malgré des coûts externes beaucoup plus faibles pour les transports en commun, le mode routier apparaît comme le mode socialement le moins coûteux, même quand le véhicule est occupé par une seule personne. La raison essentielle, ce sont évidemment les coûts d'exploitation importants par voyageur transporté pour les transports en commun. Rappelons que dans sa voiture, le conducteur est son chauffeur alors que dans un transport collectif, le salaire du chauffeur doit être comptabilisé (en plus des coûts en temps pour le voyageur).

Pendant les heures de pointe, le taux d'occupation de la voiture joue un rôle crucial dans la comparaison des coûts sociaux des modes de transport. En cas d'autosolisme, la voiture est le mode le plus coûteux socialement. Par contre, en cas d'utilisation du véhicule par plusieurs personnes (*carpooling*, ...), la voiture reprend un petit avantage par rapport au transport collectif.

B. *Het goederenvervoer*

Wat het goederenvervoer betreft, zijn de financiële marginale kosten van het wegvervoer veel hoger dan die van het spoorvervoer. De kwalitatieve elementen (snelheid, flexibiliteit, waarborg van een « *on time* »- en « *just in time* »-levering, ...) spelen duidelijk een rol in de keuze van de vervoerswijze.

2. De externe marginale kosten

Het is logisch dat een bijkomende vrachtwagen of bus meer congestie en verontreiniging veroorzaakt dan een personenwagen. Wanneer men in bijkomende reizigers-km redeneert, vertoont het stedelijk gemeenschappelijk vervoer nochtans externe marginale kosten die veel lager zijn dan die van de auto. De zeer hoge externe congestiekosten die door de auto worden veroorzaakt en de zeer hoge bezettingsgraad van het openbaar vervoer verklaart dit verschil in de spitsuren. In de daluren zijn de externe kosten van de auto veel kleiner, maar bij het openbaar vervoer bereiken ze het nulpunt, omdat het vervoersnet te groot is in verhouding tot de vraag (een bijkomende reiziger veroorzaakt geen meerkosten).

Wat het personenvervoer betreft, heeft het spoor zeer lage externe kosten, die vooral infrastructuurkosten zijn.

Wat het goederenvervoer betreft, liggen de externe kosten van het wegvervoer in ton-km zeer hoog, in het bijzonder door de hoge congestiekosten in de spitsuren. Specifieke maatregelen zouden daar misschien moeten worden genomen. Het spoorvervoer vertoont daarentegen zeer lage externe kosten, die vooral infrastructuurkosten zijn.

3. De marginale sociale kosten

De marginale sociale kosten zijn gelijk aan de som van de private kosten, de externe kosten en de exploitatiesubsidies, verminderd met de taksen (zie bijlage 1).

A. *Het personenvervoer*

De vergelijking van de sociale kosten van een personenwagen en van het openbaar vervoer geeft heel verschillende resultaten, naar gelang van de bezettingsgraad van de voertuigen en het tijdstip van de dag.

In weerwil van zeer lage externe kosten bij het openbaar vervoer, is het wegvervoer maatschappelijk gezien het goedkoopst tijdens de daluren, zelfs wanneer de personenwagen door alleenrijders worden bezet. De voornaamste reden daarvoor zijn de hoge exploitatiekosten per vervoerde reiziger met het openbaar vervoer. Men mag niet vergeten dat de automobilist zijn eigen bestuurder is, terwijl bij het openbaar vervoer het loon van de bestuurder in de prijs moet worden doorberekend (bovenop de kostprijs in tijd voor de reiziger).

Tijdens de spitsuren speelt de bezettingsgraad van de personenwagen een beslissende rol in de vergelijking van de sociale kosten van de vervoerswijzen. In het geval van een door een alleenrijder bestuurde personenwagen is de wagen maatschappelijk gezien de duurste vervoerswijze. Daarentegen heeft de wagen een klein voordeel op het openbaar vervoer wanneer het gaat om een personenwagen met meerkoppige bezetting (*carpooling*, ...).

Quant au transport ferroviaire, il apparaît comme un mode moins coûteux que les autres à la seule exception de la voiture quand celle-ci est utilisée par plusieurs personnes en heures creuses.

Rappelons que nous raisonnons en coûts marginaux. En termes de coût total, il convient d'ajouter des coûts d'infrastructure beaucoup plus lourds pour le rail que pour les autres modes de transports collectifs. Par ailleurs, les taux d'occupation relativement élevés du rail expliquent également sa bonne position relative. Cette comparaison ne se présenterait pas sous le même jour si toute une série de lignes peu utilisées n'avaient pas été supprimées (et assurées pendant un certain temps par des bus).

Il apparaît clairement que d'un point de vue collectif, les formules d'utilisation de la voiture par plusieurs personnes doivent être encouragées de même que les transports en commun aux heures de pointe (et en milieu urbain) et de façon générale le transport ferroviaire quand celui-ci satisfait une demande suffisante.

B. Le transport de marchandises

Pour le transport de marchandises, la comparaison des coûts sociaux marginaux de la route et du rail nous donne sur la base de nos estimations, une relation très nettement en faveur du rail, surtout aux heures de pointe. Ce constat justifie des politiques en faveur du transport ferroviaire en général et du transport combiné en particulier.

4. Une politique de bas prix

Quand on compare les coûts privés et les coûts sociaux, il apparaît clairement que la politique actuellement en vigueur est une politique de bas prix où **le coût du transport supporté par le voyageur ou par l'entreprise est nettement inférieur au coût réel représenté par le coût social marginal**. L'écart s'accroît aux heures de pointe car si les coûts privés (coûts en temps non compris) n'augmentent guère, les coûts externes sont nettement plus importants aux heures de pointe. Cela pose le problème d'une éventuelle différenciation des tarifs (coûts de stationnement, etc.) en fonction de la période d'utilisation.

A. Le transport de personnes

Pour le transport de personnes, l'écart entre coût marginal privé et coût marginal social est du simple au double et parfois même plus. Le coût marginal privé (coûts en temps non compris) supporté par l'automobiliste n'est environ que la moitié du coût marginal social aux heures creuses et le quart aux heures de pointe et cela malgré l'inclusion dans le coût marginal privé des charges fiscales qui varient avec l'utilisation du véhicule. Les principaux responsables de ces écarts sont les coûts externes de congestion ainsi que dans une moindre mesure, la partie non internalisée et non variabilisée des coûts des accidents.

En ce qui concerne le transport en commun urbain, les écarts sont presque de même ampleur car si les coûts externes sont moindres, les coûts d'exploitation ne sont couverts qu'à concurrence d'environ un tiers par les titres de transport des voyageurs. Le résultat est que le voya-

Het spoorvervoer blijkt een minder dure vervoerswijze te zijn dan de andere vervoerswijzen, met uitzondering van de personenwagen, wanneer deze in de daluren door verscheidene personen bezet wordt.

Laten we niet vergeten dat we in marginale kosten redeneren. Om de totale kostprijs te berekenen, moet men rekening houden met de infrastructuurkosten die zeer zwaar doorwegen bij het spoorvervoer, in vergelijking met andere vormen van collectief vervoer. De hoge bezettingsgraad van de treinen verklaart daarentegen de relatief goede positie van het spoorvervoer. Deze vergelijking zou wel andere resultaten hebben opgeleverd, indien een hele reeks weinig gebruikte lijnen niet afgeschaft waren (en tijdelijk door bussen werden bediend).

Hieruit blijkt duidelijk dat, uit collectief oogpunt, *car-pooling* alsmede het openbaar vervoer in de spitsuren (in de steden) en in het algemeen het spoorvervoer, wanneer er een voldoende vraag is, moeten worden aangemoedigd.

B. Het goederenvervoer

De vergelijking van de marginale sociale kosten van het goederenvervoer over de weg en over het spoor geeft volgens onze ramingen een zeer duidelijk voordeel aan het spoorvervoer, vooral in de spitsuren. Deze vaststelling maakt een beleid ten gunste van het spoorvervoer in het algemeen en van het gecombineerd vervoer in het bijzonder verantwoord.

4. Een lageprijsbeleid

Indien men de private kosten met de sociale kosten vergelijkt, komt men tot de conclusie dat het huidige beleid een lageprijsbeleid is, **waarbij de door de reiziger of de onderneming betaalde vervoerprijs ver onder de reële prijs (dit is de marginale sociale kostprijs) ligt**. Het verschil wordt nog groter tijdens de spitsuren: de private kosten (kosten in tijd niet inbegrepen) veranderen bijna niet, maar de externe kosten liggen duidelijk hoger. Dit werpt het probleem op van een eventueel verschillende tarifiering (parkeerkosten enz.) volgens het tijdstip van de dag.

A. Het personenvervoer

Bij het personenvervoer kan het verschil tussen de private marginale kostprijs en de sociale marginale kostprijs tot tweemaal zo hoog zijn of zelfs hoger liggen. De private marginale kostprijs (kosten in tijd niet inbegrepen) die de automobilist draagt, is slechts gelijk aan de helft van de sociale marginale kostprijs in de daluren en aan een vierde daarvan tijdens de spitsuren, niettegenstaande het feit dat de private marginale kostprijs fiscale lasten inhoudt die met het gebruik van de auto variëren. Deze verschillen zijn voornamelijk te wijten aan de externe congestiekosten en, in een mindere mate, aan het niet-geinternaliseerde en niet-gevariabiliseerde gedeelte van de kostprijs van de verkeersongevallen.

Wat het stedelijk openbaar vervoer betreft, zijn de verschillen bijna even groot: de externe kosten liggen lager, maar de exploitatiekosten worden slechts voor een derde gedekt door de vervoerbewijzen van de reizigers. Het gevolg daarvan is dat de reizigers-km slechts ongeveer een

geur-km ne paie environ qu'un tiers du coût marginal social aux heures creuses et qu'un quart aux heures de pointe.

Pour le rail, les voyageurs paient approximativement un tiers du coût marginal social. La différence s'explique par les coûts marginaux d'exploitation pris en charge par les subventions et par les coûts marginaux externes d'infrastructure.

B. *Le transport de marchandises*

Le transport routier de marchandises n'assume également qu'une partie du coût marginal social : environ 60 % aux heures creuses et 40 % aux heures de pointe. Ce sont les coûts externes de congestion qui expliquent l'essentiel de la différence entre heures creuses et heures de pointe. Quant au transport ferroviaire, l'utilisateur ne supporte qu'environ un tiers du coût marginal social.

V. — ORIENTATIONS EN VUE D'UNE POLITIQUE INTEGRÉE DE MOBILITÉ DURABLE

Les domaines et mesures par lesquels les autorités publiques peuvent intervenir en vue de développer une politique de mobilité durable sont multiples. Ils doivent faire l'objet d'un large débat impliquant les responsables politiques, les représentants des entreprises et des travailleurs et la société civile.

Pour alimenter ce débat, nous avons examiné de nombreuses possibilités d'action sans prétendre à l'exhaustivité. Les principaux résultats de cette investigation sont repris ci-après.

Nous avons choisi de présenter un vaste ensemble de mesures applicables par les autorités publiques dans l'optique d'une amélioration durable de la mobilité et d'une réduction des dégradations et nuisances qui en découlent. Seule l'adoption d'un ensemble cohérent de mesures peut contribuer à une mobilité durable. Quelques mesures prises isolément ne seraient pas efficaces et il n'y a évidemment pas de recette-miracle.

Pour être efficace, une politique de mobilité durable doit mobiliser l'attention et les efforts parallèles de toutes les autorités publiques dans leurs responsabilités et moyens propres : État fédéral, régions, communautés, collectivités locales, sans oublier le niveau européen. Toutes les possibilités d'action en matière de mobilité passées en revue dans les tableaux suivants ne relèvent pas uniquement de l'État fédéral. Les actions recommandables relevant du niveau fédéral sont néanmoins mises en évidence.

Afin d'en faciliter l'exposé, nous présentons ci-après de façon séparée les mesures envisageables en matière de transport de voyageurs, puis, celles en matière de transport de marchandises. Certaines mesures sont évidemment communes et dans ce cas, elles sont mentionnées dans les deux listes.

Les possibilités d'action en matière de transport de voyageurs sont classées en quatre catégories :

- les mesures spécifiques au trafic automobile;
- les mesures spécifiques au transport ferroviaire et autres modes de transport en commun;
- les mesures relatives à la localisation des activités et des habitations et à la gestion des déplacements domicile-lieu de travail;
- enfin, quelques mesures générales.

derde van de sociale marginale kostprijs tijdens de daluren betaalt en een vierde tijdens de spitsuren.

Met het spoor betalen de reizigers ongeveer een derde van de sociale marginale kostprijs. Het verschil is te wijten aan de externe marginale infrastructuurkosten en aan het feit dat de marginale exploitatiekosten door subsidies gedeekt worden.

B. *Het goederenvervoer*

Het goederenvervoer over de weg draagt slechts een gedeelte van de marginale sociale kostprijs : ongeveer 60 % tijdens de daluren en 40 % tijdens de spitsuren. Het verschil tussen de dal- en de spitsuren is vooral te wijten aan de externe congestiekosten. Bij het spoorvervoer draagt de gebruiker slechts een derde van de marginale sociale kostprijs.

V. — RICHTLIJNEN VOOR EEN GEÏNTEGREERD BELEID VAN DUURZAME MOBILITEIT

De overheid kan op verschillende domeinen tussenkomen en talrijke maatregelen nemen om een beleid van duurzame mobiliteit te ontwikkelen. Deze maatregelen moeten ter discussie worden voorgelegd aan de politieke verantwoordelijken, aan de vertegenwoordigers van de werkgevers en van de werknemers en aan de burgerbevolking.

We stellen hier talrijke actiemogelijkheden voor, waarvan we de voornaamste resultaten onderzocht hebben. Deze lijst kan nog altijd worden uitgebreid.

We hebben gekozen voor een ruime reeks van maatregelen die door de overheid kunnen worden genomen, met het oog op een duurzame verbetering van de mobiliteit en een vermindering van de verloedering en hinder die zij veroorzaakt. Enkel de goedkeuring van een coherent geheel aan maatregelen kan bijdragen tot een duurzame mobiliteit. Losstaande maatregelen zouden niet doeltreffend zijn en er bestaat geen wondermiddel.

Om doeltreffend te zijn, moet een beleid van duurzame mobiliteit de aandacht opeisen en de parallelle inspanningen van alle overheden mobiliseren met andere woorden het moet inspelen op de verantwoordelijkheden en de eigen middelen van de federale Staat, de gewesten, de gemeenschappen, de lagere overheden en van de Europese Unie. Alle actiemogelijkheden inzake mobiliteit, die in de volgende tabellen zijn opgenomen, behoren niet uitsluitend tot de bevoegdheid van de federale Staat. De op federaal vlak aanbevolen acties worden niettemin toegelicht.

Voor meer duidelijkheid hebben we de acties opgesplitst tussen personenvervoer en goederenvervoer. Bepaalde maatregelen hebben natuurlijk betrekking op beide soorten vervoer en werden dan ook in beide lijsten opgenomen.

De actiemogelijkheden inzake personenvervoer zijn in vier categorieën geklasseerd :

- maatregelen betreffende het autoverkeer;
- maatregelen betreffende het spoorvervoer en andere vormen van gemeenschappelijk vervoer;
- maatregelen betreffende de vestiging van de activiteiten, de huisvesting en het beheer van het woon-werkverkeer;
- ten slotte, enkele algemene maatregelen.

Les possibilités d'action en matière de transport de marchandises sont également regroupées en quatre catégories :

- les mesures spécifiques au transport routier;
- les mesures spécifiques au transport ferroviaire;
- les mesures spécifiques aux transports fluvial et maritime;
- enfin, quelques mesures générales.

De actiemogelijkheden inzake goederenvervoer zijn ook in vier categorieën geklasseerd :

- maatregelen betreffende het wegvervoer;
- maatregelen betreffende het spoorvervoer;
- maatregelen betreffende de binnenvaart;
- ten slotte, enkele algemene maatregelen.

I. — TRANSPORT DE VOYAGEURS

A. Trafic automobile

Description	Applications et recommandations
GESTION DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE A. Élargissement de certains tronçons d'autoroute Certains tronçons d'autoroute étant particulièrement encombrés aux heures de pointe, il serait certainement opportun d'envisager les possibilités existant en matière d'élargissement de ces tronçons. Sur l'autoroute E40, l'élargissement à 4 voies dans le sens Bruxelles-Leuven est une proposition à étudier. Il en est de même sur le Ring Nord de Bruxelles. Ces travaux ponctuels peuvent se révéler très efficaces en termes de coûts-bénéfices. B. Homogénéisation de la circulation Il s'agirait éventuellement de mener des études sur notre réseau afin de déterminer si une canalisation par bloc généralisée à certains moments et sur certains tronçons du réseau pourrait augmenter la capacité de celui-ci et réduire les coûts de mobilité. La canalisation pourrait s'effectuer au moyen d'un contrôle électronique ou sous la conduite des autorités compétentes. C. Dosage des voies d'accès aux autoroutes et grandes artères Cette technique, qui est une technique d'application très locale, consiste à placer des feux aux bretelles d'autoroutes ou grandes artères. Le dosage des voies d'accès ne s'appliquerait qu'aux heures de pointe. Le fait de ne pas dépasser la capacité permet de maximiser le débit, de maintenir l'uniformité des vitesses et de réduire le nombre d'accidents. D. Technique des voies réversibles ou « <i>tidal flow</i> » Le « <i>tidal flow</i> » consiste à rendre une (ou des) voie(s) réversible(s) et à l'(les) exploiter dans la direction dominante en heures de pointe. E. Amélioration de l'organisation des travaux routiers Les travaux routiers engendrent des problèmes importants de congestion.	Le concept de dosage des voies d'accès est intéressant car il permet de gérer la congestion du trafic et d'augmenter la sécurité sur le réseau autoroutier. On pourrait rétorquer cependant que ce système donne la priorité au trafic de longue distance par rapport au trafic local qui s'engage sur l'autoroute où le dosage des voies d'accès est appliqué. Cependant, le système devient intéressant si, malgré le temps d'attente aux voies d'accès, la durée totale du trajet est inférieure, sans compter que le risque d'accident est moindre. Le désavantage majeur du dosage des voies d'accès aux autoroutes est d'ordre financier puisqu'il ne procure aucune recette au gouvernement, contrairement au « <i>road pricing</i> ». Celui-ci n'étant cependant pas envisageable actuellement, la faisabilité du dosage aux voies d'accès mériterait une étude plus approfondie. Cette technique présente plusieurs inconvénients; elle requiert l'établissement de techniques de gestion du trafic, elle pose le problème de la sécurité, etc., mais surtout cette technique engendrerait un coût d'investissement considérable étant donné la configuration du réseau routier belge (ce projet nécessiterait en principe la suppression de la berne centrale sur le réseau concerné et le déplacement de l'éclairage aux extrémités). Étant donné ces éléments, l'établissement du système de voies réversibles, bien que conceptuellement intéressant, n'est pas applicable à grande échelle. Diverses mesures permettent de réduire la congestion occasionnée par les travaux routiers et devraient être plus systématiquement utilisées : exécution des travaux pendant les heures creuses, établissement d'un timing rigoureux, meilleure organisation des détournements, incitations pour les entrepreneurs s'ils terminent rapidement le projet et instauration de pénalités en cas de retard, construction de routes qui demandent moins d'entretien, ...

Description	Applications et recommandations
« <i>ROAD PRICING</i> » Le « <i>road pricing</i> » se définit comme une tarification de l'usage des infrastructures routières, c'est-à-dire un péage pour l'utilisation de la route. Le principe du « <i>road pricing</i> » est d'exposer l'utilisateur au coût social marginal en lui faisant payer la différence entre le coût social marginal et le coût privé marginal de son voyage. Entièrement automatisé, il permettrait d'adapter le tarif aux variations des coûts sociaux, notamment pour réguler la congestion.	Le système du « <i>road pricing</i> » est potentiellement intéressant. Les recettes qu'il procurerait pourraient compenser la diminution des taxes fixes des véhicules ou être utilisées pour le développement des réseaux de transport. Subsistent toutefois trop de questions pour que ce système soit recommandable à court terme. Par ailleurs, s'il ne concerne que certaines parties du réseau routier, il peut engendrer des transferts néfastes de trafic sur les parties non soumises au « <i>road pricing</i> ». Cependant, compte tenu de la nécessité de développer le cas échéant un système compatible au plan international, <i>a fortiori</i> interrégional en Belgique, l'État fédéral devrait, tout comme les régions, suivre attentivement les évolutions technologiques dans ce domaine et les expériences en cours dans les pays voisins.

RÉVISION DE LA FISCALITÉ AUTOMOBILE

La problématique de la mobilité est une matière complexe au cœur de laquelle la fiscalité a un rôle essentiel à jouer. L'évolution vers une fiscalité qui participe à la politique de mobilité ou qui ne la contrarie pas devra se faire en tenant compte des différentes parties concernées; même si la fiscalité automobile relève surtout des compétences fédérales, il y a de nombreuses interférences entre le niveau fédéral et les régions. Par ailleurs, l'harmonisation fiscale voulue au niveau de l'Union européenne est à prendre en considération.

Dans une optique de mobilité durable, un système de taxation optimal consisterait à faire payer à l'utilisateur le coût social marginal engendré par son déplacement. En d'autres termes, il faudrait idéalement ajuster les taxes de façon à ce que le coût direct (taxes comprises) supporté par l'utilisateur corresponde à son coût social marginal. De ce raisonnement, découle le principe de la variabilisation des taxes en fonction des circonstances (temps, lieu), du type de véhicule, du type de carburant, etc., et en particulier la taxation de l'utilisation du véhicule plutôt que la possession de celui-ci. Cette variabilisation et cette taxation de l'usage pourraient être poursuivies sans alourdir la pression fiscale globale.

A. Modification du calcul de la taxe annuelle de circulation qui se baserait sur une « fiche écotechnique »	Cette fiche reprendrait, outre les chevaux fiscaux et la puissance du véhicule, des critères de consommation, de pollution atmosphérique et sonore, de recyclabilité, etc. Certains de ces critères feraient l'objet d'une réévaluation à l'occasion du contrôle technique. Cette mesure permettrait une certaine variabilisation de cette taxe au départ fixe et ne représenterait vraisemblablement pas un coût administratif prohibitif.
B. Suppression de la taxe de mise en circulation (TMC)	Il s'agirait de transférer la recette fiscale y afférente sur la taxe de circulation. Cette mesure pourrait être neutre du point de vue des recettes fiscales et participer, couplée à la mesure précédente, à une certaine variabilisation.
C. Régime spécialement favorable pour l'achat de véhicules électriques et autres micro-voitures	Il s'agirait de prévoir une exonération de la TMC et d'appliquer un taux de TVA de 6 % à ce type de véhicule.
D. Augmentation substantielle du prix de l'essence et plus encore du prix du gasoil	En matière de TVA et d'accises sur les carburants, la Belgique doit tout faire pour qu'au moins au niveau du Bénélux, de la France et de l'Allemagne, il y ait une augmentation substantielle du prix de l'essence et plus encore du prix du gasoil. Tout doit être mis en œuvre pour supprimer le plus rapidement possible la différence de taxation entre le gasoil et l'essence. Différentes solutions fiscales et techniques peuvent être envisagées et doivent être étudiées. Une telle mesure devrait cependant s'accompagner de dispositions permettant d'en réduire les conséquences sur la compétitivité des entreprises : réduction des cotisations de sécurité sociale à charge des employeurs, etc.

Description	Applications et recommandations
POLITIQUE DE STATIONNEMENT ET PARCS DE DISSUASION	
L'établissement d'une politique de stationnement est un élément essentiel d'une politique de mobilité durable. La demande de stationnement comme le trafic automobile vont poursuivre leur croissance, ce qui va poser de nouveaux problèmes de congestion dans les centres urbains.	
A. Politique intégrée de stationnement Il est essentiel que les communes, éventuellement en association, disposent de tous les instruments nécessaires pour mener une politique intégrée de stationnement.	Il faut en particulier que les communes soient habilitées à fixer les tarifs ou à défaut à prélever des taxes sur tous les emplacements de parking (sur voirie et hors voirie; publics, privés ou d'entreprise) et à limiter les emplacements de parking des entreprises et administrations dans les centres urbains notamment pour les nouvelles constructions (avec comme seule exception éventuelle, les emplacements pour le trafic de transit (gares ferroviaires)). Il s'agirait de déterminer si cette habilitation relève partiellement d'une compétence fédérale et, dans l'affirmative, de prendre les dispositions législatives nécessaires. Par ailleurs, le contrôle du stationnement illégal est généralement le fait des polices communales. Il conviendrait d'examiner s'il ne faudrait pas « intéresser » les communes, par exemple en leur ristournant une partie des amendes récoltées. Légiférer en la matière (Etat fédéral) mettrait fin aux pratiques adoptées dans certaines villes.
B. Parcs de dissuasion ou « <i>park and ride</i> » Le système de parc de <i>dissuasion</i> consiste pour un individu à rejoindre une aire de stationnement à l'aide de sa voiture et d'y laisser celle-ci pour utiliser les transports en commun (voir ci-après). Cette formule exploite la synergie entre transports en commun et zones de parage de manière à diminuer la pression automobile sur les grands centres urbains. L'idée est donc d'influencer le choix modal des individus en créant des pôles de passagers pour les transports en commun. Le système de parcs de dissuasion permet de réduire la pression non seulement sur le réseau urbain mais également sur le réseau autoroutier.	Le système de parcs de <i>dissuasion</i> est à recommander dans une politique globale d'encouragement de la complémentarité des modes de transport, chaque mode de transport étant utilisé prioritairement dans le domaine de son efficacité fonctionnelle et économique optimale. L'efficacité des parcs de <i>dissuasion</i> dépend principalement de quatre éléments : <i>un système de surveillance dans les parcs, une bonne qualité des liaisons avec les transports en commun, des durées de transfert courtes et un coût global raisonnable pour l'utilisateur.</i> Le système de parcs de <i>dissuasion</i> est souhaitable aux abords des centres urbains, le long des routes régionales de types N. Ces voies coïncident souvent avec les lignes de transport en commun. Ce système pourrait également être mis en place aux abords des grandes zones d'activité et à proximité des gares ferroviaires.

B. Transport ferroviaire et autres modes de transport en commun

Description	Applications et recommandations
-------------	---------------------------------

AMÉLIORATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE SUR LA BASE DU CONTRAT DE GESTION DE LA SNCB

Le contrat de gestion *entre l'État fédéral et la SNCB* est un instrument important d'une politique de mobilité durable, le chemin de fer est le mode de transport le moins coûteux socialement. Si on veut opérer un transfert de la voiture privée vers les transports en commun, dont le transport ferroviaire, les transports en commun doivent répondre à des exigences de qualité. Le contrat de gestion 1997-2001 de la SNCB contient d'ailleurs un ensemble de mesures pertinentes destinées à améliorer la qualité du service. Afin de compléter cette politique d'amélioration de la qualité du service ferroviaire, les propositions suivantes pourraient être d'application dès le présent contrat de gestion.

A. Augmentation du nombre de voyageurs-kilomètres	L'article premier du contrat de gestion stipule que la SNCB doit s'engager à tout mettre en œuvre pour augmenter le nombre de voyageurs-kilomètres effectués sur son réseau en service intérieur. Afin de responsabiliser la SNCB à une gestion efficace et orientée vers le client, on pourrait prévoir une augmentation de la contribution de l'État au titre du transport de voyageurs si le nombre de voyageurs-kilomètres effectués en service intérieur augmente d'un certain pourcentage. Ce faisant, cette proposition serait de nature incitative en ce sens que la SNCB aurait intérêt à augmenter le nombre de voyageurs-kilomètres, ce qui s'intègre pleinement dans une politique de mobilité durable.
B. Amélioration de la qualité du service ferroviaire pour les voyageurs	A. L'objectif de <i>punctualité</i>, élément essentiel du choix modal « voiture <i>versus</i> train » est déjà fixé dans le contrat de gestion. Il conviendrait toutefois de mettre en place un système efficace de compensation pour les usagers victimes de retards. Cette mesure permettrait d'améliorer le crédit et l'image de la SNCB aux yeux des utilisateurs et en particulier des navetteurs. S'il n'est pas possible, pour des raisons administratives, d'assurer un remboursement (partiel) du prix du voyage en cas de retard, la SNCB devrait être obligée d'offrir des compensations positives, par exemple, des titres de transport gratuits supplémentaires ou des réductions exceptionnelles sur le prix des abonnements. B. Un autre objectif important à mettre en évidence est la <i>fidélisation de la clientèle</i>. C. Le confort du voyageur <i>dès la gare</i> est également un élément essentiel d'une politique d'amélioration de la qualité de l'offre.
C. Complémentarité avec les autres modes de transport	La politique de <i>complémentarité avec les autres modes de transport en commun</i> est également reprise dans le contrat de gestion. Il faudrait cependant davantage mettre l'accent sur une tarification intégrée des différents moyens de transport en commun afin de renforcer cette complémentarité. On pourrait envisager de développer l'usage de titres de transport communs au train et au transport collectif urbain. La <i>complémentarité du train avec les déplacements à vélo</i> est également prévue dans le contrat de gestion. Vu l'impact nul en termes de pollution des déplacements à vélo, il conviendrait, dans une perspective de mobilité durable, d'examiner une éventuelle gratuité pour le transport du vélo par rail ainsi que la gratuité des emplacements de parking pour vélos. En matière de <i>parking</i>, la SNCB mène déjà une politique active. Cette politique doit être encouragée et poursuivie en étroite collaboration avec les autorités locales. Les clients fidèles de la SNCB devraient se voir offrir des conditions de stationnement avantageuses.

Description	Applications et recommandations
AMÉLIORATION DES DESSERTES SUBURBAINES DES GRANDES AGGLOMÉRATIONS	
<i>L'État fédéral</i> devrait veiller, dans le cadre de ses compétences, à une meilleure desserte suburbaine des grandes agglomérations, en particulier Bruxelles et Anvers, en associant les modes routiers et ferroviaires.	En ce qui concerne le transport ferroviaire, il conviendrait d'encourager de nouvelles offres cadencées sans rupture de charge. Les améliorations des infrastructures et le renouvellement du matériel roulant devraient s'insérer dans cet objectif de renforcement des dessertes suburbaines des grandes agglomérations.
CONCURRENCE ET COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LE TRANSPORT AÉRIEN ET LES TGV VOYAGEURS	
Il serait souhaitable de prendre des mesures visant à induire le transfert modal de l'aérien vers le rail pour les distances comprises entre 350 et 800 kilomètres.	L'État fédéral et la SNCB doivent poursuivre le programme TGV sans toutefois pénaliser les liaisons classiques. Outre l'amélioration de la qualité des liaisons ferroviaires et une meilleure information des voyageurs, <i>l'État fédéral</i> pourrait prendre les deux mesures suivantes : — l'application d'un <i>taux de TVA de 0 %</i> pour l'ensemble des transports intracommunautaires de personnes par air et par rail; — le <i>développement des correspondances air-fer</i> et la promotion d'une offre intégrée air-fer en assurant en particulier la desserte par TGV de l'aéroport de Bruxelles-National.

C. Localisation des activités et des habitations et déplacements domicile-lieu de travail

Description	Applications et recommandations
LOCALISATION DES ACTIVITÉS ET DES HABITATIONS	
A. Révision de la fiscalité sur les biens immobiliers	Pour rendre plus aisés les changements de lieu de résidence de façon à rapprocher ce dernier du lieu de travail, il conviendrait de remplacer progressivement les droits d'enregistrement, trop élevés, à l'achat des biens immobiliers par une imposition plus lourde du revenu cadastral. Cette mesure pourrait être neutre en termes de recettes fiscales.
B. Réalisation d'une étude d'incidence en termes de mobilité préalable à l'implantation de nouvelles activités	Toute nouvelle implantation d'activités d'une certaine importance devrait être précédée de la réalisation d'une étude du profil d'accessibilité du site par les transports en commun et par les transports individuels ainsi que d'une mise en parallèle de cette accessibilité avec les besoins de mobilité découlant des activités. <i>L'État fédéral</i> devrait montrer l'exemple et choisir les localisations de ses services en fonction de cette évaluation, c'est-à-dire des coûts sociaux de mobilité générés.
RÉVISION DE LA FISCALITÉ SUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-LIEU DE TRAVAIL	
A. Déduction forfaitaire à l'impôt sur le revenu des personnes physiques pour les déplacements domicile-lieu de travail	Nous proposons d'autoriser une déduction forfaitaire calculée au prorata des kilomètres parcourus et identique quel que soit le mode de transport utilisé (voiture, bus, tram, métro, train, ...). Ce forfait kilométrique devrait être calculé de façon à laisser inchangée la recette fiscale en tenant compte de l'impact que cette nouvelle disposition pourrait avoir sur le nombre de contribuables faisant la preuve de leurs frais professionnels réels. Ce forfait kilométrique pourrait à terme être progressivement réduit, voire supprimé, de façon à réaliser ce qui nous semble la meilleure solution, c'est-à-dire la suppression de toute déduction à ce niveau.
B. Limitation de l'intervention des employeurs dans les frais de déplacements domicile-lieu de travail	Parallèlement à la mise en place de la mesure précédente, il convient que les différents modes de transport soient traités de façon identique dans les relations employeurs-travailleurs. Cette orientation doit être débattue par ceux-ci mais dans le cadre d'une politique efficace de mobilité durable, il faudrait éviter que les employeurs ne favorisent l'un ou l'autre mode ou n'accordent des avantages salariaux indirects qui remettent en cause la neutralité établie par la mesure précédente En attendant que toute intervention éventuelle des employeurs dans les frais de déplacement domicile-lieu de travail soit considérée comme partie intégrante du salaire et donc taxée de la même façon que celui-ci, nous proposons que ceux-ci ne puissent pas intervenir pour plus d'environ 50 % du forfait kilométrique autorisé pour la déduction (cf. mesure précédente) et que, dans ce cas, les frais professionnels déduits au titre de l'impôt sur le revenu des personnes physiques soient réduits au prorata des kilomètres pris en charge par l'employeur multiplié par le forfait kilométrique général. Le choix sera dès lors entre une intervention plafonnée de l'employeur et une récupération, plus ou moins équivalente, en réduction d'impôt.
C. Révision du traitement fiscal des voitures de société	Le traitement fiscal des voitures de société doit être revu de manière à taxer l'usage privé de ces véhicules sur la base de la distance réellement parcourue. À défaut, il s'agirait d'augmenter le forfait kilométrique actuellement en vigueur de façon à correspondre davantage à la réalité et à ne pas offrir une solution permettant de contourner les mesures précédentes. Le forfait pourrait être porté à 8 000 kilomètres. Dans un souci de cohérence avec les mesures précédentes, l'usage privé devrait inclure les déplacements domicile-lieu de travail.

Description	Applications et recommandations
PLANS DE TRANSPORT Un plan de transport d'entreprise est une méthode de gestion des besoins en transport du personnel au niveau de l'entreprise qui a pour but d'inciter ses membres à utiliser les transports en commun, l'utilisation partagée des voitures (covoiturage ou « <i>carpooling</i> ») ou tout moyen de déplacement autre que la voiture (vélo, marche à pied, ...). L'objectif essentiel de l'introduction des plans de transport dans les entreprises pour les déplacements domicile-lieu de travail est d'aboutir à une réduction du nombre de kilomètres parcourus sur la route en diminuant l'utilisation individuelle de la voiture.	Nous recommandons à ce niveau deux orientations. <i>L'État fédéral</i> devrait veiller à développer la concertation sociale en matière de plans de transport avec les représentants des employeurs et des travailleurs. Il devrait montrer l'exemple en élaborant et en appliquant de tels plans dans les administrations fédérales.
PROMOTION DU COVOITURAGE Le covoiturage permet d'améliorer la capacité de charge du réseau routier en accroissant le taux d'occupation des véhicules. Le coût par voyageur-km est considérablement réduit.	Cette mesure devrait être favorisée dans le cadre de la mise en place des plans de transport. Elle pourrait être promue par les mesures suivantes : — places privilégiées de parking; — campagne de promotion adaptée; — maintien des forfaits kilométriques et indemnités de déplacement pour chaque « <i>carpooler</i> » en dépit de l'utilisation d'un seul véhicule; — mesures sur le plan de l'infrastructure (bandes réservées aux « <i>carpoolers</i> », ...).
ENCOURAGEMENT DU TÉLÉTRAVAIL Le télétravail constitue une forme de substitution des déplacements par les télécommunications.	<i>L'État fédéral</i> devrait encourager le recours au télétravail vu que celui-ci réduit les besoins de mobilité. Il devrait développer la concertation sociale en la matière.

D. Autres mesures

Description	Applications et recommandations
ORGANISATION DE CAMPAGNES D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION AUX PROBLÈMES DE MOBILITÉ	
L'utilisateur doit non seulement être informé mais aussi responsabilisé quant au coût social d'un usage excessif de la voiture. Il faut lui montrer clairement les conséquences de ses actes.	Il s'agit par conséquent de développer des campagnes d'information sur le coût social d'un usage abusif de la voiture, en particulier l'« autosolisme » et de montrer clairement aux usagers la nécessité de réduire le trafic automobile et les nuisances qu'il entraîne. Dans le cadre d'une politique de mobilité durable, il est important de parvenir à convaincre les usagers que la mobilité est en passe de devenir un bien rare pour lequel il faudra soit payer davantage, soit changer de comportement. Ces campagnes de sensibilisation aux coûts externes du trafic devront être couplées avec une amélioration de l'information sur les services offerts par les transports en commun et les moyens de transport les plus efficaces. <i>L'État fédéral</i> devrait dès lors prendre l'initiative de proposer aux régions, à la SNCB et aux sociétés régionales de transport en commun la création d'un réseau de centres d'information aux voyageurs dont l'objet serait de fournir une information détaillée sur tous les modes de transport alternatifs à l'« autosolisme ».
NORMES TECHNIQUES	
L'amélioration des normes techniques et l'instauration de mesures réglementaires sont essentielles pour accroître la performance environnementale du secteur des transports tant au niveau des émissions polluantes et de l'amélioration du rendement des carburants qu'au niveau de la problématique du bruit.	Ces domaines sont principalement traités au niveau européen, mais il est clair qu'une participation active de la Belgique à l'élaboration des directives européennes est souhaitable et qu'il convient de tout mettre en œuvre pour les appliquer dans les délais les plus brefs. <i>L'État fédéral</i> a évidemment des responsabilités particulières dans ce domaine.
INTERNALISATION DES COÛTS DES ACCIDENTS	
Partant de la constatation que notre système de prime d'assurance n'internalise pas totalement les coûts sociaux des accidents et ne responsabilise pas suffisamment les utilisateurs des transports, il est recommandable d'intervenir afin d'accroître la partie internalisée des coûts sociaux des accidents, c'est-à-dire la partie de ces coûts supportée directement par les utilisateurs des transports responsables des accidents.	Deux mesures pourraient être adoptées : — d'une part, <i>L'État fédéral</i> devrait veiller à établir des montants minima de dommage moral en cas d'accidents corporels; — d'autre part, <i>L'État fédéral</i> devrait également veiller à mettre à charge des compagnies d'assurance, et partant des assurés, la totalité des coûts médicaux infligés à autrui, en assurant le cas échéant le remboursement des frais pris en charge par notre régime de sécurité sociale.

II. — TRANSPORT DE MARCHANDISES

A. Transport routier

Description	Applications et recommandations
RÉVISION DE LA FISCALITÉ AUTOMOBILE Modification du calcul de la taxe annuelle de circulation qui se baserait sur une « fiche écotechnique ».	La taxe de circulation des véhicules utilitaires devrait également être modifiée afin de tenir davantage compte des nuisances et dégradations des voiries causées par les poids lourds. La taxe de circulation pourrait être basée sur une fiche « écotechnique » qui prendrait en compte notamment le poids du véhicule en charge complète ou encore la charge par essieu maximale autorisée.
GESTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LES CENTRES URBAINS	
Il serait recommandable de prendre des mesures qui permettent de réduire les problèmes engendrés par les poids lourds en centre-ville.	Les actions suivantes pourraient être envisagées : — interdiction de la circulation des poids lourds (hors livraison) aux heures de pointe dans les centres-villes; — limitation du poids maximum autorisé des véhicules chargés de la livraison dans les centres-villes; — implantation de centres de transbordement camion-camionnette en périphérie afin que les livraisons s'effectuent par camionnettes.
CONTRÔLE STRICT DU RESPECT DES RÈGLEMENTS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES	
Les objectifs sont ici de veiller à ce que la concurrence entre modes de transport ne soit pas faussée par le non respect des règlements et que les coûts externes soient réduits.	L'État fédéral devrait veiller : 1. au respect des mesures réglementaires concernant la surcharge des transporteurs routiers : la surcharge dans les transports routiers continue de fausser la concurrence avec le rail. Il faudrait prévoir des mesures pour que les expéditeurs soient aussi tenus responsables du délit de surcharge. Cela diminuerait la pression à laquelle sont soumis les transporteurs; 2. à l'application intégrale de la législation sur le temps de conduite : cela impliquerait une augmentation du coût du transport routier unimodal puisque de nombreux trajets de longue distance seraient effectués avec deux chauffeurs par camion. La position concurrentielle du rail et du transport combiné serait améliorée.
GESTION DE LA CIRCULATION AUTOROUTIÈRE Voir ci-dessus (transport de voyageurs – trafic automobile).	

B. Transport ferroviaire

Description	Applications et recommandations
AUGMENTATION DES SUBVENTIONS AUX INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET À LEUR ENTRETIEN POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	
Dans une perspective de concurrence intermodale équitable, à défaut de pouvoir imputer au transport routier de marchandises l'ensemble des coûts sociaux qu'il occasionne, le chemin de fer, moins coûteux socialement, doit être rendu plus attractif de façon à induire un transfert modal en sa faveur. En vue de baisser le niveau des prix du chemin de fer, l'augmentation des subventions à l'infrastructure constitue un excellent moyen et est conforme aux directives européennes en matière de concurrence, contrairement aux aides directes à l'exploitation.	Nous recommandons d'augmenter si nécessaire les subventions d'infrastructure pour que le prix facturé au client soit le plus faible possible en appliquant l'article 7 de la directive 91/440/CEE. Cette proposition pourrait aller jusqu'à la tarification zéro de l'accès à l'infrastructure pour le transport de marchandises. La Belgique (<i>État fédéral</i>) doit suivre très attentivement les mesures prises dans les autres États membres quant à la tarification de l'accès à l'infrastructure ferroviaire et défendre, faute de solutions optimales, le principe de la tarification la plus incitative en faveur du transport ferroviaire.
ENCOURAGEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ	
Le transport combiné (et le transport plurimodal en général) qui utilise le rail ou la voie navigable pour la majeure partie du trajet apparaît comme une des solutions aux problèmes causés par l'augmentation du transport européen de marchandises. Le recours accru à cette technique pour les transports sur moyennes et longues distances s'inscrit dans la volonté d'une meilleure utilisation des ressources en transport, afin de réduire les coûts sociaux liés à la mobilité des marchandises. L'objectif est d'utiliser chaque mode de transport sur la partie du parcours où il est le plus efficace de façon à minimiser le coût social. La route serait préconisée pour le chargement et la livraison vu sa flexibilité et le train ou la voie navigable pour la partie la plus longue du trajet. Il importe cependant de se rappeler que le transport combiné n'est adapté qu'à une part minoritaire des besoins en transport de marchandises. Il ne représente actuellement qu'environ 5 % du transport ferroviaire.	Les mesures suivantes doivent être envisagées pour promouvoir le transport combiné : — parallèlement et en accord avec les régions, l'<i>État fédéral</i> devrait augmenter ses subsides afin de développer le transport combiné; — la Belgique devrait se conformer aux normes européennes en matière de poids maximum autorisé, c'est-à-dire 40 tonnes, et prévoir une exception pour le transport combiné (transport combiné rail-route et voies navigables-route), à savoir 44 tonnes. Il faut cependant prévoir une limite maximum de distance parcourue sur route pour que le transport combiné bénéficie de l'exception au poids maximum autorisé. Cette question (controvertée) doit faire l'objet d'un examen attentif dans le cadre de l'application de la directive 92/106/CEE et de son éventuelle modification; — il s'agirait de simplifier les procédures administratives de réduction de la taxe de circulation (<i>État fédéral</i>). On pourrait instaurer une réduction de la taxe en tenant compte du kilométrage effectué dans l'État membre et en dehors de celui-ci et établir un forfait par « tranche kilométrique » afin de permettre un traitement équitable de tous les transporteurs; — il faudrait poursuivre l'étude des possibilités de réduction de l'eurovignette en faveur du transport combiné et appliquer rapidement cette mesure.
DÉVELOPPEMENT DES « FREEWAYS »	
Le fret ferroviaire est régi par des accords de collaboration entre opérateurs nationaux jouissant d'un quasi monopole sur leurs territoires respectifs. Ces accords entraînent une situation floue en matière de responsabilité pour les cargaisons et la qualité du service s'en ressent souvent. Pour organiser une offre à la demande d'un chargeur, les dispositions en vigueur impliquent des négociations avec chaque compagnie nationale pour assurer la disponibilité d'un sillon horaire approprié et calculer le prix à facturer. Ce processus est long et ne permet pas une offre compétitive. Le développement de « <i>freeways</i> » vise à rendre le transport de marchandises par rail plus attrayant notamment par l'instauration d'une offre coordonnée et d'un guichet unique.	Il faut développer ces « couloirs européens » afin de contrecarrer les pertes de part de marché du rail. La Belgique doit s'insérer dans ces projets de « <i>freeways</i> ». Elle s'est déjà engagée dans cette direction en prônant les formules de coopérations (« <i>freightways</i> ») plutôt que celles de concurrences exclusivement souhaitées par la Commission de l'UE sous l'appellation « <i>freeways</i> ». L'<i>État fédéral</i> doit continuer ses efforts en la matière.

C. Transport fluvial

Description	Applications et recommandations
AMÉLIORATION DE LA POSITION CONCURRENTIELLE DU TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES	
	Les mesures suivantes sont recommandables : — supprimer le tour de rôle, libéraliser les prix et instaurer la libre négociation entre les navigateurs et les transbordeurs; — supprimer l'interdiction de naviguer le dimanche; — généraliser le cabotage pour tous les bateaux de l'Union européenne; — soutenir la mise en place de coopératives pour l'affrètement de bateaux de navigation intérieure privés; — laisser implanter les nouvelles entreprises orientées vers le transport de masse et uniquement celles-ci le long des voies navigables.

D. Autres mesures

Description	Applications et recommandations
NORMES TECHNIQUES Voir ci-dessus (transport de voyageurs – autres mesures).	
INTERNALISATION DES COÛTS DES ACCIDENTS Voir ci-dessus (transport de voyageurs – autres mesures).	

A. Autoverkeer

Beschrijving	Toepassingen en aanbevelingen
BEHEER VAN HET AUTOSNELWEGVERKEER	
A. Verbreding van sommige stukken autosnelweg	Aangezien sommige stukken autosnelweg tijdens de spitsuren bijzonder belemmerd zijn, zou het zeker geschikt zijn de verbredingsmogelijkheden van deze stukken te onderzoeken. Het voorstel om de autosnelweg E40 in de richting Brussel-Leuven tot vier rijstroken te verbreden, moet worden onderzocht. Hetzelfde geldt voor de noordelijke ring van Brussel. Deze plaatselijke werken zouden op het kosten-batenvlak zeer doelmatig kunnen zijn.
B. Homogenisering van het verkeer	Men zou onderzoeken over ons wegennet moeten verrichten teneinde na te gaan of blokrijden op zekere tijdstippen en gedeelten van het wegennet zou kunnen worden veralgemeend om de capaciteit van het wegennet te verhogen en de mobiliteitskosten te drukken. De verkeersgeleiding zou door elektronische controle of onder leiding van de bevoegde overheid kunnen worden uitgevoerd.
C. Dosering van de toegangswegen tot autosnelwegen en hoofdverkeersaders Deze zeer plaatselijke toepassingstechniek bestaat erin verkeerslichten bij de verbindingswegen en hoofdverkeersaders te plaatsen. De dosering van de toegangswegen zou alleen maar tijdens de spitsuren worden toegepast. Het niet overschrijden van de capaciteit maakt het mogelijk de verkeersintensiteit tot een maximum te brengen, de gelijkmatigheid van de snelheden te behouden en het aantal ongevallen te verminderen.	Het concept dosering van de toegangswegen is interessant, omdat de verkeerscongestie kan worden beheerd en de veiligheid op het autosnelwegennet kan worden verhoogd. Men zou echter kunnen beweren dat dit systeem voorgang verleent aan het langeafstandsverkeer ten aanzien van het korteaafstandsverkeer dat de autosnelweg op een punt oprijdt waar de dosering van toegangswegen wordt toegepast. Ondanks de wachttijd bij de toegangswegen, wordt het systeem echter interessant als de totale ritduur lager is, om nog niet te spreken van een verlaagd risico op ongevallen. Het belangrijkste nadeel van de dosering van de toegangswegen tot de autosnelwegen is van financiële aard, aangezien ze de regering geen inkomsten bezorgt, in tegenstelling tot « <i>road pricing</i> » (rekeningrijden). Daar rekeningrijden thans ondenkbaar is, zou de haalbaarheid van de dosering van de toegangswegen een grondig onderzoek verdienen.
D. Techniek van de wisselstroken of « <i>tidal flow</i> » « <i>Tidal flow</i> » bestaat erin een of meer rijstroken omkeerbaar te maken en die in de overheersende rijrichting tijdens de spitsuren te benutten.	Deze techniek heeft verscheidene nadelen : ze vergt de invoering van technieken van verkeersbeheer, ze werpt het probleem op van de verkeersveiligheid enz., maar ze zou vooral een aanzienlijke investeringskostprijs veroorzaken, gelet op de schikking van het Belgische wegennet (dit project vereist in beginsel de afschaffing van de middenberm en de verplaatsing van de verlichting naar de buitenkanten). Rekening houdend met deze gegevens, is de invoering van het systeem van wisselstroken, hoewel conceptueel interessant, niet op grote schaal toepasbaar.
E. Verbetering van de organisatie van de wegwerkzaamheden De wegwerkzaamheden veroorzaken belangrijke opstopproblemen.	Verscheidene maatregelen maken het mogelijk de door de wegwerkzaamheden veroorzaakte opstopproblemen te verminderen en zouden systematischer moeten worden gebruikt : uitvoering van werken tijdens de daluren, invoering van een strak tijdsschema, betere organisatie van de wegomleggingen, aanmoedigingen voor de aannemers als ze het project snel afmaken en invoering van boetes in geval van vertraging, bouw van wegen die minder onderhoud vergen, ...

Beschrijving	Toepassingen en aanbevelingen
REKENINGRIJDEN Rekeningrijden kan worden omschreven als het tarifieren van het gebruik van de wegeninfrastructuur, dat wil zeggen een tol betalen voor het gebruik van de weg. Het principe van rekeningrijden bestaat erin de gebruiker met de marginale sociale kostprijs te confronteren, door hem het verschil tussen de marginale sociale kostprijs en de marginale private kostprijs van zijn rit te laten betalen. Aangezien dit systeem volledig geautomatiseerd is, zou het mogelijk zijn het tarief aan de maatschappelijke kostenschommelingen aan te passen, namelijk om de congestie te reguleren.	Rekeningrijden kan interessant zijn. De van dit systeem afkomstige inkomsten zouden de vermindering van de vaste belastingen op voertuigen kunnen compenseren ofwel voor de ontwikkeling van de vervoersnetten kunnen worden gebruikt. Er blijven echter nog te veel vragen onbeantwoord om dit systeem op korte termijn aan te bevelen. Als het maar sommige gedeelten van het wegennet betreft, kan het overigens negatieve verkeerstransfers veroorzaken op de gedeelten die niet aan rekeningrijden onderworpen zijn. Rekening houdend met de noodzaak om in dit geval een op internationaal vlak verenigbaar systeem te ontwikkelen, dat in België <i>a fortiori</i> intergewestelijk is, zouden zowel de Federale Staat als de gewesten de technologische ontwikkelingen op dit gebied en de in de buurlanden aan de gang zijnde experimenten aandachtig moeten volgen.

HERZIENING VAN DE AUTOFISCALITEIT

De mobiliteitsproblematiek is een complexe zaak waarin fiscaliteit een belangrijke rol speelt. De evolutie naar een fiscaliteit die aan het mobiliteitsbeleid deelneemt of die het niet tegenwerkt, zal moeten gebeuren door rekening te houden met alle betrokken partijen; zelf indien de autofiscaliteit vooral tot de federale bevoegdheden behoort, bestaat er een sterke wisselwerking tussen het federaal niveau en de gewesten. Bovendien moet de op het vlak van de Europese Unie gewenste fiscale harmonisatie in overweging worden genomen.

Met een duurzaam mobiliteitsbeleid voor ogen, zou een optimaal belastingssysteem erin bestaan de gebruiker de door zijn verplaatsing veroorzaakte marginale sociale kostprijs te laten betalen. Met andere woorden, men zou de belastingen op ideale wijze moeten aanpassen, zodat de door de gebruiker gedragen rechtstreekse kosten (belastingen inbegrepen) met zijn marginale sociale kostprijs overeenstemmen. Uit deze redenering vloeit het principe voort van de belastingenvariabilisatie naar gelang van de omstandigheden (tijd, plaats), het voertuigtype, het brandstoftype enz., en in het bijzonder de belasting op het gebruik eerder dan het bezit van het voertuig. Deze variabilisatie en gebruiksbelasting zouden kunnen worden voortgezet zonder de globale belastingdruk te verhogen.

A. Berekeningswijziging van de jaarlijkse verkeersbelasting die op een « ecotechnische fiche » zou worden gebaseerd	Naast de fiscale paardekracht en het voertuigvermogen zou deze fiche criteria van verbruik, luchtverontreiniging, geluidshinder, recycleerbaarheid enz. bevatten. Sommige van deze criteria zouden tijdens de technische controle opnieuw worden bekeken. Deze maatregel zou een zekere variabilisatie van deze aanvankelijk vaste belasting mogelijk maken en zou waarschijnlijk geen onbetaalbare administratieve kostprijs hebben.
B. Afschaffing van de belasting op de inverkeerstelling (BIV)	Men zou de desbetreffende fiscale ontvangsten naar de verkeersbelasting overhevelen. Vanuit het standpunt van de fiscale inkomsten, zou deze maatregel neutraal kunnen zijn en, samen met de vorige maatregel, bijdragen tot een zekere variabilisatie.
C. Bijzonder gunstig stelsel voor de aankoop van elektrische voertuigen en andere microwagens	Men zou een vrijstelling van de belasting op de inverkeerstelling kunnen voorzien en een BTW-tarief van 6% op dit voertuigtype toepassen.
D. Aanzienlijke verhoging van de benzineprijs en alleszins van de dieselprijs	Inzake BTW en accijnzen op brandstoffen moet België alles in het werk stellen opdat er een aanzienlijke verhoging van de benzineprijs en alleszins van de dieselprijs zou worden doorgevoerd, tenminste in de Beneluxlanden, Frankrijk en Duitsland. Alles moet in het werk worden gesteld om zo snel mogelijk het belastingsverschil tussen diesel en benzine af te schaffen. Verschillende fiscale en technische oplossingen kunnen worden voorzien en onderzocht. Een dergelijke maatregel moet echter vergezeld gaan van maatregelen ter vermindering van de gevolgen daarvan op het concurrentievermogen van de bedrijven : vermindering van de sociale zekerheidsbijdragen ten laste van de werkgevers enz.

Description	Applications et recommandations
PARKEERBELEID EN OVERSTAPPARKEERPLAATSEN	
De invoering van een parkeerbeleid is een essentieel bestanddeel voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. Zowel de parkeerproblematiek als het autoverkeer zullen blijven groeien, wat nieuwe opstopproblemen in de stadscentra zal opleveren.	
A. Geïntegreerd parkeerbeleid	
Het is essentieel dat de gemeenten, eventueel verenigd, over alle nodige middelen beschikken om een geïntegreerd parkeerbeleid te voeren.	De gemeenten zouden in het bijzonder bevoegd moeten worden verklaard om tarieven vast te leggen of tenminste belastingen te heffen op alle parkeerplaatsen (op en buiten de wegen; openbare, privé- of bedrijfsparkeringsplaatsen), en om parkeerplaatsen van bedrijven en administraties in de stadscentra te beperken, inzonderheid bij de bouw van nieuwe gebouwen (met als enige eventuele uitzondering, de parkeerplaatsen voor het doorgaand verkeer (spoorwegstations)). Men zou moeten bepalen of deze bevoegdverklaring gedeeltelijk onder federale bevoegdheid valt en, zo ja, de noodzakelijke wettelijke maatregelen moeten treffen. Overigens wordt de controle op het parkeerverbod over het algemeen door de gemeentepolitie uitgevoerd. Men zou moeten nagaan of men de gemeenten niet erbij zouden moeten « betrekken », door hun bijvoorbeeld een gedeelte van de boeten te ristorneren. Het uitvaardigen van wetten op dit gebied (door de federale Staat) zou een einde maken aan praktijken die in sommige steden worden toegepast.
B. Overstapparkeringsplaatsen of « park en ride »	
Het systeem van overstapparkeringsplaatsen bestaat erin met zijn wagen naar een parkeerplaats te rijden en deze daar achter te laten om het gemeenschappelijk vervoer te gebruiken (zie hierna). Deze methode benut de synergie tussen het gemeenschappelijk vervoer en de parkeerzones om de autodruk op de grote stadscentra te verminderen. Daarmee wil men dus de modale keuze van de personen beïnvloeden door passagierspolen voor het gemeenschappelijk vervoer op te richten. Het systeem van overstapparkeringsplaatsen maakt het mogelijk de druk zowel op het stadsnet als op het autosnelwegennet te verminderen.	Het systeem van overstapparkeringsplaatsen is aan te bevelen in het kader van een globaal beleid ter aanmoediging van de complementariteit tussen de vervoerswijzen onderling. Iedere vervoerswijze wordt immers bij voorrang in het gebied van zijn optimale functionele en economische doeltreffendheid gebruikt. De doelmatigheid van overstapparkeringsplaatsen hangt hoofdzakelijk van vier bestanddelen af : <i>een bewakingssysteem op de parkeerplaatsen, goede verbindingen met het gemeenschappelijk vervoer, korte transfertijden en een redelijke, globale kostprijs voor de gebruiker.</i> Het systeem van overstapparkeringsplaatsen is wenselijk in de directe omgeving van stadscentra, langs regionale wegen van het N-type. Deze wegen stemmen dikwijls overeen met de gemeenschappelijke vervoerslijnen. Dit systeem zou eveneens in de directe omgeving van grote activiteitenzones en in de buurt van spoorwegstations kunnen worden ingevoerd.

B. Spoorvervoer en andere gemeenschappelijke vervoerswijzen

Beschrijving	Toepassingen en aanbevelingen
--------------	-------------------------------

VERBETERING VAN HET SPOORVERVOER OP BASIS VAN HET BEHEERSCONTRACT VAN DE NMBS

Het beheerscontract *tussen de Federale Staat en de NMBS* is een belangrijk instrument voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. De spoorweg is de sociaal minst kostelijke vervoerswijze.

Als men een transfer van de personenwagen naar het gemeenschappelijk vervoer, waaronder het spoorvervoer, wenst te verrichten, moet het gemeenschappelijk vervoer aan kwaliteitseisen beantwoorden. Het beheerscontract 1997-2001 van de NMBS bevat trouwens een aantal relevante maatregelen die bestemd zijn om de dienstkwaliteit te verbeteren.

Ter aanvulling van dit beleid tot verbetering van de kwaliteit van de spoorwegdienst zouden de volgende voorstellen vanaf dit beheerscontract van toepassing kunnen zijn.

A. Verhoging van het aantal reizigerskilometers

Het eerste artikel van het beheerscontract bepaalt dat de NMBS alles in het werk moet stellen om het aantal reizigerskilometers in het binnenlands verkeersnet te vermeerderen.

Teneinde de NMBS voor een klantgericht en doelmatig beheer verantwoordelijk te stellen, zou men een verhoging van de staatsbijdrage in het vervoerbewijs kunnen voorzien als het aantal reizigerskilometers van het binnenlands verkeer met een bepaald percentage stijgt. Op die manier zou dit voorstel een aanmoedigend karakter krijgen, omdat de NMBS er belang zou bij hebben het aantal reizigerskilometers te vermeerderen, wat zich volledig in een duurzaam mobiliteitsbeleid integreert.

B. Verbetering van de kwaliteit van de spoorwegdienst voor de reizigers

A. De *punctualiteit*, die een essentieel bestanddeel in de modale keuze « wagen *versus* trein » is, werd reeds als doelstelling in het beheerscontract vastgesteld. Men zou echter een doeltreffend compensatiesysteem moeten opstellen voor de gebruikers die het slachtoffer zijn van vertragingen. Deze maatregel zou het krediet en het imago van de NMBS in de ogen van de gebruikers en in het bijzonder van de pendelaars verbeteren. Indien het niet mogelijk is om administratieve redenen de reisprijs in geval van vertraging (gedeeltelijk) terug te betalen, zou de NMBS moeten worden verplicht positieve compensaties aan te bieden, bijvoorbeeld bijkomende kosteloze vervoerbewijzen of uitzonderlijke prijsverminderingen op de abonnementen.

B. *Klantenbinding* is een andere belangrijke doelstelling.

C. Het comfort van de reiziger *vanaf het station* is eveneens een essentieel bestanddeel voor een beleid ter verbetering van de aanbods-kwaliteit.

C. Complementariteit met de andere vervoerswijzen

Het *complementariteitsbeleid met de andere gemeenschappelijke vervoerswijzen* wordt eveneens in het beheerscontract opgenomen. Men zou echter meer de nadruk moeten leggen op een geïntegreerde tarifiering van de verschillende gemeenschappelijke vervoerswijzen om deze complementariteit te versterken. Men zou het gebruik van vervoerbewijzen die zowel voor de trein als voor het collectief stadsvervoer geldig zijn, kunnen ontwikkelen.

De *complementariteit van de trein met de fietsverplaatsingen* wordt eveneens in het beheerscontract voorzien. Aangezien de fietsverplaatsingen geen verontreiniging veroorzaken, zou men in het vooruitzicht van een duurzame mobiliteit een eventuele kosteloosheid van het fietsvervoer per spoor evenals van de fietsstallingen, moeten onderzoeken.

Inzake *parkeren* voert de NMBS reeds een actief beleid. Dit beleid moet aangemoedigd en voortgezet worden in nauwe samenwerking met de plaatselijke overheid. Gunstige parkeervoorwaarden zouden aan de trouwe klanten van de NMBS moeten worden aangeboden.

Beschrijving	Toepassingen en aanbevelingen
VERBETERING VAN DE VOORSTADSBEDIENINGEN VAN GROTE BEBOUWDE KOMMEN	
In het kader van zijn bevoegdheden, zou <i>de Federale Staat</i> voor een betere voorstadsbediening van grote bebouwde kommen, in het bijzonder van Brussel en Antwerpen, moeten zorgen door de weg- en spoorvervoerswijzen te verenigen.	Wat het spoorvervoer betreft, zou men een nieuw gecadenceerd aanbod zonder breukbelasting moeten aanmoedigen. De verbeteringen van de infrastructuur en de vernieuwing van het rollend materieel zouden in deze versterkingsdoelstelling van de voorstadsbedieningen van grote bebouwde kommen moeten plaatsnemen.
MEDEDINGING EN COMPLEMENTARITEIT TUSSEN HET LUCHTVERVOER EN DE HST	
Het zou wenselijk zijn maatregelen te treffen ter aanmoediging van de modale transfer van het luchtverkeer naar het spoor voor afstanden die tussen 350 en 800 kilometer liggen.	De Federale Staat en de NMBS moeten het HST-programma voortzetten zonder echter de klassieke verbindingen te benadelen. Naast het verbeteren van de kwaliteit van de spoorverbindingen en het beter inlichten van de reizigers, zou <i>de Federale Staat</i> de twee volgende maatregelen kunnen treffen : — het toepassen van een <i>BTW-tarief van 0 %</i> voor het geheel van het intracommunautair personenvervoer door de lucht en via het spoor; — het <i>ontwikkelen van lucht-spooraansluitingen</i> en het bevorderen van een geïntegreerd lucht-spooraanbod door in het bijzonder voor een HST-bediening van de luchthaven Brussel-Nationaal te zorgen.

C. Lokalisatie van de activiteiten en van de woningen — woon-werkverkeer

Beschrijving	Toepassingen en aanbevelingen
LOKALISATIE VAN DE ACTIVITEITEN EN VAN DE WONINGEN	
A. Herziening van de fiscaliteit op onroerende goederen	Om de mensen aan te moedigen dichter bij hun werk te wonen, zouden de te hoge registratierechten bij de aankoop van onroerende goederen, progressief moeten worden vervangen door een hogere belasting van het kadastraal inkomen. Deze maatregel zou fiscaal neutraal zijn.
B. Doorvoering van een mobiliteitseffectenonderzoek voor het opstarten van nieuwe activiteiten	Elke nieuwe vestiging van activiteiten van enige omvang zou moeten worden voorafgegaan door een onderzoek naar de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en het individueel vervoer en naar de behoeften aan mobiliteit die eruit voortvloeien. <i>De Federale Staat</i> zou het voorbeeld moeten geven en zijn eigen diensten localiseren in functie van de veroorzaakte sociale mobiliteitskosten.
HERZIENING VAN DE FISCALITEIT MET BETREKKING TOT HET WOON-WERKVERKEER	
A. Woon-werkverkeer dat forfaitair aftrekbaar is bij de aangifte van de personenbelasting	We stellen voor een op basis van de afgelegde kilometers forfaitaire aftrek in te voeren, die identiek zou zijn voor alle gebruikte vervoerswijzen (auto, bus, tram, metro, trein, ...). Dit forfaitaire bedrag zou zodanig moeten worden berekend dat de fiscale inkomsten ongewijzigd blijven, rekening houdend met de invloed van deze nieuwe maatregel op het aantal belastingbetalers die hun reële beroepskosten aftrekken. Dit bedrag zou op termijn progressief kunnen worden verminderd, en zelfs worden afgeschaft, hetgeen ons inziens de beste oplossing is.
B. Beperking van de tegemoetkoming van de werkgever in de woon-werkvervoerskosten	Parallel aan de invoering van de bovenvermelde maatregel zouden de verschillende vervoerswijzen op identieke manier moeten worden behandeld, wat tegemoetkoming van de werkgever betreft. Deze oriëntering moet door de werkgevers worden onderzocht, maar in het kader van een doeltreffend beleid van duurzame mobiliteit moet worden voorkomen dat de werkgevers één of andere vervoerswijze bevoordelen of onrechtstreekse loonvoordelen toekennen, waardoor de neutraliteit van de vorige maatregel in het gedrang komt. In afwachting dat elke eventuele tussenkomst van de werkgevers in de kosten van het woon-werkverkeer als integrerend deel van het salaris beschouwd wordt en bijgevolg op dezelfde wijze belast wordt, stellen we voor dat hun tegemoetkoming beperkt wordt tot 50 % van het forfaitair kilometerbedrag dat aftrekbaar is (cf. vorige maatregel) en dat de aftrekbare beroepskosten beperkt blijven tot het aantal kilometers dat door de werkgever wordt terugbetaald, vermenigvuldigd met het algemeen forfaitair kilometerbedrag. Er zal dus moeten worden gekozen tussen een begrensde tegemoetkoming van de werkgever en een min of meer gelijkwaardige terugwinning in belastingsvermindering.
C. Herziening van de fiscaliteit op de firmawagens	De fiscale behandeling van firmawagens moet worden herzien opdat het persoonlijk gebruik van deze wagens belast zou worden op basis van de reëel afgelegde afstand. Zo niet, zou het huidige forfaitaire kilometerbedrag moeten worden verhoogd, om beter op de werkelijkheid afgestemd te zijn. Deze maatregel zou dan beletten dat de vorige maatregelen worden omzeild. De forfaitaire aanslag zou op 8 000 km worden gebracht. Om coherent te zijn met de vorige maatregelen, zou in het persoonlijk gebruik het woon-werkverkeer vervat moeten zijn.

Beschrijving	Toepassingen en aanbevelingen
VERVOERPLANNEN Een bedrijfsvervoerplan is een methode om de vervoerbehoefden van het personeel van een bedrijf te beheren. De personeelsleden worden aangemoedigd het openbaar vervoer te gebruiken of een beroep te doen op <i>carpooling</i> of op een ander verplaatsingsmiddel dan de wagen (fiets, lopen, ...). De invoering van deze bedrijfsvervoerplannen heeft als voornamelijk doel het aantal per individuele personenwagen afgelegde kilometers voor woon-werkverplaatsingen te verminderen.	Op dit niveau bevelen we twee oriënteringen aan : <i>De Federale Staat</i> zou de vertegenwoordigers van de werkgevers en de werknemers moeten aansporen tot sociaal overleg over bedrijfsvervoerplannen. De Staat zou het voorbeeld moeten geven door zulke plannen in de federale besturen toe te passen.
AANMOEDIGING VAN CARPOOLING <i>Carpooling</i> ontlast het verkeer door een verhoging van de bezettingsgraad van de voertuigen. De kostprijs per reiziger-km wordt aanzienlijk verminderd.	Deze maatregel zou moeten worden gestimuleerd in het kader van de invoering van de vervoerplannen. Hij zou kunnen worden aangemoedigd door het treffen van de volgende maatregelen : — bevoorrechte parkeerplaatsen; — aangepaste promotiecampagne; — behoud van het vast kilometerbedrag en van de verplaatsingstoelage voor elke « <i>carpooler</i> » hoewel slechts één voertuig wordt gebruikt; — aanpassing van de infrastructuur (<i>carpoolstroken</i>, ...).
AANMOEDIGING VAN HET TELEWERKEN Bij telewerk worden de verplaatsingen overgenomen door de telecommunicatie.	<i>De Federale Staat</i> zou telewerken moeten aanmoedigen, omdat deze werkwijze de behoeften aan mobiliteit vermindert. Sociaal overleg terzake moet op gang worden gebracht.

D. Andere maatregelen

Beschrijving	Toepassingen en aanbevelingen
ORGANISATIE VAN VOORLICHTINGS- EN SENSIBILISERINGSCAMPAGNES OVER MOBILITEITSPROBLEMEN	
De gebruiker moet niet alleen geïnformeerd worden, maar ook op zijn verantwoordelijkheid gewezen worden inzake de sociale kostprijs van een overmatig gebruik van de wagen. De gevolgen van zijn handelingen moeten hem duidelijk gemaakt worden.	Het is bijgevolg nuttig voorlichtingscampagnes op te zetten over de sociale kostprijs die veroorzaakt wordt door een overmatig gebruik van de auto, en in het bijzonder door het « alleen-rijden ». De noodzaak het verkeer en de hinder die eruit voortvloeit terug te dringen, moet duidelijk gemaakt worden aan de gebruikers. In het kader van een beleid van duurzame mobiliteit, is het belangrijk de gebruikers ervan te overtuigen dat de mobiliteit binnenkort een zeldzaamheid zal worden, waarvoor meer zal moeten worden betaald bij gebrek aan een mentaliteitsverandering. Deze sensibiliseringscampagnes moeten gepaard gaan met een betere voorlichting over de diensten van openbaar vervoer en over de meest doeltreffende vervoermiddelen. <i>De federale Staat</i> zou het initiatief moeten nemen om aan de gewesten, de NMBS en de maatschappijen van openbaar vervoer voor te stellen een netwerk van informatiecentra op te richten om de gebruikers grondig in te lichten over alle vervoerswijzen die een andere oplossing voor het « alleen-rijden » bieden.
TECHNISCHE NORMEN	Deze aangelegenheden worden voornamelijk op Europees niveau behandeld. Het is wenselijk dat België actief bijdraagt tot de totstandkoming van de Europese richtlijnen. Alles moet ook in het werk gesteld worden om deze richtlijnen daarna in de kortste keren toe te passen. <i>De federale Staat</i> heeft natuurlijk zijn eigen verantwoordelijkheden op dit gebied.
INTERNALISERING VAN DE ONGEVALKOSTEN	Twee maatregelen zouden kunnen worden aangenomen : — enerzijds zou <i>de federale Staat</i> een minimumbedrag moeten vaststellen voor morele schade bij ongevallen met lichamelijk letsel; — anderzijds zou <i>de federale Staat</i> er moeten voor zorgen dat alle medische kosten ten laste vallen van de verzekeringsmaatschappijen en van de verzekerden, en dat de verzekering ook de kosten terugbetaalt die nu door de sociale zekerheid betaald worden.

II. — GOEDERENVERVOER

A. Wegvervoer

Beschrijving	Toepassingen en aanbevelingen
HERZIENING VAN DE FISCALITEIT OP DE WAGENS Wijziging van de berekening van de jaarlijkse verkeersbelasting op basis van een « ecotechnische fiche ».	De verkeersbelasting op bedrijfsvoertuigen zou ook moeten worden gewijzigd, omdat er meer rekening moet worden gehouden met de hinder en de wegbeschadigingen, die door de vrachtwagens worden veroorzaakt. De verkeersbelasting zou kunnen worden gebaseerd op een « ecotechnische » fiche die rekening houdt met het gewicht van de geladen vrachtwagen of met de maximale toegelaten belasting per as.
BEHEER VAN HET GOEDERENVERVOER IN DE STADSCENTRA Het zou aanbevolen zijn, maatregelen te nemen om de door de vrachtwagens in de stadscentra veroorzaakte problemen te verminderen.	De volgende acties zouden kunnen worden overwogen : — rijverbod voor vrachtwagens tijdens de spitsuren in de stadscentra (uitgezonderd voor leveringen); — beperking van het maximaal toegelaten gewicht van de vrachtwagens die in de stadscentra leveren; — aanleg van overlaadstations in de periferie opdat de leveringen in de stadscentra met lichte bestelwagens zouden gebeuren.
STRIKTE CONTROLE OP DE NALEVING VAN DE REGLEMENTEN INZAKE GOEDERENVERVOER OVER DE WEG Er moet voor gezorgd worden dat de concurrentie tussen de vervoerswijzen niet vervalst wordt door het niet naleven van de reglementen en dat de externe kosten beperkt worden.	De federale Staat moet ervoor zorgen dat : 1. de vrachtwagens niet overbelast zijn : de overbelasting in het wegvervoer blijft de concurrentie met het spoorvervoer vervalsen. Men zou maatregelen moeten treffen opdat de verzenders medeverantwoordelijk gesteld zouden worden in geval van overbelasting. Dit zou de druk op de vervoerders verminderen; 2. de wetgeving op de rijtijd volkomen geëerbiedigd wordt : dit zou aanleiding geven tot een verhoging van de kostprijs van het unimodaal wegvervoer, omdat talrijke lange afstanden met twee bestuurders per vrachtwagen zouden moeten worden afgelegd. De concurrentiepositie van het spoorvervoer en van het gecombineerd vervoer zou erop verbeteren.
BEHEER VAN HET AUTOSNELWEGVERKEER Zie hierboven (personenvervoer – autoverkeer).	

B. Spoorvervoer

Beschrijving	Toepassingen en aanbevelingen
VERHOOGING VAN DE SUBSIDIES VOOR DE SPOORINFRASTRUCTUUR EN HAAR ONDERHOUD	
In het kader van een billijke intermodale concurrentie en gelet op de onmogelijkheid alle door het wegvervoer veroorzaakte sociale kosten aan dit vervoer aan te rekenen, moet het spoorvervoer, dat maatschappelijk minder kost, aantrekkelijker worden gemaakt, zodat naar deze vervoerswijze wordt overgestapt. De verhoging van de subsidies voor de infrastructuur is een uitstekend middel om het prijsniveau van het spoorvervoer te verlagen en is tevens een maatregel die beantwoordt aan de Europese richtlijnen inzake mededinging, in tegenstelling tot rechtstreekse steun aan de exploitatie.	We bevelen zo nodig aan om de infrastructuursubsidies te verhogen, opdat de aan de klant aangerekende prijs zo klein mogelijk zou zijn, overeenkomstig artikel 7 van de richtlijn 91/440/EEG. Dit voorstel zou kunnen worden uitgebreid tot de nultarifiering voor de toegang tot de infrastructuur voor het goederenvervoer. België (<i>de federale Staat</i>) moet aandachtig kijken naar de maatregelen die in de andere lidstaten genomen worden qua tarifiering van de toegang tot de spoorinfrastructuur, en moet, bij gebrek aan optimale oplossingen, het beginsel van de tarifiering die het meest het spoorvervoer stimuleert, aanmoedigen.
AANMOEDIGING VAN HET GECOMBINEERD VERVOER	
Het gecombineerd vervoer (en het plurimodaal vervoer in het algemeen) dat gebruik maakt van het spoor en van de waterweg voor het grootste deel van het traject, blijkt één van de oplossingen te zijn, voor de problemen die door de groei van het Europese goederenvervoer worden veroorzaakt. Het toenemende gebruik van deze vervoertechniek voor middellange en lange afstanden beantwoordt aan de wil om de vervoersmogelijkheden beter te gebruiken en de sociale kosten te verminderen. Het is de bedoeling, elke vervoerswijze te gebruiken op het gedeelte van het traject waar ze het meest doeltreffend is, zodat de sociale kostprijs minimaal blijft. De weg wordt aangeraden voor het laden en het leveren, gelet op zijn flexibiliteit, terwijl voor de langste afstand de voorkeur naar de trein of de waterweg gaat. Er moet nochtans gewezen worden op het feit dat het gecombineerd vervoer slechts aan een minoritair gedeelte van de behoeften inzake goederenvervoer beantwoordt. Vandaag vertegenwoordigt het ongeveer 5 % van het spoorvervoer.	De volgende maatregelen moeten worden overwogen om het gecombineerd vervoer aan te moedigen : — parallel aan de gewesten en met hun medewerking zou de <i>federale Staat</i> zijn subsidies moeten verhogen om het gecombineerd vervoer te ontwikkelen; — België zou zich moeten conformeren aan de Europese richtlijnen inzake het toegelaten maximale gewicht, dit is 40 ton, en in een uitzondering voorzien van 44 ton voor het gecombineerd vervoer (spoor/weg en waterweg/weg), op voorwaarde dat de afgelegde afstand over de weg beperkt blijft tot een bepaald minimum. Deze (controverse) vraag moet aandachtig worden onderzocht in het kader van de toepassing van de richtlijn 92/106/EEG en haar eventuele wijziging; — vereenvoudiging van de administratieve procedures tot vermindering van de verkeersbelasting (<i>federale Staat</i>). De belasting zou kunnen worden verminderd op basis van de afgelegde kilometers binnen en buiten de lidstaat; bovendien zou een vast bedrag per « kilometerschijf » kunnen worden vastgesteld, om alle vervoerders op billijke manier te behandelen; — er zou verder gewerkt moeten worden aan het onderzoek naar mogelijkheden om het eurovignet voor het gecombineerd vervoer te verminderen; deze maatregel zou dan ook spoedig moeten worden toegepast.
ONTWIKKELING VAN DE « FREEWAYS »	
De spoorvracht is geregeld door samenwerkingsakkoorden tussen nationale operatoren die een quasi monopolie in hun respectieve gebieden hebben. Deze akkoorden scheppen een onzekere toestand qua verantwoordelijkheid voor de ladingen en de kwaliteit van de dienstverlening komt er vaak door in het gedrang. De verlader is verplicht met elke nationale maatschappij te onderhandelen over de prijs en over een adequaat tijdschema. Deze procedure is lang en biedt geen concurrerend aanbod. De ontwikkeling van « <i>freeways</i> » maakt het goederenvervoer per spoor aantrekkelijker, inzonderheid door de invoering van een gecoördineerd aanbod en van één enkel loket.	Deze « Europese corridors » moeten worden uitgebouwd, opdat het spoor geen verder marktaandeel zou verliezen. België moet worden betrokken bij deze « <i>freeways</i> »-ontwerpen. Het heeft zich reeds geëngageerd in die richting door de samenwerkingsformules (« <i>freightways</i> ») aan te bevelen, eerder dan de concurrentieformules die de Commissie van de EU uitsluitend wenst te zien onder de benaming « <i>freeways</i> ». De <i>federale Staat</i> moet zijn inspanningen terzake voortzetten.

C. Binnenvaart

Beschrijving	Toepassingen en aanbevelingen
VERBETERING VAN DE CONCURRENTIEPOSITIE VAN HET VERVOER OVER DE WATERWEGEN	
	De volgende maatregelen worden aanbevolen : — afschaffing van de toerbeurt, liberalisatie van de prijzen, vrije onderhandeling tussen schippers en verladers; — afschaffing van het verbod op zondagvaart; — algemene <i>cabotage</i> voor alle boten uit de Europese Unie; — steun voor de oprichting van coöperatieven voor de bevrachting van privé-binnenvaartschepen; — voorrang geven aan de vestiging langs de waterwegen van nieuwe ondernemingen die op massavervoer gericht zijn.

D. Andere maatregelen

Beschrijving	Toepassingen en aanbevelingen
TECHNISCHE NORMEN Zie hierboven (personenvervoer – andere maatregelen).	
INTERNALISERING VAN DE ONGEVALKOSTEN Zie hierboven (personenvervoer – andere maatregelen).	

III. — GÉNÉRALITÉS

I. DÉFINITION DES COÛTS INTERNES, EXTERNES ET SOCIAUX

1. Les coûts internes

Les coûts internes sont ceux directement supportés par les usagers. Ils comprennent deux parties distinctes selon qu'ils sont ou non directement exprimés en termes monétaires.

Les coûts internes financiers correspondent aux dépenses supportées par l'utilisateur qui se déplace. Dans une approche globale, toutes les dépenses sont considérées, qu'il s'agisse de coûts fixes ou de coûts variables. Dans une approche marginale par contre, seuls les coûts variables sont considérés, c'est-à-dire ceux qui augmentent suite à l'utilisation accrue du transport.

À ces coûts financiers, il faut ajouter les coûts internes non financiers qui représentent pour l'essentiel les coûts en temps passé dans l'activité de transport. Pour estimer ces derniers, en termes monétaires, il convient au préalable de donner une valeur au temps. Vu la diversité des situations possibles et donc des valeurs du temps qui en découlent, il convient d'être prudent quant aux estimations chiffrées du coût en temps. Les estimations données à titre indicatif dans le rapport final pour le transport de personnes montrent cependant clairement que le coût en temps représente une part déterminante du coût interne du transport, tout particulièrement pour les transports en commun. Si on se limite uniquement au temps à bord du véhicule, ce coût non financier (valorisé) est aussi important, et parfois même nettement plus important, que le coût interne financier. Si on y ajoutait le temps en dehors du véhicule (temps de recherche d'une place de parking pour l'automobiliste, temps d'attente à l'arrêt et temps de marche pour l'utilisateur des transports en commun, temps de transfert pour le transport de marchandises), le coût qui correspond au temps global du déplacement serait encore plus élevé.

2. Les coûts externes

Les coûts externes représentent l'ensemble des coûts occasionnés aux tiers mais dont l'utilisateur des transports ne tient pas compte en général dans sa décision car aucun prix n'y est associé. Cette définition des coûts externes dépend cependant du point de vue auquel on se place. En fonction de celui-ci, certains types de coûts — en particulier les coûts de congestion — peuvent alternativement être considérés comme coûts internes ou externes. Par rapport à l'ensemble du système de transport, les coûts de congestion peuvent ainsi être considérés comme internes puisqu'ils sont provoqués et supportés par les usagers qui font partie de ce système. Par contre, si on distingue les catégories de véhicules, les coûts de congestion provoqués par exemple par les poids lourds et supportés par les automobilistes sont de réels coûts externes. Dans le cadre d'une approche globale où on raisonne au niveau de l'ensemble du système de transport, il est cependant difficile de dissocier la partie interne et la partie externe. Par contre, dans le cadre d'une approche marginale où on raisonne en termes de véhicule supplémentaire, les coûts

III. — ALGEMEENHEDEN

I. DEFINITIE VAN DE INTERNE, EXTERNE EN SOCIALE KOSTEN

1. De interne kosten

De interne kosten zijn deze welke rechtstreeks door de gebruikers worden gedragen. Zij omvatten twee afzonderlijke delen, naar gelang ze al of niet rechtstreeks in geld worden uitgedrukt.

De interne financiële kosten komen overeen met de uitgaven die door de zich verplaatsende gebruiker worden gedragen. Bij een globale benadering worden alle uitgaven in aanmerking genomen, ongeacht of het over vaste of variabele kosten gaat. Bij een marginale benadering daarentegen, wordt er enkel met de variabele kosten rekening gehouden. Hiermee wordt bedoeld de kosten die stijgen ten gevolge van het toegenomen gebruik van de vervoermiddelen.

Bij deze financiële kosten moeten nog de niet financiële interne kosten worden gevoegd. Zij vertegenwoordigen hoofdzakelijk de kosten in tijd die aan de vervoersactiviteit worden besteed. Om deze kosten in monetaire termen te kunnen ramen, moet er voorafgaandelijk een waarde aan de tijd worden gegeven. Gelet op de diversiteit van alle mogelijke situaties en dus van de tijdswaarden die hieruit voortvloeien, moeten wij voorzichtig zijn met de becijferde ramingen van de tijdskosten. De in het eindrapport voor het personenvervoer opgegeven indicatieve ramingen tonen evenwel duidelijk aan dat de tijdskosten een bepalend gedeelte van de interne vervoerskosten uitmaken, en heel in het bijzonder voor het gemeenschappelijk vervoer. Indien men zich uitsluitend beperkt tot de aan boord van het voertuig doorgebrachte tijd, zijn deze (gevaloriseerde) niet-financiële kosten ook belangrijk, en soms zelfs duidelijk belangrijker dan de financiële interne kosten. Indien we hieraan nog de buiten het voertuig doorgebrachte tijd (de tijd die een automobilist nodig heeft om parkeergelegenheid te zoeken, de wachttijd aan de halte en de staptijd voor de gebruiker van het openbaar vervoer, de transfertijd voor het goederenvervoer) zouden toevoegen, dan zouden de kosten die overeenstemmen met de totale verplaatsingstijd nog veel hoger liggen.

2. De externe kosten

De externe kosten vertegenwoordigen het geheel van de kosten voor rekening van derden, waarmee de gebruiker van de vervoermiddelen bij zijn beslissing doorgaans geen rekening houdt, want er kan niet zo direct een prijs op gekleefd worden. Deze definitie van de externe kosten hangt evenwel af van het ingenomen standpunt. Volgens dit standpunt kunnen bepaalde kostentypes — inzonderheid de congestiekosten — beurtelings als interne of externe kosten worden beschouwd. Ten opzichte van het algehele vervoerssysteem kunnen de congestiekosten aldus worden beschouwd als interne kosten, aangezien zij door de gebruikers, die deel uitmaken van het systeem, worden veroorzaakt en gedragen. Daarentegen, als we een onderscheid maken tussen de voertuigcategorieën, dan zijn de congestiekosten die bijvoorbeeld worden veroorzaakt door de vrachtwagens en worden gedragen door de automobilisten reële externe kosten. In het kader van een globale benadering, waarbij men redeneert op het vlak van het algehele vervoerssysteem, is het evenwel moeilijk het interne deel van het externe deel te scheiden. Daartegen-

de congestion que ce dernier véhicule impose aux autres par sa présence dans le trafic représentent sans équivoque un réel coût marginal externe.

Dans le cadre d'une approche marginale, les principaux coûts externes provoqués par une unité de trafic supplémentaire sont les suivants :

- les coûts marginaux de congestion qui touchent les autres usagers du système de transport;
- les coûts marginaux d'environnement (pollution de l'air et bruit) qui touchent aussi les non usagers;
- les coûts marginaux d'infrastructure qui sont supportés par les autorités publiques;
- les coûts marginaux d'accidents qui sont supportés à la fois par d'autres usagers et par les autorités publiques.

Pour éviter un double comptage dans l'estimation du coût social (cf. ci-après), il faut veiller à ne retenir que la partie réellement externe de ces différents coûts. Ainsi par exemple, dans les coûts d'accidents, si les primes d'assurances sont déjà comptées dans les coûts internes financiers supportés par les automobilistes, il faut les déduire pour estimer les coûts externes d'accidents.

Si on voulait, comme précédemment pour les coûts internes, distinguer, pour les coûts externes, la partie financière et la partie non financière, nous classerions dans le premier groupe, les coûts d'infrastructure et une partie du coût des accidents, dans le deuxième groupe, les coûts d'environnement, les coûts de congestion et une autre partie des coûts des accidents.

La partie non financière des coûts externes correspond toujours à une notion qualitative (les pertes de temps liées à la congestion du trafic, la pollution de l'air, le bruit, la valeur d'une vie humaine) pour laquelle il n'existe pas de prix directs.

Se pose donc le problème de l'estimation monétaire de ces différents coûts externes. Des méthodes indirectes sont donc utilisées pour valoriser ces différents effets. Les estimations chiffrées reprises ci-après doivent dès lors être interprétées avec beaucoup de prudence car elles dépendent étroitement de la méthodologie et des hypothèses retenues. Elles permettent néanmoins de situer la position relative des différents modes en matière de coûts externes.

Les incertitudes qui subsistent inévitablement au niveau des coûts externes ne peuvent pas être une raison pour renoncer à l'imputation de ces coûts. On ne peut également oublier que en ce qui concerne le calcul des coûts relatifs à l'entreprise, il subsiste encore des incertitudes, par exemple en ce qui concerne les prix futurs des facteurs, la durée de vie des installations, la période d'amortissement, ... Cela n'empêche pas les entreprises de calculer un prix de revient et de s'exprimer sur le prix des produits.

Au niveau du calcul des coûts externes, la science économique a fait des progrès. Souvent, les coûts externes sont chiffrés de manière plus exacte que les coûts de production dans beaucoup d'entreprises.

Il faut ajouter que les coûts externes seraient moindres à l'optimum. En effet, en l'absence d'internalisation des coûts externes, des prix du transport trop bas se traduisent

over staat dat in het kader van een marginale benadering, waar men redeneert in termen van bijkomende voertuigen, de congestiekosten die een voertuig oplegt aan andere voertuigen door zijn aanwezigheid in het verkeer, ondubbelzinnig de reële externe marginale kostprijs vertegenwoordigen.

In het kader van een marginale benadering zijn de belangrijkste externe kosten, die door een bijkomende verkeersseenheid worden teweeggebracht, de volgende :

- de marginale congestiekosten die hun weerslag hebben op de andere gebruikers van het vervoerssysteem;
- de marginale leefmilieukosten (luchtverontreiniging en geluidshinder) die ook een weerslag hebben op de niet-gebruikers;
- de marginale infrastructuurkosten die door de publieke overheid worden gedragen;
- de marginale ongevalkosten die terzelfder tijd door andere gebruikers en door de publieke overheid worden gedragen.

Om een dubbele telling bij de raming van de sociale kosten (cf. hierna) te vermijden, moet erop worden gelet, dat alleen maar het werkelijk externe gedeelte van deze uiteenlopende kosten wordt overgehouden. Zo moeten bijvoorbeeld bij de raming van de ongevalkosten de verzekeringspremies worden afgetrokken om de externe ongevalkosten te ramen, indien deze verzekeringspremies reeds werden meegerekend in de door de automobilisten gedragen financiële interne kosten.

Indien men zoals vroeger voor de interne kosten, in de externe kosten een onderscheid zou willen maken tussen het financiële gedeelte en het niet-financiële gedeelte, dan zouden wij in de eerste groep de infrastructuurkosten en een deel van de ongevalkosten onderbrengen, en in de tweede groep de leefmilieukosten, de congestiekosten en het andere deel van de ongevalkosten.

Het niet-financiële gedeelte van de externe kosten komt steeds overeen met een kwalitatief begrip (tijdverlies wegens verkeersopstoppen, luchtverontreiniging, geluidshinder, de waarde van een mensenleven), waarvoor er niet meteen een prijs bestaat.

Het probleem komt dus neer op de monetaire raming van deze verschillende externe kosten. Indirecte methodes worden dus aangewend om deze verschillende effecten te valoriseren. De navolgende becijferde ramingen moeten derhalve met veel omzichtigheid worden geïnterpreteerd, want zij houden nauw verband met de toegepaste methodologie en hypothesen. Zij maken het niettemin mogelijk de relatieve positie van de verschillende vervoerswijzen inzake externe kosten te situeren.

De onzekerheden die onvermijdelijk blijven bestaan op het vlak van de externe kosten, kunnen niet als een geldige reden worden beschouwd om aan de verrekening van deze kosten te verzaken. Men mag evenmin vergeten dat inzake de berekening van de kosten met betrekking tot de onderneming, er nog steeds onzekerheden bestaan, bijvoorbeeld wat betreft de prijs van de toekomstige factoren, de levensduur van de installaties, de afschrijvingsperiode, ... Dat mag de ondernemingen niet tegenhouden om een kostprijs te berekenen en zich uit te spreken over de prijs van de producten.

Op het vlak van de berekening van de externe kosten heeft de economische wetenschap vooruitgang geboekt. Vaak worden de externe kosten veel nauwkeuriger berekend dan de productiekosten in veel ondernemingen.

Er moet aan toegevoegd worden dat de externe kosten in de gunstigste omstandigheden minder hoog zouden uitvallen. Inderdaad, aangezien de externe kosten niet geïnter-

par un trop grand nombre de prestations de transport. Cette surutilisation engendre d'importants coûts externes. À l'optimum social (si l'utilisateur payait le coût social marginal), le prix du transport serait plus élevé et le nombre de prestations moindre, ce qui engendrerait une diminution des coûts externes. Cette constatation doit être prise en compte lorsque qu'on analyse les coûts externes de l'Annexe 2.

3. Le coût social

Le coût social du transport pour l'ensemble de la collectivité est son coût réel, qu'il soit supporté par l'usager, par le producteur, par d'autres individus ou d'autres entreprises ou encore par les autorités publiques par exemple sous la forme de subventions. Il n'est pas la simple addition des coûts internes et des coûts externes. Il convient en effet de déduire des coûts financiers internes toutes les taxes qui ne représentent qu'un transfert monétaire des usagers vers les autorités publiques et ne correspondent pas à des rémunérations versées pour l'utilisation des ressources. Les taxes sont d'ailleurs l'instrument privilégié pour internaliser l'ensemble des coûts externes. Il faut par ailleurs ajouter les éventuelles subventions versées aux sociétés de transport et qui permettent de couvrir une partie des coûts des ressources utilisées.

naliseerd worden, vertalen de te lage vervoerprijzen zich in een te groot aantal vervoersprestaties. Dit overdadig gebruik brengt belangrijke externe kosten mee. Bij het sociaal optimum (indien de gebruiker de marginale sociale kostprijs zou betalen), zou de vervoerprijs veel hoger liggen en het aantal prestaties veel lager, wat een vermindering van de externe kosten zou teweegbrengen. Met deze vaststelling moet rekening worden gehouden, wanneer men in Bijlage 2 de externe kosten analyseert.

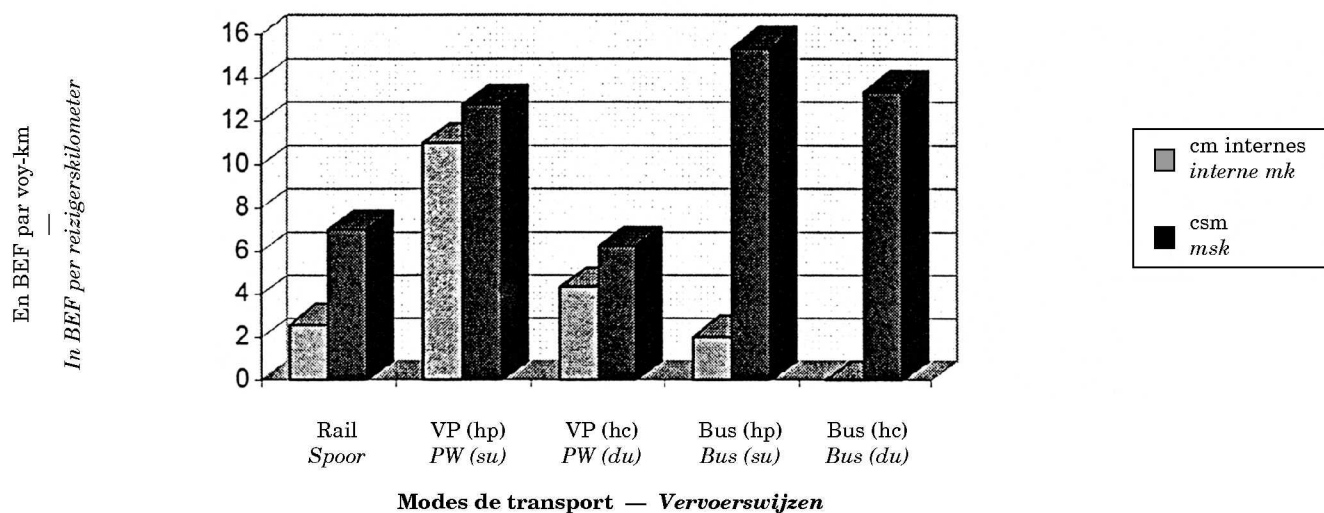
3. De sociale kosten

De sociale vervoerskosten voor gans de collectiviteit zijn de reële kosten, ongeacht of deze door de gebruiker, de producent, andere individuen, andere ondernemingen of nog door de publieke overheid, bijvoorbeeld in de vorm van subsidies, worden gedragen. De sociale vervoerskosten zijn niet eenvoudigweg de optelling van de interne en externe kosten. Van de interne financiële kosten moeten inderdaad alle taksen worden afgetrokken. Deze taksen vertegenwoordigen slechts een monetaire overdracht van de gebruikers naar de publieke overheid en stemmen niet overeen met vergoedingen die voor het gebruik van de hulpmiddelen werden doorgestort. De taksen zijn overigens het geliefkoosde instrument om het geheel van de externe kosten te internaliseren. Hierbij moeten overigens nog de eventuele subsidies worden gevoegd die aan de vervoersmaatschappijen worden gestort, waardoor een gedeelte van de gebruikskosten van de hulpbronnen wordt gedekt.

II. ÉVALUATION DU COÛT SOCIAL MARGINAL DU TRANSPORT DE PERSONNES

II. SCHATTING VAN DE MARGINALE SOCIALE KOSTPRIJS VAN HET PERSONENVERVOER

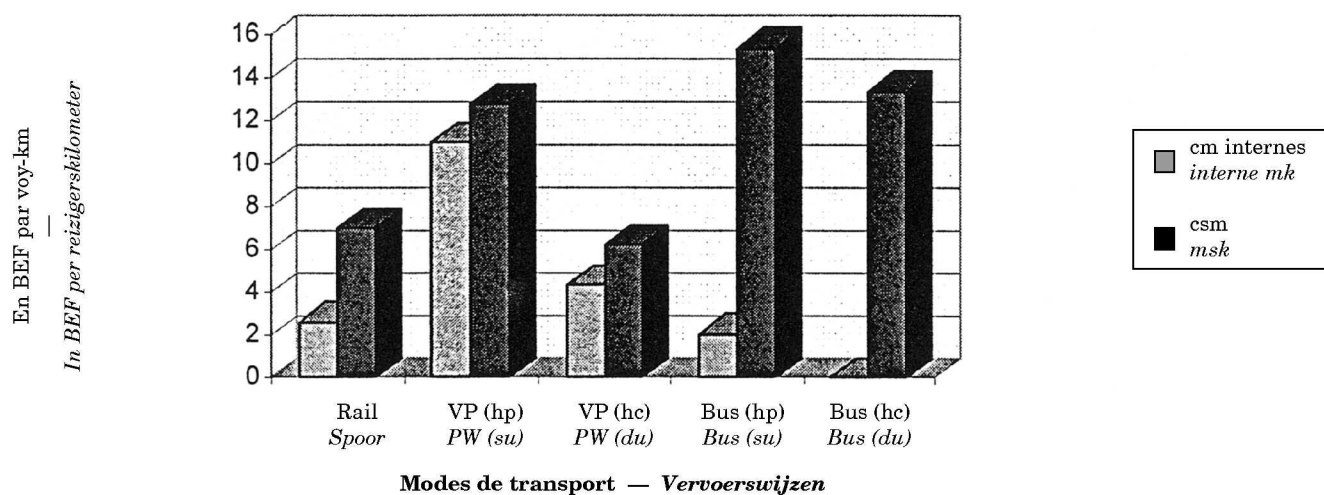
Les coûts marginaux internes et le coût social marginal — *Interne marginale kosten en marginale sociale kostprijs*



VP = voiture particulière — PW = privé-wagen
csm = coût social marginal — msk = marginale sociale kostprijs
cm = coûts marginaux — mk = marginale kostprijs

hp = heures de pointe — su = spitsuren
hc = heures creuses — du = daluren

Les coûts marginaux externes et le coût social marginal — *Externe marginale kosten en marginale sociale kostprijs*



VP = voiture particulière — PW = privé-wagen
csm = coût social marginal — msk = marginale sociale kostprijs
cm = coûts marginaux — mk = marginale kostprijs

hp = heures de pointe — su = spitsuren
hc = heures creuses — du = daluren

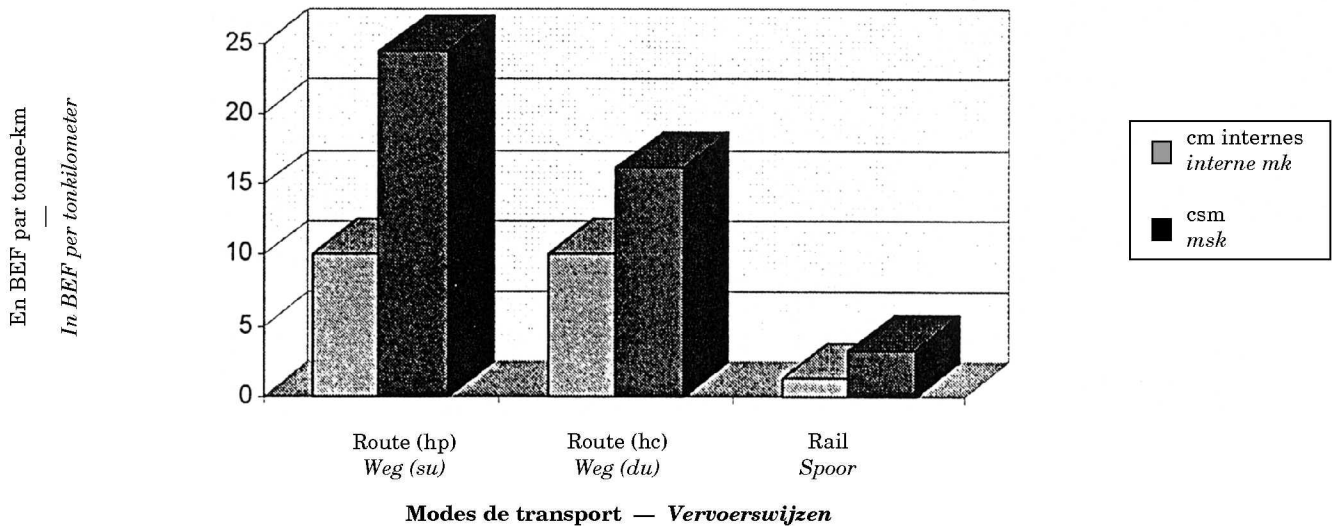
Source : calculs personnels et pour les coûts externes (hors infrastructures) : MAYERES I., S. OCHELEN et PROOST S., 1996, *The marginal external costs of urban transport*, CES, KU-Leuven, *Public Economics Research Paper* n° 51.

Bron : persoonlijke berekeningen; voor externe kosten (behalve infrastructuur) : MAYERES I., S. OCHELEN en PROOST S., 1996, *The marginal external costs of urban transport*, CES, KU-Leuven, *Public Economics Research Paper* n° 51.

III. ÉVALUATION DU COÛT SOCIAL MARGINAL DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

III. SCHATTING VAN DE MARGINALE SOCIALE KOSTPRIJS VAN HET GOEDERENVERVOER

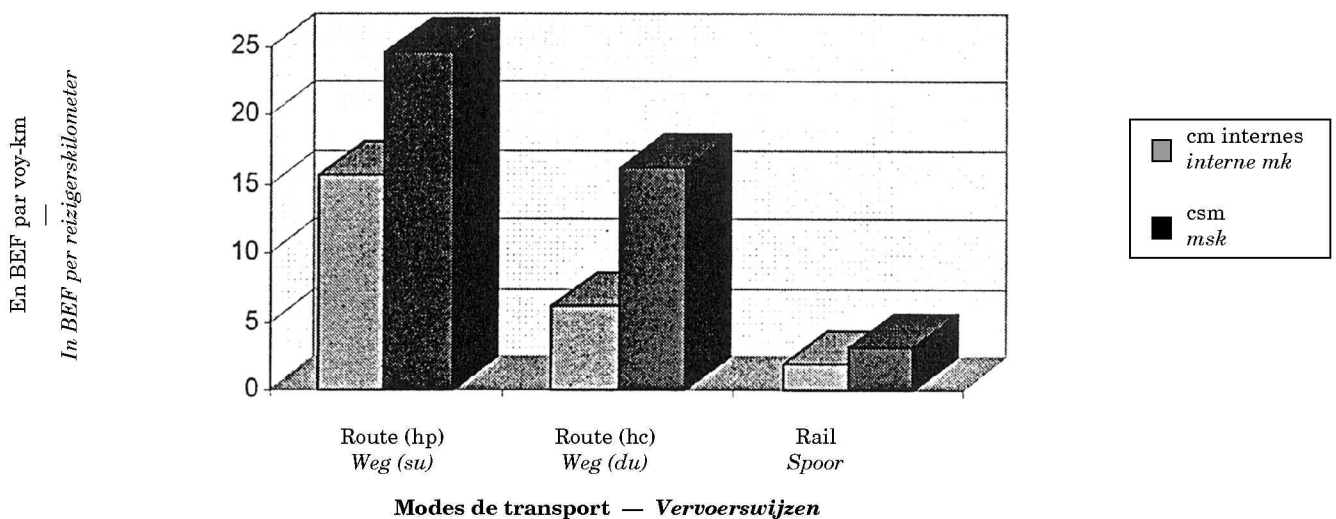
Les coûts marginaux internes et le coût social marginal — *Interne marginale kosten en marginale sociale kostprijs*



csm = coût social marginal — msk = marginale sociale kostprijs
cm = coûts marginaux — mk = marginale kostprijs

hp = heures de pointe — su = spitsuren
hc = heures creuses — du = daluren

Les coûts marginaux externes et le coût social marginal — *Externe marginale kosten en marginale sociale kostprijs*



csm = coût social marginal — msk = marginale sociale kostprijs
cm = coûts marginaux — mk = marginale kostprijs

hp = heures de pointe — su = spitsuren
hc = heures creuses — du = daluren

Source : calculs personnels et pour les coûts externes (hors infrastructures) : MAYERES I., S. OCHELEN et PROOST S., 1996, *The marginal external costs of urban transport*, CES, KU-Leuven, *Public Economics Research Paper* n° 51.

Bron : persoonlijke berekeningen; voor externe kosten (behalve infrastructuur) : MAYERES I., S. OCHELEN en PROOST S., 1996, *The marginal external costs of urban transport*, CES, KU-Leuven, *Public Economics Research Paper* n° 51.

IV. DÉPENSES ET RECETTES PUBLIQUES

A. Les dépenses publiques

L'État fédéral, les régions, les provinces et communes mais aussi divers organismes qui en dépendent assument des dépenses importantes pour les différents modes de transport : dépenses d'investissement et d'entretien des infrastructures, autres dépenses d'exploitation, dépenses indirectes correspondant à la partie des coûts externes des transports qu'ils supportent.

En excluant la partie des frais généraux de fonctionnement (en particulier les dépenses de personnel) imputable aux transports, il apparaît qu'un budget annuel total d'environ 165 milliards de francs belges est consacré aux transports. À ce chiffre, basé essentiellement sur des données de 1995, il convient d'ajouter les dépenses indirectes liées aux coûts externes, en particulier le coût des accidents de la route.

Le tableau ci-après ventile les dépenses par mode de transport. Il apparaît clairement que l'intervention publique la plus importante est celle octroyée aux modes qui utilisent la route : les dépenses publiques directes en leur faveur atteignent plus de 88 milliards de francs belges en 1995, soit 8 fois plus que celles du mode fluvial et maritime et 54 fois plus que celles consacrées au mode aérien. Si les dépenses publiques en faveur du rail représentent un montant important (de l'ordre de 64,4 milliards de francs belges en 1996), elles restent néanmoins inférieures à celles octroyées à la route (environ 20 % de moins).

TABLEAU 1

Dépenses publiques en faveur des transports

(En millions de francs belges)

	Route (1995) — Weg (1995)	Rail (1996) — Spoor (1996)	Air (1995) — Lucht (1995)	Eau (1995) — Water (1995)	
Dépenses directes					Rechtstreekse uitgaven
— infrastructure ⁽¹⁾	56 466,0 ⁽²⁾ 3 700,0 ⁽⁵⁾	19 166,0 ⁽³⁾	1 356,3 ⁽³⁾	7 106,4 ⁽²⁾	— infrastructuur ⁽¹⁾ .
— exploitation	28 639,5	45 267,5 ⁽⁴⁾	278,5 ⁽⁴⁾	3 246,9	— uitbating.
Total	88 805,5	64 433,5	1 634,8	10 353,3	Totaal.
Dépenses indirectes					Onrechtstreekse uitgaven
— coûts ext. d'accidents ⁽⁶⁾	2 283,0	20,5	PM/TH	PM/TH	— externe ongevalkosten ⁽⁶⁾ .
— coûts externes d'environn.	PM/TH	PM/TH	PM/TH	PM/TH	— externe milieukosten.

⁽¹⁾ frais de personnel non compris⁽²⁾ dépenses d'investissement et d'entretien⁽³⁾ dépenses d'investissement uniquement⁽⁴⁾ y compris les dépenses d'entretien de l'infrastructure⁽⁵⁾ dépenses d'infrastructure spécifiques aux bus-tram-métro⁽⁶⁾ sur la base de nos estimations

PM : pour mémoire

IV. OVERHEIDSUITGAVEN EN -ONTVANGSTEN

A. Overheidsuitgaven

De federale Staat, de gewesten, de provincies en gemeenten, maar ook diverse organismen die ervan afhankelijk zijn, nemen een aanzienlijk aandeel van de uitgaven voor de verschillende vervoerswijzen voor hun rekening : onderhouds- en investeringskosten inzake infrastructuur, overige exploitatiekosten, indirecte uitgaven die verband houden met het gedeelte van de externe kosten die door hen gedragen worden.

Als we het gedeelte van de algemene werkingskosten voor vervoer uitsluiten (inzonderheid de personeelsuitgaven), dan blijkt dat er een totaal jaarlijks budget van ongeveer 165 miljard Belgische frank aan vervoer wordt besteed. Bij dit cijfer, dat hoofdzakelijk op de gegevens voor 1995 is gebaseerd, moeten de onrechtstreekse uitgaven, die aan de externe kosten zijn verbonden, nog worden bijgeteld, en meer bepaald de kostprijs van de verkeersongevallen.

De navolgende tabel geeft een overzicht van de uitgaven per vervoerswijze. Hieruit blijkt duidelijk dat de belangrijkste overheidstegemoetkoming wordt uitgetrokken voor de wegvervoerswijzen : de hiervoor bestemde rechtstreekse overheidsuitgaven bereiken een bedrag van meer dan 88 miljard Belgische frank in 1995, hetzij 8 keer meer dan de uitgaven voor rivier- en zeevaart en 54 keer meer dan de aan luchtvaart bestede uitgaven. Al vertegenwoordigen de overheidsuitgaven voor het spoor een aanzienlijk bedrag (zowat 64,4 miljard Belgische frank in 1996), toch ligt het hieraan gependende bedrag niettemin lager dan dit voor de weg (ongeveer 20 % minder).

TABEL 1

Overheidsuitgaven ten gunste van het vervoer

(In miljoen Belgische frank)

	Route (1995) — Weg (1995)	Rail (1996) — Spoor (1996)	Air (1995) — Lucht (1995)	Eau (1995) — Water (1995)	
Dépenses directes					Rechtstreekse uitgaven
— infrastructure ⁽¹⁾	56 466,0 ⁽²⁾ 3 700,0 ⁽⁵⁾	19 166,0 ⁽³⁾	1 356,3 ⁽³⁾	7 106,4 ⁽²⁾	— infrastructuur ⁽¹⁾ .
— exploitation	28 639,5	45 267,5 ⁽⁴⁾	278,5 ⁽⁴⁾	3 246,9	— uitbating.
Total	88 805,5	64 433,5	1 634,8	10 353,3	Totaal.
Dépenses indirectes					Onrechtstreekse uitgaven
— coûts ext. d'accidents ⁽⁶⁾	2 283,0	20,5	PM/TH	PM/TH	— externe ongevalkosten ⁽⁶⁾ .
— coûts externes d'environn.	PM/TH	PM/TH	PM/TH	PM/TH	— externe milieukosten.

⁽¹⁾ personeelskosten niet inbegrepen⁽²⁾ investerings- en onderhoudsuitgaven⁽³⁾ uitsluitend investeringsuitgaven⁽⁴⁾ met inbegrip van de onderhouds- en infrastructuuruitgaven⁽⁵⁾ specifieke infrastructuuruitgaven voor bus-tram-metro⁽⁶⁾ op basis van onze ramingen

TH : ter herinnering

Sur les 165 milliards de francs belges, près d'un tiers (56,5 milliards de francs belges) sont consacrés aux investissements et entretiens de voirie. Quant aux dépenses d'exploitation reprises dans le tableau, il s'agit de subventions octroyées aux sociétés de transport en commun (SNCB, SRWT, TEC, STIB, *De Lijn*), de crédits régionaux pour l'exploitation des aéroports et aérodromes et de crédits d'exploitation, essentiellement de la Région flamande, pour les transports fluviaux et maritimes.

B. Les recettes fiscales

Le rapport final présente un état des lieux détaillé de la fiscalité des modes routiers et ferroviaires qu'il est impossible de synthétiser en quelques pages. C'est de cet état des lieux et des « anomalies » constatées au regard d'une politique de mobilité durable (variabilisation limitée des charges fiscales, au prorata de l'usage du véhicule, en particulier pour les véhicules diesel et les véhicules utilitaires, traitement fiscal favorable pour les véhicules les plus anciens par ailleurs généralement les plus consommateurs de carburant et les plus polluants, etc.) qu'ont été élaborées diverses orientations en matière fiscale présentées dans la section suivante.

D'après nos estimations, les recettes fiscales totales sur les véhicules civils (voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes) et les véhicules utilitaires (essentiellement camions et camionnettes) s'élèvent respectivement à 302 et 34 milliards de francs belges. Ces chiffres peuvent paraître élevés, notamment au regard des dépenses, mais il faut rappeler que les prélèvements fiscaux marginaux c'est-à-dire dépendant de l'usage du véhicule sont très largement insuffisants pour ramener les coûts privés au niveau des coûts sociaux (cf. section IV) et que la fiscalité automobile ne peut se ramener à une taxation au bénéfice impliquant une relation entre recettes fiscales et services rendus via les dépenses publiques (cf. section II. C).

Van de 165 miljard Belgische frank wordt ongeveer een derde (56,5 miljard Belgische frank) aan investeringen en onderhoudswerken van de wegen besteed. Wat de in de tabel vervatte uitbatingsuitgaven betreft, gaat het om aan de openbare vervoersmaatschappijen toegekende subsidies (NMBS, SRWT, TEC, MIVB, De Lijn), om regionale kredieten voor de uitbating van de luchthavens en vliegvelden en om hoofdzakelijk van de Vlaamse Gemeenschap afkomstige uitbatingkredieten voor het vervoer per binnen- en zeeschip.

B. Fiscale ontvangsten

Het eindverslag biedt een gedetailleerde plaatsbeschrijving van de fiscaliteit van de vervoerswijzen over de weg en per spoor. Deze toestand kan onmogelijk in een paar bladzijden worden samengevat. Het is op grond van deze plaatsbeschrijving en aan de hand van de vastgestelde « ongerijmdheden » ten opzichte van een duurzaam mobiliteitsbeleid (beperkte variabilisering van de fiscale lasten, naar rato van het voertuiggebruik, inzonderheid voor de dieselvoertuigen en de bedrijfsvoertuigen, gunstige fiscale behandeling voor de oudere voertuigen die doorgaans de grootste brandstofverbruikers en de ergste vervuilers zijn), dat diverse fiscale oriënteringen werden uitgewerkt, die in het navolgende punt worden toegelicht.

Volgens onze ramingen bedragen de totale fiscale ontvangsten voor de burgerlijke voertuigen (personenwagens, combi's, minibussen en motorfietsen) en de bedrijfsvoertuigen (hoofdzakelijk vrachtwagens en bestelwagens) respectievelijk 302 en 34 miljard Belgische frank. Voornamelijk ten opzichte van de uitgaven kunnen deze cijfers aanzienlijk lijken, maar er moet aan herinnerd worden dat de marginale fiscale heffingen, afhankelijk van het voertuiggebruik, ruimschoots onvoldoende zijn om de private kosten tot het niveau van de sociale kosten terug te brengen (cf. punt IV). Bovendien kan de automobielfiscaliteit niet worden teruggebracht tot een winstbeogende belastingheffing waarbij een verband wordt gelegd tussen de fiscale ontvangsten en de gepresteerde diensten op grond van de overheidsuitgaven (cf. punt II. C).

ANNEXE 2

VERS UNE POLITIQUE FÉDÉRALE DE MOBILITÉ DURABLE

RAPPORT DES TABLES RONDES DE LA MOBILITÉ ORGANISÉES À HASSELT, CHARLEROI, ANVERS, LIÈGE ET BRUXELLES

(JANVIER, FÉVRIER ET MARS 1999)

I. PROPOSITIONS DU MINISTRE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS SOUMISES AU DÉBAT

1. INTRODUCTION ET RAPPEL DES OBJECTIFS

À politique inchangée, la croissance de la mobilité pour les 10 prochaines années est estimée à 2,5 % par an pour les personnes et à plus de 3 % par an pour les marchandises. Le risque d'un blocage généralisé est donc réel.

Les études scientifiques menées à l'initiative du ministre des Transports dressent un diagnostic alarmant et proposent des remèdes qui s'inscrivent dans la durée. La cause essentielle des problèmes rencontrés par la mobilité est l'inadéquation des prix du transport aux coûts sociaux que celui-ci génère.

À défaut d'une adaptation immédiate des prix de la mobilité, il convient de favoriser les modes de transport les moins coûteux sur le plan social et de les rendre plus attractifs.

Croissance économique, solidarité et sauvegarde de l'environnement constituent la triple exigence fondamentale d'une politique de développement durable.

L'objectif consiste donc à réduire le trafic routier de « pointe » en créant les conditions favorables à l'utilisation optimale des capacités de transport existantes et à maintenir à terme le niveau de ce trafic ainsi atteint en agissant sur la demande de déplacement parallèlement à une extension quantitative et qualitative des transports en commun.

La proposition de plan en 10 mesures concrètes, soutenues par des instruments réglementaires, fiscaux et financiers est de nature à tendre vers l'objectif fixé.

Ces mesures ont été soumises au débat lors de tables rondes organisées à Hasselt, Charleroi, Anvers, Liège et Bruxelles qui ont réuni dans l'ensemble, plus d'un millier de participants. Les suggestions et commentaires apportés par les acteurs de la mobilité qui ont participé à ces rencontres ont permis de mettre en lumière certaines attentes ou réalités spécifiques; elles ont également permis de préciser les avantages et inconvénients des différents modes de transport choisis en fonction des catégories d'acteurs et de leurs priorités. Ces éléments devraient être pris en compte lors de la mise en œuvre du plan de mobilité.

Pour que celui-ci soit efficace, une approche globale et intégrée s'avère nécessaire ainsi que l'installation d'une

BIJLAGE 2

NAAR EEN FEDERAAL BELEID VAN DUURZAME MOBILITEIT

VERSLAG VAN DE RONDETAfelGESPREKKEN OVER MOBILITEIT GEHOUDEN IN HASSELT, CHARLEROI, ANTWERPEN, LUIK EN BRUSSEL

(JANUARI, FEBRUARI EN MAART 1999)

I. TER DISCUSSIE GEGEVEN VOORSTELLEN VAN DE FEDERALE MINISTER VAN VERVOER

1. INLEIDING EN RECAPITULATIE VAN DE DOELSTELLINGEN

Bij een ongewijzigde politiek zal de aangroei van het wegverkeer de komende 10 jaar per jaar met 2,5 % stijgen voor wat betreft het personenvervoer en met meer dan 3 % voor wat betreft het vrachtvervoer. Het risico op een totale blokkering van het wegverkeer is dus reëel.

Wetenschappelijke onderzoeken, uitgevoerd in opdracht van de minister van Vervoer, laten een alarmerend beeld zien en stellen remedies voor die in de tijd een oplossing moeten brengen. De voornaamste oorzaak van het huidige mobiliteitsvraagstuk is de vervoerprijs die in geen enkele verhouding staat tot de maatschappelijke kosten die hij genereert.

Bij gebrek aan mogelijkheden om de vervoerprijs onmiddellijk aan te passen, is het noodzakelijk de transportwijzen die maatschappelijk het minst kosten te bevoordelen en deze aantrekkelijker te maken.

Economische groei, solidariteit en milieueisen zijn de drie belangrijkste grondslagen voor het ontwikkelen van een duurzame beleidspolitiek.

Het doel is dus het verminderen van het « spitsuurverkeer » door gunstige voorwaarden te scheppen die een optimaal gebruik van de bestaande middelen bevoordelen en op termijn het aldus behaalde vervoerniveau te blijven handhaven door op de vraag naar vervoer parallel een kwantitatieve en kwalitatieve uitbreiding van het gemeenschappelijk vervoer te bieden.

De 10 concrete maatregelen, onderbouwd door regelgevende, fiscale en financiële instrumenten, kunnen een belangrijke aanzet zijn naar het beoogde doel.

Deze maatregelen zijn op rondetafelgesprekken in Hasselt, Charleroi, Antwerpen, Luik en Brussel uitgebreid besproken door in totaal meer dan duizend deelnemers. De suggesties en het commentaar aangedragen door alle deelnemende partijen in het mobiliteitsvraagstuk, heeft het mogelijk gemaakt bepaalde verwachtingen of specifieke eigenheden naar voor te halen. Ook hebben deze gesprekken het mogelijk gemaakt de voor- en nadelen van de verschillende vervoersvormen te preciseren in functie van de diverse gebruikerscategorieën en hun prioriteiten. Met deze elementen moet rekening worden gehouden bij het opstellen van een algemeen mobiliteitsplan.

Om doeltreffend te zijn is een globale aanpak noodzakelijk, evenals het instellen van een permanente mobiliteits-

instance permanente de mobilité associant les diverses compétences des divers niveaux de pouvoir concernés.

Les tables rondes de la mobilité ont donc eu comme objectifs de sensibiliser le public aux mesures à prendre en vue d'améliorer la qualité de vie de susciter une réelle prise de conscience, de générer les questions et suggestions de manière à améliorer et compléter la proposition de plan en 10 mesures présentée par le ministre fédéral du Transport.

L'enrichissement de la problématique « mobilité » acquise au cours des travaux des tables rondes est tel qu'il ne peut être « coulé » dans le canevas des dix propositions initiales, lesquelles se trouvent généralement confortées par les interventions diverses qui en débordent largement, mais il convient de rappeler que les interventions préparatoires aux ateliers ont volontairement porté sur des thèmes spécifiques et variés de manière à élargir le débat en vue de faire émerger les critiques et suggestions des divers groupes dont les attentes et problèmes rencontrés sont spécifiques à ceux-ci.

Ces forums ont permis aux acteurs de la mobilité de prendre conscience des attentes et réalités de chacune des catégories représentées et d'amorcer une dynamique de réflexion qui trouvera ses prolongements dans l'application de certaines idées avancées lors du débat.

2. MÉTHODOLOGIE

A. SCHÉMA DES TABLES RONDES

Les tables rondes ont été organisées à Hasselt, Charleroi, Anvers, Liège et Bruxelles sous forme de journée-débat dont le schéma était le suivant :

- Présentation des études menées par les professeurs B. Thiry (ULG) et G. Blauwens (UFSIA) qui ont permis au ministre fédéral des Transports de proposer un plan en dix mesures.
- Travaux en ateliers ayant comme thèmes génériques :
 - la mobilité des personnes,
 - le transport des marchandises et l'organisation du travail,
 - la fiscalité et la mobilité.

Exposés introductifs des ateliers :

1) *Pour la mobilité des personnes*

- La mobilité et la gestion des parkings à proximité des gares.
- Les mesures d'accompagnement pour réussir le RER.
- Les plans de transport d'entreprises.
- Les avis des partenaires sociaux sur la mobilité des personnes.
- Le télétravail dans une perspective de mobilité durable.

2) *Pour le transport des marchandises et l'organisation du travail*

- Le transport dans le cadre de la logistique de l'entreprise.
- La distribution dans les grands centres urbains.
- Le développement du réseau des « *freightways* ».
- La promotion du transport combiné.

instantie, die de diverse bevoegdheden van de verschillende beleidsniveaus in zich verenigd.

De rondetafelgesprekken voor duurzame mobiliteit hebben als doel gehad de bevolking bewust te maken dat er maatregelen moeten worden genomen om de kwaliteit van ons leven te verbeteren, vragen en suggesties los te maken ter verbetering en aanvulling van het 10-punten plan voorgesteld door de federale minister van Vervoer.

De schat aan ervaring met betrekking tot het « mobiliteitsprobleem » opgedaan tijdens de rondetafelgesprekken, is dermate groot, dat ze niet zonder meer ingepast kunnen worden in de tien oorspronkelijke maatregelen. Het merendeel hiervan wordt ruimschoots ondersteund door de diverse tussenkomsten, maar er moet ook aan herinnerd worden dat de voorafgaande inleidingen bij de werkgroepen gewild gebracht zijn in de richting van specifieke thema's teneinde de discussie zo breed mogelijk open te trekken en kritiek en suggesties los te weken over verwachtingen en problemen bij de betrokken groepen.

Deze gesprekken hebben de actoren binnen de mobiliteit de gelegenheid geboden kennis te nemen van de verwachtingen en eigenheden van alle betrokken partijen. Deze in gang gezette beweging zal ongetwijfeld een vervolg vinden in de toepassing van enkele geavanceerde ideeën voortgekomen uit de debatten.

2. GEVOLGDE METHODE

A. SCHEMA VAN DE RONDETAFFELGESPREKKEN

Rondetafelgesprekken hebben plaats gevonden in Hasselt, Charleroi, Antwerpen, Luik en Brussel gedurende een discussiedag met volgend schema :

- Voorstelling van de onderzoeken van de professoren B. Thiry (ULG) en G. Blauwens (UFSIA) op basis waarvan de federale minister van Vervoer zijn plan met tien maatregelen heeft voorgesteld.
- Werkgroepen met als thema's :
 - de mobiliteit van personen,
 - het goederenvervoer en de organisatie van het werk,
 - fiscaliteit en mobiliteit.

Inleidingen werkgroepen

1) *Mobiliteit van personen*

- Mobiliteit en het beheer van parkings in de nabijheid van stations.
- Begeleidingsmaatregelen voor het welslagen van het gewestelijk expresnet (GEN).
- Bedrijfsvervoerplan.
- Het oordeel van de sociale partners over mobiliteit van personen.
- Telewerken in het kader van duurzame mobiliteit.

2) *Goederenvervoer en organisatie van het werk*

- Vervoer binnen het logistieke kader van een bedrijf.
- Distributie in de grote stedelijke agglomeraties.
- Ontwikkeling van een netwerk van « *freightways* ».
- Bevorderen van combinatievervoer.

— Le développement du transport par voie navigable.

3) Pour la fiscalité et la mobilité

- La fiscalité des véhicules utilitaires.
- La fiscalité et la localisation des activités et habitations.
- L'utilisation de l'instrument fiscal au bénéfice de l'habitat urbain.
- La fiscalité sur les revenus professionnels et les revenus immobiliers.
- La fiscalité relative aux véhicules des particuliers.

- Rapport des débats en ateliers

- Débat en séance plénière

B. COMPOSITION DU FICHIER-CIBLE DES PERSONNES INVITÉES

Pouvoir fédéral

Ministère des Communications et de l'Infrastructure, ministère des Finances, services fédéraux des Affaires scientifiques, techniques et culturelles (SSTC), ministère de l'Intérieur, ministère de la Fonction publique, ministère de l'Emploi et du Travail, ministère des Affaires Sociales, de la Santé Publique et de l'Environnement.

Membres de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques et de la commission des Finances.

Pouvoirs régionaux

Ministères concernés : Aménagement du Territoire, Urbanisme, Transport et Équipement, Travaux publics, Environnement et Ressources naturelles, Économie, PME, Agriculture, Commerce extérieur, Tourisme, Emploi, Logement, Technologies nouvelles.

Directions générales et directions des divisions qui en dépendent.

Parlementaires des commissions *ad hoc*.
Institutions consultatives.
Sociétés régionales d'investissements.

Provinces

Associations des provinces.
Gouverneurs, membres des commissions provinciales concernées, députés permanents.
Commissaires voyers.

Villes et communes

L'ensemble des communes du Royaume par la voie des Collèges des bourgmestre et échevins. Association des villes et communes, cellules « mobilité » et échevins compétents dans le domaine du transport et dans les domaines connexes.

Police.
Institutions européennes.
DG VII.
Services de police et de gendarmerie

— Ontwikkelen van vervoer over het water.

3) Fiscaliteit en mobiliteit

- Fiscaliteit van bedrijfswagens.
- Fiscaliteit en plaats van werk en wonen.
- Gebruik van fiscale instrumenten ten voordelen van stedelijk wonen.
- Fiscaliteit over beroepsinkomsten en immobiliën-inkomsten.
- Fiscaliteit in verband met privé-wagens.

- Verslag van de debatten in de werkgroepen

- Debat in voltallige zitting

B. SAMENSTELLING VAN HET DOELGROEPBESTAND VAN DE GENODIGDEN

Federale overheid

Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en ministerie van Financiën, federale diensten voor Wetenschap, Techniek en Cultuur, ministerie van Binnenlandse Zaken, ministerie voor Ambtenarenzaken, ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, ministerie van Sociale Zaken, Volksgezondheid en Leefmilieu.

Leden van de commissie voor Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven en leden van de commissie voor Financiën.

Gewestelijke overheden

Betrokken ministeries : Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen, Stedenbouw, Vervoer, Openbare Werken, Leefmilieu en Natuurlijke Rijkdommen; Economie, Werkgelegenheid, Binnenlandse Aangelegenheden en Landbouw, Buitenlandse Handel, Toerisme, Arbeid, Nieuwe technologieën.

Algemene directies en directies van de afdelingen die ervan afhankelijk zijn.

Parlementsleden van de commissies *ad hoc*.
Adviesorganen.
Gewestelijke investeringsmaatschappijen.

Provincies

Verenigingen van provincies.
Gouverneurs, leden van de betrokken provinciale commissies, leden van de bestendige deputaties.
Buurtwegcommissarissen.

Steden en gemeenten

Alle gemeenten van het Koninkrijk via de Colleges van burgemeester en schepenen. Vereniging van de Steden en Gemeenten, « mobiliteitscellen » en schepenen die bevoegd zijn voor vervoer en aanverwante domeinen.

Politie.
Europese Instellingen.
DG VII.
Politie en Rijkswacht.

Organisations d'intérêt public

Institut Belge de la sécurité routière, Institut du transport routier, Institut Car & Bus, Institut National de Statistiques, Institut pour le Transport par Batellerie, Croix-Rouge ...

Autres groupements d'intérêts

Secteurs : cyclisme, environnement, personnes non motorisées, riverains, handicapés, famille, motocyclisme, usagers, automobile, sécurité routière, trafic lent, ...

Sociétés de transport de marchandises et de personnes

Sociétés de transport public et privé routier, ferroviaire, fluvial, maritime, aérien, combiné; sociétés de logistique.

Gestionnaires portuaires, aéroportuaires, ferroviaires, multimodaux

Associations professionnelles

FEB, FEBETRA, UPTR, SAV, FEBIAC, FEDER-AUTO, FBAA, UBTUR, ...

Gestionnaires de parkings

Entreprises

Entreprises publiques et privées à forte densité de personnel, entreprises situées dans les parcs industriels ainsi que dans les ports, entreprises de construction, fabricants de matériel roulant, spécialistes en télématique

Enseignement

Universités : professeurs dans les secteurs « transport », « aménagement du territoire », « urbanisme », « génie civil ».

Autres écoles supérieures : ingénieurs industriels, transport, sociologie.

Partenaires sociaux

Ensemble des centrales syndicales et syndicats des secteurs du transport (Train Bus Métro + maritime + chemins, ...).

Intercommunales

Cellules concernées au sein des intercommunales : environnement, aménagement du territoire, transport.

Bureau conseil

Secteurs : Mobilité, Urbanisme, Environnement, Aménagement du Territoire, Planification, ...

Organismen van algemeen belang

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Instituut voor Wegtransport, Instituut voor de autoCar en de autoBus, Nationaal Instituut voor de Statistiek, Nationaal Instituut voor de Binnenvaart, Rode Kruis, Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, ...

Andere belangenverenigingen

Sectoren : fietsers, leefmilieu, niet-gemotoriseerde personen, buurtbewoners, gehandicapten, gezin, motorfietsers, gebruikers, auto, verkeersveiligheid, langzaam verkeer, ...

Ondernemingen voor goederen- en personenvervoer

Maatschappijen voor openbaar en privé-vervoer langs de weg, het spoor, de binnenwateren, de zee, de lucht, gecombineerd; logistieke bedrijven.

Havencomplexen, luchthavencomplexen, spoorwegcomplexen, multimodale complexen

Beroepsverenigingen

VBO, FEBETRA, UPTR, SAV, FEBIAC, FEDER-AUTO, FBAA, KOMIMO, BTB Wegvervoer, BVS, BVGSSV, ...

Parkingbeheerders

Bedrijven

Bedrijven gevestigd in industrieparken, studiebureaus, bouwbedrijven, fabrikanten van rollend materieel, specialisten in telematica, andere grote ondernemingen.

Onderwijs

Universiteiten : professoren in de disciplines « transport », « ruimtelijke ordening », « stedenbouw », « burgerlijke bouwkunde ».

Andere hogescholen : industrieel ingenieurs, vervoer, sociologie.

Sociale partners

Alle vakbondscentrales en vakbonden van de transportsectoren (Trein Bus Metro + maritiem + spoorwegbeambten en -arbeiders, ...).

Intercommunales

Betrokken cellen binnen de intercommunales: leefmilieu, ruimtelijke ordening, vervoer.

Adviesbureau

Sectoren : Mobiliteit, Stedenbouw, Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening, Planning, ...

Tourisme

Fédérations des agences de voyages, organisateurs de voyages, instances touristiques communautaires, régionales, provinciales et communales.

Fiscalistes

Professeurs, fiduciaires

Éco-conseillers

Associations de co-voiturage

Associations de commerçants

Agences en douanes

Chambres de commerce

Clubs des exportateurs

Ingénieurs-conseils

Gestionnaires de parcs industriels

Presse

Directeurs de la communication et responsables des services de presse de l'ensemble des organismes invités

C. MESURES SOUMISES AU DÉBAT

1. La réduction de la durée du trajet des transports en commun publics et privés par la création de couloirs réservés aux trams, bus et taxis en zone urbaine ainsi qu'aux véhicules transportant au moins 3 personnes en zone suburbaine sur les voies principales d'accès en direction des centres-villes; les flux de circulation devant être gérés avec l'aide des services de police, de capteurs de trafic et d'une signalisation particulière.

2. L'encouragement à l'utilisation des transports en commun par l'aménagement en milieu urbain et suburbain de parcs de stationnement-relais sécurisés, dotés d'un équipement adéquat destiné à favoriser la rapidité des opérations de transfert.

3. La réduction du stationnement urbain de longue durée par un ensemble de mesures dissuasives (sauf pour les riverains). La politique de stationnement devra porter une attention particulière au commerce local et aux activités de la cité. Complémentairement, l'approvisionnement serait facilité par l'attribution de zones délimitées de chargement et de déchargement.

4. La gestion du trafic par le recours à la télématique permettant l'adaptation permanente de la signalisation en fonction des conditions ponctuelles de circulation pour la sécurité et l'optimisation des capacités des infrastructures.

5. Le développement à court terme d'un réseau express régional (RER), notamment à Bruxelles et son hinterland (rayon de ± 30 kms) afin d'absorber la croissance attendue du trafic entre aujourd'hui et 2008.

Toerisme

VTB-VAB, Federaties van de reisbureaus, reisorganisatoren, toeristische instanties op communautair, gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Fiscalisten

Professoren, *trustees*

Eco-consulenten

Verenigingen voor *carpooling*

Verenigingen van handelaars

Douanekantoren

Kamers van koophandel

Clubs van exporteurs

Raadgevende ingenieurs

Beheerders van industrieparken

Pers

Communicatiedirecteurs en verantwoordelijken van de persdiensten van alle uitgenodigde organisaties

C. MAATREGELEN VOORGELEGD TER BESPREKING

1. Verkorting van de reistijd van het openbaar en privé gemeenschappelijk vervoer door de creatie van stroken voorbehouden voor trams, bussen en taxi's in stedelijk gebied en voorbehouden voor voertuigen die ten minste drie personen vervoeren in voorstadsgebied, op de hoofdtoegangswegen naar het stadscentrum; hierbij moeten de verkeersstromen worden beheerd met behulp van de politiediensten, verkeersmeetinstrumenten en een specifieke bebakening.

2. Aanmoediging tot het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer, door in steden en voorsteden veilige parkeerterreinen aan te leggen die adequaat zijn uitgerust om een snelle overstap mogelijk te maken.

3. Beperking van het lang parkeren in de stad door een geheel van ontradende maatregelen (behalve voor de buurtbewoners). Het parkeerbeleid zal bijzondere aandacht moeten besteden aan de plaatselijke handel en de stadsactiviteiten. Aanvullend zou de bevoorradiging worden vergemakkelijkt door het voorzien van afgebakende laad- en loszones.

4. Beheer van het verkeer met behulp van telematica, waardoor de bebakening permanent kan worden aangepast aan de werkelijke verkeerssituaties, met het oog op de veiligheid en de optimalisering van de capaciteit van de infrastructuur.

5. De ontwikkeling op korte termijn van een gewestelijk expresnet (GEN), met name in Brussel en omgeving (straal van ± 30 km), om de tussen nu en 2008 verwachte verkeersstroom op te vangen.

6. La réorganisation des activités qui génèrent des déplacements de personnes et de marchandises dans un sens favorable à leur réduction et/ou leur étalement dans le temps par la mise en place de manière concertée de plans de transport et de mesures favorisant le télétravail tout en veillant à maintenir le lien social et par une extension des règles du secteur transport aux activités « magasins » des entreprises ou une adaptation sectorielle des règlements de travail avec comme objectif, l'établissement d'une chaîne logistique complète permettant au transporteur de choisir le moment et l'itinéraire le plus opportun en évitant les endroits critiques aux heures de pointe.

7. L'harmonisation des modes de transport de manière équitable, contribuant ainsi à réduire les inégalités de traitement entre ceux-ci et à les rendre plus attractifs par la suppression progressive et parallèle à l'amélioration de l'offre des transports publics, de la déductibilité fiscale de 6 francs belges par km/voiture; par l'augmentation de l'intervention des employeurs dans les frais de transport utilisant les transports en commun; par la gratuité de ces transports sur les trajets domicile/école effectués par les étudiants boursiers et enfin, par une augmentation du forfait « usage privé » des voitures de société de 5 000 à 8 000 kilomètres par an.

8. La généralisation de la proposition de loi relative aux plans de transport qui concerne les entreprises occupant au moins 50 personnes à toutes les entreprises concentrées dans une zone d'activités en complétant cette proposition par des mesures annexes non négligeables telles les emplacements de parcage pour les voitures utilisées en co-voiturage et l'installation de vestiaires/douches à l'intention des utilisateurs de 2-roues.

9. L'obligation en termes d'aménagement du territoire, de procéder à une étude d'incidence « mobilité » préalable à l'établissement d'activités afin d'amener les entreprises occupant un personnel nombreux à s'établir à proximité de transports en commun publics et à inciter les entreprises industrielles à choisir le lieu d'implantation en fonction du type de transport généré par leurs activités. Par ailleurs, une adaptation de la fiscalité immobilière résidentielle des particuliers en faveur des zones urbanisées contribuerait à une diminution de la demande de déplacement ou de leur durée.

10. La variabilisation des taxes afin d'inciter à une utilisation plus rationnelle et plus responsable d'une voiture individuelle : une mesure qui allégerait le coût fixe constitué par les taxes diverses mais qui renchérirait le prix des carburants. Certaines détaxations encourageraient une utilisation plus intense des taxis et plus, particulièrement, celle des taxis collectifs comme complément aux transports individuels et aux transports en commun.

D. ORIENTATIONS EN VUE D'UNE POLITIQUE FÉDÉRALE DE MOBILITÉ DURABLE

M. Bernard Thiry, professeur à l'ULG et M. Gust Blauwens, professeur à l'UFSIA font apparaître dans leur étude préparatoire à l'organisation des tables rondes sur la mobilité que le transport des personnes et des marchandises a quasiment doublé ces 20 dernières années. La part de la route a augmenté de manière explosive. Elle atteint à elle seule dans le domaine du transport des personnes, environ 90 % tandis qu'elle est de 70 % en ce qui concerne les marchandises. Elle a non seulement attiré à elle toute la croissance de la mobilité, mais elle a en outre absorbé

6. De reorganisatie van de activiteiten die verplaatsing van mensen en goederen met zich meebrengen, in een zin die de verplaatsingen helpt verminderen en/of in de tijd helpt spreiden, dit door op overleg steunende vervoersplannen en maatregelen ter bevordering van telewerk in te voeren, met oog evenwel voor het behoud van het sociale contact, en voorts door de reglementering van het vervoer uit te breiden tot de « magazijn »-activiteiten van bedrijven of de arbeidsreglementen sectoriaal aan te passen, met als doel een volledige logistieke keten tot stand te brengen, zodat de vervoerder het beste moment en de geschiktste reisweg kan kiezen en aldus kritieke plaatsen tijdens de spits kan vermijden.

7. De harmonisatie van de vervoersmodi op een billijke manier, die bijdraagt tot het verminderen van de ongelijkheden in hun behandeling en tot het verhogen van hun aantrekkingskracht, dit door de progressieve afschaffing van de fiscale aftrekbaarheid van 6 Belgische frank per autokilometer, parallel met de verbetering van het aanbod van het openbaar vervoer; door het optrekken van de werkgeversbijdrage in de vervoerkosten mits gebruik van gemeenschappelijk vervoer; door gratis woon/schoolvervoer voor beursstudenten en ten slotte door het forfait voor privé-gebruik van bedrijfswagens te verhogen van 5 000 naar 8 000 kilometer per jaar.

8. De veralgemening van het wetsvoorstel betreffende bedrijfsvervoersplannen, dat ondernemingen van ten minste 50 werknemers betreft, tot alle bedrijven die zich in een bedrijvenzone bevinden, waarbij dit voorstel aangevuld wordt met niet te verwaarlozen verwante maatregelen, zoals het voorbehouden van parkeerplaatsen voor wagens die worden gebruikt bij *carpooling*, en het inrichten van kleedkamers/douches voor gebruikers van tweewielers.

9. Ruimtelijke ordening. De verplichting om voorafgaand aan de inplanting van een onderneming over te gaan tot een mobiliteitseffectenstudie, teneinde bedrijven die veel personeel tewerkstellen in te planten op knooppunten van openbaar vervoer en om industriële ondernemingen aan te sporen zich te vestigen op plaatsen in functie van het door hen gegenereerde vervoer. Voorts zou een aanpassing van het fiscaal beleid inzake onroerende goederen voor privé-personen binnen sterk verstedelijkte gebieden bijdragen aan een vermindering van de vraag naar vervoer of de duur ervan.

10. Variabele belastingen zouden moeten leiden naar een rationeler en meer verantwoord gebruik van privé-wagens. De maatregel zou de jaarlijkse vaste belastingkosten verlagen, maar de brandstofprijs verhogen. Door verlaging van bepaalde belastingen zou een intensiever gebruik van taxi's en collectieve taxi's, als aanvulling op individueel en gemeenschappelijk vervoer, kunnen worden aangemoedigd.

D. ORIËNTATIES MET HET OOG OP EEN FEDERAAL BELEID VOOR DUURZAME MOBILITEIT

De heren Bernard Thiry, professor aan de ULG, en Gust Blauwens, professor aan de UFSIA, vestigen er in hun voorbereidende studie voor de organisatie van de rondetafelgesprekken over mobiliteit de aandacht op dat het personen- en goederenvervoer de jongste twintig jaar nagenoeg is verdubbeld. Het aandeel van het wegvervoer is explosief toegenomen : het vertegenwoordigt maar liefst ongeveer 90 % van het personenvervoer en is goed voor 70 % van het goederenvervoer. Niet alleen heeft het wegvervoer de hele mobiliteitsgroei voor zijn rekening genomen, maar het

une part du transport intervenant précédemment dans d'autres modes. Les chemins de fer et la navigation fluviale ont en effet enregistré un recul.

Il a été constaté dans l'étude que les produits industriels lourds étant de moins en moins nombreux à l'inverse des produits finis fort coûteux, pour lesquels la livraison *just-in-time* et dans de petites quantités est intéressante du point de vue économique, ces produits légers sont transportés par la route à concurrence de presque 100 %. Le glissement vers la route devrait donc se poursuivre, même en cas de délocalisation des industries en Europe. Quant au transport des personnes, la circulation automobile devrait conserver tout son potentiel de croissance au moins jusqu'en 2010.

Les causes du problème :

- les erreurs commises en matière d'aménagement du territoire;
- les erreurs tactiques commises en matière de développement des transports publics;
- les mauvais choix opérés en matière de construction des routes;
- la souplesse insuffisante en matière d'horaires de travail;
- un règlement peu dynamique de la navigation fluviale.

En tout cas, une des causes essentielles du problème est l'inadéquation des prix du transport aux coûts sociaux générés.

En effet, les économistes du transport s'accordent tous sur ce point : la mobilité ne couvre pas ses coûts, elle est trop bon marché, bien inférieure aux coûts supportés par la communauté. Et c'est là un élément inscrit dans la nature même des activités de transport. Celle-ci le prédestine à générer des coûts externes : les coûts que l'utilisateur des transports entraîne à l'égard des tiers (pollution sonore, insécurité, coût de la congestion du trafic, ...). Le coût privé est de ce fait inférieur au coût social. La cause est présente dans tous les pays et a automatiquement abouti à des prix insuffisamment élevés.

Le prix du transport n'incluant pas entièrement les coûts externes, ils perturbent considérablement le bon fonctionnement d'un mécanisme de marché. Ils entraînent une surconsommation.

La croissance du transport est donc née sans qu'elle ait été voulue par les politiques. L'existence de ces coûts n'a pénétré la conscience générale qu'au fil de plusieurs décennies.

Dans les pays occidentaux, l'impôt sur le travail n'a cessé d'augmenter tandis que les transports échappaient à la prise en compte des coûts externes croissants.

Cette politique erronée, pratiquée durant un siècle, fait désormais partie des habitudes et il est, d'un point de vue politique, particulièrement malaisé de changer les choses en la matière.

Le rapport intitulé « Vers une tarification équitable et efficace dans les transports » du commissaire UE, M. Kinnock, comprend bon nombre de propositions qui concordent avec les propos des économistes : il convient de facturer correctement les coûts externes mais personne au sein de l'Union européenne n'a pour l'heure procédé de la sorte. L'on pratique plutôt une politique de dérégulation générale.

Quelques exemples :

- les marchés du transport aérien ont été libéralisés, avec pour conséquence une nouvelle concurrence et une diminution des prix;

heeft bovendien een deel van het transport opgeslorpt dat vroeger gebruikmaakte van andere modi. De spoorwegen en de binnenvaart hebben immers een daling genoteerd.

In de studie is vastgesteld dat lichte, vrij dure eindproducten, waarvoor *just-in-time*-levering in kleine hoeveelheden economisch interessant is, voor 100 % over de weg worden vervoerd, terwijl zware industriële producten steeds minder talrijk worden. De verschuiving naar het wegvervoer zou zich dus moeten voortzetten, zelfs in geval van verplaatsing van de industriële activiteiten in Europa. Wat het personenvervoer betreft, zou het autoverkeer tot 2010 zijn volle groeipotentieel moeten behouden.

De oorzaken van het probleem :

- de fouten begaan op het vlak van ruimtelijke ordening;
- de tactische fouten begaan inzake ontwikkeling van het openbaar vervoer;
- de slechte keuzen die zijn gemaakt inzake wegenbouw;
- de onvoldoende soepelheid inzake werkroosters;
- een weinig dynamisch reglement van de binnenvaart.

In elk geval is een van de hoofdoorzaken van het probleem dat de vervoerprijzen ontoereikend zijn ten opzichte van de gegenereerde sociale kosten.

Vervoerseconomen zijn het immers unaniem hierover eens : de mobiliteit dekt haar kosten niet, ze is te goedkoop en de gebruiker betaalt heel wat minder dan de kosten die door de gemeenschap worden gedragen. En dat is een element dat inherent is aan de aard zelf van de vervoersactiviteiten. Het vervoer is van nature voorbestemd om externe kosten te genereren : kosten die de gebruiker van het vervoer berokkent aan derden (geluidshinder, onveiligheid, de kosten van de verkeerscongestie, ...). De privé-prijs ligt daardoor lager dan de sociale kosten. De oorzaak is aanwezig in alle landen en heeft automatisch geleid tot prijzen die niet hoog genoeg zijn.

Het feit dat de prijs van het vervoer de externe kosten niet volledig dekt, verstoort aanzienlijk de goede werking van een marktmechanisme. Dit leidt tot overconsumptie.

De toename van het vervoer is dus ontstaan zonder beleidsmatig te zijn gewild. Het bestaan van deze kosten is slechts in de loop van verschillende decennia tot het algemene bewustzijn doorgedrongen.

In de westerse landen is de belasting op arbeid onophoudelijk gestegen, terwijl het vervoer ontsnapte aan de aanrekening van de groeiende externe kosten.

Dit verkeerde beleid, dat een eeuw lang werd gevoerd, is nu ingeburgerd en politiek gezien is het uitermate lastig de zaken te veranderen.

Het rapport getiteld « Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer » van EU-commissaris, de heer Kinnock, bevat heel wat voorstellen die overeenstemmen met het discours van de economen : de externe kosten dienen correct te worden gefactureerd, maar tot dusver is niemand binnen de Unie aldus te werk gegaan. Er wordt veeleer een beleid van algemene deregulering gevoerd.

Enkele voorbeelden :

- de markt van het luchtvervoer is geliberaliseerd, met een nieuwe concurrentie en een prijsdaling als gevolg;

— dans le domaine du transport international par route, l'on pratiquait une politique de tarifs obligatoires et les licences étaient limitées. Ce système réduisait la concurrence et par conséquent, les diminutions de prix. Ces restrictions ont toutefois désormais disparu dans les pays de l'UE et le cabotage s'est même totalement réalisé.

La politique de dérégulation ne fait qu'accroître encore la croissance de la mobilité en Europe.

La solution à ce problème de mobilité croissante ?

1. La solution « *first best* »

Le prix payé par l'utilisateur devrait être égal à l'ensemble des coûts entraînés par son activité de transport : les coûts internes (coûts financiers que sont les dépenses supportées par l'usager ainsi que les coûts non financiers représentant essentiellement le temps passé dans son activité de transport) et les coûts externes représentant l'ensemble des coûts occasionnés aux tiers (coûts marginaux de congestion, d'environnement, d'infrastructure et d'accidents). L'internalisation des coûts externes peut s'opérer par une fiscalité spécialement adaptée.

La meilleure solution consiste en la prise en compte correcte des coûts externes et en la fixation de prix de transport au niveau des coûts marginaux sociaux.

Les politiques d'emploi et les choix sous-jacents, pourraient être poursuivis de façon plus efficace et plus sélective par des interventions directes sur le marché du travail ou par une redistribution directe des revenus. On doit se contenter d'une solution de « *second best* » via les prix du transport parce qu'il y a des contraintes ou des choix qui empêchent une intervention directe.

2. Les solutions de « *second best* »

Cinq sortes de contraintes déterminent respectivement la définition de cinq types de solutions de « *second best* » en matière de mobilité.

1) Pour des raisons politiques, organisationnelles ou administratives, il peut être nécessaire de prélever des taxes ou des droits uniformes sur des modes de transport qui génèrent des coûts externes différents. La solution sera une sorte de droit « moyen » dépendant de la façon dont les usagers réagissent au droit prélevé.

2) Pour des raisons politiques, organisationnelles ou administratives, il peut s'avérer impossible de faire supporter par un mode de transport donné, la totalité des coûts externes. La solution consistera en une adaptation des droits prélevés sur les autres modes de transport, en les réduisant sur les modes concurrents (ou en les augmentant sur des biens et services utilisés complémentirement).

3) Pour éviter de (trop) subventionner les entreprises de transport, il peut être nécessaire d'augmenter certains prix au-dessus du coût marginal social, de façon à avoir l'effet le plus négligeable possible sur la demande et à causer le moins de dommages sur le bien-être.

4) Il conviendrait de subventionner les activités de transport qui génèrent directement ou indirectement des emplois et d'accroître les taxes sur celles qui en détruisent directement ou indirectement.

5) Du fait d'une redistribution directe des revenus, on peut vouloir poursuivre des objectifs sociaux par l'intermé-

— op het vlak van het internationale wegvervoer gold een beleid van verplichte tarieven en waren de licenties beperkt. Dit systeem beperkte de concurrentie en dus de prijsdalingen. Deze beperkingen bestaan echter voortaan niet meer in de EU-landen en cabotage is zelfs helemaal verdwenen. De prijzen zullen dus nog meer onder druk komen te staan.

De politiek van deregulering doet de mobiliteit in Europa alleen maar sterker groeien.

De oplossing voor dit probleem van groeiende mobiliteit ?

1. De « *first best* »-oplossing

De prijs die de gebruiker betaalt, zou gelijk moeten zijn aan alle kosten van zijn transportactiviteit : de interne kosten (financiële kosten, dit zijn de kosten die de gebruiker maakt, en niet-financiële kosten, dit is vooral de tijd die hij doorbrengt met zijn transportactiviteit), en de externe kosten, die alle kosten vertegenwoordigen die aan derden worden berokkend (marginale kosten inzake congestie, milieu, infrastructuur en ongevallen). Het internaliseren van de externe kosten kan gebeuren via een speciaal aangepaste fiscaliteit.

De beste oplossing is een correcte aanrekening van de externe kosten en de vaststelling van een vervoerprijs die gelijk is aan het niveau van de sociale marginale kosten.

Het tewerkstellingsbeleid en de onderliggende doelstellingen zouden bijvoorbeeld op een meer doeltreffende en selectieve wijze kunnen worden toegepast, door rechtstreekse ingrepen op de arbeidsmarkt of door een rechtstreekse herverdeling van de inkomsten. Men moet zich tevreden stellen met een « *second best* »-oplossing via de vervoerprijzen, omdat er beperkingen of keuzen zijn die een rechtstreekse ingreep beletten.

2. De « *second best* »-oplossingen

Er zijn vijf soorten beperkingen die respectievelijk vijf soorten van « *second best* »-oplossingen voor de mobiliteit definiëren.

1) Om politieke, organisatorische of administratieve redenen kan het nodig zijn uniforme taksen of rechten te heffen op vervoerswijzen die verschillende externe kosten genereren. De oplossing zal een soort « gemiddelde » heffing zijn die afhangt van de manier waarop de gebruikers op het geheven recht reageren.

2) Om politieke, organisatorische of administratieve redenen kan het onmogelijk blijken de totale externe kosten door één bepaalde vervoerswijze te laten dragen. De oplossing zal erin bestaan de op de andere vervoersvormen geheven rechten aan te passen, in dit geval door ze te verminderen op concurrerende modi (of door ze te verhogen op goederen en diensten die complementair gebruikt worden).

3) Om te beletten dat vervoersondernemingen (te veel) subsidies krijgen, kan het nodig zijn bepaalde prijzen te verhogen tot boven de sociale marginale kostprijs, zodat het effect op de vraag zo gering mogelijk is en het welzijn zo weinig mogelijk nadeel ondervindt.

4) Het zou goed zijn de vervoersactiviteiten te subsidiëren die rechtstreeks of onrechtstreeks banen scheppen, en de taksen te verhogen op activiteiten die rechtstreeks of onrechtstreeks banen verloren doen gaan.

5) De vervoerprijzen kunnen aanleiding geven tot een rechtstreekse herverdeling van de inkomsten. De oplossing

diaire des prix du transport. La solution sera une réduction des tarifs du transport pour certains groupes sociaux.

Une estimation correcte des coûts est nécessaire au plus tôt pour une saine concurrence des prix. La croissance de la mobilité et de ses coûts concerne l'ensemble du territoire belge. Sa situation géographique privilégiée et la qualité de ses infrastructures routières ont comme effet pervers, un important trafic de transit. Le recours sans cesse croissant aux modes routiers provoque de tels coûts externes — notamment en matière de pollution — qu'à plus ou moins court terme, interviendrait un frein brutal si aucune mesure d'encadrement de réorientation n'était prise.

Trois conditions sont nécessaires pour réguler la mobilité de manière durable : la croissance économique, la solidarité et la sauvegarde de l'environnement.

La contrainte de compétitivité des entreprises doit être prise en compte. La solidarité doit s'opérer à tous les niveaux en garantissant une accessibilité générale à la mobilité et en évitant que la génération actuelle n'hypothèque trop les ressources et l'état de l'environnement.

Les coûts que représente le transport en matière de bruit, de pollution de l'air sont très élevés. Les conséquences environnementales des activités de transport dans les choix économiques et sociaux doivent être prises en compte.

Il n'y a pas de solution miracle mais un ensemble de solutions dans une approche globale intégrée.

Il faut une concurrence équitable (prix reflétant les coûts sociaux relatifs) et une complémentarité (utilisation des modes de transport les plus efficaces là où ils doivent l'être); une approche globale et intégrée en matière de transport, d'infrastructure et d'aménagement du territoire en vue d'améliorer l'offre; une concertation entre les diverses compétences des divers niveaux de pouvoir concernés en tenant compte de ce qui relève de l'échelon européen car les enjeux dépassent les frontières nationales. L'État fédéral se doit en effet, d'encourager le développement d'une politique durable en phase avec l'Union européenne.

II. TABLES RONDES DE LA MOBILITÉ

Hasselt, Charleroi, Anvers, Liège et Bruxelles

Rapport

Remarque préliminaire

Le rapport des tables rondes de la mobilité est présenté sous forme de recueil d'idées avancées (sans ordre de priorité) lors des débats et des exposés introductifs des trois ateliers retenus, à savoir : « la mobilité des personnes », « le transport des marchandises et l'organisation du travail », « la fiscalité et la mobilité ». Les lignes de force dégagées complètent ce rapport.

A. LA MOBILITÉ DES PERSONNES

— Les interlocuteurs sociaux plaident pour la nécessaire mise en œuvre par les pouvoirs publics d'une approche multidisciplinaire intégrant des solutions cohérentes à

is een vermindering van de vervoerprijzen voor bepaalde sociale groepen.

Een correcte raming van de kosten is dus een dringende noodzaak voor een gezonde prijzenconcurrentie. De toename van de mobiliteit en van de daarmee gepaard gaande kosten betreft het hele Belgische grondgebied. De gunstige geografische ligging van ons land en de kwaliteit van zijn autowegeninfrastructuur hebben als pervers gevolg dat het transitoverkeer aanzienlijk is. Het gestaag groeiende gebruik van het wegvervoer brengt zo'n hoge externe kosten met zich mee — met name inzake vervuiling — dat er op kortere of langere termijn een abrupte rem zou komen als een omkaderende maatregel niet voor heroriëntering zorgt.

Drie voorwaarden zijn noodzakelijk om de mobiliteit duurzaam te organiseren : economische groei, solidariteit en milieubescherming.

Er moet rekening worden gehouden met de noodzakelijke concurrentiekracht van de ondernemingen. De solidariteit moet alle niveaus omvatten : er moet een algemeen toegankelijke mobiliteit worden gegarandeerd en er moet worden vermeden dat de huidige generatie de middelen en de staat van het milieu te veel in het gedrang brengt.

De kostprijs van het vervoer inzake geluidshinder en luchtvervuiling is heel hoog. Economische en sociale keuzen moeten dus rekening houden met de milieu-impact van de transportactiviteiten.

Er bestaat geen wonderoplossing, wel een geheel van oplossingen in een geïntegreerde, omvattende aanpak.

Er is nood aan billijke concurrentie (prijzen die de desbetreffende sociale kosten weerspiegelen) alsook complementariteit (gebruik van de doeltreffendste vervoersmodi op de plaats waar ze het doeltreffendst moeten zijn); een omvattende en geïntegreerde aanpak inzake transport, infrastructuur en ruimtelijke ordening om het aanbod te verbeteren; overleg tussen de verschillende betrokken beleids- en bevoegdheidsniveaus, rekening houdend met wat onder Europees niveau ressorteert, want de belangen overstijgen de nationale grenzen. De Federale Staat behoort immers de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid op Europees vlak aan te moedigen.

II. RONDETAFLGESPREKKEN OVER MOBILITEIT

Hasselt, Charleroi, Antwerpen, Luik en Brussel

Verslag

Opmerking vooraf

Het verslag van de rondetafelgesprekken over mobiliteit wordt aangereikt in de vorm van een bundeling van ideeën (niet in volgorde van prioriteit) die werden geopperd tijdens de debatten en inleidende uiteenzettingen van de drie gekozen werkgroepen : « de mobiliteit van personen », « het goederenvervoer en de organisatie van het werk », « fiscaliteit en mobiliteit ». De krachtlijnen die naar voren kwamen, vullen dit rapport aan.

A. DE MOBILITEIT VAN PERSONEN

— De sociale gesprekspartners pleiten voor de noodzakelijke tenuitvoerlegging door de overheid van een multidisciplinaire aanpak die op alle bevoegdheidsniveaus cohe-

tous les niveaux de pouvoir ainsi que pour une coopération accrue des partenaires concernés : sociétés de transports, employeurs et travailleurs afin de mettre en place des plans de transport d'entreprises efficaces.

— Des mesures linéaires qui imposeraient des solutions uniformes en matière de plans de transport d'entreprise sont inadéquates et il convient de tenir compte de la mosaïque des situations (régions, entreprises, produits, contraintes individuelles). Il faut aussi ne pas limiter les mesures au trafic ou aux moyens de transport liés aux zones d'activités.

— Les implantations économiques (parcs d'activités ...) devraient être proches d'un centre important de transports en commun. L'élaboration d'un plan de transport d'entreprise lors de ces implantations est nécessaire. Il reste également à trouver des formules entre les employeurs et les sociétés de transport pour l'exploitation du buspooling (tarifs sont fixés par la loi).

— Assurer une mobilité de base pour tous (solidarité).

— Une adaptation de la fiscalité immobilière des particuliers en faveur des zones urbanisées en vue d'une diminution de la demande de déplacement ou de leur durée doit s'intégrer dans une politique globale intégrant notamment le logement et le cadre de vie.

— Rendre les moyens de transport plus attractifs et de meilleure qualité : accessibilité à tous les groupes sociaux selon des modalités à déterminer, amélioration du confort, de la sécurité et des performances (rapidité et fréquence) est un préalable à la réussite de l'objectif proposé.

— Imaginer une billetterie/tarifcation commune pour les transports en commun publics (SNCB + sociétés de transport régionales + taxis) ainsi qu'une tarifcation préférentielle en heures creuses.

— Encourager davantage la mobilité lente (cyclisme, piétons) est indiqué pour améliorer la qualité de vie en milieu urbain.

— Le télétravail peut avoir une influence positive sur le phénomène de congestion mais qu'en revanche, il engendre une diminution des parts de marché des transports publics. Il peut par ailleurs provoquer la déstructuration du lien social.

— Les freins à l'utilisation des transports publics sont dus à la dispersion des lieux de travail et aux difficultés de liaison entre les divers moyens de transport ainsi qu'à leur problème d'accessibilité mais la prise en compte de la rentabilité ne doit pas être négligée : le transport public n'est rentable qu'en zone à forte densité de population.

— Les déplacements de loisir sont en augmentation constante et les transports publics répondent malaisément à cette demande diffuse.

— De nouveaux moyens de transport devraient être envisagés comme par exemple les taxis collectifs qui peuvent répondre à des déplacements autres que ceux du domicile-travail.

— En matière d'investissements, il est nécessaire que les acteurs de la mobilité œuvrent ensemble. Ces investissements pour une mobilité durable doivent être tant publics que privés.

— L'adaptation et la création d'infrastructures s'imposent pour faire face à l'accroissement du trafic de voyageurs et de marchandises.

— Le potentiel de transport public doit être augmenté par l'acquisition de nouveau matériel roulant, de rames de plus grande capacité, par l'augmentation des fréquences,

rente oplossingen integreert, alsook voor een sterkere samenwerking tussen de betrokken partners : vervoersmaatschappijen, werkgevers en werknemers, om doeltreffende bedrijfsvervoerplannen in te voeren.

— Lineaire maatregelen die eenvormige oplossingen zouden opleggen op het vlak van bedrijfsvervoerplannen, zijn inadequaat en het is raadzaam rekening te houden met de mozaïek van situaties (gewesten, ondernemingen, producten, individuele imperatieven). De maatregelen mogen ook niet worden beperkt tot het verkeer of de vervoermiddelen die gebonden zijn aan de activiteitenzones.

— Economische vestigingen (activiteitsparken ...) zouden zich nabij een belangrijk centrum voor gemeenschappelijk vervoer moeten bevinden. De uitwerking van een bedrijfsvervoerplan op het ogenblik van de vestiging is een noodzaak. Ook moeten er tussen de werkgevers en vervoersmaatschappijen formules worden gevonden voor de uitbating van buspooling (wettelijk opgelegde tarieven).

— Een basismobiliteit voor iedereen verzekeren (solidariteit).

— Een aanpassing van de onroerende belasting van particulieren ten gunste van de verstedelijkte zones om de verplaatsingsbehoefte of -duur te verminderen, moet kaderen in een omvattend beleid dat met name het wonen en het levenskader integreert.

— De aantrekkingskracht en kwaliteit van de vervoermiddelen verbeteren : toegankelijk voor alle sociale lagen volgens nader te bepalen regels, verbetering van prestaties (snelheid en frequentie), comfort, veiligheid, zijn voorwaarden voor het welslagen van de voorgestelde doelstelling.

— Gemeenschappelijke vervoerbewijzen/tarifiering in het leven roepen voor het gemeenschappelijk openbaar vervoer (NMBS + gewestelijke vervoersmaatschappijen + taxi's) alsook voorkeurtarieven in daluren.

— Het is aangewezen het trage verkeer meer aan te moedigen (fietsers, voetgangers) om de levenskwaliteit in de stadsomgeving te verbeteren.

— Telewerk kan een positieve invloed hebben op het fenomeen van de opstoppen, maar anderzijds leidt het tot een afname van de marktaandeelen van het openbaar vervoer. Bovendien kan het de structuur van het sociale verband aantasten.

— De belemmeringen om gebruik te maken van het openbaar vervoer, zijn te wijten aan de versnippering van de arbeidsplaatsen, de moeilijke aansluiting tussen de verschillende vervoermiddelen en het probleem van hun toegankelijkheid, maar het rentabiliteitsaspect mag niet uit het oog worden verloren : het openbaar vervoer is alleen rendabel in zones met een hoge bevolkingsdichtheid.

— Het vrijetijdsverkeer stijgt constant en het openbaar vervoer beantwoordt slecht aan deze gespreide behoefte.

— Er zouden nieuwe transportmiddelen moeten worden beoogd, zoals bijvoorbeeld collectieve taxi's, die aan andere dan woon-werkverplaatsingen tegemoet kunnen komen.

— Inzake investeringen is het nodig dat de mobiliteitsactoren samenwerken. Deze investeringen voor een duurzame mobiliteit moeten zowel uit publieke als particuliere hoek komen.

— Aanpassing en creatie van infrastructuur dringen zich op om het hoofd te bieden aan de toename van het reizigers- en goederenverkeer.

— Het potentieel van het openbaar vervoer moet worden verhoogd door de aankoop van nieuw rollend materieel, treinstellen met grotere capaciteit, verhoging van de

la création de voies réservées et par l'augmentation de la vitesse commerciale.

— Pour favoriser la rencontre du transport individuel et du transport collectif, l'aménagement de parkings à proximité des gares doit se faire en fonction des priorités :

- en ville : piétons, transports publics, vélos, taxis;

- hors ville : attirer l'automobiliste grâce au stationnement longue durée et gratuit.

— Aménagement de parkings de dissuasion ou d'encouragement avec connexion à d'autres modes. Ces parkings devraient se situer le plus près possible du lieu de départ, être sécurisés et être rendus plus avantageux que les parkings sur le lieu de destination.

— Une meilleure gestion des carrefours, un réaménagement des espaces urbains et périurbains doivent être assurées.

— Une politique de transport ne peut pas se faire sans une bonne politique de l'aménagement du territoire.

— Il convient de concentrer les activités à forte densité de personnel à proximité des gares.

— Une politique de mobilité durable devrait inclure un volet éducatif, de sensibilisation et de responsabilisation du citoyen, pour que celui-ci devienne demain un citoyen écomobile plutôt qu'un citoyen automobile.

— Il faut organiser la complémentarité en vue d'une intégration accrue et éviter ainsi la concurrence des différents modes de transport

— La gestion de la mobilité nécessite une approche différente selon les villes et régions puisque les compétences sont tantôt régionales, tantôt communales. Ne serait-il pas bon d'harmoniser ?

— En ce qui concerne Bruxelles, la mise en œuvre d'un RER permet de juguler la croissance des flux automobiles. Les constatations relevées dans les dix villes européennes qui sont dotées d'une offre de ce type démontrent que sa réussite dépend également des mesures visant à dissuader le recours à la voiture à l'intérieur des villes. Le RER est sujet à controverse mais il faut dédramatiser son financement puisque celui-ci peut être réparti entre les quatre niveaux de pouvoir et les instances européennes. La seule vraie difficulté réside dans la répartition de la perte d'exploitation entre les pouvoirs publics fédéraux et régionaux.

Lignes de force

Amélioration de l'offre des transports en commun

Rendre les transports publics plus attractifs, de meilleure qualité (coût consommateur, amélioration des performances, du confort, de la sécurité et de l'accessibilité) et mieux adaptés à la demande est un préalable à la réussite de l'objectif proposé.

Le transport en commun est surtout une question d'accessibilité.

Une vision commune entre la SNCB (transport sur longues distances) et les sociétés régionales de transport urbain et suburbain s'avère nécessaire. Le souci de complémentarité est indispensable.

L'adaptation et la création d'infrastructures (chaînon manquants) s'imposent pour faire face à l'accroissement du trafic de voyageurs.

frequenties, aanleg van voorbehouden stroken en verhoging van de commerciële snelheid.

— Om het individuele vervoer en het collectieve vervoer beter op elkaar af te stemmen, moeten parkings worden aangelegd in de buurt van de stations, in het licht van de prioriteiten :

- in de stad : voetgangers, openbaar vervoer, fietsen, taxi's;

- buiten de stad : de automobilist aantrekken met de mogelijkheid om gratis langdurig te parkeren.

— Aanleg van ontrappings- of aanmoedigingsparkings die aansluiten op andere vervoersmodi. Deze parkings moeten zo dicht mogelijk bij de plaats van vertrek gelegen zijn, moeten veilig zijn en voordeliger dan de parkings op de plaats van bestemming.

— Een beter beheer van de kruispunten, een heraanleg van de ruimten in en net buiten de stad moet worden verzekerd.

— Een vervoerbeleid kan niet zonder een goed beleid inzake ruimtelijke ordening.

— Het is raadzaam de activiteiten met een hoge personeelsdichtheid te concentreren in de buurt van stations.

— Een beleid voor duurzame mobiliteit zou een opvoedend aspect moeten omvatten, waarbij de belangstelling en de verantwoordelijkheid van de burger worden aangescherpt, opdat die morgen een « ecomobile » burger wordt in plaats van een « automobiele » burger.

— De complementariteit moet worden georganiseerd met het oog op een verhoogde integratie en aldus moet concurrentie van de verschillende vervoersmodi worden vermeden.

— Het mobiliteitsbeheer noodzaakt een verschillende benadering naar gelang van de steden en gewesten, aangezien de bevoegdheden nu eens gewestelijk zijn, dan weer gemeentelijk. Zou het niet goed zijn te harmoniseren ?

— Wat Brussel betreft, kan de aangroei van het autoverkeer door de verwezenlijking van het GEN onder controle worden gehouden. De bevindingen in de tien Europese steden die beschikken over een GEN, leren dat het succes van het GEN ook afhangt van maatregelen die het autogebruik binnen de steden ontmoedigen. Het GEN is omstreden, maar de financiering ervan moet tot zijn juiste proporties worden teruggebracht, aangezien die tussen de vier beleidsniveaus en de Europese instanties kan worden verdeeld. De enige echte moeilijkheid ligt in de verdeling van het exploitatieverlies tussen de federale en gewestelijke overheden.

Krachtlijnen

Verbetering van het openbaar vervoersaanbod

Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken, beter van kwaliteit (kosten gebruiker, verbetering van de prestaties, van het comfort, de veiligheid, de commerciële snelheid) en beter afgestemd op de vraag is een noodzakelijke voorwaarde voor het welslagen van het voorgestelde doel.

Het openbaar vervoer is vooral een kwestie van toegankelijkheid eerder dan van mobiliteit.

Een gemeenschappelijke visie tussen de NMBS-massavervoer (lange afstand), de gewestelijke maatschappijen voor stedelijk en voorstedelijk vervoer blijkt noodzakelijk. Een streven naar complementariteit is onontbeerlijk.

De aanpassing van bestaande infrastructuur en verwezenlijking van nieuwe infrastructuur dringen zich op om het hoofd te bieden aan de toename van het reizigersverkeer.

L'aménagement de parkings d'encouragement en vue de permettre le passage de l'autosolisme vers une forme de transport en commun publics ou privés (carpooling).

La mobilité va de pair avec la fonctionnalité, l'accessibilité et la capacité des flux.

Aménagement du territoire, cadre de vie et besoins de déplacement

L'aménagement du territoire et un réaménagement des espaces urbains sont nécessaires pour une politique efficace de transport ainsi que pour maintenir et attirer les habitants dans la ville.

Les politiques intégrées impliquent notamment, l'aménagement du territoire et de points nodaux conviviaux, une gestion intégrée des transports, une offre de transports publics rencontrant un besoin et une demande, une gestion de la circulation adaptée aux horaires de travail.

Il convient d'inciter les entreprises à forte densité de personnel à s'implanter auprès d'un centre important de transports publics.

Enfin, par une nouvelle approche des relations sociales intégrant la mobilité, des mesures telles que la flexibilité des horaires, l'organisation du travail à distance et les plans de transport d'entreprise (dont les modalités d'application ne font pas l'unanimité) sont de nature à réduire les besoins de déplacement.

B. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET L'ORGANISATION DU TRAVAIL

— Le transport par route reste incontournable mais il est tout aussi évident qu'il faut favoriser le délestage du trafic routier par un transfert vers le rail et l'eau tout en tenant compte des spécificités de chaque mode. La nécessité de l'intermodalité et de la multimodalité apparaît clairement.

— Les chiffres et statistiques sont insuffisants et peu fiables. Une réorganisation de l'information est nécessaire.

— Le trafic est en hausse mais les investissements en nouvelles infrastructures sont en diminution constante et les frais d'entretien ne cessent d'augmenter.

— Les infrastructures sont sous tutelles différentes : le rail est fédéral, alors que les routes sont régionales ou communales. Il importe donc de mener une politique globale, coordonnée et intégrée à tous les niveaux.

— Plaidoyer pour un respect strict des réglementations sociales et techniques existantes et pour une non augmentation de celles-ci.

— Les problèmes environnementaux sont insuffisamment pris en compte.

— La voie d'eau souffre de la méconnaissance des avantages qu'elle offre et en particulier celui d'une grande capacité disponible.

— Privilégier la complémentarité entre les moyens de transport.

— Un des objectifs étant de délester la route, il convient toutefois d'éviter toute forme de distorsion de concurrence entre le rail et la voie d'eau.

De aanleg van aanmoedigingsparkings om de overgang van « alleenrijden » naar een vorm van gemeenschappelijk openbaar of privé-vervoer mogelijk te maken (een voorbeeld van dit laatste is carpooling).

Mobiliteit gaat hand in hand met functionaliteit, toegankelijkheid en verkeersstroomcapaciteit.

Ruimtelijke ordening, levenskader en verplaatsingsbehoeften

Ruimtelijke ordening en herordening van de stedelijke ruimten zijn noodzakelijk voor een efficiënt transportbeleid en om de stadsbewoning te handhaven en nieuwe bewoners naar de stad aan te trekken.

Geïntegreerde beleidslijnen impliceren met name de ruimtelijke ordening en de aanleg van bewonersvriendelijke pleinen, een geïntegreerd vervoersbeheer (privé, goederen, school), een openbaarvervoersaanbod dat tegemoetkomt aan een behoefte en een vraag, een verkeersbeheer dat rekening houdt met de werkroosters.

Het is raadzaam de ondernemingen met een groot personeelsbestand ertoe aan te sporen zich in de buurt van een belangrijk centrum voor gemeenschappelijk vervoer te vestigen.

Tot slot zijn, vanuit een nieuwe benadering van de sociale relaties die de mobiliteit integreert, maatregelen zoals flexibele werkroosters, de organisatie van telewerk en de bedrijfsvervoerplannen (over de concrete toepassingsvoorwaarden van die laatste bestaat geen unanimité) van aard om de verplaatsingsbehoeften te vermindern.

B. HET GOEDERENVERVOER EN DE ORGANISATIE VAN HET WERK

— Het wegvervoer blijft een niet weg te cijferen element, maar het is even duidelijk dat de modale overslag naar spoor en water dient te worden bevorderd, waarbij rekening moet worden gehouden met de voordelen en specifieke eigenschappen van elke modus. Intermodaliteit en multimodaliteit zijn noodzakelijk.

— De cijfers en statistieken zijn ontoereikend en weinig betrouwbaar en de informatie moet worden gereorganiseerd.

— Het verkeer stijgt, maar de investeringen in nieuwe infrastructuur lopen gestaag terug, terwijl de onderhoudskosten alsmaar stijgen.

— Als gevolg van het Belgische institutionele landschap staat de infrastructuur onder uiteenlopende voogdij : het spoor is federaal, terwijl de wegen gewestelijk of gemeentelijk zijn. Het komt er dus op aan een omvattend, gecoördineerd en geïntegreerd beleid te voeren op alle niveaus.

— Pleiten voor een strikte naleving van de bestaande sociale en technische reglementeringen en geen uitbreiding ervan.

— Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de milieuproblemen.

— De binnenvaart kampt met het probleem dat haar voordelen, met name de grote beschikbare capaciteit, worden miskend.

— Voorrang geven aan de complementariteit tussen de vervoermiddelen.

— Ontlasting van het wegverkeer is een van de doeleinden, maar er moet opgepast worden voor concurrentievervalsing tussen spoor en binnenvaart.

— Danger d'une multiplication des plates-formes multi- et intermodales.

— Il faut augmenter le prix du transport, notamment pour reconstituer les marges des transporteurs ou pour permettre à ce secteur de se développer. Cela ne peut se faire qu'à échelon élevé, dans une logique de compétitivité mondiale, pas uniquement des transporteurs, mais aussi des industries.

— Réaliser les « *missing links* » rail, route et voie d'eau en veillant à la cohérence des réseaux; en convenant de ne pas privilégier l'aspect économique mais plutôt une vision globale des situations en prenant également en compte les aspects environnementaux et de santé publique.

— Afin d'optimiser le transport par voie d'eau, plusieurs pistes ont été proposées, notamment :

- utiliser le savoir-faire des zones portuaires existantes en associant les différents modes de transport tout en réservant les terrains situés le long de la voie d'eau à des activités pour lesquelles le mode de transport fluvial est prédominant;

- mieux informer sur les possibilités offertes;

- aider les coopératives de bateliers.

— Définir une politique de prix et de coûts acceptables.

— La multimodalité élargit un marché. Promouvoir les combinaisons multimodales et intermodales en tenant compte du nombre, de la localisation et des investissements.

— Porter une attention spéciale au transport combiné :

- en favorisant les partenariats multiples (en ce compris, la coopération entre entreprises ferroviaires européennes – guichet unique);

- en favorisant des infrastructures de transbordement;

- en limitant le choix des localisations;

- en créant des corridors;

- en abaissant le seuil d'attractivité (± 150 km);

- en assurant la ponctualité;

- en informant sur le suivi des marchandises tout au long du parcours.

— La prochaine libéralisation du transport par rail et l'optimisation du transport fluvial permettront aussi la mise en place d'opérateurs « globaux » en logistique.

— Assurer la séparation physique et/ou horaire du transport des personnes et du transport des marchandises.

— L'organisation du transport doit se faire dans l'optique d'une économie fonctionnant 24 heures sur 24 mais elle est liée à des phénomènes économiques et sociaux (horaires, livraisons en ville, ...) d'où la nécessité d'une collaboration entre les autorités publiques, le secteur des transports et les acteurs économiques pour trouver des solutions globales et pragmatiques.

Il importe donc de repenser l'organisation sociale du travail, de revoir les schémas de production, de transport et de distribution pour mieux répondre aux besoins de l'industrie.

— Développer la télématique : éviter les retours à vide, développer l'information routière pour influencer le choix des itinéraires.

— Gevaar van een vermenigvuldiging van de multimodale en intermodale platformen.

— De vervoerprijs moet worden verhoogd, opdat de transporteurs opnieuw marges kunnen boeken en opdat de sector zich kan ontwikkelen. Dat is slechts mogelijk op een hoog niveau, in een logica van wereldwijde concurrentiekracht, niet alleen bij de transporteurs, maar ook in de industrie.

— De « *missing links* » in spoor, weg en waterweg inlassen; hierbij moet worden toegekeken op de coherentie van de netwerken en moet worden overeengekomen dat niet het economische aspect voorrang verdient, maar wel een omvattende kijk op de situaties, waarbij ook de aspecten milieu en volksgezondheid in aanmerking worden genomen.

— Om het vervoer via waterweg te optimaliseren, zijn verschillende mogelijkheden geopperd, met name :

- de *knowhow* van de bestaande havenzones gebruiken door de verschillende vervoersmodi aan elkaar te koppelen en tegelijk de terreinen langs de waterwegen voor te behouden voor activiteiten die overwegend met binnenvaart werken;

- betere informatieverstrekking over de aangeboden mogelijkheden;

- coöperatieve verenigingen van binnenschippers steunen.

— Een beleid van aanvaardbare prijzen en kosten definiëren.

— Multimodaliteit verruimt een markt. Multimodale en intermodale combinaties promoten, rekening houdend met het aantal, de lokalisatie en de investeringen.

— Speciale aandacht besteden aan gecombineerd vervoer :

- door veelvuldige *partnerships* te bevorderen (met inbegrip van samenwerking tussen Europese spoorwegmaatschappijen – *one stop shopping*);

- door overslaginfrastructuren te bevorderen;

- door de keuze van lokalisaties te beperken;

- door corridors te creëren;

- door de drempel van de aantrekkingskracht te verlagen (± 150 km);

- door de stiptheid te verzekeren;

- door langs het hele traject informatie te verstrekken over de *follow-up* van de goederen.

— De op til zijnde liberalisering van het spoorvervoer en de optimalisering van de binnenvaart zullen ook de vestiging van « omvattende » logistieke operators mogelijk maken.

— De fysieke scheiding van het personenvervoer en het goederenvervoer mogelijk maken door verschillende uren en/of verschillende infrastructuur.

— De organisatie van het vervoer moet gebeuren vanuit de optiek van een economie die 24 uur op 24 draait, maar is gebonden aan economische en sociale fenomenen (werkroosters, leveringen in de stad, ...); vandaar dat samenwerking tussen de overheid, de transportsector en de economische medespelers noodzakelijk is om omvattende en pragmatische oplossingen te vinden.

Het is dus van belang de sociale werkorganisatie te herzien en de productie-, vervoer- en distributieschema's bij te sturen om beter te beantwoorden aan de noden van het bedrijfsleven.

— De telematica ontwikkelen : terugritten zonder lading vermijden; de wegeninformatie ontwikkelen om de keuze van de reisroutes te beïnvloeden.

— Organisation du transport : étude des flux dans les entreprises (*just in time* - stock zéro).

— Assurer une meilleure accessibilité des centres d'activités économiques en terme d'approvisionnement. La mobilité pour le secteur des marchandises est avant tout une question d'efficacité. Quelques idées, réalisables à court terme, sont émises pour garantir une meilleure mobilité dans la ville tout en conservant une distribution efficace :

- élargissement des zones d'embarquement et de débarquement;
- élargissement des horaires, ce qui aurait comme effet une présence moins dense des camions aux heures de pointe;

- stimuler le transport professionnel des marchandises et améliorer la qualité du transporteur.

— Repenser la chaîne logistique depuis en vue d'optimiser la capacité de transport. Cette chaîne logistique, qui s'étend de la sortie de production jusqu'à la livraison, doit aussi intégrer les flux d'informations et les obligations en matière de recyclage.

— En termes d'organisation sociale du travail, il convient de revoir les schémas de production, de transport et de distribution pour mieux s'inscrire dans les besoins de l'industrie.

Lignes de force dégagées

Complémentarité et saine concurrence

L'avenir du transport de marchandises doit s'envisager en termes de complémentarité et de multimodalité. Il convient d'utiliser les avantages et les atouts de chacun des différents modes de transport. La promotion indispensable des combinaisons multi-modales et intermodales appelle cependant deux réserves : éviter la multiplication des plates-formes et maîtriser le coût des investissements à consentir.

Tenant compte des courtes distances en Belgique, le choix du transport routier est privilégié. Des mécanismes devront être mis en place pour abaisser le seuil de chargement et celui du transbordement afin de délester le trafic routier et d'inciter au transfert de celui-ci vers le rail ou la voie d'eau. Si la voie d'eau et le rail permettent une massification maximale, les parcours initiaux et terminaux se feront toujours majoritairement par route. Il faut éviter toute distorsion de concurrence entre le rail et la voie d'eau.

Afin d'optimiser le transport de marchandises par voie d'eau, il suffit de moderniser les infrastructures existantes et de bien utiliser le savoir-faire des zones portuaires qui associent les différents modes de transport tout en réservant les terrains situés le long de la voie d'eau, à des activités qui l'utiliseront de manière prédominante.

Le partenariat des différents acteurs du transport de marchandises conduit à une optimisation des capacités de transport et à une meilleure productivité des différents modes. Cette problématique, qui n'a jamais été abordée sur le plan institutionnel, nécessite la mise en place d'un organe de concertation.

Importance de la logistique

On parle encore trop souvent de transport de marchandises en général, le débat devrait s'orienter sur la logistique car la logistique est un concept global. Une vision large

— Organisatie van het vervoer : studie van de goederenstromen in de ondernemingen (*just in time* - nulvoorraden).

— De economische activiteiten centra toegankelijker maken voor de bevoorrading. Mobiliteit is voor de goederensector in eerste instantie een kwestie van doeltreffendheid. Er zijn enkele op korte termijn haalbare ideeën om een betere mobiliteit in de stad te verzekeren met behoud van een doeltreffende distributie :

- verruiming van de laad- en loszones;
- verruiming van de werkroosters, waardoor het vrachtwagenverkeer op piekuren minder druk zou worden;

- het professionele goederenvervoer stimuleren en de kwaliteit van de transportonderneming verbeteren.

— De hele logistieke keten herdenken om de transportcapaciteit ten volle te benutten. Die logistieke keten, van productie-uitgang tot levering, dient ook de informatiestroom te omvatten en de verplichtingen op gebied van recyclage.

— Op het vlak van de sociale werkorganisatie moeten de productie-, vervoer- en distributieschema's worden herzien om beter aan te sluiten bij de behoeften van de industrie.

Krachtlijnen die naar voren kwamen

Complementariteit en gezonde concurrentie

De toekomst van het goederentransport moet worden beschouwd in het licht van complementariteit en multimodaliteit. Het is raadzaam de voordelen en troeven van elk van de verschillende vervoersmodi te benutten. De onontbeerlijke aanmoediging van multimodale en intermodale combinaties noopt evenwel tot twee bedenkingen : de vermenigvuldiging van platformen moet worden vermeden en de investeringskosten moeten onder controle blijven.

Gelet op de korte afstanden in België, krijgt de keuze van het wegvervoer voorrang. Er moeten systemen worden uitgewerkt om de laaddrempel en overslagdrempel te verlagen om het wegverkeer te ontlasten en om aan te zetten tot overschakeling op treinvervoer of binnenvaart. Binnenvaart en spoor maken weliswaar een maximale massificatie mogelijk, maar het vervoer naar de eindbestemming zal toch altijd hoofdzakelijk over de weg gebeuren. Elke vorm van concurrentie tussen spoor en binnenvaart dient te worden vermeden.

Om het goederenvervoer langs de waterwegen te verbeteren, is geen nieuwe infrastructuur nodig, maar wel een goed gebruik van de *knowhow* van de bestaande havenzones die de verschillende vervoersmodi combineren, met tegelijk het voorbehouden van de terreinen langs de waterwegen voor activiteiten die overwegend van deze vervoersmodus gebruik zullen maken.

Het *partnership* van de verschillende actoren van het goederentransport kan de capaciteit en productiviteit van de verschillende transportmodi alleen maar vergroten, wat hun aantrekkingskracht verhoogt. Deze problematiek is nog nooit institutioneel benaderd en noodzaakt de oprichting van een overlegorgaan.

Belang van de logistiek

Al te vaak wordt nog over goederenvervoer in het algemeen gesproken, terwijl het debat zich zou moeten toespitsen op de logistiek, want logistiek is een omvattend begrip.

de la situation du transport de marchandises est nécessaire pour trouver des solutions à la problématique de la mobilité. Une concertation s'avère indispensable entre les différents acteurs tant publics que privés.

Réglementation et harmonisation

Les différents acteurs ne souhaitent pas un renforcement des réglementations mais bien un meilleur contrôle et une meilleure application des réglementations existantes. En effet, le respect des règles tant sociales que techniques est un élément essentiel de compétitivité tant au sein du mode du transport routier que des autres modes de transport.

Au niveau européen, le problème réside dans l'absence d'harmonisation concomitante à la libéralisation. En ce qui concerne le transport, il est aisé de libéraliser mais très malaisé d'harmoniser. La politique concurrentielle des expéditeurs, des chargeurs et des entreprises consiste à exacerber la concurrence à un point tel que les frais de transport se retrouvent soumis à une pression tous azimuts. Le prix du transport doit donc être augmenté, mais si cela a une incidence négative sur la compétitivité de notre économie et de notre industrie, la seule solution consiste à mettre en œuvre une politique globale et cohérente, au moins au niveau européen. Il ne s'agit pas d'un retour au monopole, mais d'un retour aux règles. La libéralisation suppose une harmonisation et par conséquent des règles.

Information

Il convient de développer des techniques d'information qui aideront notamment le développement du transport combiné, car un de ses points faibles est le suivi de la marchandise tout au long de son parcours.

Consommation durable

L'augmentation du trafic des marchandises est aussi le résultat d'un type de société favorisant le remplacement rapide des produits. Une réflexion globale sur le développement d'une consommation durable semble utile.

Organisation du travail

Les problèmes et les questions liées au déplacement efficace des marchandises conduisent à une réflexion sur l'organisation sociale du travail. Celle-ci implique la révision des schémas de production mais également des schémas de transport et de distribution pour que le trafic de marchandises réponde aux besoins de l'économie.

C. FISCALITÉ ET MOBILITÉ

— La diminution des droits d'enregistrement et l'augmentation des revenus cadastraux impliquent différents niveaux de pouvoirs, ce qui rend la prise de mesures difficile. Si l'on souhaite effectivement enrayer l'exode vers la périphérie, il convient de rendre la vie moins chère en ville par une diminution du précompte immobilier (compensation ?) ou par la suppression des droits d'enregistrement uniquement dans les centres urbains.

Een brede kijk op de situatie van het goederenvervoer is nodig om oplossingen te vinden voor de mobiliteitsproblematiek. Overleg tussen de verschillende overheids- zowel als privé-actoren blijkt onontbeerlijk.

Reglementering en harmonisering

De verschillende actoren wensen geen uitbreiding van de reglementering, maar wel een betere controle en een betere toepassing van de bestaande reglementering. De eerbiediging van de zowel sociale als technische regels is immers een sleutelelement van het concurrentievermogen, zowel binnen het wegtransport als ten gunste van de andere transportmodi.

Op Europees niveau stelt zich het probleem van de afwezigheid van harmonisering volgens op de liberalisering. In het geval van vervoer is liberalisering heel gemakkelijk, maar harmonisering vrijwel onmogelijk. De concurrentietactiek van expeditie, bevrachters, ondernemingen zijn er precies op gericht deze concurrentie op de spits te drijven, om de vervoerkosten volledig onder druk te zetten. De prijs van het vervoer moet dus worden opgedreven, maar als dit een schadelijke invloed heeft op de concurrentiekracht van onze economie en industrie, kan de oplossing alleen komen van een omvattend en coherent beleid, minimaal op Europees niveau. Dat is geen terugkeer naar het monopolie, maar een terugkeer naar de regels. Wie liberaliseert, moet harmoniseren en daarvoor zijn regels nodig.

Informatie

Er dienen informatietechnieken te worden uitgewerkt om de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer te steunen, want één van de zwakke punten van het gecombineerd vervoer is de follow-up van de goederen langs het hele traject.

Duurzame consumptie

Er kan worden gediscuteerd over een samenlevingsproject. De toename van het goederenverkeer is ook het resultaat van een type van samenleving die de snelle vervanging van producten bevordert. Een omvattend denkwerk met het oog op de ontwikkeling van een duurzame consumptie lijkt nuttig.

Organisatie van het werk

De problemen en vragen in verband met de doeltreffende verplaatsing van goederen roepen het hele probleem van de sociale werkorganisatie op. Dit vergt een herziening van de productieschema's, maar ook van de transport- en distributieschema's, om het goederenverkeer beter te doen aansluiten bij de behoeften van de industrie.

C. FISCALITEIT EN MOBILITEIT

— De vermindering van de registratierechten en de verhoging van de kadastrale inkomens hebben te maken met verschillende machtsniveaus, wat het nemen van maatregelen bemoeilijkt. Als men de stadsvlucht effectief tot staan wil brengen, zou het wonen in de stad minder duur moeten worden gemaakt door de onroerende voorheffing te verlagen (compensatie ?) of door de registratierechten alleen in de stedelijke centra af te schaffen.

— Il s'agirait aussi de permettre la récupération des droits d'enregistrement sur l'achat d'un immeuble en cas de changement de propriété dans le but de se rapprocher du lieu de travail.

— On constate que le changement de résidence est lié à la recherche d'un agrément plus grand en matière de logement, ce qui est une des causes de l'émigration vers la périphérie. Il faut donc veiller à l'amélioration de la qualité de vie dans les villes pour éviter l'exode massif.

— Le coût du transport pour une personne a son importance. Dans le choix d'un travail ou d'un lieu d'habitation, cet élément joue un rôle.

— Pour d'aucuns, il est nécessaire de créer des possibilités de travail près de son domicile; d'autres vont dans un sens opposé. Certains ajoutent encore qu'il est illusoire de vouloir rapprocher le domicile du lieu de travail si l'on tient compte de la précarité des emplois et des contraintes professionnelles du conjoint.

— La réduction de la charge du déplacement (en temps et en coût) peut entraîner de nouveaux flux d'émigration et, paradoxalement, alourdir les flux de navetteurs. Une poussée spéculative peut également se développer sur les prix des logements dans les communes qui seraient mieux desservies par le RER. Comment est-il envisageable de récupérer une partie de cette plus-value aux fins de financement de celui-ci ?

— À l'examen de l'expérience des pays où le prix des carburants est plus élevé qu'en Belgique, l'on constate que l'augmentation des taxes sur celui-ci n'a pas d'effet dissuasif. Se pose par contre la question de la pollution atmosphérique tacitement « encouragée » par le bonus fiscal dont bénéficie le gascil alors que son impact sur l'environnement est selon d'aucuns, des plus nocifs.

— Les avantages de toute nature liés à l'utilisation d'un véhicule de société ont été trop longtemps considérés avec bienveillance. L'usage privé d'un véhicule de société et la mise à disposition d'une place de parking sont des avantages qui devraient être soumis à taxation.

Par ailleurs, la déductibilité fiscale de 6 francs belges par km en cas d'utilisation de la voiture personnelle pour assurer le déplacement domicile-lieu de travail pose le problème de l'inégalité de traitement entre les différents modes de transport. La déductibilité fiscale d'un certain montant par kilomètre pourrait être accordée quel que soit le type de transport utilisé.

La révision doit encourager un transfert vers les transports en commun.

— La logique pollueur-payeur ne doit pas nécessairement impliquer une taxation plus importante mais une autre distribution de celle-ci.

— D'aucuns ont émis l'idée d'une taxation plus élevée des carburants polluants et d'une taxation moins élevée des combustibles alternatifs généralement utilisés par les micro-voitures électriques ou autres. Ce sujet est l'étude au sein de la Commission européenne.

— L'impact des nombreuses directives européennes en la matière ne peut être négligé.

— Le choix d'un taux de fiscalité sur les carburants fait réagir les représentants des transporteurs routiers et des autocaristes qui considèrent comme distorsions aux règles de la concurrence, les régimes fiscaux qui sont appliqués à leurs activités professionnelles et ceux des transports publics mais il y a matière à controverse entre ces représentants et l'administration des finances, laquelle conteste

— Concrètement, zoudén ook de registratierechten op de aankoop van een onroerend goed bij wijziging van eigendom om dichtër bij de werkplaats te gaan wonen, recupererbaar moeten worden.

— We stellen vast dat mensen verhuizen om aangenaamer te kunnen wonen, wat een oorzaak zou zijn geweest van de emigratie naar de periferie. Tegelijk moet worden toegezien op het verbeteren van de levenskwaliteit in de steden, om de massale uittocht naar de stadsranden te vermijden.

— De vervoerkosten hebben hun belang voor de mensen. Dit element speelt een rol bij de keuze van werk of woonplaats.

— Voor de een is het belangrijk om werk te scheppen bij de woonplaats, voor de ander juist het omgekeerde. Bepaalde interventies gingen in tegengestelde zin en stelden dat het illusoir is de woonplaats dichtër bij de werkplaats te willen brengen, als men rekening houdt met de tegenwoordige schaarste aan banen en beroepsverplichtingen van de partner.

— Bepèrking van de verplaatsingslast (in tijd en geld) kan nieuwe emigratiestromen uitlokken en paradoxaal genoeg de pendelaarstroom aandikken. Ook zoudén de prijzen van de woningen in de gemeenten met een betere GEN-bediening omhoog kunnen worden geduwd door speculatie. Hoe kan een deel van deze meerwaarde worden gerecupereerd om het GEN te financieren ?

— Onderzoek van de ervaring van landen met hogere brandstofprijzen dan België leert dat een verhoging van de belastingen op brandstof geen ontradend effect heeft. Daarentegen rijst de kwestie van de luchtvervuiling die stilzwijgend wordt « aangemoedigd » door de fiscale bevoordeling van diesel, terwijl de milieu-impact van deze brandstof uitermate schadelijk is.

— De voordelen van alle aard die verbonden zijn aan het gebruik van een bedrijfswagen, werden al te lang welwillend bejegend. Het privé-gebruik van een bedrijfswagen en het ter beschikking stellen van parkeerplaats zijn voordelen die belastbaar zoudén moeten zijn.

De fiscale aftrekbaarheid van 6 Belgische frank per km bij gebruik van de eigen wagen voor het woon-werkverkeer stelt bovendien het probleem van de ongelijke behandeling tussen de verschillende vervoersmodi. De fiscale aftrekbaarheid van een bepaald bedrag per kilometer zou kunnen worden toegestaan ongeacht het gebruikte type van vervoer.

De herziening moet een overschakeling naar het gemeenschappelijk vervoer aanmoedigen.

— De logica « de vervuiler betaalt » moet niet noodzakelijk een grotere belasting inhouden, maar wel een andere verdeling van de belasting.

— Sommigen hebben de idee geopperd om vervuilende brandstoffen hoger te belasten en alternatieve brandstoffen die meestal worden gebruikt door elektrische of andere microwagentjes, minder te belasten. Dit onderwerp ligt ter studie bij de Europese Commissie.

— De impact van de vele Europese richtlijnen terzake is niet te verwaarlozen.

— De keuze voor een belastingtarief op brandstof lokt reacties uit van de vertegenwoordigers van de wegtransportbedrijven en de autocaruitbaters. Zij vinden dat de verschillende fiscale stelsels die gelden voor hun beroepsactiviteiten en voor het openbaar transport, de concurrentieregels scheeftrekken, maar er bestaat een twistpunt tussen deze vertegenwoordigers en het bestuur der finan-

qu'il y ait eu alourdissement des charges pour les bus et autocars.

— Rappel du principe constitutionnel de non réaffectation des recettes fiscales.

Lignes de force dégagées

Fiscalité et logement

Favoriser par le recours à la fiscalité immobilière, le rapprochement domicile-lieu de travail tout en tenant compte du fait que les taux des droits d'enregistrement ne sont pas nécessairement l'incitant déterminant dans l'achat d'un immeuble; son prix de vente ainsi que le taux hypothécaire le sont tout autant.

Fiscalité et déplacement

Les instruments fiscaux et réglementaires inciteront le passage de l'autosolisme vers l'une ou l'autre forme de transports en commun. Ainsi la fiscalité domicile-lieu de travail est directement concernée et d'une manière plus générale, la variabilisation des coûts en fonction du degré d'utilisation, qui encourage une utilisation plus responsable de la voiture individuelle.

Impact sur les comportements

Les intervenants s'accordent pour dire que la fiscalité sous toutes ses formes est un moyen fort pour initier de nouveaux comportements et accompagner d'autres mesures structurelles sans augmentation globale de la pression fiscale.

III. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Remarque

Tenant compte du caractère indissociable des thèmes, la lecture du présent rapport des tables rondes doit dès lors être transversale.

Des stratégies communes sur le plan politique sont unanimement souhaitées et nécessaires. Une vision globale et prospective s'impose. Seul un partenariat effectif des différents intervenants de la mobilité permettra la réalisation concrète de solutions durables et efficaces afin de réussir le pari de l'adéquation entre le transport individuel et le transport en commun. La conscientisation et la responsabilisation de l'ensemble des acteurs sont indispensables.

Le travail organisé par atelier a fait apparaître des spécificités en ce qui concerne la mobilité des personnes et des marchandises mais aussi une nécessaire approche commune. Celle-ci peut être illustrée par un exemple : la séparation physique et/ou horaire du transport des personnes et du transport des marchandises. D'autre part, la fiscalité peut accompagner la plupart des mesures.

La mobilité est *in fine* un concept global qui nécessite dès lors une approche multidisciplinaire. Elle implique pour la préparation concrète d'une politique de mobilité

ciën, dat tegenspreekt dat de lasten voor bussen en autocars zouden zijn verzwaaard.

— Het in herinnering brengen van het grondwettelijk niet-specificiteitsbeginsel.

Krachtlijnen die naar voren kwamen

Fiscaliteit en woning

Via de fiscaliteit op onroerende goederen het dichter bij de werkplaats wonen bevorderen, er wel rekening mee houdend dat de registratierechten niet noodzakelijk de beslissende stimulans zullen zijn om een onroerend goed aan te kopen; de aankoopprijs en de hypothecaire rente zijn even doorslaggevend.

Fiscaliteit en verplaatsing

De fiscale en reglementaire instrumenten zullen een overgang van het « alleenrijden » naar deze of gene vorm van gemeenschappelijk vervoer stimuleren. De fiscale behandeling van woon-werkverkeer speelt aldus rechtstreeks mee en meer in het algemeen ook de variabilisering van de kosten in functie van de gebruiksgraad, een systeem dat aanzet tot meer verantwoordelijkheidszin in het gebruik van de privé-wagen.

Impact op het gedrag

De interveniënten raken het erover eens dat de fiscaliteit een krachtig middel is om de aanzet te geven tot gedragswijzigingen en om andere structurele maatregelen te begeleiden. Maar dit instrument is niet « eenduidig », omdat het verschillende vormen toepast, gaande van accijnzen, BTW of nog, registratierechten.

III. ALGEMENE BESCHOUWINGEN

Opmerkingen

Aangezien de thema's onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, dient dit verslag van de rondetafelgesprekken transversaal gelezen te worden.

Gemeenschappelijke strategieën op politiek vlak zijn unaniem gewenst en noodzakelijk. Een alles omvattende en toekomstgerichte visie dringt zich op. Alleen een volledig partnerschap van alle betrokken partijen op gebied van mobiliteit zal de concrete realisatie van duurzame en doeltreffende oplossingen mogelijk maken, teneinde de moeilijke taak om individueel en gemeenschappelijk vervoer op elkaar af te stemmen, tot een goed einde te brengen. Het is onontbeerlijk het bewustzijn en het verantwoordelijkheidsgevoel van alle medespelers aan te spreken.

Het per werkgroep georganiseerde werk heeft de aandacht gevestigd op de bijzonderheden inzake de mobiliteit van personen en goederen, maar heeft ook de noodzaak van een gemeenschappelijke aanpak in het licht gesteld. Een voorbeeld ter illustratie van dit laatste : de scheiding tussen personenvervoer en goederenvervoer, fysiek en/of in tijd. Anderzijds kan de fiscaliteit een begeleidende rol spelen in de meeste maatregelen.

Mobiliteit is *in fine* een omvattend concept dat bijgevolg een multidisciplinaire aanpak vereist. De concrete voorbereiding van een beleid van duurzame mobiliteit vergt een

durable, une structure qui regroupe les diverses compétences des divers niveaux de pouvoir.

Simultanément aux décisions politiques, une campagne d'éducation et d'information s'avère indispensable pour expliquer les objectifs de mobilité durable et justifier les nécessaires changements de comportement et de mentalité.

structuur die de verschillende bevoegdheden van de verschillende beleidsniveaus groepeerde.

Tegelijk met de politieke beslissingen lijkt een opvoedings- en informatiecampaignede onontbeerlijk om de doelstellingen van duurzame mobiliteit uit te leggen en de noodzakelijke gedrags- en mentaliteitswijzigingen te rechtvaardigen.