

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 juni 2018

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over een meer doorgedreven
interfederaal overleg inzake mobiliteit en
over het opstellen van een Interfederaal
mobiliteitspact**

(ingediend door de dames Isabelle Poncelet
en Catherine Fonck)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 juin 2018

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant le renforcement de la concertation
interfédérale en matière de mobilité et
l'établissement d'un Pacte interfédéral de
mobilité**

(déposée par Mmes Isabelle Poncelet
et Catherine Fonck)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Samenvatting

De indieners van dit voorstel van resolutie willen dat de regering het initiatief neemt om het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) te versterken via een wijziging van artikel 2 van het samenwerkingsakkoord van 2002 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS.

De indieners willen dat het ECMM een Interfederaal mobiliteitspact ter goedkeuring voorlegt aan het federaal Parlement en aan de betrokken deelstaatsparlementen.

De toegang tot Brussel

Mobiliteit is in België meer dan ooit van wezenlijk belang, zowel voor de levenskwaliteit van de bevolking als om de economie goed te doen functioneren. De bevoegdheid inzake mobiliteit is vandaag evenwel versnipperd over de federale overheid en de gewesten. Van de noodzakelijke samenwerking tussen die entiteiten is niet altijd sprake, zeker niet wat Brussel en de vroegere provincie Brabant betreft. Gezien de vele pendelaars die zich elke dag naar Brussel begeven, overstijgt het mobiliteitsvraagstuk ontegensprekelijk de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en belangt het ook talrijke niet-Brusselaars aan. De helft van de Brusselse werknemers woont buiten de gewestgrenzen; 55 % van hen zijn automobilisten.

Bovendien blijkt uit recente statistieken¹ dat Brussel het start- en aankomstpunt is van meer dan 86 % van de intergewestelijke reistrajecten. In absolute cijfers reisden in 2015 340 000 mensen dagelijks naar Brussel, van wie 190 000 met de wagen.

Het valt niet te ontkennen dat die stroom van pendelaars tot mobiliteitsproblemen leidt: overvolle treinen, files op de snelwegen naar Brussel enzovoort. Die vaststelling betekent dat een deel van de oplossing voor dit vraagstuk *de facto* een gewestoverschrijdend van aard is. Hoewel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanzelfsprekend de belangrijkste betrokkene is, kunnen de maatregelen die het treft om de situatie te verbeteren

¹ Marc Beaudelot, "Moins de navetteurs dans la capitale", in *Le Soir*, 20 februari 2017.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Résumé

Les auteurs de la présente proposition de résolution souhaitent que le Gouvernement initie un renforcement du Comité exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) via une modification de l'article 2 de l'Accord de coopération de 2002 entre l'État, la Région flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.

Les auteurs souhaitent qu'un Pacte interfédéral de mobilité soit proposé par le CEMM et soit adopté par les Parlements fédéral et fédérés concernés.

L'accès à Bruxelles

La mobilité constitue, aujourd'hui encore davantage qu'hier, un enjeu majeur en Belgique et ce aussi bien pour la qualité de vie de la population que pour la bonne santé économique de notre pays. Or, cette compétence est aujourd'hui éclatée entre le l'Autorité fédérale et les Régions et la nécessaire coopération entre ces entités n'est pas toujours au rendez-vous. Cela est particulièrement le cas à Bruxelles et dans l'ancienne province du Brabant. En effet, vu le nombre de navetteurs qui convergent chaque jour vers Bruxelles, la problématique de mobilité à Bruxelles dépasse clairement les frontières de la Région de Bruxelles-Capitale et concerne aussi de nombreux Belges. La moitié des travailleurs à Bruxelles habite en dehors des frontières régionales et 55 % d'entre eux sont des automobilistes.

En outre, Bruxelles est le lieu d'arrivée ou de départ de plus de 86 % des déplacements interrégionaux, selon des statistiques récentes¹. En chiffres absolus, cela représentait en 2015, 340 000 personnes qui ont voyagé quotidiennement vers Bruxelles, dont 190 000 automobilistes.

Ce flux de navetteurs crée des problèmes de mobilité qu'il serait absurde de nier: trains saturés, embouteillages sur les axes autoroutiers allant vers Bruxelles... Face à ce constat, une partie des réponses à apporter à cette problématique est *de facto* de nature transrégionale. En effet, même s'il est évident que la Région de Bruxelles-Capitale est la première concernée, les mesures qu'elle prend pour améliorer la situation sont

¹ Marc Beaudelot, "Moins de navetteurs dans la capitale", in *Le Soir*, 20 février 2017.

slechts werken indien ook de andere gewesten en de federale overheid erbij worden betrokken.

Er moet met andere woorden niet alleen in Brussel actie worden ondernomen, maar ook erbuiten. Er is dringend nood aan structureel en permanent overleg tussen de verschillende betrokken beleidsniveaus. Dat moet leiden tot een efficiënte en snelle uitwerking van gewestoverschrijdende oplossingen voor zowel de problemen inzake de mobiliteit naar Brussel als voor andere mobiliteitsproblemen waarvoor samenwerking tussen de verschillende institutionele actoren noodzakelijk is.

De nood aan interfederale samenwerking

Dit gebrek aan – naargelang van het geval – “gewestoverschrijdende” of “interfederale” samenwerking bij het mobiliteitsbeheer wordt ook aangekaart door andere actoren, zoals de werkgeversorganisaties, die met het oog op het concurrentie- en prestatievermogen van de ondernemingen pleiten voor meer overleg. De Brusselse werkgeversfederatie BECI benadrukt in haar memorandum over mobiliteit de nood aan een “en-verhaal, waarvoor intergewestelijke samenwerking onontbeerlijk is”².

De gewestoverschrijdende of interfederale dimensie van de mobiliteit is bijzonder relevant met betrekking tot Brussel, al beperkt ze zich niet tot de federale hoofdstad. Momenteel worden talrijke gewestoverschrijdende mobiliteitsprojecten onderzocht, maar de concrete uitwerking ervan blijft uit: een carpoolstrook doorheen meerdere gewesten; de realisatie van een Waals GEN naar Brussel; de aanleg van metrolijnen; de aanleg van intergewestelijke tramlijnen; de uitbreiding van het aantal intergewestelijke buslijnen; de aanleg van intergewestelijke fietssnelwegen enzovoort. Voorts worden sommige projecten (zoals de verbreding en de versmalling van de Ring) niet in onderlinge overeenstemming gepland. Ook blijft het wachten op de uitwerking van een gemeenschappelijke doelstelling.

Het ECMM

Met betrekking tot bepaalde projecten bestaan er weliswaar al formele contacten tussen de vier ministers die in ons land voor mobiliteit bevoegd zijn, met name via het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM). Het ECMM is opgericht bij het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS. Het

² *Brussels Enterprises Commerce and Industry*, “De mobiliteit aanpassen aan de 21ste eeuw”, in *Dynamiek* (nr. 9), november 2009.

inopérantes sans le concours des autres Régions et de l’Autorité fédérale.

Autrement dit, c’est en aval, mais aussi en amont qu’il faut agir. Il est donc urgent de mettre en place une véritable concertation, structurelle et permanente entre les différents niveaux de pouvoir concernés, permettant une mise en œuvre efficace et rapide de solutions transrégionales pour les problèmes liés à la mobilité vers Bruxelles, mais aussi pour d’autres problèmes de mobilité nécessitant la coordination des différents acteurs institutionnels.

La nécessaire coopération interfédérale

Ce manque de “transrégionalité” ou “interfédéralité”, selon le cas, dans la gestion de la mobilité est également pointé par différents acteurs dont les organisations patronales qui, soucieuses de la compétitivité et de la performance des entreprises, plaident pour davantage de concertation. Ainsi, la fédération des employeurs bruxellois (BECI) souligne, dans son memorandum sur la mobilité, la nécessité de mettre en place “une approche holistique nécessitant impérativement une coopération interrégionale”².

La dimension transrégionale ou interfédérale de la mobilité est particulièrement prégnante en ce qui concerne Bruxelles, mais elle ne concerne pas uniquement la capitale fédérale. À cet égard, de nombreux projets transrégionaux de mobilité sont sur la table mais tardent à se concrétiser: une bande réservée au co-voiturage traversant plusieurs Régions; la réalisation du RER wallon vers Bruxelles; la création de lignes de métro; la création de lignes de tram transrégionales; le renforcement de lignes de bus transrégionales; la création d’axes transrégionaux dédiés à l’usage du vélo; etc. En outre, certains projets comme l’élargissement et le rétrécissement du ring ne sont pas planifiés d’un commun accord et un objectif commun tarde à se développer.

Le CEMM

Certes, il existe déjà des contacts formels entre les quatre ministres belges de la mobilité sur certains projets, notamment à travers le Comité exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM). Le CEMM a été créé par l’Accord de coopération entre l’État, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d’investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B. Le CEMM est à l’origine présenté comme un comité où siègent les trois ministres

² *Brussels Entreprises Commerce and Industry*, “Adapter la mobilité au 21e siècle”, in *Entreprendre* (n°9), novembre 2009.

ECMM werd aanvankelijk voorgesteld als een comité waarin de drie voor openbaar vervoer en/of mobiliteit bevoegde gewestministers zitting hebben, alsook de federale minister die bevoegd is voor het spoorvervoer. Het comité is ermee belast het coördinatiebeleid inzake het openbaar vervoer te onderzoeken en de tenuitvoerlegging van het investeringsplan op te volgen.

Door de overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel kreeg het ECMM in 2003 een duidelijkere opdracht. Die overeenkomst betreft specifiek het GEN-project; vanaf die datum zal het ECMM dan ook voornamelijk vanuit die invalshoek functioneren. In werkelijkheid vergadert het ECMM zelden; pas in 2015 heeft het comité daadwerkelijk zijn taak met betrekking tot de coördinatie van de mobiliteit in België opnieuw opgenomen. Tussen februari 2016 en mei 2018 heeft het ECMM negen keer vergaderd, waarvan één keer onder het voorzitterschap van mevrouw Galant. Dat betekent dat er ongeveer één vergadering om de drie maanden is geweest.

Het "Overlegcomité van 28 oktober 2015" heeft een "platform Intermodaliteit" opgericht, dat afhangt van het ECMM. Dat platform "beoogt de totstandkoming in de hand te werken van een langetermijnvisie voor een geïntegreerd mobiliteitsbeleid tussen de federale overheid en de Gewesten. Dit platform heeft als doel om bij consensus de strategische doelstellingen te bepalen met het oog op het behalen van een maximale winst uit de intermodaliteit trein-fiets, trein-parking, trein-bus, trein-tram, trein-metro, enz."³. minister François Bellot heeft echter het ECMM en de GEN-stuurgroep aangewezen als adviesverlenende instanties voor het bereiken van die doelstellingen⁴. Van het "platform Intermodaliteit" is dus niets in huis gekomen.

Van zijn kant heeft de GEN-stuurgroep van augustus 2017 tot mei 2018 acht keer vergaderd onder het voorzitterschap van Jean-Pierre Hansen. Die stuurgroep bestaat uit vier vertegenwoordigers van de kabinetten van de federale en gewestelijke ministers, vier vertegenwoordigers van de federale en gewestelijke diensten, vier vertegenwoordigers van de operatoren (NMBS, TEC, De Lijn, MIVB) en één vertegenwoordiger van Infrabel. Binnen die instantie worden de infrastructuurwerken in het kader van het GEN opgevolgd en gepland en wordt de integratie van het mobiliteitsaanbod van de vier operatoren in de GEN-zone besproken.

régionaux ayant les transports en commun et/ou la mobilité dans leurs attributions, de même que le ministre fédéral qui a le transport ferroviaire dans ses attributions. Ce comité est chargé d'examiner la politique de coordination des transports en commun et du suivi de la mise en œuvre du plan d'investissement.

Dès 2003, le CEMM se voit octroyé une mission plus claire via la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles. Cette Convention concerne spécifiquement le projet de RER et c'est donc dans cette optique que le CEMM fonctionnera principalement à partir de cette date. Le CEMM se réunit en réalité peu et il faut attendre 2015 pour que le CEMM soit réellement réactivé dans sa tâche de coordination de la mobilité en Belgique. De février 2016 à mai 2018, le CEMM s'est réuni neuf fois, dont une sous la présidence de Mme Galant. Cela revient à environ une réunion tous les trois mois.

Une "Plate-forme de l'intermodalité", organe soumis au CEMM, est créée par le "Comité de concertation du 28 octobre 2015. Elle est destinée à faciliter l'émergence d'une vision à long terme pour une politique de mobilité intégrée entre le fédéral et les Régions. Le but de cette plate-forme est de fixer, par voie de consensus, les objectifs stratégiques visant à maximaliser les bénéfices de l'intermodalité train-vélo, train-parking, train-tram, train-métro, etc."³. Le ministre François Bellot a néanmoins opté pour le Comité exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) et le comité de pilotage RER comme instance consultative afin d'atteindre ces objectifs⁴. La plate-forme intermodale est donc restée lettre morte.

Le comité de pilotage RER s'est, lui, réuni huit fois sous la présidence de Jean-Pierre Hansen entre le mois d'août 2017 et le mois de mai 2018. Il est composé de quatre représentants des cabinets ministériels (Fédéral, Régions), de quatre représentants des administrations (Fédéral, Régions), de quatre représentants des opérateurs (SNCB, TEC, De Lijn, Stib) et d'un représentant d'Infrabel. Il assure un suivi et effectue la planification des travaux d'infrastructure du RER et il discute également de l'intégration de l'offre de transport des quatre opérateurs dans la zone RER.

³ Kamer van volksvertegenwoordigers, schriftelijke vraag nr. 0899, QROA 54 069.

⁴ Kamer van volksvertegenwoordigers, mondelinge vraag nr. 25137, CRIV 54 COM 898.

³ Chambre des représentants, question écrite n° 0899, Législature n° 54, Bulletin n° B058.

⁴ Chambre des représentants, question orale n° 25237.

Voorts bestaat er ook een “Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie” (ICMIT). Die instantie is opgericht bij het Protocol van 24 april 2001 tot regeling van de betrokkenheid van de gewestregeringen bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer en van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen, alsook bij het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden. In die conferentie – die echter al jaren niet meer heeft plaatsgevonden – hebben dezelfde ministers zitting.

Het is dan ook duidelijk dat met die diverse structuren in hun huidige constellatie niet in een afdoend tempo kan worden gezorgd voor de uitwerking van een – nochtans onontbeerlijke – gemeenschappelijke langetermijnvisie inzake mobiliteit in al zijn aspecten.

Het ECMM versterken en een Interfederaal mobiliteitspact sluiten

De indieners van dit voorstel van resolutie willen dat een interfederale structuur, namelijk het ECMM, twee hoofdopdrachten tot een goed einde kan brengen. De eerste opdracht is toekomstgericht en zou beogen op interfederaal niveau een mobiliteitsvisie voor de lange termijn (20 of 30 jaar) te ontwikkelen. Alle bestuursniveaus zouden volgens die visie handelen.

De tweede opdracht zou erin bestaan een meerjarenplan uit te werken dat zou voortvloeien uit die strategische langetermijnvisie, maar dat zou gelden voor een kortere termijn (vijf jaar). Dat document zou beogen om op nationaal niveau mobiliteitsprojecten op te starten die de gewestgrenzen overstijgen.

De indieners willen dat het ECMM wordt versterkt en de enige instantie voor gewestgrensoverschrijdende strategische planning inzake mobiliteit wordt. Ze wensen met name dat het ECMM met de volgende nieuwe taken zou worden belast:

1° een inventaris opmaken van de reeds bestaande interfederale mobiliteitsprojecten en van de projecten in uitbouw die voor een betere interfederale intermodaliteit moeten zorgen;

2° de mogelijke impact van die projecten op de interfederale mobiliteit meten, indien nodig andere projecten op touw zetten en die verschillende projecten rangschikken volgens prioriteit;

3° een Interfederaal mobiliteitspact uitwerken dat overkoepelende doelstellingen en becijferde indicatoren

Par ailleurs, il existe également la Conférence Interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications (CIMIT). Cet organe a été créé par le *Protocole du 24 avril 2001 réglant l'association des Gouvernements des Régions à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, ainsi qu'aux règles relatives à l'organisation et la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics*. Cette Conférence réunit les mêmes ministres. Cela n'a néanmoins pas eu lieu depuis des années.

Force est de constater que, dans leur configuration actuelle, ces différentes structures ne permettent pas l'élaboration d'une indispensable vision commune de long terme à un rythme satisfaisant de la mobilité dans toutes ses composantes.

Renforcer le CEMM et mettre en place un Pacte interfédéral de Mobilité

Les auteurs de la présente proposition de résolution souhaitent qu'une structure interfédérale, en l'occurrence le CEMM, puisse mener à bien deux missions principales. La première serait de nature prospective et viserait à développer une vision à long-terme (20 ou 30 ans) de la mobilité au niveau interfédéral. Tous les niveaux de pouvoir s'inscriraient dans cette vision.

La seconde serait de développer un plan pluriannuel de plus court terme (5 ans), mais qui découlerait de cette vision stratégique de long terme. Ce document viserait à mettre en œuvre des projets de mobilité transrégionaux au niveau belge.

Les auteurs souhaitent que le CEMM se renforce et devienne l'organe unique de planification stratégique transrégionale en matière de mobilité. Les auteurs souhaitent que le CEMM assure de nouvelles missions, qui seraient les suivantes:

1° dresser l'inventaire des projets interfédéraux de mobilité déjà existants et des projets en cours de développement permettant d'améliorer l'intermodalité interfédérale;

2° évaluer l'impact potentiel de ces projets sur la mobilité interfédérale, élaborer le cas échéant d'autres projets et classer tous ces projets par ordre de priorité;

3° élaborer un Pacte interfédéral de Mobilité dans lequel seraient repris des objectifs globaux et indicateurs

bevat ter verbetering van de mobiliteit in België. Het pact moet focussen op de mobiliteitsmogelijkheden naar Brussel die voor de drie gewesten én de federale overheid belang hebben; de tenuitvoerlegging van het pact zal worden gemeten aan de hand van indicatoren. Ook de nog uit te voeren interfederale projecten zullen in het pact aan bod moeten komen, met telkens een duidelijk financieringsplan, een nauwkeurig tijdschema voor de uitvoering ervan alsook een indicatie van de bijdrage van het project aan de in het pact vervatte overkoepelende doelstellingen. Het pact zal moeten worden aangenomen door alle bevoegde federale en deelstatelijke regeringen binnen het Overlegcomité. Potentiële doelstellingen zijn bijvoorbeeld de daling van de gecombineerde vervoerstijd tussen de grote Vlaamse en Waalse steden en Brussel, of de ontlasting van de Brusselse toegangs- en uitvalswegen tijdens de spits. Enkele voorbeelden van projecten zijn de coördinatie en de spreiding in de tijd van de werven op die grote wegen om te voorkomen dat grote werven tegelijk plaatshebben, of overleg met de logistieke sector om leveringen per vrachtwagen zoveel mogelijk buiten de spitsuren te organiseren (behalve voor specifiek vervoer, zoals koelwagens);

4° een jaarlijks voortgangsrapport betreffende het pact uitbrengen, met een stand van zaken wat de verwezenlijking van de overkoepelende doelstellingen betreft;

5° de verschillende federale en gewestelijke adviesorganen en stakeholders van de mobiliteit betrekken bij de uitwerking en de uitvoering van het interfederaal pact.

Aan de samenstelling van het ECMM wordt niet geraakt, maar het Comité kan deskundigen uitnodigen om zich te laten bijstaan. Tot slot zal het Comité samengesteld moeten zijn uit technische subcomités, die met het opvolgen van de verschillende projecten zijn belast en eventuele budget- of planningsproblemen aan het Comité dienen te rapporteren. Die subcomités zouden bestaan uit vertegenwoordigers van de ministers, de betrokken ambtenaren en, in voorkomend geval, deskundigen op uitnodiging.

Tevens zou de werking van het “nieuwe” ECMM duidelijk moeten worden vastgesteld in het samenwerkingsakkoord dat dit Comité formeel gestalte zal geven. Het spreekt dus voor zich dat het ECMM eenparig besluiten neemt, op voorwaarde dat ieder gewest en de federale overheid vertegenwoordigd zijn. Elke partij beschikt over één stem en, wanneer er geen overeenstemming is, wordt het punt aan het Overlegcomité voorgelegd.

De beslissingen worden gevalideerd door de verschillende regeringen en, in voorkomend geval, door het federale parlement en de gewestparlementen. Ook

chiffres concernant l'amélioration de la mobilité en Belgique. Le Pacte se focaliserait à la fois sur les possibilités de mobilité vers Bruxelles qui concerneraient les trois Régions et l'Autorité fédérale; des indicateurs mesureraient l'exécution du Pacte. Le Pacte devra intégrer les projets interfédéraux à réaliser, chacun étant accompagné d'un plan de financement clair, d'un calendrier de réalisation précis ainsi que d'une indication de la contribution du projet aux objectifs globaux contenus dans le Pacte. Le Pacte devra être adopté par l'ensemble des gouvernements fédéral et fédérés compétents au sein du Comité de concertation. Des exemples d'objectifs potentiels sont la réduction de la durée de transport combiné entre les grandes villes flamandes et wallonnes et Bruxelles ou encore l'objectif visant à désaturer l'entrée et la sortie de Bruxelles en heure de pointe. Des exemples de projets sont la coordination et le phasage dans le temps des chantiers qui se font sur les mêmes grands axes pour éviter différents chantiers sur ces axes en même temps ou encore la négociation avec le secteur de la logistique pour favoriser un déplacement des livraisons par camion en dehors des heures de pointe (sauf situations particulières notamment les camions frigorifiques);

4° publier chaque année un rapport de suivi du Pacte mentionnant l'état d'avancement de la réalisation des objectifs globaux;

5° impliquer les différents organes de consultations fédéraux et régionaux et parties prenantes de la mobilité dans l'élaboration et l'exécution du Pacte interfédéral.

La composition du CEMM ne serait pas modifiée, mais celui-ci pourrait être assisté d'experts invités. Enfin, ce Comité devra être composé de sous-comités techniques chargés du suivi des différents projets et de faire remonter au Comité les éventuels problèmes en termes budgétaires ou de planning. Ces comités seraient composés de représentants des ministres, des fonctionnaires concernés et, le cas échéant, d'experts invités.

Le fonctionnement du CEMM “nouveau” mériterait également d'être clarifié dans l'Accord de coopération formalisant ce comité. Il est donc évident que le CEMM décide à l'unanimité, pour autant que chaque Région et l'Autorité fédérale soient représentées. Chaque partie disposerait d'une voix et en cas d'absence d'accord, le point serait soumis au Comité de concertation.

Les décisions prises au sein du Comité sont validées par les différents gouvernements et, le cas échéant, les parlements régionaux et fédéral. Il conviendrait aussi

zou het voorzitterschap van het ECMM roterend moeten zijn, waarbij de gewesten en de federale overheid bijvoorbeeld achtereenvolgens gedurende zes maanden het voorzitterschap op zich nemen. Het Comité zou minstens één keer per maand moeten vergaderen, zodat het zijn verschillende taken naar behoren kan vervullen.

Wat ten slotte de financiering van het “nieuwe” ECMM betreft, zouden de bijdragen voor de personeelskosten, de werkingskosten en de afschrijving van het ter beschikking van het Comité gestelde materiaal ten laste worden genomen door de gewesten en de federale overheid, volgens een nog te bepalen verdeelsleutel.

d’organiser une présidence tournante du CEMM par les Régions et l’Autorité fédérale, pour par exemple une durée de six mois. Le Comité devrait au minimum se réunir une fois par mois, afin d’assurer l’ensemble de ces missions.

Enfin, en matière de financement du CEMM “nouveau”, les contributions relatives aux frais de personnel, aux frais de fonctionnement et à l’amortissement du matériel mis à disposition du Comité seraient prises en charge par les Régions et l’Autorité fédérale, selon une clé de répartition à définir.

Isabelle PONCELET (cdH)
Catherine FONCK (cdH)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. geeft aan dat de mobiliteit in België een cruciale uitdaging is, zowel voor de levenskwaliteit van de bevolking als voor het concurrentievermogen van de ondernemingen;

B. wijst erop dat Brussel met grote mobiliteitsproblemen kampt;

C. attendeert erop dat de verdeling van de bevoegdheden een doorgedreven coördinatie tussen de beleidsniveaus vereist;

D. is zich ervan bewust dat een gezamenlijke langetermijnvisie inzake mobiliteit moet worden uitgewerkt;

E. wijst erop dat enige spoed moet worden gezet achter de verschillende gewestoverschrijdende mobiliteitsprojecten;

F. verwijst naar het samenwerkingsakkoord dat in 2002 werd gesloten tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS;

G. is zich ervan bewust dat het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) en de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT) in hun huidige configuratie niet de meest aangewezen instanties zijn om een onontbeerlijke langetermijnvisie inzake mobiliteit uit te werken;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. het ECMM te gelasten:

a) een Interfederaal mobiliteitspact uit te werken met een visie op hoe de mobiliteit in België, op alle niveaus, de volgende twee of drie decennia moet worden opgevat; dat pact moet overkoepelende doelstellingen definiëren en becijferde indicatoren bevatten ter verbetering van de mobiliteit in België, inzonderheid in en rond Brussel;

b) de reeds bestaande gewestoverschrijdende projecten op te lijsten en nieuwe projecten uit te werken die aan die visie bijdragen; voor deze projecten moet een duidelijk financieringsplan worden uitgewerkt, moeten de verantwoordelijkheden ondubbelzinnig worden bepaald,

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant l'enjeu majeur que représente la mobilité en Belgique, que ce soit pour la qualité de vie de la population, mais aussi pour la compétitivité des entreprises;

B. considérant les problèmes importants de mobilité que connaît Bruxelles;

C. considérant que la répartition des compétences nécessite une coordination forte entre niveaux de pouvoir;

D. considérant la nécessité de dégager une indispensable vision commune de long terme en matière de mobilité;

E. considérant qu'il est nécessaire de faire avancer à un rythme satisfaisant les différents projets transrégionaux de mobilité;

F. vu l'Accord de coopération de 2002 entre l'État, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B;

G. considérant que dans leur configuration actuelle, le Comité exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) et la Conférence Interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications (CIMIT) ne constituent pas des institutions idéales pour élaborer une indispensable vision commune de long terme en matière de mobilité;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de charger le CEMM:

a) d'élaborer un pacte interfédéral de la mobilité proposant une vision à 20 ou 30 ans de la mobilité en Belgique, dans toutes ses composantes, et définissant des objectifs globaux et des indicateurs chiffrés concernant l'amélioration de la mobilité en Belgique et particulièrement dans et autour de Bruxelles;

b) de dresser l'inventaire des projets transrégionaux déjà existants et d'élaborer de nouveaux projets qui contribuent à cette vision; ces projets étant accompagnés d'un plan de financement clair, de responsabilités claires, d'un calendrier de réalisation précis et d'une

moet een nauwkeurig uitvoeringstijdpad worden uitgezet en moet worden aangegeven hoe ze bijdragen aan de overkoepelende doelstellingen van het pact;

2. op grond van dit pact een samenwerkingsakkoord te sluiten met de verschillende betrokken deelstaten;

3. jaarlijks een rapport bekend te maken waarin aan de hand van de geselecteerde indicatoren de voortgang wordt geschetst van de verwezenlijking van de overkoepelende doelstellingen en waarin tevens wordt aangegeven hoe het staat met de verschillende in dat pact opgenomen projecten; dat rapport kan worden besproken in de verschillende parlementen die bij dat pact zijn betrokken;

4. de verschillende economische en maatschappelijke actoren, alsook de federale en de gewestelijke overlegorganen, te betrekken bij de uitwerking en de tenuitvoerlegging van het pact;

5. het ECMM meer personele en financiële middelen te geven om de opvolging van het Interfederaal mobiliteitspact en de contacten tussen de ondertekenende partijen te waarborgen; het Comité moet, bij wijze van aanduiding, minstens éénmaal per maand samenkomen om de uitvoering van al zijn opdrachten te waarborgen;

6. het samenwerkingsakkoord van 2002 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS in voorkomend geval te wijzigen, opdat dat akkoord de bijgestuurde werking van het ECMM zou weerspiegelen;

7. het Overlegcomité in kennis te stellen van elke onenigheid binnen het ECMM over het pact en de onderdelen ervan, alsook over de daarmee samenhangende projecten en de opvolging ervan.

24 mei 2018

indication de la contribution du projet aux objectifs globaux contenus dans le Pacte;

2. de conclure un accord de coopération autour de ce Pacte avec les différentes entités concernées;

3. de publier chaque année un rapport qui mentionne l'état d'avancement de la réalisation des objectifs globaux, à l'aide des indicateurs sélectionnés, ainsi que l'état d'avancement des différents projets repris dans le Pacte; ce rapport pouvant faire l'objet d'un débat au sein des différents parlements concernés par le Pacte;

4. d'impliquer les différents acteurs de la vie économique et sociale ainsi que les organes de consultations fédéraux et régionaux dans l'élaboration et l'exécution du Pacte;

5. de renforcer le CEMM en personnel et en moyens financiers afin d'assurer le suivi du Pacte interfédéral de la mobilité et les contacts entre parties prenantes; le comité devant, à titre indicatif, se réunir au minimum une fois par mois afin d'assurer l'ensemble de ces missions;

6. le cas échéant, de modifier l'Accord de coopération de 2002 entre l'État, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B. afin qu'il reflète le nouveau fonctionnement du CEMM;

7. de faire remonter au Comité de concertation tout désaccord au sein du CEMM sur le Pacte, ses composantes, les projets y afférents ou leur suivi.

24 mai 2018

Isabelle PONCELET (cdH)
Catherine FONCK (cdH)