

**Sénat et Chambre
des représentants
de Belgique**

23 MAI 2022

**Évaluation des réformes de l'État
depuis 1970**

RAPPORT – Mobilité

fait au nom de la commission parlementaire
chargée de l'Évaluation des réformes de l'État
depuis 1970

par

MM. **Loones** (Ch.) et **Calvo** (Ch.),
Mme **Pas** (Ch.), MM. **Eerdeken** (S.) et
Van Rompuy (S.) et Mme **Durenne** (S.)

**Belgische Senaat en
Kamer van
volksvertegenwoordigers**

23 MEI 2022

**Evaluatie van de Staatshervormingen
sinds 1970**

VERSLAG – Mobiliteit

namens de parlementaire commissie belast met
de Evaluatie van de Staatshervormingen
sinds 1970

uitgebracht door

De heren **Loones** (K.) en **Calvo** (K.),
mevrouw **Pas** (K.), de heren **Eerdeken** (S.) en
Van Rompuy (S.) en mevrouw **Durenne** (S.)

Composition de la commission / Samenstelling van de commissie:
Présidentes / Voorzitters: Stephanie D'Hose, Eliane Tillieux

**Commission parlementaire chargée de l'évaluation des réformes de l'État depuis 1970: délégation Sénat
Parlementaire commissie belast met de evaluatie van de Staatshervormingen sinds 1970: afvaardiging Senaat**

Leden / Membres
N-VA: Andries Gryffroy, Karl Vanlouwe
Ecolo-Groen: Celia Groothedde, France Masai
Vlaams Belang: Bob De Brabandere, Klaas Sloomans
PS: Jean-Frédéric Eerdeken, Julien Uyttendaele
MR: Véronique Durenne, Gaëtan Van Goidsenhoven
CD&V: Peter Van Rompuy
Open Vld: Rik Daems
PVDA-PTB: Antoine Hermant
Vooruit: Bert Anciaux

Membres sans droit de vote / Leden zonder stemrecht

MR: Alexander Miesen
Les Engagés: Anne-Catherine Goffinet

Plaatsvervangers / Suppléants
Alessia Claes, Mark Demesmaeker
Rodrigue Demeuse, Soetkin Hoessen
Adeline Blancquaert, Leo Pieters
Philippe Courard, Nadia El Yousfi
Sabine Laruelle, Jean-Paul Wahl
Maud Vanwalleghem
Tom Ongena
Samuel Nemes
Kurt De Loo

**Commission parlementaire chargée de l'évaluation des réformes de l'État depuis 1970: délégation Chambre
Parlementaire commissie belast met de evaluatie van de Staatshervormingen sinds 1970: afvaardiging Kamer**

Membres / Leden
N-VA: Peter De Roover, Sander Loones,
Tomas Roggeman
Ecolo-Groen: Kristof Calvo, Gilles Vanden Burre
PS: Khalil Aouasti, Leslie Leoni
Vlaams Belang: Barbara Pas
MR: Marie-Christine Marghem
CD&V: Servais Verherstraeten
PVDA-PTB: Roberto D'Amico
Open Vld: Patrick Dewael
Vooruit: Ben Segers
Les Engagés: Vanessa Matz

Membres sans droit de vote / Leden zonder stemrecht

DéFI: François De Smet

Plaatsvervangers / Suppléants:
Björn Anseeuw, Kathleen Depoorter, Sigrid Goethals, Kristien
Van Vaerenbergh
Claire Hugon, Nicolas Parent, Stefaan Van Hecke
André Flahaut, Ahmed Laaouej, Laurence Zanchetta
Kathleen Bury, Marijke Dillen
Nathalie Gilson, Katrin Jadin
Koen Geens, Nathalie Muylle
Raoul Hedeboom, Marco Van Hees
Maggie De Block, Egbert Lachaert
Melissa Depraetere, Joris Vandenbroucke
Josy Arens, Catherine Fonck

SOMMAIRE

I. AUDITIONS DU 18 MARS 2022	3
A. Exposés des experts	3
1) Exposé de M. Filip Boelaert, secrétaire général, département Mobilité et Travaux publics du gouvernement flamand.....	3
a) Processus de réforme institutionnelle en matière de mobilité.....	3
b) Analyse des obstacles.....	4
c) Quelques recommandations.....	7
2) Exposé de Mme Emmanuelle Vandamme, présidente du comité de direction du SPF Mobilité.....	9
3) Exposé de M. Etienne Willame, directeur général, SPW Mobilité.....	14
a) Le domaine routier.....	15
b) Le domaine des voies navigables.....	17
c) Le domaine ferroviaire.....	17
d) Le domaine aérien.....	18
4) Exposé de M. Christophe Vanoerbeek, directeur général, Bruxelles Mobilité	20
a) Les réformes institutionnelles: les difficultés liées à la Région de Bruxelles-Capitale	20
b) Les solutions: une politique de mobilité cohérente.....	23
B. Échange de vues.....	26
1) Questions des membres	26
2) Réponses des experts.....	38
a) Pour Bruxelles-Mobilité.....	38
b) Pour le SPW Mobilité.....	39
c) Pour le SPF Mobilité	42
II. ÉCHANGE DE VUES SUR L'ÉVALUATION DES DIFFICULTÉS RELATIVES À LA RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ENTRE L'ÉTAT FÉDÉRAL ET LES ENTITES FÉDÉ- RÉES	55
III. VOTE SUR LE RAPPORT.....	79

INHOUD

I. HOORZITTINGEN VAN 18 MAART 2022	3
A. Uiteenzettingen van de deskundigen	3
1) Uiteenzetting van de heer Filip Boelaert, secretaris-generaal, departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid.....	3
a) Institutionele hervormingsprocessen op het vlak van mobiliteit.....	3
b) Knelpuntenanalyse	4
c) Enkele aanbevelingen.....	7
2) Uiteenzetting van mevrouw Emmanuelle Van- damme, voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit.....	9
3) Uiteenzetting door de heer Etienne Willame, directeur-generaal, <i>SPW Mobilité</i>	14
a) Wegen	15
b) Waterwegen.....	17
c) De spoorwegen.....	17
d) Het luchtruim.....	18
4) Uiteenzetting van de heer Christophe Vanoerbeek, directeur-generaal, Brussel Mobiliteit	20
a) Institutionele hervormingen: de moeilijkheden in verband met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	20
b) De oplossing: een coherent mobiliteits- beleid.....	23
B. Gedachtewisseling	26
1) Vragen van de leden	26
2) Antwoorden van de deskundigen.....	38
a) Voor Brussel Mobiliteit.....	38
b) Voor de <i>SPW Mobilité</i>	39
c) Voor de FOD Mobiliteit	42
II. GEDACHTEWISSELING OVER DE EVALUATIE VAN DE KNELPUNTEN IN DE BEVOEGDHEIDSVREDELING TUSSEN DE FEDERALE OVERHEID EN DE DEEL- ENTITEITEN.....	55
III. STEMMING OVER HET VERSLAG	79

Voir:

Documents du Sénat:

7-280 – 2021/2022:

- N° 1: Introduction.
- N° 2: Rapport – Soins de santé.
- N° 3: Rapport – Énergie, environnement et climat.
- N° 4: Rapport – Formes de coopération.
- N° 5: Rapport – Bicaméralisme.

Zie:

Documenten van de Senaat:

7-280 – 2021/2022:

- Nr. 1: Inleiding.
- Nr. 2: Verslag – Gezondheidszorgen.
- Nr. 3: Verslag – Energie, milieu en klimaat.
- Nr. 4: Verslag – Samenwerkingsvormen.
- Nr. 5: Verslag – Tweekamerstelsel.

I. AUDITIONS DU 18 MARS 2022**A. Exposés des experts**

1) Exposé de M. Filip Boelaert, secrétaire général, département Mobilité et Travaux publics du gouvernement flamand

a) Processus de réforme institutionnelle en matière de mobilité

M. Boelaert explique que les bases de la régionalisation dans le domaine de la mobilité avaient été posées en 1988 dans le cadre de la troisième réforme de l'État, avec une description claire et appropriée du transfert des routes, des voies navigables, des ports avec leurs dépendances, des aéroports régionaux et des transports urbains et régionaux communs. Ce transfert de compétences a causé peu de problèmes juridiques et opérationnels, contrairement au transfert ayant eu lieu après la sixième réforme de l'État entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2014. À l'époque, les Régions se sont vu attribuer un certain nombre de compétences complémentaires importantes dans les domaines social et économique, parmi lesquelles la formation à la conduite et les examens de conduite, l'homologation et le contrôle technique des véhicules, la limitation de vitesse, à l'exception de la limitation de vitesse sur les autoroutes, et les règles de police relatives au trafic sur les voies navigables, également à quelques exceptions près. Les transports exceptionnels et le transport de marchandises dangereuses, à quelques exceptions près également, et la sécurisation des cargaisons ont aussi été transférés aux Régions.

À la suite de la sixième réforme de l'État, un certain nombre de compétences dans le domaine de la mobilité et de la sécurité routière ont été transférées aux Régions. Dans de nombreux cas, il ne s'agit pas d'ensembles homogènes. Le morcellement des compétences conduit à une situation difficile. Dans le secteur de la mobilité, la sixième réforme de l'État a également eu pour effet d'abandonner un certain nombre de principes de base relatifs à la répartition des compétences, en particulier le principe de verticalité, en vertu duquel un gouvernement qui a le pouvoir de légiférer réglemente ensuite la mise en œuvre de ses compétences. Un autre problème concerne le principe de territorialité. La manière dont la régionalisation des compétences a été mise en œuvre avec la sixième réforme de l'État offre aux citoyens la possibilité de faire du «shopping». Pour un certain nombre de compétences, il est stipulé que les citoyens peuvent parfaitement utiliser les services d'une autre Région.

I. HOORZITTINGEN VAN 18 MAART 2022**A. Uiteenzettingen van de deskundigen**

1) Uiteenzetting van de heer Filip Boelaert, secretaris-generaal, departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid

a) Institutionele hervormingsprocessen op het vlak van mobiliteit

De heer Boelaert legt uit dat de basis voor de regionalisering op het vlak van mobiliteit in 1988 is gelegd in het kader van de derde Staatshervorming, met een zeer goede en duidelijke omschrijving van de overdracht inzake wegen, waterwegen, havens met hun aanhorigheden, de regionale luchthavens en het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. Die bevoegdheidstransfer leverde weinig juridische en operationele problemen op, in tegenstelling tot de transfer na de zesde Staatshervorming die vanaf 1 juli 2014 in werking is getreden. Op dat moment kregen de Gewesten een aantal belangrijke bijkomende maatschappelijke en economische bevoegdheden toegewezen, onder andere de rijopleiding en rijexamens, de homologatie en technische keuring van voertuigen, de snelheidsbeperkingen, met uitzondering van snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen, en de regels van de politie over het verkeer op de waterwegen, eveneens met enkele uitzonderingen. Ook het uitzonderlijk vervoer en het vervoer van gevaarlijke stoffen, eveneens met een aantal uitzonderingen en de ladingzekering werden aan de Gewesten overgedragen.

Door de zesde Staatshervorming werden in de materie van mobiliteit en verkeersveiligheid een aantal bevoegdheden aan de Gewesten overgedragen. Het betreft in veel gevallen niet meteen homogene pakketten. De versnippering van de bevoegdheden leidt tot een moeilijk werkbare situatie. De zesde Staatshervorming heeft in de sector van mobiliteit ook een aantal basisprincipes van bevoegdheidsverdeling overboord gegooid, met name het verticaliteitsbeginsel, op basis waarvan een overheid die bevoegd is om regelgevend op te treden, later ook de uitvoering van die bevoegdheden regelt. Een ander probleem heeft betrekking op het territorialiteitsbeginsel. De wijze waarop de regionalisering van de bevoegdheden met de zesde Staatshervorming werd doorgevoerd, biedt de burger de mogelijkheid om te gaan shoppen. Voor een aantal bevoegdheden is bepaald dat de burgers perfect gebruik kunnen maken van diensten in een ander Gewest.

Nous pouvons aussi tirer un certain nombre d'enseignements de la sixième réforme de l'État en matière de transfert de moyens et de personnel lié au transfert des compétences. En effet, les dernières années ont montré que certaines matières initialement considérées comme non régionalisées par le gouvernement fédéral relevaient pourtant de la compétence des Régions. Néanmoins, au moment du transfert, aucun personnel ou ressource n'étaient prévus. Le contexte européen, dans lequel l'Europe ne reconnaît que des États membres et aucune région, constitue un dernier obstacle. Cela complique parfois le travail.

b) Analyse des obstacles

1. Le morcellement des compétences

Le morcellement des compétences représente un premier obstacle. La loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles prévoit une répartition assez détaillée des compétences en matière de travaux publics, de transports et de sécurité routière, hormis quelques exceptions concernant les compétences attribuées aux Régions. Par conséquent, il en découle des compétences entrelacées et imbriquées. Si les trois Régions édictent des règles différentes dans le cadre de leurs compétences propres, cela pourrait avoir un effet sur la réglementation fédérale, qui devrait connaître une évolution asymétrique. Le problème est que le gouvernement fédéral ne manifeste guère d'enthousiasme – et on peut le comprendre – à l'idée de modifier la législation de manière asymétrique, ce qui empêcherait une Région d'apporter les changements souhaités.

Un exemple: la répartition des compétences dans le cadre de la formation à la conduite, des examens de conduite et du permis de conduire. Les Régions sont compétentes pour la formation à la conduite, l'apprentissage et les examens, tandis que le gouvernement fédéral est toujours compétent pour ce qui est des connaissances et des aptitudes nécessaires à la conduite des véhicules. Par ailleurs, le gouvernement fédéral est toujours compétent pour délivrer les permis de conduire définitifs et provisoires. Dans l'intervalle, le Conseil d'État a déjà conclu que le gouvernement fédéral est bien compétent pour les conditions de délivrance du permis de conduire. Cela a occasionné un différend. Par conséquent, il est difficile pour les Régions d'exercer leur compétence en matière de formation à la conduite sans le concours du gouvernement fédéral. Cela signifie aussi, entre autres, que chaque Région est liée par la réglementation en vigueur dans une autre Région et qu'il est difficile pour celle-ci de mener sa propre politique.

Ook op het vlak van de aan de bevoegdheidsoverdracht gekoppelde overdracht van middelen en personeel zijn er een aantal lessen te trekken uit de zesde Staatshervorming. De voorbije jaren is namelijk gebleken dat bepaalde materies die aanvankelijk door de federale overheid niet geregionaliseerd werden geacht, toch onder de bevoegdheid van de Gewesten vielen. Bij de overdracht waren daarvoor echter geen mensen of middelen voor voorzien. Een laatste knelpunt betreft de Europese context, waarbij Europa alleen maar lidstaten erkent en geen regio's. Dat maakt het soms moeilijk te werken.

b) Knelpuntenanalyse

1. De versnippering van de bevoegdheden

Een eerste knelpunt betreft de versnippering van de bevoegdheden. De bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen bevat een vrij gedetailleerde bevoegdheidsverdeling inzake openbare werken, vervoer en verkeersveiligheid, met een aantal uitzonderingen op de aan de Gewesten toegewezen bevoegdheden. Daardoor ontstaan verweven en op elkaar inhakende bevoegdheden. Als de drie Gewesten binnen hun eigen bevoegdheid andere regels uitvaardigen, kan dat een effect hebben op de federale regelgeving die dan eigenlijk asymmetrisch zou moeten wijzigen. Het probleem is alleen dat de federale overheid, begrijpelijkerwijze, niet warmloopt om wetgeving asymmetrisch te wijzigen, waardoor een Gewest een beetje geblokkeerd zit om de gewenste wijzigingen door te voeren.

Een voorbeeld is de bevoegdheidsverdeling in het kader van de rijopleiding, de rijexamens en het rijbewijs. De Gewesten zijn bevoegd voor de rijopleiding, de scholing en de examens, terwijl de federale overheid vandaag nog steeds bevoegd is voor de kennis en de vaardigheden die nodig zijn voor het besturen van voertuigen. Daarnaast is de federale overheid ook nog steeds bevoegd voor de uitreiking van het rijbewijs en het voorlopig rijbewijs. De Raad van State heeft intussen al geconcludeerd dat de federale overheid inderdaad bevoegd is over de uitreikingsvoorwaarden van het rijbewijs. Daarover was een dispuut. Dat heeft tot gevolg dat de Gewesten moeilijk uitvoering kunnen geven aan hun bevoegdheid over de rijopleiding zonder de medewerking van de federale overheid. Het betekent onder meer ook dat elk Gewest gebonden is aan de regeling die in een ander Gewest getroffen wordt en dat het Gewest moeilijk een eigen beleid kan gaan voeren.

Par exemple, la Région flamande a introduit une réglementation pour la séance de mise à niveau, une formation obligatoire pour les conducteurs débutants six mois après l'obtention du permis de conduire. Les citoyens qui ne suivent pas cette séance se voient seulement sanctionnés par une amende. La Région n'a aucun impact sur l'obtention d'un permis de conduire définitif.

Un tel morcellement des compétences entraîne donc un certain nombre de problèmes d'interprétation de leur délimitation, qui à leur tour conduisent à des conflits de compétence. Tant que ces zones d'ombre ne seront pas éclaircies, une insécurité juridique subsistera.

Depuis juillet 2014, date d'entrée en vigueur du transfert de compétences, le Conseil d'État a déjà rendu vingt-et-un arrêts, totalisant plus de huit cents pages de jurisprudence sur les conflits de compétence entre le niveau fédéral et les Régions en matière de travaux publics, de transports et de sécurité routière. La plupart des recours en annulation ont été intentés par le gouvernement fédéral. Actuellement, le Conseil d'État est saisi d'un certain nombre de litiges concernant, entre autres, les aptitudes professionnelles des chauffeurs professionnels, la réglementation relative aux véhicules de fin de série et la surveillance du marché des véhicules et de leurs composants. Il existe encore des positions divergentes sur un certain nombre d'autres questions importantes et il n'est pas exclu que de nouveaux différends surgissent auprès du Conseil d'État. Cela ne veut pas dire que la collaboration entre le gouvernement flamand et le gouvernement fédéral est mauvaise, mais s'ils ne sont pas d'accord, le Conseil d'État permet de clarifier la situation.

La complexité et l'interdépendance de la répartition des compétences signifient que les compétences sont liées, de sorte qu'une certaine volonté politique ne peut être réalisée que si les autres autorités compétentes commencent à collaborer d'une manière ou d'une autre.

L'interdiction d'échange, de renonciation ou de retour empêche les autorités compétentes de redistribuer les compétences par le biais d'un accord de coopération. Cela empêche également qu'un gouvernement finance ou exerce les compétences d'un autre.

2. Le principe de verticalité remis en cause

Ce principe implique que l'autorité compétente pour réglementer une matière spécifique doit également être chargée de sa mise en œuvre et de son contrôle. On en trouve un exemple dans le domaine des conditions

Het Vlaams Gewest voerde bijvoorbeeld een regeling in voor het «terugkommoment», een verplichte opleiding voor beginnende chauffeurs zes maanden na het behalen van het rijbewijs. Burgers die het terugkommoment niet volgen, kunnen alleen maar een boete opgelegd krijgen. Het Gewest heeft op geen enkele manier een impact op het kunnen verkrijgen van een definitief rijbewijs.

Een dergelijke versnippering van bevoegdheden leidt dus tot een aantal interpretatieproblemen om de bevoegdheden van elkaar af te bakenen, die op hun beurt dan weer bevoegdheidsgeschillen veroorzaken. Zo lang die grijze zones niet uitgeklaard zijn, blijft rechtsonzekerheid bestaan.

Sinds juli 2014, de datum van de inwerkingtreding van de bevoegdheidsoverdracht, velde de Raad van State overigens al eenentwintig arresten, met in totaal meer dan achthonderd pagina's rechtspraak over de bevoegdheidsconflicten tussen het federale niveau en de Gewesten inzake openbare werken, vervoer en verkeersveiligheid. De meeste vernietigingsberoepen werden ingesteld door de federale overheid. Op dit moment zijn nog een aantal geschillen inzake bevoegdheidsdiscussies over onder andere de vakbekwaamheid van professionele bestuurders, de restantvoorradenregeling van voertuigen en het markttoezicht betreffende voertuigen en de onderdelen ervan bij de Raad van State aanhangig. Over een aantal andere belangrijke kwesties lopen de standpunten ook nog wel uiteen en is het niet uit te sluiten dat er nog geschillen over zullen ontstaan bij de Raad van State. Dat betekent niet dat de samenwerking tussen de Vlaamse overheid en de federale overheid slecht is, maar als ze het niet eens raken is de Raad van State een middel om duidelijkheid te scheppen.

De complexiteit en de verwevenheid van de bevoegdheidsverdeling leidt er toe dat de bevoegdheden op elkaar inhaken, waardoor een bepaald beleidsvoornemen pas tot stand kan komen als de andere bevoegde overheden op een of andere manier gaan samenwerken.

Het verbod van uitwisseling, afstand of teruggave verhindert dat de bevoegde overheden in een samenwerkingsakkoord de bevoegdheden zouden gaan herverdelen. Het verhindert ook dat overheden elkaars bevoegdheden zouden financieren of uitoefenen.

2. Het doorbreken van het verticaliteitsbeginsel

Dat beginsel houdt in dat de overheid die bevoegd is om in een bepaalde materie regelgevend op te treden, ook belast moet worden met de uitvoering en de controle ervan. Een voorbeeld daarvan is te vinden op het vlak

techniques des véhicules et de leur contrôle. Cette division est déjà un exemple de morcellement. La plupart des conditions techniques relèvent de la compétence fédérale et certaines de la compétence régionale. La logique est parfois difficile à trouver. Pourquoi les dimensions du véhicule sont-elles une compétence fédérale et la masse du véhicule ainsi que les dimensions du chargement une compétence régionale? C'est une situation intenable. Cette remise en cause du principe de verticalité va encore plus loin. Le gouvernement fédéral est actuellement compétent pour la plupart des conditions techniques des véhicules, mais les Régions sont compétentes pour l'homologation et le contrôle technique des véhicules. Il n'est parfois pas clair où s'arrête la détermination des conditions techniques et où commence leur contrôle. Quelle autorité est habilitée à déterminer les dérogations aux conditions techniques dans le cadre de l'homologation des véhicules, par exemple? L'administration du gouvernement fédéral part du principe que cela appartient aux Régions, le Conseil d'État semble le confirmer. Mais jusqu'où va la possibilité d'accorder une dérogation? Que se passe-t-il si le gouvernement fédéral n'établit pas de conditions techniques ou fixe des conditions à tel point minimales que les Régions sont obligées de les déterminer elles-mêmes?

Dans le cadre de la surveillance du marché, se pose la question de l'étendue de la compétence régionale en matière de contrôle du respect des conditions techniques des véhicules et des composants de véhicules. Cette compétence concerne-t-elle toutes les activités de contrôle ou est-elle limitée à l'approbation de la mise en service et au contrôle technique? Dans ce cas, n'inclut-elle donc pas le contrôle soumis à la surveillance du marché en vertu des règles européennes qui est donc régional? La section du contentieux administratif du Conseil d'État statuera à ce sujet. Les compétences font donc encore l'objet de discussion.

3. Le principe de territorialité

Le législateur a introduit le libre choix en ce qui concerne l'homologation et le contrôle technique des véhicules et la formation et les examens de conduite. Chaque citoyen est libre de se rendre dans une autre Région pour faire contrôler son véhicule ou pour l'examen de conduite. Un problème se pose lorsque, par exemple, la Région flamande choisit d'organiser la formation à la conduite d'une manière différente. Le phénomène du shopping peut apparaître lorsque les citoyens optent pour la Région où la formation est la plus facile. Il en va de même pour le contrôle technique, où une obligation de contrôle plus ou moins stricte dans une Région peut entraîner le détournement des contrôles vers une autre Région.

van de technische eisen van voertuigen en de controle daarop. Die verdeling zelf is trouwens al een voorbeeld van versnippering. De meeste technische eisen zijn een federale bevoegdheid, een aantal zijn een gewestelijke bevoegdheid. De logica is daarbij soms ver te zoeken. Waarom zijn afmetingen van voertuigen een federale bevoegdheid en de massa van voertuigen evenals de afmetingen van de lading een regionale bevoegdheid? Dat is geen werkbare situatie. Het gaat bovendien een stap verder door de doorbreking van het verticaliteitsprincipe. Zo is de federale overheid vandaag bevoegd voor de meeste technische voertuigeisen, maar zijn de Gewesten bevoegd voor de homologatie en de technische keuring van de voertuigen. Het is daarbij soms niet duidelijk waar het bepalen van de technische eisen ophoudt en waar de controle op de technische eisen begint. Welke overheid is bevoegd om bijvoorbeeld in het kader van de homologatie van voertuigen afwijkingen te bepalen van de technische eisen? De administratie van de federale overheid gaat ervan uit dat dit toekomt aan de Gewesten, de Raad van State lijkt dat te bevestigen. Maar hoe ver gaat de mogelijkheid tot afwijken? Wat als de federale overheid geen technische eisen opstelt of die eisen dermate minimaal opvat dat de Gewesten verplicht worden om toch zelf technische eisen te bepalen?

Ook in het kader van het markttoezicht rijst de vraag naar de omvang van de gewestbevoegdheid inzake de controle op de naleving van de technische eisen van voertuigen en voertuigonderdelen. Heeft die bevoegdheid betrekking op alle controleactiviteiten of is ze beperkt tot de goedkeuring van de inverkeerstelling en de technische keuring en omvat ze aldus niet de controle die volgens de Europese regels onder het markttoezicht vallen en dus regionaal zijn? De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zal daarover nog een uitspraak doen. Er blijft dus nog steeds discussie over de bevoegdheden.

3. Het territorialiteitsbeginsel

De wetgever heeft op het vlak van de homologatie en de technische keuring van voertuigen en op het vlak van rijopleidingen en -examens, de vrije keuze ingevoerd. Het staat elke burger vrij om voor een controle op zijn voertuig of voor het rijexamen naar een ander Gewest te gaan. Een probleem treedt op wanneer het Vlaams Gewest er bijvoorbeeld voor kiest om op een andere manier de rijopleiding te organiseren. Er kan shopping ontstaan waarbij de burger kiest voor het Gewest waar de opleiding het makkelijkst is. Hetzelfde geldt voor de technische keuring, waar een strengere of minder strenge keuringsverplichting in het ene Gewest kan leiden tot het afleiden van controles naar het andere Gewest. Die

Cette situation fragilise donc en partie les compétences régionalisées en matière de sécurité routière vis-à-vis des habitants de la propre Région.

4. Le transfert de ressources et de personnel

Il est logique – et le principe est d'ailleurs inscrit dans la loi spéciale – que les transferts de compétences incluent celui du personnel et des moyens. Au début de la sixième réforme de l'État, un inventaire de toutes les compétences transférées a été dressé. Il s'est avéré par la suite que les Régions ont dû s'approprier certaines compétences supplémentaires qui ne figuraient pas dans l'inventaire et pour lesquelles il n'y avait donc pas eu de transfert de personnel ou de ressource. Un protocole de collaboration a été conclu pour la période de transition, entre le début du transfert le 1^{er} juillet 2014 et le transfert effectif le 1^{er} janvier 2015, mais pendant cette période de transition, la Région ne disposait pas du personnel pour exercer ces compétences. Au départ, le gouvernement fédéral a adopté la position selon laquelle, par exemple, les conditions d'établissement dans le domaine de la mobilité n'étaient pas régionalisées. Il n'y a donc eu aucun transfert de personnel ou de ressources pour la mise en œuvre de cette compétence. Ces derniers mois, le ministre fédéral a indiqué que, pour les nouvelles compétences que la Région n'a pas encore assumées, il pourrait encore y avoir un transfert de moyens.

5. Le contexte européen

Dans le domaine des transports, de la mobilité et de la sécurité routière, beaucoup de décisions sont prises par l'Europe. Les règles européennes ne tiennent pas compte de la répartition interne des compétences dans les États membres. Cela provoque deux problèmes. Le premier problème se pose lorsque les trois Régions et le niveau fédéral ne parviennent pas à un point de vue unique. Dans ce cas, aucune position n'est adoptée sur le plan européen. À cela s'ajoutent des problèmes avec les guichets nationaux uniques. L'Europe ne reconnaît qu'un seul guichet pour les données à transférer ou les données à échanger. Dans les cas où la compétence régionale est concernée, des accords doivent être conclus sur la manière dont celle-ci sera organisée, ce qui peut parfois entraîner des problèmes.

c) Quelques recommandations

1. Ensembles de compétences homogènes

Bien que la répartition des compétences fondée sur le principe d'exclusivité vise à accorder une pleine

situation ondermijnt dus voor een stuk de geregionaliseerde bevoegdheden inzake verkeersveiligheid ten aanzien van de bewoners van het eigen Gewest.

4. De overdracht van middelen en personeel

Het is logisch – en het principe ligt trouwens vast in de bijzondere wet – dat bij een overdracht van bevoegdheden er ook personeel en middelen worden overgedragen. Bij de start van de zesde Staatshervorming werd een inventaris gemaakt van alle bevoegdheden die werden overgedragen. Achteraf bleek dat de Gewesten enkele bijkomende bevoegdheden moesten overnemen die niet in de inventaris stonden, waardoor daarvoor ook geen mensen of middelen werden overgedragen. Er is wel een samenwerkingsprotocol afgesloten voor de overgangperiode, tussen het moment van het begin van de overdracht op 1 juli 2014 en de effectieve overdracht op 1 januari 2015, maar in die overgangperiode beschikte het Gewest niet over personeel om die bevoegdheden uit te oefenen. De federale overheid nam aanvankelijk het standpunt in dat bijvoorbeeld vestigingsvoorwaarden in de materie van mobiliteit niet werden geregionaliseerd. Er werden voor de uitvoering van die bevoegdheid dus geen mensen en middelen overgedragen. De voorbije maanden heeft de federale minister wel aangegeven dat voor nieuwe bevoegdheden die het Gewest nog moet opnemen er toch sprake zou kunnen zijn van een overdracht van middelen.

5. De Europese context

Op het vlak van transport, mobiliteit en verkeersveiligheid wordt er bijzonder veel vanuit Europa geregeld. De Europese regels houden geen rekening met de interne bevoegdheidsverdeling in de lidstaten. Dat heeft twee problemen tot gevolg. Het eerste probleem treedt op wanneer de drie Gewesten en het federale niveau niet tot één standpunt komen. In dat geval is er op het Europese forum geen standpunt. Daarnaast zijn er ook problemen met unieke nationale loketten. Europa erkent maar één loket voor data die moeten worden overgebracht of gegevens die moeten worden uitgewisseld. In de gevallen waar het over een regionale bevoegdheid gaat, moeten er afspraken worden gemaakt op welke manier dat zal worden georganiseerd en dat kan al eens tot problemen leiden.

c) Enkele aanbevelingen

1. Homogene bevoegdheidspakketten

Hoewel de verdeling van bevoegdheden op grond van het exclusiviteitsbeginsel tot doel heeft om het bevoegde

autonomie à l'autorité habilitée, le morcellement et l'enchevêtrement des compétences conduisent à des chevauchements de compétences et donc à une interdépendance entre l'État fédéral et les entités fédérées. Lorsque des représentants des différentes autorités doivent mettre en œuvre une politique commune, les coûts et les délais associés risquent d'augmenter, entravant une politique efficace. Afin d'améliorer l'efficacité de la répartition des compétences, il convient d'éviter les compétences entrelacées et imbriquées. Le département Mobilité est un fervent partisan de la régionalisation des ensembles de compétences autonomes. Si l'on choisit de régionaliser une compétence, il vaut mieux le faire de haut en bas. Cela permet en même temps d'éviter le phénomène du shopping.

2. Un processus décisionnel adéquat sur la prochaine réforme de l'État

Cette commission est déjà une bonne première étape à cet égard, puisqu'elle atteste du fait que l'on anticipe les conséquences d'une réforme de l'État et que l'on réfléchit à une bonne approche. Il est très important que les responsables politiques sachent exactement comment les compétences interagissent et où résident les dangers de la régionalisation de certaines compétences. Cela nécessite des analyses d'impact approfondies et une détection continue des incohérences et des zones d'ombre.

Afin d'éviter des problèmes lors d'un transfert ultérieur de moyens, il est recommandé de prévoir dès le départ un certain nombre de garanties au cas où une modification serait réalisée après l'adoption effective des différentes lois. Par exemple, si l'on décide de régionaliser une matière spécifique, il convient de parvenir à un accord de statu quo au sein des services exerçant cette compétence à ce moment-là, afin de transférer non seulement le nombre correct de membres du personnel, mais aussi les ressources et les personnes ayant les bonnes compétences. Cela permet d'identifier en amont les besoins de manière objective et cohérente. En outre, il est important de mettre en place une procédure pour apporter des corrections, si nécessaire, dans le cas où les choses devaient changer ultérieurement.

3. Coopération

Il est utile d'évaluer les formes obligatoires de coopération, telles que prévues dans la loi spéciale. Il est nécessaire de mettre à jour les protocoles qui donnent effet aux formes de coopération et qui datent d'avant

niveau volledige autonomie toe te kennen, leidt de versnippering en de verstengeling van bevoegdheden tot op elkaar inhakende bevoegdheden en bijgevolg tot wederzijdse afhankelijkheid van de federale overheid en de deelstaten. Wanneer vertegenwoordigers van de verschillende niveaus een gezamenlijk beleid moeten voeren, dreigen de kosten en de tijd die daarmee gepaard gaan te escaleren, hetgeen een efficiënt beleid belemmert. Om de werkbaarheid van de bevoegdheidsverdeling te verbeteren, moeten verweven en in elkaar hakende bevoegdheden worden vermeden. Het departement Mobiliteit is een sterke voorstander van de regionalisering van autonome bevoegdheidspakketten. Als men kiest om een bevoegdheid te regionaliseren, wordt ze best van *top to bottom* geregionaliseerd. Meteen kan dan ook het shoppinggedrag dat daarvan het gevolg is, vermeden worden.

2. Een adequaat besluitvormingsproces over een volgende staatshervorming

Daarvoor is deze commissie al een eerste goede stap. Het toont aan dat er op voorhand gereflecteerd wordt over de gevolgen van een staatshervorming en over een goede aanpak. Het is heel belangrijk dat politici heel goed weten hoe de bevoegdheden op elkaar inhaken en waar de gevaren liggen bij de regionalisering van sommige bevoegdheden. Het vergt grondige impactanalyses en een voortdurende detectie van incoherenties en grijze zones.

Om problemen bij een latere overdracht van middelen te voorkomen, is het aan te bevelen om vanaf het begin een aantal waarborgmechanismen in te bouwen voor het geval dat er nog iets zou veranderen na de effectieve goedkeuring van de verschillende wetten. Als men bijvoorbeeld beslist om een bepaalde aangelegenheid te regionaliseren, dan is een standstillregeling aangewezen binnen de diensten die die bevoegdheid op dat moment uitoefenen, zodat niet alleen het correcte aantal personeelsleden, maar ook de middelen en de mensen met de juiste competenties worden overgeheveld. Dat maakt het mogelijk die noden vooraf op een objectieve en coherente manier in kaart te brengen. Daarnaast is het belangrijk dat in een procedure wordt voorzien om eventueel rechtzettingen te doen, mochten er later nog zaken wijzigen.

3. Samenwerking

Het is nuttig om de verplichte samenwerkingsvormen, zoals bepaald in de bijzondere wet, te evalueren. Een actualisering van de protocollen die uitwerking geven aan de samenwerkingsvormen en die dateren van voor

la sixième réforme de l'État. Les protocoles actuels ne tiennent pas compte d'un certain nombre de nouvelles formes de coopération apparues depuis la sixième réforme de l'État.

À cette coopération minimale s'ajoutent des structures de concertation efficaces, au niveau tant politique qu'administratif, tant interfédéral qu'interrégional. Une prise de position négative du gouvernement flamand devrait conduire presque automatiquement à une concertation, sans que cela soit prescrit par la loi, de manière à trouver une solution.

Enfin, l'assouplissement de l'interdiction de transfert de compétences par le biais d'un accord de coopération peut créer des opportunités pour un exercice conjoint des compétences plus efficace et plus convivial, par exemple au moyen d'un permis, d'une accréditation, d'une homologation ou d'un point de contact uniques pour toute la Belgique. M. Boelaert ne fait aucune déclaration sur l'entité qui devrait être autorisée à le faire, mais il faudrait clarifier qui le fait et il devrait être possible de simplifier la coopération.

2) Exposé de Mme Emmanuelle Vandamme, présidente du comité de direction du SPF Mobilité.

Mme Vandamme identifie quatre difficultés essentielles:

- les zones grises;
- le manque d'analyse d'impact. Ce point revêt une importance toute particulière. Quels sont les impacts en termes de risques, en termes budgétaires, en termes humains et en termes de qualité des processus pour les utilisateurs finaux;
- l'anticipation des évolutions technologiques et des innovations dans le secteur des transports, car ces changements sont beaucoup plus rapides que les processus décisionnels, politiques, administratifs et contentieux;
- la complexité de la matière.

Toutes ces questions se recoupent. Elles présentent en tout cas un important point commun, à savoir les trois niveaux d'utilisateurs: les professionnels du secteur, les citoyens – en quelque sorte les bénéficiaires directs – et, enfin, le personnel des administrations.

de zesde Staatshervorming, is nodig. De huidige protocollen houden immers geen rekening met een aantal nieuwe samenwerkingsvormen die ontstaan zijn sinds de zesde Staatshervorming.

Bovenop die minimale samenwerking, is er nood aan performante overlegstructuren, zowel op politiek vlak als op administratief vlak en zowel interfederaal als interregionaal. Een negatieve standpuntbepaling door de Vlaamse regering zou steeds bijna automatisch moeten leiden tot overleg, zonder dat de wet dat voorschrijft, zodat er een manier wordt gevonden om met zo'n negatief advies om te gaan.

Tot slot kunnen via een versoepeling van het verbod op overdracht van bevoegdheden via een samenwerkingsakkoord mogelijkheden worden gecreëerd om efficiënter en klantvriendelijker gezamenlijk bevoegdheden uit te oefenen, door middel van bijvoorbeeld één vergunning, één erkenning, één homologatie, of één aanspreekpunt voor heel België. De heer Boelaert doet geen uitspraak over welke entiteit daarvoor bevoegd moet zijn, maar het moet duidelijk zijn wie het doet en het moet mogelijk worden om de samenwerking eenvoudiger te maken.

2) Uiteenzetting van mevrouw Emmanuelle Vandamme, voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit.

Mevrouw Vandamme identificeert vier belangrijke problemen:

- de grijze zones;
- het ontbreken van een effectbeoordeling. Dit punt is van bijzonder belang. Wat zijn de gevolgen met betrekking tot de risico's, de begroting, de menselijke aspecten en de kwaliteit van de processen voor de eindgebruikers;
- het anticiperen op technologische ontwikkelingen en innovaties in de vervoerssector, aangezien deze veranderingen veel sneller gaan dan de besluitvormings-, politieke, administratieve en geschilprocedures;
- de complexiteit van het onderwerp.

Al deze kwesties overlappen elkaar. In ieder geval hebben zij één belangrijk punt gemeen, namelijk de drie niveaus van gebruikers: de beroepsbeoefenaars in de sector, de burgers – als het ware de directe begunstigen – en, ten slotte, het personeel van de overheidsdiensten.

L'experte axera son exposé sur les zones grises et leur impact sur le fonctionnement des différentes administrations et sur le processus décisionnel politique.

Les zones grises sont des matières ou des aspects qui n'ont pas ou n'auraient pas été suffisamment estimés, affinés ou abordés lors de l'élaboration de la réforme. Elles sont vraiment très nombreuses. Un travail est en cours dans les quatre entités, fédérale et fédérées, pour collationner tout ce qui est zone grise. Certaines ont été «éclaircies» lors de contentieux traités au Conseil d'État ou à la Cour constitutionnelle. Un bien plus grand nombre ne font pas l'objet de litiges, mais demandent quand même une certaine attention, précisément pour éviter de surcharger les instances administratives avec ce type d'affaires.

Pour expliquer à quel point il est difficile de «trancher» dans les zones grises, Mme Vandamme se réfère à la jurisprudence du Conseil d'État et de la Cour constitutionnelle. Dans le cas de la Cour constitutionnelle, deux exemples illustrent assez bien cette complexité. Le premier concerne la contribution au financement de la politique en matière de sécurité routière par les organismes chargés du contrôle technique. Le second concerne l'interdiction de survol des réserves naturelles wallonnes par un drone.

Le premier arrêt, très technique, montre qu'une meilleure analyse d'impact aurait été nécessaire en amont, lors de la prise de la décision institutionnelle. Le second mentionne des compétences implicites à caractère de proportionnalité; plus précisément, il montre qu'une certaine concertation ou procédure d'avis post-conflit aurait permis de résoudre le problème plus facilement.

Pour ce qui est du Conseil d'État, la jurisprudence pousse aussi à une réflexion approfondie sur l'amélioration du processus décisionnel quant aux analyses d'impact qui sont nécessaires. Sept arrêts du Conseil d'État portent sur des marchandises dangereuses, dont deux principalement sur les équipements sous pression transportables. La compétence relative au transport des marchandises dangereuses par rail et au transport d'explosifs, de matières radioactives et de matières qui présentent un danger pour la population, est fédérale. Sur cinq arrêts, trois portent sur la composition des commissions d'examen des conseillers à la sécurité, que ce soit dans le transport par route ou par voie navigable, et deux portent sur la matière des conditions d'établissement. Pour ce qui est des équipements sous pression transportables, on touche aux matières de normes de

De deskundige zal zich concentreren op de grijze zones en de gevolgen daarvan voor de werking van de verschillende overheidsdiensten en voor het politieke besluitvormingsproces.

Grijze zones zijn aangelegenheden of aspecten die bij het ontwerpen van de hervorming onvoldoende in overweging zijn of zouden zijn genomen, uitgewerkt of aangepakt. Deze zijn zeer talrijk. Binnen de vier entiteiten, op federaal en deelstatelijk niveau, wordt gewerkt aan het bundelen van alle grijze zones. Sommige daarvan zijn «opgehelderd» tijdens geschillen voor de Raad van State of het Grondwettelijk Hof. Voor een veel groter aantal zaken loopt geen geschilprocedure, maar zij vereisen toch aandacht, juist om te voorkomen dat de administratieve instanties met dergelijke zaken worden overbelast.

Om uit te leggen hoe moeilijk het is om in grijze zones te «beslissen», verwijst mevrouw Vandamme naar de jurisprudentie van de Raad van State en het Grondwettelijk Hof. In het geval van het Grondwettelijk Hof illustreren twee voorbeelden deze complexiteit zeer goed. Het eerste betreft de bijdrage aan de financiering van het verkeersveiligheidsbeleid door de organen voor technische controle. Het tweede betreft het vliegverbod voor drones boven Waalse natuureservaten.

Het eerste arrest, dat zeer technisch is, toont aan dat een betere effectbeoordeling in een eerder stadium, toen het institutionele besluit werd genomen, noodzakelijk zou zijn geweest. In het tweede geval is er sprake van impliciete bevoegdheden van evenredige aard; meer in het bijzonder blijkt hieruit dat een soort overleg- of adviesprocedure na het conflict de oplossing van het probleem gemakkelijker zou hebben gemaakt.

Ook de jurisprudentie van de Raad van State zet aan tot verder beraad over de verbetering van het besluitvormingsproces met betrekking tot de effectbeoordelingen die vereist zijn. Zeven arresten van de Raad van State hebben betrekking op gevaarlijke goederen, waarvan er twee voornamelijk betrekking hebben op vervoerbare drukapparatuur. De verantwoordelijkheid voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor en voor het vervoer van explosieven, radioactief materiaal en materiaal dat een gevaar vormt voor de bevolking, ligt bij de federale overheid. Van de vijf arresten hebben er drie betrekking op de samenstelling van de examencommissies voor veiligheidsadviseurs, zowel over de weg als over de binnenwateren, en twee op het onderwerp vestigingsvoorwaarden. In het geval van vervoerbare drukapparatuur is het een kwestie van productnormen, van de politie

produits, de police des établissements dangereux, insalubres et incommodes, et il s'agit aussi de protection des consommateurs. L'un des arrêts porte sur les règles de police sur le trafic par les voies d'eau et l'autre arrêt, sur l'agrément d'une association sans but lucratif (ASBL) en tant qu'organisme évaluateur de cette conformité.

Mme Vandamme mentionne ensuite trois arrêts en matière de navigation, dont les éléments sont pertinents pour l'amélioration des zones grises. Le premier porte sur les entrées dans un port côtier pour des navires transporteurs de marchandises dangereuses et polluantes. Le deuxième porte sur la sécurité des bateaux de navigation intérieure. Cet arrêt mêle plusieurs problématiques, dont les normes de produits des moteurs à combustion interne, les normes de protection et environnementales, et les normes de sécurité. Le troisième arrêt concerne la navigation de plaisance. Il aborde principalement la différence entre les bateaux de navigation intérieure et les navires et bateaux de plaisance. On relève à nouveau des imprécisions au départ quant à la sécurité, à la protection de l'environnement et au contrôle.

En matière de transport aérien, un arrêt porte sur le permis d'urbanisme, qui peut affecter la sécurité aérienne. Ici aussi, il est intéressant de retenir l'aspect de concertation préalable, dans le sens où celle-ci aurait pu être privilégiée pour éviter d'en arriver à un litige en contentieux, comme dans l'exemple des drones donné précédemment. En l'occurrence, il s'agissait principalement des éoliennes.

C'est dans le domaine du transport routier et de la sécurité routière qu'on trouve le plus de zones grises. Le Conseil d'État a rendu dans ce domaine pas moins d'une trentaine d'arrêts. Certains litiges sont encore pendants et ne permettent donc pas de dégager une solution rapide pour les citoyens ou les secteurs.

Un arrêt concerne l'aptitude professionnelle à laquelle doivent satisfaire certains conducteurs dans le domaine du transport routier, en plus de leur permis de conduire. Pour près de la moitié de ces arrêts, on attend encore le rapport de l'auditorat. On peut, à cet égard, déplorer la durée du règlement des conflits. Il ne s'agit pas de s'en prendre au Conseil d'État, mais de souligner la quantité de recours qui sont introduits.

Un autre arrêt porte sur les tachygraphes, les temps de repos et les temps de conduite. Trois arrêts portent sur la contribution au financement de la politique en matière de sécurité routière par les organismes chargés

van gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke inrichtingen, en ook een kwestie van consumentenbescherming. Een van de arresten heeft betrekking op de regels van politie over het verkeer op waterwegen, en de andere op de erkenning van een vereniging zonder winstoogmerk (vzw) als overeenstemmingsbeoordelingsinstantie.

Mevrouw Vandamme noemt vervolgens drie arresten over scheepvaart, die van belang zijn voor de verbetering van de grijze zones. Het eerste betreft het binnenvaren van een kusthaven door schepen die gevaarlijke en verontreinigende goederen vervoeren. Het tweede betreft de veiligheid van binnenschepen. In dit arrest worden verschillende problematieken gecombineerd, waaronder productnormen voor inwendige verbrandingsmotoren, milieu- en beschermingsnormen, en veiligheidsnormen. Het derde arrest betreft de pleziervaart. Het behandelt hoofdzakelijk het verschil tussen binnenschepen en pleziervaartuigen en -boten. Ook hier zijn er aanvankelijk onnauwkeurigheden wat betreft veiligheid, milieubescherming en toezicht.

Op het gebied van het luchtvervoer is een arrest gewezen over de stedenbouwkundige vergunning, die gevolgen kan hebben voor de veiligheid van de luchtvaart. Ook hier is het interessant te wijzen op het aspect van voorafgaand overleg, in die zin dat hieraan de voorkeur had kunnen worden gegeven om geschillen te voorkomen, zoals in het hierboven gegeven voorbeeld van drones. In dit geval ging het vooral om windturbines.

De meeste grijze zones zijn te vinden op het gebied van het wegvervoer en de verkeersveiligheid. De Raad van State heeft op dit gebied niet minder dan dertig arresten gewezen. Sommige geschillen zijn nog in behandeling en kunnen dus niet snel worden opgelost voor burgers of sectoren.

Een arrest betreft de vakbekwaamheid waarover bepaalde bestuurders in het wegvervoer naast hun rijbewijs moeten beschikken. Voor bijna de helft van deze arresten is het auditoraatsverslag nog niet verschenen. In dit verband valt de lange duur van de geschillenbeslechting te betreuren. Het gaat er niet om de Raad van State verantwoordelijk te stellen, maar te wijzen op het aantal beroepen dat wordt ingediend.

Een ander arrest betreft tachografen, rusttijden en rijtijden. Drie arresten hebben betrekking op de bijdrage aan de financiering van het verkeersveiligheidsbeleid door de organen voor technische controle. Dit maakt

du contrôle technique. Cela fait partie des deux questions préjudicielles qui ont été portées devant la Cour constitutionnelle.

Trois arrêts portent sur le contrôle de la nouvelle formation à la conduite lors de la délivrance du permis de conduire provisoire et définitif. Un arrêt porte sur les exceptions à l'obligation de détention d'un permis de conduire. Un arrêt porte sur les règlements complémentaires en matière de circulation routière. Un autre porte sur les prescriptions techniques pour ce qui concerne les écomobis. Quatre arrêts portent sur les prescriptions techniques applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation, y compris les limiteurs de vitesse.

D'autres affaires concernent le gaz de pétrole liquéfié (GPL) et le gaz naturel comprimé (GNC), les remorques plus larges pour les bicyclettes dans le cadre de projets pilotes de transport de marchandises à vélo, les infractions routières, l'accès à la profession et au marché, mais également la surveillance du marché. Deux arrêts concernent la signalisation routière.

Il est très important d'analyser toute cette jurisprudence car celle-ci donne des indications très précieuses sur les intérêts des quatre entités, pour que chacune d'entre elles puisse mener les politiques les plus adéquates dans son domaine.

Nombre de conflits montrent l'importance d'un sérieux travail en amont. Mme Vandamme salue d'ailleurs les initiatives actuelles d'analyse des situations, des difficultés et des points de friction. Ce travail en amont doit aussi se traduire par des analyses d'impact, tant sur les risques de laisser des zones grises ouvertes que sur les risques budgétaires. En effet, les analyses budgétaires d'impact doivent vraiment être étayées, afin d'éviter des discussions interminables sur des transferts de moyens matériels ou humains qui ont un impact très important sur le fonctionnement des administrations.

Tous ces conflits ont aussi des conséquences sur le personnel des administrations, qui doit consacrer un temps de travail considérable à l'alimentation des conclusions des affaires et leur suivi. Naturellement, le coût est très élevé. Cela a aussi un impact sur les destinataires des services, qui doivent attendre des années avant une solution définitive qui leur permet d'envisager des investissements. En effet, les professionnels du secteur sont souvent à la pointe de l'innovation et quand on voit la très longue liste, encore en cours d'établissement, des points de friction pour le Comité de concertation – chaque entité fait cet exercice sans nécessairement se

deul uit van de twee prejudiciële vragen die aan het Grondwettelijk Hof zijn voorgelegd.

Drie arresten hebben betrekking op de controle van de nieuwe rijopleiding bij de afgifte van het voorlopige en definitieve rijbewijs. Een arrest heeft betrekking op de uitzonderingen op de verplichting om in het bezit te zijn van een rijbewijs. Een arrest heeft betrekking op de aanvullende reglementen inzake het wegverkeer. Een ander betreft de technische voorschriften voor ecomobi's. Vier arresten hebben betrekking op de technische voorschriften voor voertuigen die in het verkeer worden gebracht, waaronder snelheidsbegrenzers.

Andere zaken betreffen het *liquefied petroleum gas* (LPG) en het *Compressed Natural Gas* (CNG), grotere aanhangwagens voor fietsen in het kader van proefprojecten voor het vervoer van goederen per fiets, verkeersovertredingen, toegang tot het beroep en tot de markt, maar ook markttoezicht. Twee arresten betreffen verkeerstekens.

Het is van groot belang al deze rechtspraak te analyseren, omdat zij zeer waardevolle aanwijzingen geeft over de belangen van de vier instanties, zodat elk van hen op het eigen gebied het meest geschikte beleid kan voeren.

Talrijke conflicten tonen het belang aan van intensieve voorafgaande werkzaamheden. Mevrouw Vandamme is ook verheugd over de huidige initiatieven om situaties, moeilijkheden en wrijvingspunten te analyseren. Dit voorbereidende werk moet ook resulteren in effectbeoordelingen, zowel van de risico's die het openlaten van grijze zones met zich meebrengen als van de risico's voor de begroting. De beoordelingen van de gevolgen voor de begroting moeten grondig worden onderbouwd, om eindeloze discussies te voorkomen over overdrachten van materiële of personele middelen die een zeer belangrijke invloed hebben op de werking van de overheidsdiensten.

Al deze conflicten hebben ook gevolgen voor het personeel van de overheidsdiensten, dat veel tijd moet besteden aan het leveren van input voor de conclusies van de zaken en de opvolging daarvan. Uiteraard zijn de kosten zeer hoog. Dit heeft ook gevolgen voor de ontvangers van de diensten, die jaren moeten wachten op een definitieve oplossing die hen in staat stelt investeringen te plannen. De beroepsbeoefenaars in de sector zijn vaak koplopers op het gebied van innovatie en wanneer wij de zeer lange lijst van wrijvingspunten voor het Overlegcomité zien, die momenteel nog wordt opgesteld – elke entiteit voert deze oefening uit zonder noodzakelijkerwijs bij

trouver dans des procédures de contentieux –, on comprend bien l'importance de ce travail d'analyse d'impact en amont de toute future décision.

Chaque entité a dû fournir des fiches au Comité de concertation. Il faut néanmoins préciser qu'on y trouve des inquiétudes, des revendications, mais aussi des points de convergence. En tout cas, il y a un large consensus sur la complexité et la technicité des matières. Cette expertise est portée par les experts des quatre entités dans des domaines hyper-spécialisés. Cette expérience et cette expertise en matière de mobilité et de transport s'acquièrent souvent grâce à de nombreuses années de pratique, souvent sans *backup*, car les moyens sont limités. Les entités sont aussi soumises à des économies. Quand un expert hyper-spécialisé dans une matière s'en va, c'est une bibliothèque qui brûle. Les transferts ont aussi touché à ces aspects du travail, sachant qu'on ne sait pas diviser ni multiplier les experts disponibles.

S'ajoute souvent une dimension d'attachement du personnel des administrations, qu'elles soient fédérale ou régionales. Mme Vandamme insiste ici sur la bonne compréhension de l'imbrication de ces experts qui sont, d'une part, les plus à même de soutenir les contentieux, tout en devant, d'autre part, développer leurs compétences en fonction de l'évolution des secteurs. Ils sont en apprentissage continu mais doivent aussi évoluer dans l'anticipation des innovations de ces secteurs. Leur avenir leur semble incertain dès que l'on parle de réforme institutionnelle, parce qu'ils sont attachés à leur travail, sur lequel ils ont capitalisé depuis plusieurs années.

Mme Vandamme en arrive à sa conclusion, à savoir la nécessité d'organiser et poursuivre les analyses par les experts, en cascade – plus les matières sont techniques, plus elles sont imbriquées, plus le niveau d'expertise est pointu et plus le concept de cascade s'impose –, pour contribuer à une complétude maximale des analyses d'impact. Compte tenu des points de friction qui demeurent et qui ne font pas, pour le moment, l'objet de procédures en contentieux, il faut aussi s'interroger sur la manière de trouver des solutions de concertation, car elles donnent de bons résultats, des solutions pragmatiques, parfois plus simples qu'on ne le croit, ainsi que des solutions alternatives aux moyens classiques. Mme Vandamme pense ici principalement au domaine institutionnel. Il convient d'explorer les possibilités d'asymétrie et le partage des données, parce que là aussi, il y a de grands enjeux pour que chaque entité puisse

een geschilprocedure betrokken te zijn –, kunnen wij duidelijk het belang inzien van deze effectbeoordelingen voorafgaand aan toekomstige besluiten.

Elke entiteit diende het Overlegcomité van fiches te voorzien. Niettemin dient te worden opgemerkt dat er weliswaar bezorgdheden en eisen zijn, maar ook punten van overeenstemming. In ieder geval bestaat er een brede consensus over de complexiteit en de technische aard van de onderwerpen. Deze deskundigheid wordt aangebracht door de zeer gespecialiseerde deskundigen van de vier entiteiten. Deze ervaring en deskundigheid op het gebied van mobiliteit en vervoer is vaak opgedaan door vele jaren praktijkervaring, vaak zonder *back-up*, omdat de middelen beperkt zijn. De entiteiten zijn ook onderworpen aan besparingen. Een zeer gespecialiseerde deskundige die vertrekt, is als een bibliotheek die door brand wordt verwoest. De overdrachten hebben ook een weerslag op deze aspecten van het werk, aangezien de beschikbare deskundigen niet kunnen worden verdeeld noch vermenigvuldigd.

Er is vaak ook sprake van gehechtheid van het personeel aan de overheidsdiensten, of deze nu federaal of regionaal zijn. Mevrouw Vandamme dringt aan op een goed begrip van de onderlinge verwevenheid van deze deskundigen, die enerzijds het best in staat zijn om geschillen te ondersteunen en anderzijds hun bekwaamheden moeten ontwikkelen op basis van de ontwikkeling van de sectoren. Zij leren voortdurend bij, maar moeten zich ook ontwikkelen om te anticiperen op innovaties in deze sectoren. Hun toekomst lijkt onzeker als er sprake is van een institutionele hervorming, omdat zij gehecht zijn aan hun werk, waarop zij gedurende meerdere jaren hebben voortgebouwd.

Mevrouw Vandamme concludeert dat het noodzakelijk is de analyses door deskundigen te laten organiseren en uitvoeren, trapsgewijs – hoe technischer de onderwerpen, hoe meer ze met elkaar verweven zijn, hoe specifiek het deskundigheidsniveau en hoe meer het trapsgewijze concept nodig is – om bij te dragen tot een zo groot mogelijke volledigheid van de effectbeoordelingen. Met het oog op de wrijvingspunten die blijven bestaan en die vooralsnog geen onderwerp van geschillen zijn, moeten wij ook nagaan hoe wij via overleg tot oplossingen kunnen komen, omdat dit goede resultaten oplevert, pragmatische oplossingen, die soms eenvoudiger zijn dan wij denken, en alternatieve oplossingen voor de traditionele middelen. Mevrouw Vandamme denkt hier vooral aan het institutionele gebied. De mogelijkheden van asymmetrie en het delen van gegevens moeten worden onderzocht, want ook hier zijn er grote

mener la politique la plus adaptée à ses spécificités. Les deux pistes sont à examiner

3) Exposé de M. Etienne Willame, directeur général, SPW Mobilité

M. Willame représente le service public de Wallonie (SPW) Mobilité Infrastructures, au centre d'un certain nombre d'acteurs qui gouvernent la mobilité, dont le gouvernement wallon et la Société de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) qui assure le financement de réseaux de voies routières, mais également d'éléments importants liés au réseau des voies navigables. Il importe de souligner que les trois Régions ont pu, conjointement, instaurer un mécanisme de taxation ou de redevances sur leurs réseaux d'infrastructures. Ce mécanisme a été mis en œuvre le 1^{er} janvier 2015. Cette forme de collaboration sur la question des infrastructures témoigne du succès de la concertation entre les différents acteurs, tout cela au bénéfice des usagers de nos réseaux, mais également des entreprises, des aéroports et d'autres acteurs.

La compétence en matière de mobilité, de transport et de sécurité routière s'exerce dans de nombreux domaines d'activité. Il faut planifier la mobilité. En tant que gestionnaire d'infrastructures, le SPW doit aussi gérer des actifs, c'est-à-dire investir, maintenir et exploiter, mais aussi réglementer, réguler et autoriser toute une série de pratiques sur les réseaux.

Dans le domaine de la mobilité, la Région wallonne s'est dotée d'une vision à l'échéance de 2030. Cette vision est axée sur plusieurs principes, associés à des objectifs chiffrés: fluidité, accessibilité, sécurité, santé, transfert modal, et elle est déclinée en différentes stratégies. À côté de la mobilité des personnes se pose la question de la mobilité des marchandises. Pour se donner les moyens, réglementaires, budgétaires, matériels et humains, nécessaires pour mettre en œuvre ces stratégies et ces plans d'action, la Wallonie a adopté un Plan de relance (1), mais aussi un important plan d'investissement appelé «Plan Mobilité et Infrastructures pour tous 2020-2026». Tout cela dans un objectif de mobilité, de sécurité et de contribution aux objectifs de transfert modal vers le transport collectif, vers la mobilité active, dans une perspective de contribution aux enjeux climatiques et environnementaux, et partant de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

(1) Doté d'un budget de plus de 7 milliards d'euros, le Plan de relance de la Wallonie comporte plus de trois cents mesures qui doivent permettre à la Région de répondre aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux actuels, ainsi qu'aux impacts des différentes crises (Covid, inondations).

uitdagingen om elke entiteit het beleid te kunnen laten voeren dat het best bij haar specifieke kenmerken past. Beide trajecten moeten worden onderzocht.

3) Uiteenzetting door de heer Etienne Willame, directeur-generaal, SPW Mobilité

De heer Willame vertegenwoordigt de service public de Wallonie (SPW) Mobilité Infrastructures, die de kern vormt van een aantal actoren die de mobiliteit regelen, waaronder de Waalse regering en de Société de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO), die de wegnetten financiert, maar ook belangrijke elementen van het waterwegennet. Het is belangrijk te onderstrepen dat de drie Gewesten gezamenlijk een mechanisme voor belastingen of heffingen op hun infrastructuurnetwerken hebben kunnen invoeren. Dit mechanisme is op 1 januari 2015 in werking getreden. Deze vorm van samenwerking op het gebied van infrastructuur toont aan dat het overleg tussen de verschillende actoren succesvol is, en ten goede komt aan de gebruikers van onze netwerken, maar ook aan bedrijven, luchthavens en andere actoren.

De bevoegdheid voor mobiliteit, vervoer en verkeersveiligheid wordt uitgeoefend op tal van activiteitengebieden. Mobiliteit moet gepland worden. Als infrastructuurbeheerder moet de SPW ook activa beheren, dat wil zeggen investeren, onderhouden en exploiteren, maar ook reglementeren, reguleren en toestaan van een hele reeks praktijken op de netwerken.

Op het gebied van mobiliteit heeft het Waals Gewest een visie voor de periode tot 2030 opgesteld. Deze visie is gebaseerd op verschillende beginselen, gekoppeld aan gekwantificeerde doelstellingen: doorstroming, toegankelijkheid, veiligheid, gezondheid, modal shift, en wordt uitgesplitst in verschillende strategieën. Naast de mobiliteit van personen is er ook de kwestie van de mobiliteit van goederen. Om zich te voorzien van de nodige regelgevende, budgettaire, materiële en personele middelen om deze strategieën en actieplannen uit te voeren, heeft Wallonië een herstelplan (1) aangenomen, maar ook een groot investeringsplan, het «Mobiliteits- en infrastructuurplan voor iedereen 2020-2026». Dit alles met het oog op mobiliteit, veiligheid en het bijdragen tot de doelstellingen van een modale verschuiving naar collectief vervoer en actieve mobiliteit, met het oog op de klimaat- en milieuproblematiek, en dus op de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.

(1) Met een begroting van meer dan 7 miljard euro omvat het Waalse herstelplan meer dan driehonderd maatregelen die het Gewest in staat moeten stellen een antwoord te bieden op de huidige sociale, economische en milieuproblemen, alsook op de gevolgen van verschillende crisissen (COVID, overstromingen).

Les objectifs de mobilité portent sur une transformation de l'usage que l'on fait de la mobilité, avec une photographie dressée à un moment donné et des objectifs chiffrés en 2030. M. Willame attire l'attention sur l'objectif très important que constitue le transfert modal, à savoir le report modal vers les modes collectifs et la mobilité active pour ce qui est des personnes, mais aussi vers les modes massifiés, qui consistent à passer de la route à la voie d'eau et au rail pour ce qui est du transport des marchandises. Tous les acteurs partagent un objectif ambitieux en matière de sécurité routière, avec un maximum de cent décès à l'horizon 2030 et une vision zéro à l'horizon 2050.

Il existe deux grands défis en Région wallonne. Le premier est le défi de la mobilité urbaine. Celle-ci doit s'appuyer sur une planification large au niveau de périmètres urbains qui sont élargis, sur le transport en commun par voie ferrée, avec une articulation vers le transport en commun routier, vers les bus à haut niveau de service mais également vers le tram et le métro. Le second défi est la mobilité rurale, avec la question de la mobilité à la demande là où le transport en commun routier n'est pas pertinent.

En résumé, notre système de transport est articulé du mode le plus structurant au mode le plus individualisé, c'est-à-dire du transport ferroviaire au transport en commun routier et urbain, le métro et le tram, puis, en déclinaison, à la mobilité active, à la mobilité partagée (covoiturage), à la mobilité individuelle (véhicules particuliers). Dans une vision multimodale, les différents modes de transport doivent se combiner les uns aux autres et permettre des interactions, sans oublier les nouvelles formes de micromobilité électrique.

Le SPW mobilise des ressources humaines et budgétaires pour mettre en œuvre les plans d'action et exploite les compétences réglementaires qui lui sont dévolues afin de contribuer à ces différents objectifs. Il assure une coordination à tous les niveaux, politique mais aussi administratif, afin d'établir la concertation la meilleure possible.

On peut identifier quatre grands domaines: la route, les voies navigables, l'aérien et le ferroviaire.

a) Le domaine routier

La Wallonie est pleinement compétente en matière d'infrastructures depuis le début des années 1990. Toutefois, en Wallonie comme dans les autres entités, les réseaux d'infrastructures ont été construits essentiellement entre

De mobiliteitsdoelstellingen zijn gebaseerd op een transformatie van het gebruik van mobiliteit, met een momentopname en streefcijfers tegen 2030. De heer Willame vestigt de aandacht op de zeer belangrijke doelstelling van de modale verschuiving, de verschuiving naar collectieve vormen van vervoer en actieve mobiliteit voor personen, maar ook naar vormen van massavervoer, die voor het goederenvervoer bestaan uit een verschuiving van de weg naar de waterwegen en het spoor. Alle actoren delen een ambitieuze verkeersveiligheidsdoelstelling, met een maximum van honderd verkeersdoden tegen 2030 en een visie van nul verkeersdoden tegen 2050.

Er zijn twee grote uitdagingen in het Waals Gewest. De eerste is de uitdaging van de stedelijke mobiliteit. Deze moet gebaseerd zijn op een ruime planning op het niveau van de stadsperimeters die worden uitgebreid, op openbaar vervoer per spoor, met een verbinding naar het openbaar vervoer over de weg, naar hoogwaardige busdiensten, maar ook naar de tram en de metro. De tweede uitdaging is de mobiliteit op het platteland, met de kwestie van mobiliteit op verzoek, waar het openbaar vervoer over de weg niet relevant is.

Kortom, ons vervoerssysteem is georganiseerd van de meest structurerende naar de meest geïndividualiseerde modus, dat wil zeggen van spoorwegvervoer naar openbaar vervoer over de weg en in de stad, de metro en de tram, en dan, in dalende lijn, naar actieve mobiliteit, gedeelde mobiliteit (carpoolen), en individuele mobiliteit (particuliere voertuigen). In een multimodale visie moeten de verschillende vervoerswijzen met elkaar worden gecombineerd en interactie mogelijk maken, waarbij de nieuwe vormen van elektrische micromobiliteit niet mogen worden vergeten.

De SPW mobiliseert personele en budgettaire middelen om de actieplannen uit te voeren en gebruikt de aan de dienst toegekende regelgevende bevoegdheden om bij te dragen tot deze verschillende doelstellingen. De dienst zorgt voor coördinatie op alle niveaus, zowel politiek als administratief, om een zo goed mogelijk overleg tot stand te brengen.

Er kunnen vier hoofdgebieden worden onderscheiden: de weg, de waterwegen, de lucht en het spoor.

a) Wegen

Wallonië is sinds het begin van de jaren 1990 volledig bevoegd voor infrastructuuraangelegenheden. In Wallonië, net als in de andere entiteiten, zijn de infrastructuurnetten echter hoofdzakelijk tussen de jaren 1950 en het

les années 1950 et le début des années 1970. Nous faisons donc face à la nécessité d'investir de manière colossale pour renouveler les infrastructures et les ouvrages d'art. C'est un point extrêmement important, en termes de perspective, pour les entités fédérées.

Concernant les véhicules proprement dits, les Régions appliquent les prescriptions techniques fédérales, notamment pour l'homologation et le contrôle technique, qui sont régionalisés. La formation à la conduite est de compétence régionale, et cela comprend l'organisation des examens et des écoles de conduite, mais la délivrance du permis est restée fédérale.

Concernant les infrastructures, le placement de la signalisation et le Code du gestionnaire sont régionaux, alors que les règles dites de police relèvent du pouvoir fédéral. Un certain nombre d'exemples montrent l'existence de tensions. Dans le cas, notamment, de la mobilité active, la mise en place des bandes cyclables suggérées donne lieu à certaines difficultés. Par ailleurs, la circulaire établie en Wallonie, il y a quelques années, au sujet des zones de rencontre et des zones résidentielles a fait l'objet de querelles entre la Wallonie et le pouvoir fédéral.

Concernant le véhicule, citons la difficulté de faire évoluer les prescriptions techniques par le pouvoir fédéral pour une réglementation qu'il ne met finalement pas en œuvre. Un exemple récent concerne leetrofit des véhicules, qui permet de transformer son véhicule à essence ou diesel en véhicule électrique.

On peut aussi pointer les difficultés informatiques. Dans certaines matières et notamment pour ce qui est des véhicules, il faut créer des banques de données qui doivent être coordonnées entre elles, parfois aussi avec le niveau européen. Il y a un important travail à réaliser sur ce plan. Les interactions avec la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV) doivent être améliorées.

En matière de formation à la conduite, le permis de conduire provisoire est resté fédéral. Le citoyen a du mal à s'y retrouver dans les processus d'obtention des permis, qu'il s'agisse du permis provisoire ou du permis définitif. On trouve, là aussi, une série de problèmes complexes en matière d'échanges informatiques.

En tant que gestionnaire des infrastructures routières et autoroutières, le SPW a constaté depuis de nombreuses années un désinvestissement, notamment à l'échelon de la police fédérale, de certaines activités, qui sont

begin van de jaren 1970 aangelegd. Wij worden dus geconfronteerd met het feit dat enorme investeringen nodig zijn om de infrastructuur en de technische structuren te vernieuwen. Naar de toekomst toe is dit een uiterst belangrijk punt voor de deelstaten.

Wat de voertuigen zelf betreft, passen de Gewesten de federale technische voorschriften toe, met name voor de homologatie en de technische controle, die geregionaliseerd zijn. De rijopleiding valt onder de bevoegdheid van de Gewesten, met inbegrip van de organisatie van examens en rij scholen, maar de afgifte van het rijbewijs blijft een federale bevoegdheid.

Wat de infrastructuur betreft, zijn de plaatsing van de verkeerstekens en de Code van de wegbeheerder een gewestelijke bevoegdheid, terwijl de zogenaamde politievoorschriften een federale bevoegdheid zijn. Er zijn een aantal voorbeelden die wijzen op het bestaan van spanningen. In het geval van actieve mobiliteit, met name, geeft de invoering van de fietssuggestiestroken aanleiding tot moeilijkheden. Bovendien heeft de omzendbrief die enkele jaren geleden in Wallonië is opgesteld over de kwestie van de erven en de woonerven aanleiding gegeven tot geschillen tussen Wallonië en de federale overheid.

Met betrekking tot auto's is het bijvoorbeeld moeilijk om de technische voorschriften door de federale overheid te laten wijzigen voor een regelgeving die zij uiteindelijk niet moet uitvoeren. Een recent voorbeeld is de retrofitting van voertuigen, waarbij een benzine- of dieservoertuig tot een elektrisch voertuig kan worden omgebouwd.

Wij kunnen ook wijzen op de moeilijkheden met de informatica. Op sommige gebieden, en met name wat voertuigen betreft, moeten gegevensbanken worden opgezet die onderling, en soms ook op Europees niveau, moeten worden gecoördineerd. Er moet op dat vlak nog veel werk worden verricht. De interactie met de Dienst voor inschrijvingen van voertuigen (DIV) moet beter.

Wat de rijopleiding betreft, is het voorlopige rijbewijs federaal gebleven. De burger vindt moeilijk zijn weg in de procedures voor het verkrijgen van een rijbewijs, zowel wat het voorlopige als het definitieve rijbewijs betreft. Er zijn ook een aantal ingewikkelde problemen met de uitwisseling van informatie.

Als beheerder van de wegen- en autowegeninfrastructuur stelt de SPW al vele jaren een gebrek aan interesse vast, met name op het niveau van de federale politie, voor bepaalde activiteiten die aan de Gewesten worden

reportées sur les Régions. Ce désinvestissement conduit à ce que les gestionnaires d'infrastructures doivent prendre la relève et assurer, par exemple, la gestion d'incidents et la gestion de la sécurité sur les aires autoroutières.

En matière de contrôle et de sanction, plusieurs points d'attention doivent être soulevés. Les entités fédérées ont établi des régimes de sanctions administratives, notamment à la suite de la sixième réforme de l'État. Ces régimes de contrôle qui sont souvent automatisés, par exemple en matière de vitesse, génèrent des flux très importants d'infractions. Dans le cadre des contacts avec la Justice et des politiques de quotas, il est parfois difficile de conclure des protocoles d'installation et d'utilisation de ces mesures de vitesse.

b) Le domaine des voies navigables

Les entités fédérées sont responsables de l'ensemble des infrastructures: les ports, les ouvrages d'art, les ports de plaisance. Le Port autonome de Liège qui est le troisième port intérieur européen accueille des navires maritimes. La transposition de réglementations applicables au domaine maritime à la spécificité d'un port intérieur est d'une extrême complexité.

En matière d'embarcations, tant pour la flotte marchande et pour les bateaux à passagers et de plaisance, que pour les qualifications professionnelles des équipages, la délivrance des certificats relève des Régions, mais sur la base de réglementations émanant du niveau européen ou de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. On se trouve donc face à des déclinaisons *mutatis mutandis* de règlements européens dans les différentes entités fédérées, à une multiplication de variantes de textes dans ces mêmes entités fédérées, à la nécessité de créer des banques de données qui doivent être coordonnées, non seulement entre elles mais aussi avec le niveau européen. Il en résulte que la mise en œuvre de ces différentes politiques nécessite une débauche de moyens et d'énergie.

La plaisance est un peu moins influencée par la réglementation européenne. Toutefois, cette matière est restée fédérale, alors que la proximité régionale servirait mieux les différentes interactions.

c) Le domaine ferroviaire

L'ensemble des composantes du domaine ferroviaire relèvent du pouvoir fédéral mais en déclinaison de normes internationales.

overgelaten. Dit gebrek aan interesse leidt ertoe dat de infrastructuurbeheerders deze taken moeten overnemen en bijvoorbeeld moeten instaan voor het incidentenbeheer en het veiligheidsbeheer op de stopplaatsen langs de autosnelwegen.

Wat de controle en de sancties betreft, moeten verschillende aandachtspunten worden vermeld. De deelstaten hebben administratieve sanctieregelingen ingevoerd, vooral na de zesde Staatshervorming. Deze controleregelingen, die vaak geautomatiseerd zijn, bijvoorbeeld op het gebied van snelheid, genereren zeer grote hoeveelheden overtredingen. In het kader van de contacten met Justitie en het quotabeleid is het soms moeilijk om protocollen te sluiten voor het instellen en toepassen van deze snelheidsmaatregelen.

b) Waterwegen

De deelstaten zijn verantwoordelijk voor alle infrastructuur: havens, technische structuren, jachthavens. De Haven van Luik, die de derde binnenhaven van Europa is, ontvangt zeeschepen. De aanpassing van de regelgeving voor de scheepvaart aan de specifieke kenmerken van een binnenhaven is uiterst ingewikkeld.

Met betrekking tot de vaartuigen, zowel voor de koopvaardijvloot en de passagiers- en pleziervaartuigen, als voor de beroepskwalificaties van de bemanning, valt de afgifte van certificaten onder de bevoegdheid van de Gewesten, maar wel op basis van regelgeving die op Europees niveau of door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is uitgevaardigd. Wij worden *mutatis mutandis* dus geconfronteerd met afgeleiden van Europese verordeningen in de verschillende deelstaten, met een steeds toenemend aantal tekstvarianten in diezelfde deelstaten, en met de noodzaak om gegevensbanken aan te leggen die moeten worden gecoördineerd, niet alleen onderling, maar ook met het Europese niveau. De uitvoering van deze verschillende beleidsmaatregelen vergt dan ook veel middelen en energie.

De pleziervaart wordt iets minder beïnvloed door de Europese regelgeving. Dit onderwerp is echter federaal gebleven, terwijl de gewestelijke nabijheid de verschillende interacties meer ten goede zou komen.

c) De spoorwegen

Alle onderdelen van de spoorwegen vallen onder de federale bevoegdheid, maar wel volgens de internationale normen.

Concernant la mobilité des personnes, il importe de capitaliser sur un transport en commun massifié structurant, qui représente l'épine dorsale de notre système de transport. En tant que mode le plus structurant, deux points d'attention doivent être mis en évidence: d'une part, la complémentarité de l'offre de transport en commun ferroviaire avec l'offre de transport en commun routier, en termes d'horaires et, d'autre part, la nécessité d'incorporer cette complémentarité dans le cadre de l'intégration tarifaire. La question des investissements dans les infrastructures ferroviaires, nécessaires à la sécurité et à la résilience des réseaux, ainsi que le respect des délais de mise en œuvre des programmes d'investissements sont des points d'attention extrêmement importants pour la Région wallonne.

En zone urbaine, un autre point d'attention concerne la politique foncière du groupe SNCB, non seulement au regard de l'attractivité des gares mais surtout vis-à-vis de la multiplication, à certains endroits, de zones de parking de très grande amplitude. Parfois, on est en contradiction avec la planification de la mobilité. Or, cette combinaison avec le transport en commun routier pourrait amener plus avantageusement les usagers d'un mode de transport en commun à un autre.

En matière de transport de marchandises, l'idée est de toujours veiller à maintenir une infrastructure ferroviaire qui soit apte à accueillir du transport de marchandises. Cela signifie qu'il ne faut pas supprimer d'aiguillages ni des raccordements vers des entreprises, qu'il faut se diriger vers les plateformes logistiques, exploiter les sites que sont les anciennes gares de triage et faire en sorte de favoriser la proximité pour offrir des services de mobilité aux entreprises qui optent pour l'intermodalité.

d) Le domaine aérien

La Wallonie compte deux aéroports régionaux et un aérodrome public. Les acteurs wallons sont le SPW Mobilité Infrastructures, la Société wallonne des aéroports et les sociétés de gestion des aéroports et, au niveau fédéral, la direction générale Transport aérien (DGTA) et Skeyes. Les normes dans le domaine aérien sont fixées soit à l'échelle planétaire soit à l'échelle européenne. On peut pointer, dans ce domaine, les relations avec Skeyes, avec laquelle il faudrait renouer une dynamique positive en pensant au développement des aéroports, et ce au travers d'accents beaucoup plus marqués dans le contrat de gestion de Skeyes ou de partenariats stratégiques dans son fonctionnement, en relation avec la dynamique aéroportuaire wallonne.

Wat de mobiliteit van personen betreft, is het van belang voort te bouwen op een structurerend systeem van openbaar massavervoer, dat de ruggengraat van ons vervoerssysteem vormt. Met betrekking tot deze meest structurerende vervoerswijze moet aan twee punten aandacht worden besteed: enerzijds moeten het aanbod van het openbaar vervoer per spoor en het aanbod van het openbaar vervoer over de weg op elkaar aansluiten wat de dienstregelingen betreft, en anderzijds moet deze complementariteit ook worden opgenomen in de tariefintegratie. De kwestie van de investeringen in de spoorweginfrastructuur, die noodzakelijk zijn voor de veiligheid en de veerkracht van de netwerken en de naleving van de termijnen voor de uitvoering van de investeringsprogramma's zijn uiterst belangrijke aandachtspunten voor het Waals Gewest.

In de stedelijke gebieden is een ander aandachtspunt het grondbeleid van de NMBS-groep, niet alleen wat de aantrekkelijkheid van de stations betreft, maar vooral met betrekking tot de toename, op bepaalde plaatsen, van zeer grote parkeerterreinen. Soms ontstaan er tegenstrijdigheden met de mobiliteitsplanning. Deze combinatie met het openbaar vervoer over de weg zou de gebruikers echter voordeliger van de ene vorm van openbaar vervoer naar de andere kunnen brengen.

Wat het goederenvervoer betreft, is het altijd de bedoeling dat wij zorgen voor een spoorweginfrastructuur die geschikt is voor het goederenvervoer. Dat betekent dat wij geen wissels of verbindingen met bedrijven mogen schrappen, dat wij in de richting van logistieke platforms moeten gaan, dat wij de sites van de vroegere rangeerterreinen moeten exploiteren en dat wij de nabijheid moeten bevorderen om mobiliteitsdiensten te kunnen aanbieden aan bedrijven die voor intermodaliteit kiezen.

d) Het luchtruim

Wallonië heeft twee regionale luchthavens en één openbare luchthaven. De Waalse actoren zijn de *SPW Mobilité Infrastructures*, de *Société wallonne des aéroports* en de beheersmaatschappijen van de luchthavens en, op federaal niveau, het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) en Skeyes. De normen op het gebied van luchtvaart worden ofwel wereldwijd ofwel op Europees niveau vastgesteld. In dit verband kunnen wij wijzen op de relatie met Skeyes, waarmee opnieuw een positieve dynamiek zou moeten worden opgestart met het oog op de ontwikkeling van de luchthavens, door duidelijkere klemtonen te leggen in het beheerscontract van Skeyes of strategische partnerschappen in zijn werking, in samenhang met de dynamiek van de Waalse luchthavens. In het algemeen wil de SPW de stem en de behoeften

D'une manière générale, le SPW souhaite faire entendre la voix et les besoins des aéroports régionaux wallons, et répondre à leurs attentes, et ce de manière beaucoup plus équilibrée par rapport à *Brussels Airport*.

Une priorité absolue est la sûreté aéroportuaire, notamment pour les pistes, avec deux points d'attention: la fluidité dans la délivrance des badges donnant accès aux pistes et la question des mandats, qui relève des autorités fédérales, permettant de constater des infractions. Certains éléments doivent être améliorés. Enfin, la multimodalité est, dans le domaine aéroportuaire, une réalité puisqu'il faut amener potentiellement les passagers à l'aéroport par transport ferroviaire ou viser l'intermodalité en matière de marchandises. M. Willame pense notamment au projet Carex, à Liège, relatif aux trains à grande vitesse.

Concernant la méthode de travail, des pistes très intéressantes ont d'ores et déjà été indiquées. M. Willame termine en mettant l'accent sur quelques éléments essentiels selon lui:

- il faut envisager les actions sous l'angle de l'efficacité de l'action publique, c'est-à-dire se concentrer sur les mesures et actions qui ont un impact sur l'atteinte des objectifs poursuivis, d'une part, et tenir compte des économies de ressources, qu'elles soient humaines, matérielles et budgétaires, d'autre part;
- M. Willame a cité à plusieurs reprises la question du développement informatique. La question de l'expertise à mobiliser a aussi été évoquée. La question de l'efficacité en matière de production réglementaire est également importante: des textes doivent être déclinés plusieurs fois, alors qu'ils découlent de normes européennes;
- le parcours usager doit aussi être au centre de l'analyse;
- la concertation et les synergies sont essentielles. Il faut utiliser tous les modes de collaboration et de coopération possibles;
- enfin, la clarification de ce qui a été voulu dans le cadre de la sixième réforme de l'État est une priorité absolue.

van de Waalse regionale luchthavens laten horen, en aan hun verwachtingen voldoen, veel meer in evenwicht met *Brussels Airport*.

Een absolute prioriteit is de luchthavenbeveiliging, met name van de start- en landingsbanen, met twee aandachtspunten: de vlotheid van de afgifte van badges die toegang geven tot de start- en landingsbanen, en de kwestie van de mandaten, die onder de bevoegdheid van de federale autoriteiten vallen, waardoor overtredingen kunnen worden vastgesteld. Sommige elementen moeten worden verbeterd. Ten slotte is multimodaliteit een realiteit in de luchthavensector, want passagiers kunnen per spoor naar de luchthaven worden gebracht, en ook voor goederen kan naar intermodaliteit worden gestreefd. De heer Willame denkt met name aan het Carex-project in Luik voor hogesnelheidstreinen.

Wat de werkmethode betreft, zijn er reeds enkele zeer interessante pistes uitgestippeld. Tot slot wijst de heer Willame op enkele naar zijn mening essentiële elementen:

- de acties moeten worden bekeken vanuit het oogpunt van de doeltreffendheid van het overheidsoptreden, dat wil zeggen dat de aandacht moet uitgaan naar maatregelen en acties die een impact hebben op de verwezenlijking van de nagestreefde doelstellingen enerzijds, en rekening moet worden gehouden met besparingen op menselijke, materiële en budgettaire middelen anderzijds;
- de heer Willame heeft herhaaldelijk de kwestie van de IT-ontwikkeling aangehaald. Ook de kwestie van de te mobiliseren deskundigheid werd aangekaart. Voorts is de kwestie van de doeltreffendheid bij het tot stand brengen van regelgeving belangrijk: teksten moeten verschillende keren worden aangepast, ook al zijn ze afgeleid van Europese normen;
- het traject van de gebruiker moet ook centraal staan bij de analyse;
- overleg en synergieën zijn van essentieel belang. Alle mogelijke vormen van samenwerking en medewerking moeten worden gebruikt;
- ten slotte is verduidelijking van wat met de zesde Staatshervorming werd beoogd, een topprioriteit.

4) *Exposé de M. Christophe Vanoerbeek, directeur général, Bruxelles Mobilité*

M. Vanoerbeek indique qu'il aurait pu intituler son exposé «Les problèmes de Bruxelles et les solutions de Bruxelles». Alors que Bruxelles est souvent considérée comme un problème lors des réformes institutionnelles, l'orateur souhaite démontrer que Bruxelles peut certainement contribuer à apporter des solutions grâce à son expérience de la consultation et du fonctionnement dans des structures de compétences complexes et avec des ressources limitées. En raison de sa position géographique, Bruxelles est le point central historique de la plupart des réseaux de transport, comme le montre la forme du réseau de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) ou du réseau autoroutier. Bruxelles est aussi l'un des moteurs économiques du pays. Les tunnels, le système de transport public, les infrastructures ou encore la qualité de vie dans des quartiers sûrs profitent non seulement aux habitants bruxellois mais aussi aux navetteurs, aux touristes et, de manière plus générale, à toutes les personnes se trouvant dans la Région de Bruxelles-Capitale.

a) Les réformes institutionnelles: les difficultés liées à la Région de Bruxelles-Capitale

1. Des compétences homogènes

Tout le monde convient de l'importance de disposer de compétences homogènes. L'idéal est de pouvoir transformer ses propres règlements en processus administratifs opérationnels et de pouvoir contrôler la mise en œuvre de ceux-ci. Il est extrêmement avantageux pour l'efficacité d'une mesure de prévoir, dès sa conception, la mise en œuvre du cadre de travail de la réglementation ainsi que la surveillance de la conformité. Sans cet ensemble de compétences homogènes, on ne peut pas anticiper les problèmes ou on les anticipe trop tard. Il pourrait arriver qu'un niveau de pouvoir décide dans l'abstrait de ce qui doit se passer, qu'un autre niveau tente de le traduire dans les faits, généralement avec trop peu de ressources et, enfin, qu'un troisième niveau effectue le contrôle, également avec des ressources et une expertise insuffisantes.

2. Le processus de régionalisation

M. Vanoerbeek revient brièvement sur le processus de régionalisation appliqué lors de la dernière réforme de l'État. Tout commence par la négociation du transfert de certaines compétences au niveau politique. Dans un système de force centrifuge, chaque transfert est considéré comme une victoire mais il faut se demander

4) *Uiteenzetting van de heer Christophe Vanoerbeek, directeur-generaal, Brussel Mobiliteit*

De heer Vanoerbeek zegt dat hij zijn uiteenzetting de titel «De problemen van Brussel en de oplossingen van Brussel» had kunnen geven. Hoewel Brussel vaak als een probleem wordt gezien als het om institutionele hervormingen gaat, wil spreker aantonen dat Brussel wel degelijk tot oplossingen kan bijdragen, dankzij zijn ervaring met overleg en met het werken in complexe bevoegdheidsstructuren en met beperkte middelen. Door zijn geografische ligging is Brussel het historische middelpunt van de meeste vervoersnetwerken, zoals blijkt uit de vorm van het NMBS-net of het autowegennet. Brussel is ook een van de economische motoren van het land. De tunnels, het openbaar vervoer, de infrastructuur en de levenskwaliteit in veilige wijken komen niet alleen de Brusselaars ten goede, maar ook de pendelaars, de toeristen en, meer algemeen, iedereen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

a) Institutionele hervormingen: de moeilijkheden in verband met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

1. Homogene bevoegdheden

Iedereen is het erover eens dat het belangrijk is over homogene bevoegdheden te beschikken. Idealiter zou men in staat moeten zijn de eigen regelgeving om te zetten in operationele administratieve processen, en de uitvoering daarvan te controleren. Het komt de doeltreffendheid van een maatregel zeer ten goede als reeds in de ontwerpfase wordt voorzien in de uitvoering van het regelgevingskader en het toezicht op de naleving. Zonder dit geheel van homogene bevoegdheden kunnen problemen niet of pas te laat worden voorzien. Het kan gebeuren dat één bestuursniveau in abstracto beslist wat er moet gebeuren, een ander niveau het in de praktijk probeert uit te voeren, meestal met te weinig middelen, en tot slot een derde niveau de controle uitvoert, ook met te weinig middelen en deskundigheid.

2. Het regionaliseringsproces

De heer Vanoerbeek geeft een kort overzicht van het regionaliseringsproces dat bij de laatste Staatshervorming is toegepast. Het begint allemaal met onderhandelingen over de overdracht van bepaalde bevoegdheden op politiek niveau. In een systeem van middelpuntvliedende kracht wordt elke overdracht als een overwinning

si c'est également une victoire pour les entreprises et les citoyens. Prenons l'exemple du transport exceptionnel. Peu avant la sixième réforme de l'État, tout le processus avait été réformé et optimisé en étroite collaboration avec le secteur. M. Vanoerbeek estime que cela fonctionnait très bien lorsque la compétence était fédérale. Cette compétence a pourtant été confiée au niveau régional. La Région de Bruxelles-Capitale, qui est une zone urbaine où les transports exceptionnels n'ont accès qu'à des itinéraires très limités, est ainsi devenue compétente pour ce secteur. M. Vanoerbeek se demande quelle a été la valeur ajoutée pour ce secteur et pour la sécurité routière. Le transfert exige en outre de nouvelles ressources pour mettre en œuvre ces nouvelles compétences ainsi que de nouveaux accords; il s'accompagne de nouveaux risques. Chaque Région peut bien sûr essayer d'intégrer ces éléments dans une stratégie globale qui pourrait peut-être lui être bénéfique à long terme, mais le bénéfice est loin d'être certain. Selon l'expert, on est en droit de se demander si une analyse des coûts-bénéfices et une analyse de risque n'auraient pas, dès le départ, montré que cette régionalisation n'apporterait aucune valeur ajoutée. Chaque autorité devrait se demander si la régionalisation d'une matière apportera une plus-value, en tenant compte du niveau de compétence et de l'expertise nécessaire, mais également des priorités politiques et stratégiques.

Une fois la phase politique de la régionalisation achevée, les administrations se concertent pour négocier le transfert de compétences sur la base d'une clé de répartition. Cette clé est généralement défavorable à Bruxelles qui est une petite Région. De plus, le transfert de compétences signifie presque toujours, du moins pendant une période de transition de plusieurs années, une inflation de ressources en raison de l'absence d'économies d'échelle et d'une moins grande expertise au niveau régional.

M. Vanoerbeek prend pour exemple l'homologation des véhicules. Il s'agissait d'une compétence fédérale exercée par une équipe de dix personnes qui avaient des années d'expérience dans une matière principalement gérée au niveau international, depuis Genève, et décidée au niveau européen. Lorsque cette compétence est devenue régionale, chaque Région a eu besoin d'au moins cinq personnes pour traiter les demandes et il a fallu créer un organe de coordination entre les trois Régions et l'autorité fédérale, laquelle est la seule autorité reconnue sur la scène internationale. L'autorité fédérale avait un représentant permanent à Genève. Faut-il que chaque Région y soit désormais représentée? Pour

beschouwd, maar men moet zich afvragen of het ook een overwinning is voor de bedrijven en de burgers. Laten we het voorbeeld van uitzonderlijk vervoer nemen. Kort voor de zesde Staatshervorming werd het hele proces hervormd en geoptimaliseerd in nauwe samenwerking met de sector. De heer Vanoerbeek is van mening dat dit heel goed werkte toen de bevoegdheid nog federaal was. Deze bevoegdheid is echter aan het regionale niveau toevertrouwd. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat een stedelijk gebied is waar uitzonderlijk vervoer slechts toegang heeft tot zeer beperkte routes, is dus verantwoordelijk geworden voor deze sector. De heer Vanoerbeek vraagt zich af wat de toegevoegde waarde is voor deze sector en voor de verkeersveiligheid. Bovendien vereist de overdracht nieuwe middelen om deze nieuwe bevoegdheden uit te oefenen en nieuwe overeenkomsten te sluiten; zij brengt ook nieuwe risico's met zich mee. Elk Gewest kan natuurlijk proberen deze elementen te integreren in een algemene strategie die op lange termijn misschien voordeel kan opleveren, maar het voordeel is verre van zeker. Volgens de deskundige is het de vraag of een kosten-batenanalyse en een risicoanalyse niet van meet af aan zouden hebben aangetoond dat regionalisering geen toegevoegde waarde zou opleveren. Elke autoriteit zou zich moeten afvragen of regionalisering van een onderwerp een meerwaarde oplevert, rekening houdend met het vereiste bevoegdheids- en deskundigheidsniveau, maar ook met politieke en strategische prioriteiten.

Zodra de politieke fase van de regionalisering achter de rug is, onderhandelen de diensten samen over de overdracht van bevoegdheden op basis van een verdeelsleutel. Deze sleutel is over het algemeen ongunstig voor Brussel, dat een klein Gewest is. Bovendien betekent de overdracht van bevoegdheden bijna altijd, althans tijdens een overgangsperiode van enkele jaren, een inflatie van middelen wegens het ontbreken van schaalvoordelen en minder deskundigheid op regionaal niveau.

De heer Vanoerbeek gebruikt het voorbeeld van de homologatie van voertuigen. Dit was een federale bevoegdheid die werd uitgeoefend door een team van tien personen die over jarenlange ervaring beschikten met betrekking tot een aangelegenheid die hoofdzakelijk op internationaal niveau, vanuit Genève, werd beheerd en waarover op Europees niveau werd beslist. Toen deze bevoegdheid regionaal werd, had elk Gewest minstens vijf personen nodig om de aanvragen te behandelen en moest een coördinatieorgaan worden opgericht tussen de drie Gewesten en de federale overheid, die de enige internationaal erkende autoriteit is. De federale overheid had een permanente vertegenwoordiger in Genève. Moet

une compétence que dix personnes suffisaient à gérer au niveau fédéral, il faut maintenant disposer d'une vingtaine de collaborateurs. Le problème ne s'arrête pas là, car les expertises pointues ne sont pas faciles à trouver sur le marché du travail; dans le contexte actuel de guerre des talents, les experts sont une denrée rare et les acteurs publics ont peu d'avantages concurrentiels face au secteur privé.

La clé de répartition ne correspond pas toujours à la réalité sur le terrain. Bruxelles est un petit acteur de transport mais beaucoup d'entreprises de transport y ont leur siège social. Faut-il pour autant doter Bruxelles de plus de moyens pour lui permettre de contrôler l'accès à la profession et au marché des opérateurs de transport alors qu'une infime partie de l'activité du secteur se passe sur le territoire régional?

Enfin, selon M. Vanoerbeek, il apparaît qu'au moment de la mise en œuvre de la réforme de l'État, beaucoup de choses ont été négligées ou laissées dans des zones grises. Par conséquent, c'est de facto le Conseil d'État qui fixe la réelle répartition de compétences. C'est ainsi qu'une Région peut soudainement, après plusieurs années, être déclarée compétente dans un domaine qui n'a pas fait partie des négociations sur les moyens, le personnel et l'expertise nécessaires. Pendant cette période, l'autorité fédérale a évidemment et fort logiquement peu investi dans ces matières. Pour l'orateur, une analyse préliminaire des risques aurait, encore une fois, montré que transférer des compétences fédérales, c'était aller au-devant de problèmes potentiellement importants sans gain notable d'efficacité.

3. Recommandations

Pour terminer la première partie de son exposé, M. Vanoerbeek formule diverses recommandations visant à améliorer la qualité des services rendus aux citoyens et à placer le client, au-delà des frontières régionales, au centre de la réflexion:

- veiller à ce que les négociations politiques soient menées avec l'appui d'experts dans les domaines concernés afin d'éviter les zones grises et d'évaluer la portée réelle d'un transfert de compétences en termes d'opportunités et de risques;
- mettre le client au centre de l'activité: celui-ci peut être un gouvernement d'ordre supérieur – par exemple, l'Union européenne – un secteur d'activité – par

vanaf nu elk Gewest vertegenwoordigd zijn? Voor een bevoegdheid die vroeger door tien mensen op federaal niveau werd beheerd, zijn nu ongeveer twintig werknemers nodig. Het probleem houdt daar niet op, want gespecialiseerde deskundigheid is niet gemakkelijk te vinden op de arbeidsmarkt; in de huidige strijd om talent zijn deskundigen een schaars goed en de overheidsactoren hebben weinig concurrentievoordeel ten opzichte van de particuliere sector.

De verdeelsleutel komt niet altijd overeen met de realiteit op het terrein. Brussel is een kleine actor in de vervoerssector, maar veel vervoersondernemingen hebben er hun hoofdkantoor. Moet Brussel meer middelen krijgen om de toegang tot het beroep en tot de markt voor vervoersondernemers te controleren, terwijl een miniem deel van de activiteit van de sector zich op gewestelijk grondgebied afspeelt?

Ten slotte blijkt volgens de heer Vanoerbeek dat bij de uitvoering van de Staatshervorming veel zaken verwaarloosd zijn of in de grijze zones zijn gelaten. Bijgevolg is het de facto de Raad van State die de werkelijke verdeling van de bevoegdheden bepaalt. Zo kan een Gewest na enkele jaren plotseling bevoegd verklaard worden voor een gebied dat geen deel uitmaakte van de onderhandelingen over de nodige middelen, personeel en deskundigheid. In deze periode heeft de federale overheid uiteraard en heel logisch weinig in deze zaken geïnvesteerd. Voor de spreker zou een voorafgaande risicoanalyse eens te meer hebben aangetoond dat de overdracht van federale bevoegdheden betekende dat men op potentieel grote problemen zou stuiten, zonder dat de doeltreffendheid er noemenswaardig op vooruit zou gaan.

3. Aanbevelingen

Ter afsluiting van het eerste deel van zijn uiteenzetting formuleert de heer Vanoerbeek verschillende aanbevelingen om de kwaliteit van de dienstverlening aan de burgers te verbeteren en de klant, over de regionale grenzen heen, centraal te plaatsen bij de beschouwing:

- ervoor zorgen dat de politieke onderhandelingen worden gevoerd met de steun van deskundigen in de betrokken gebieden, zodat grijze zones worden vermeden en de werkelijke reikwijdte van een overdracht van bevoegdheden met betrekking tot kansen en risico's kan worden beoordeeld;
- de klant centraal stellen: de klant kan een hogere overheid zijn – bijvoorbeeld de Europese Unie –, een bedrijfstak – bijvoorbeeld de sector uitzonderlijk

exemple, le secteur du transport exceptionnel – ou encore le citoyen – par exemple, pour l’inspection technique des véhicules;

- faire de l’efficacité le critère déterminant lorsqu’il s’agit de décider des ressources humaines ou logistiques – les applications – et de l’expertise nécessaires.

b) Les solutions: une politique de mobilité cohérente

M. Vanoerbeek se dit convaincu que les travaux de cette commission sont l’occasion idéale non seulement de tirer des conclusions générales et de formuler des recommandations sur la réforme de l’État et la redistribution du pouvoir, mais aussi de réfléchir ensemble à ce que nous voulons faire au cours des prochaines années dans le domaine de la mobilité, des transports et de la sécurité routière.

Ses observations précédentes sur le positionnement de Bruxelles pourraient suggérer que ce «petit frère» de la réforme institutionnelle n’est pas le mieux placé pour donner des leçons ou faire des recommandations. L’expert est cependant convaincu que le rôle central de Bruxelles et les efforts que la Région a fournis ces dernières années pour la réorganisation interne de l’administration de Bruxelles Mobilité – plan baptisé «Route 66» – et dans la politique de mobilité en général – avec le plan «Good Move» – peuvent inspirer une réflexion sur une politique de mobilité globale.

L’approche *top-down* ne fonctionne pas à Bruxelles. La Région a donc développé des outils et des méthodes collaboratifs qui permettent de tenir compte de la division complexe des compétences au sein de la Région – notamment avec les dix-neuf communes –, des faiblesses structurelles, de la guerre de talents et, enfin, du fameux paradoxe bruxellois observé sur le marché du travail, les travailleurs étant nombreux à venir travailler à Bruxelles mais peu nombreux à y rester. Selon l’orateur, les recettes de Bruxelles peuvent inspirer une vision interrégionale ou fédérale de la mobilité.

Il va sans dire que la mobilité exige une approche globale puisqu’aucun mouvement ne s’arrête aux frontières d’une commune, d’une région ou même d’un pays. En outre, ajoute M. Vanoerbeek, dans le cas de la Région de Bruxelles-Capitale, des facteurs historiques et économiques doivent être pris en compte. Bruxelles est ainsi le plus grand employeur du pays et, historiquement, les réseaux de mobilité ont été mis en place en conséquence. Bruxelles développe en outre une vision de la mobilité en tant que service au citoyen avec le projet «*Mobility as a*

vervoer – of de burger – bijvoorbeeld in het geval van de technische keuring van voertuigen;

- efficiëntie het doorslaggevende criterium te maken bij de keuze van de menselijke of logistieke hulpbronnen – de toepassingen – en de vereiste deskundigheid.

b) De oplossing: een coherent mobiliteitsbeleid

De heer Vanoerbeek is ervan overtuigd dat de werkzaamheden van deze commissie een ideale gelegenheid zijn om niet alleen algemene conclusies en aanbevelingen te trekken over de hervorming van de Staat en de herverdeling van de macht, maar ook om samen na te denken over wat wij de komende jaren willen doen op het gebied van mobiliteit, vervoer en verkeersveiligheid.

Zijn eerdere opmerkingen over de positionering van Brussel zouden erop kunnen wijzen dat dit «kleine broertje» van de institutionele hervorming niet het best geplaatst is om lessen te trekken of aanbevelingen te doen. De deskundige is er echter van overtuigd dat de centrale rol van Brussel en de inspanningen die het Gewest de laatste jaren heeft geleverd voor de interne reorganisatie van het bestuur van Brussel Mobiliteit – het zogenaamde «Route 66»-plan – en voor het mobiliteitsbeleid in het algemeen – met het «Good Move»-plan – kunnen aanzetten tot nadenken over een globaal mobiliteitsbeleid.

De top-downbenadering werkt niet in Brussel. Daarom heeft het Gewest samenwerkingsinstrumenten en -methoden ontwikkeld die het mogelijk maken rekening te houden met de complexe bevoegdheidsverdeling binnen het Gewest – met name met de negentien gemeenten –, de structurele zwakheden, de strijd om talent en, ten slotte, de beroemde Brusselse paradox die op de arbeidsmarkt wordt waargenomen: veel werknemers komen in Brussel werken, maar wenigen blijven er. Volgens spreker kunnen de recepten uit Brussel inspireren tot een interregionale of federale visie op mobiliteit.

Het spreekt vanzelf dat mobiliteit een globale aanpak vereist, want geen enkele beweging stopt bij de grenzen van een gemeente, een regio of zelfs een land. Bovendien voegt de heer Vanoerbeek eraan toe dat in het geval van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rekening moet worden gehouden met historische en economische factoren. Brussel is de grootste werkgever van het land en historisch gezien zijn de mobiliteitsnetwerken daarop afgestemd. Brussel ontwikkelt ook een visie op mobiliteit als een dienstverlening aan de burger met het project

Service» (MAAS). Pour l'orateur, il convient d'éliminer au plus vite tous les obstacles à la mise en œuvre de ce service, ce qui nécessite une interconnexion avec tous les réseaux.

1. Le plan Good Move

Good Move est le plan régional de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale qui a été approuvé définitivement par le gouvernement régional en mars 2021. Au contraire des précédents plans (plans «Iris») qui avaient été développés à partir de réflexions en vase clos des experts de la Région, *Good Move* a été conçu à partir de consultations à grande échelle et avec la participation de plus de deux cents acteurs. Le plan a été réalisé avec l'appui d'un vaste réseau constitué des communes, des zones de police et des fournisseurs de mobilité, et a ensuite fait l'objet d'une vaste consultation publique. Ce plan vise à faire évoluer Bruxelles vers une ville plus agréable et plus facile à vivre au moyen de diverses mesures comme, par exemple, la limitation de la vitesse à 30 km/h en centre-ville et l'introduction de zones piétonnes.

Dans le cadre de *Good Move*, soixante-trois «maillages» ont été déterminées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Une «maille» est une zone dans laquelle le trafic de transit est réduit afin de permettre à tous les habitants de se déplacer en toute sécurité et en douceur, que ce soit en voiture, en transport public, à vélo ou à pied. Les régimes de trafic ont été adaptés dans ces mailles, le but étant de diriger le trafic qui n'est pas destiné à ce quartier vers des axes extérieurs à la maille ou vers des parkings publics. L'objectif est d'améliorer la qualité de vie, le lèche-vitrines ou encore simplement la marche dans ces quartiers. Les quartiers redeviennent plus sûrs, plus verts et la qualité de vie et de l'air s'y améliore.

2. Le projet «Route 66»

À la suite de la crise des tunnels, Bruxelles Mobilité a subi une profonde réforme. Il était évident que les services n'avaient pas pu investir suffisamment dans l'entretien et l'inspection des infrastructures mais aussi que les structures internes à l'administration étaient trop souvent indépendantes les unes des autres. L'idée de base de la réforme était d'atteindre un haut niveau de compétence et d'activité, avec une réelle interdépendance entre les différents services de Bruxelles Mobilité, et ce, aux différents stades de la vie d'un projet: depuis l'origine du projet – par le service Planification – jusqu'à son exploitation – par le service Exploitation –, en passant par la construction du projet – par le service

«Mobility as a Service» (MAAS) Volgens spreker moeten alle hinderpalen voor de invoering van deze dienst zo snel mogelijk uit de weg worden geruimd, waarvoor koppeling met alle netwerken vereist is.

1. Het Good Move-plan

Good Move is het gewestelijke mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat in maart 2021 definitief door de gewestregering werd goedgekeurd. In tegenstelling tot de vorige plannen («Iris»-plannen), die tot stand kwamen op basis van besloten besprekingen tussen de deskundigen van het Gewest, is *Good Move* ontworpen op basis van een grootschalige bevraging en met de deelname van meer dan tweehonderd actoren. Het plan werd opgesteld met de steun van een breed netwerk van gemeenten, politiezones en mobiliteitsaanbieders, en werd vervolgens onderworpen aan een uitgebreide openbare raadpleging. Dit plan beoogt van Brussel een aangenamere stad te maken waar het leuker wonen is, door middel van verschillende maatregelen, zoals het beperken van de maximumsnelheid tot 30 km/u in het stadscentrum en het invoeren van voetgangerszones.

In het kader van *Good Move* zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest drieënzestig «mazen» vastgesteld. Een «maas» is een gebied waar het doorgaand verkeer wordt beperkt, zodat alle bewoners zich veilig en vlot kunnen verplaatsen, met de wagen, het openbaar vervoer, de fiets of te voet. De verkeersregelingen zijn in deze mazen zodanig aangepast dat het verkeer dat niet voor de wijk bestemd is, naar wegen buiten de mazen of naar openbare parkeerplaatsen wordt geleid. Het is de bedoeling de kwaliteit van het leven, van het winkelen of gewoon van het wandelen in deze wijken te verbeteren. De wijken worden veiliger, groener en de levenskwaliteit en de lucht worden er beter.

2. Het «Route 66»-project

Na de tunnelcrisis onderging Brussel Mobiliteit een grote hervorming. Het was duidelijk dat de diensten niet voldoende hadden kunnen investeren in het onderhoud en de inspectie van de infrastructuur, maar ook dat de interne structuren van het bestuur te vaak los stonden van elkaar. Het basisidee van de hervorming was een hoog activiteits- en bekwaamheidsniveau te bereiken, met echte onderlinge afhankelijkheid tussen de verschillende diensten van Brussel Mobiliteit, in de verschillende stadia van de levensloop van een project: van het ontstaan van het project (door de dienst Planning) tot de exploitatie ervan (door de dienst Exploitatie), via de ontwikkeling van het project (door de dienst *Build*) en

Build – et par son entretien – par le service *Maintain*. Il s'agit d'une approche véritablement horizontale, à travers les différents services de Bruxelles Mobilité. Un tel fonctionnement ne se fait pas de lui-même, il faut un travail quotidien pour briser les remparts qui entourent des zones de confort installées depuis de longues années. Mais il est important que celui qui bénéficie *in fine* d'une telle approche horizontale soit le client, qu'il s'agisse du citoyen ou des entreprises. M. Vanoerbeek est convaincu qu'une même approche d'interdépendance et de coopération étroite entre les Régions et les opérateurs de transport au niveau national pourrait être bénéfique et qu'elle pourrait se fonder sur l'expérience de Bruxelles Mobilité dans ce domaine.

Selon l'expert, lors de chaque réforme, il faut identifier qui fait quoi à l'aide d'une analyse des processus, il faut veiller à une bonne coordination et éviter de faire deux fois le même travail puisque la main-d'œuvre est rare, et ne laisser aucune zone grise. C'est pourquoi M. Vanoerbeek en appelle à une collaboration plus étroite entre les administrations et, pourquoi pas, à une régionalisation de l'exécution des projets toujours prise en charge par Beliris, l'administration fédérale qui reste chargée de certains projets en Région de Bruxelles-Capitale. Cette administration fait un excellent travail mais elle fait le même travail que d'autres administrations bruxelloises sur le même territoire mais pour d'autres projets. Pour M. Vanoerbeek, il va sans dire que, s'agissant de fonds fédéraux, le contrôle des dépenses doit rester entre les mains de l'autorité fédérale. Son seul souci est une mise en œuvre plus efficace des moyens communs.

3. Quelques recommandations

Pour conclure son exposé, M. Vanoerbeek formule quelques recommandations:

- développer la coopération et la traduire en une politique de mobilité cohérente, avec des objectifs spécifiques;
- créer des structures permanentes de consultation et de contrôle avec tous les acteurs de tous les niveaux de pouvoir: le département *Mobiliteit en Openbare Werken* de la Région flamande, Bruxelles Mobilité, le service public de Wallonie et le service public fédéral; cette coopération administrative se met en place depuis quelques mois via la plateforme *Be4Move*;

het onderhoud ervan (door de dienst *Maintain*). Dit is een werkelijk horizontale aanpak, via de verschillende diensten van Brussel Mobiliteit. Een dergelijke werking ontstaat niet vanzelf, er zijn dagelijkse inspanningen nodig om de muren af te breken rond de comfortzones die al vele jaren bestaan. Maar het belangrijkste is dat degene die uiteindelijk van zo'n horizontale aanpak profiteert, de klant is, of dat nu de burgers of de ondernemingen zijn. De heer Vanoerbeek is ervan overtuigd dat dezelfde aanpak van onderlinge afhankelijkheid en nauwe samenwerking tussen de Gewesten en de vervoersondernemers op nationaal niveau vruchten kan afwerpen en dat daarbij kan worden voortgebouwd op de ervaring van Brussel Mobiliteit op dit gebied.

Volgens de deskundige moet bij elke hervorming worden nagegaan wie wat doet door middel van procesanalyse, moet worden gezorgd voor een goede coördinatie en moet worden voorkomen dat hetzelfde werk twee keer wordt gedaan, aangezien arbeid schaars is, en mogen er geen grijze zones blijven bestaan. Daarom pleit de heer Vanoerbeek voor een nauwere samenwerking tussen de besturen en, waarom niet, voor een regionalisering van de uitvoering van projecten die nu nog onder de bevoegdheid vallen van Beliris, de federale overheidsdienst die verantwoordelijk blijft voor bepaalde projecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze overheidsdienst levert uitstekend werk, maar doet hetzelfde werk als andere Brusselse overheidsdiensten op hetzelfde grondgebied, maar voor andere projecten. Voor de heer Vanoerbeek spreekt het vanzelf dat, aangezien het om federale middelen gaat, de controle van de uitgaven in handen van de federale overheid moet blijven. De enige zorg is een efficiëntere besteding van de gemeenschappelijke middelen.

3. Enkele aanbevelingen

Ter afsluiting van zijn uiteenzetting formuleert de heer Vanoerbeek enkele aanbevelingen:

- de samenwerking uitbouwen en vertalen in een coherent mobiliteitsbeleid met specifieke doelstellingen;
- permanente overleg- en controlestructuren creëren met alle actoren op alle bevoegdheidsniveaus: het departement *Mobiliteit en Openbare Werken* van het Vlaams Gewest, Brussel Mobiliteit, de *service public de Wallonie* en de federale overheidsdienst; deze administratieve samenwerking bestaat sinds enkele maanden via het *Be4Move*-platform;

- travailler ensemble à l'élaboration de mesures de transfert transfrontalières, telles que les travaux routiers, pour éviter que des pistes cyclables s'arrêtent à la frontière d'une Région;
- envisager un plan *Good Move* à l'échelle de la région métropolitaine en y incluant, dès le début du processus, tous les acteurs de la mobilité.

B. Échange de vues

1) Questions des membres

M. Anciaux constate que les zones d'ombre dans la répartition des compétences sont le fil conducteur de toutes les interventions. Il est donc naturel de rechercher des ensembles de compétences plus homogènes. En général, l'orateur remarque que les ressources financières représentent un défi à tous les niveaux. Les experts considèrent-ils que les moyens ont été transférés correctement? Quelles formes de solidarité voient-ils, le cas échéant?

L'interconnectivité des transports urbains et régionaux avec la SNCB est un enjeu majeur pour la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) et les Régions. M. Anciaux aimerait apprendre des experts si les choses se sont améliorées et si la concertation est suffisante. Comment voient-ils le transfert modal? Jugent-ils important que De Lijn, la TEC et la STIB participent également plus directement ou par l'intermédiaire des administrations au fonctionnement de la SNCB?

Il en va de même pour la compétence internationale. La compétence pour l'aviation incombe toujours principalement au SPF Mobilité, mais l'autorité fédérale ne décide pas seule. Le niveau international a un rôle majeur à jouer et les règles internationales font que de nombreuses décisions n'ont en fait pas pu être prises. Le contrôle, l'association et la transparence sont-ils suffisants dans ce domaine et se déroulent-ils correctement?

En Région flamande, M. Anciaux ne voit plus de dynamisme dans les transports publics. L'infrastructure est d'un niveau plus élevé qu'en Région wallonne, mais le service de transport public est progressivement démantelé. S'agit-il uniquement d'une question flamande et d'un choix politique ou est-ce également une histoire de compétence?

Comment l'autorité fédérale voit-elle son rôle? Comment les experts se représentent-ils un ensemble homogène de

- samen werken aan de ontwikkeling van maatregelen voor grensoverschrijdende overdracht, zoals wegwerkzaamheden, om te voorkomen dat fietspaden aan de grens van een Gewest ophouden;
- nadenken over een *Good Move*-plan voor de metropolitane regio, waarbij alle actoren op het gebied van mobiliteit vanaf het begin van het proces worden betrokken.

B. Gedachtewisseling

1) Vragen van de leden

De heer Anciaux stelt vast dat de grijze zones in de bevoegdheidsverdeling de rode draad doorheen alle uiteenzettingen vormen. Het is dan ook vanzelfsprekend te zoeken naar meer homogene bevoegdheidspakketten. Algemeen ziet de spreker dat de financiële middelen op elk niveau een uitdaging vormen. Zijn de experts van oordeel dat de middelen correct zijn overgedragen? Welke vormen van solidariteit zien ze eventueel?

De interconnectiviteit van het stads- en streekvervoer met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) is een algemene uitdaging voor de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel (MIVB) en de Gewesten. De heer Anciaux wil van de experts graag horen of dat beter loopt dan vroeger en of er voldoende overleg is. Hoe zien zij de *modal shift*? Vinden zij het belangrijk dat De Lijn, de TEC en de MIVB ook rechtstreeks of via de administraties meer participeren aan de exploitatie van de NMBS?

Hetzelfde geldt eigenlijk voor de internationale bevoegdheid. De bevoegdheid voor de luchtvaart zit nog hoofdzakelijk bij de FOD Mobiliteit, maar het federale niveau beslist niet alleen. Er is een grote rol weggelegd voor het internationaal niveau en internationale regels zorgen ervoor dat heel veel beslissingen eigenlijk niet konden worden genomen. Is er op dat vlak voldoende controle, betrokkenheid en transparantie? Verloopt dat correct?

In het Vlaams Gewest ziet de heer Anciaux geen dynamiek meer in het openbaar vervoer. De infrastructuur is er van een hoog niveau, in vergelijking met het Waals Gewest, maar de dienstverlening van het openbaar vervoer wordt afgebouwd. Is dat enkel een Vlaamse aangelegenheid en een politieke keuze of heeft het ook met bevoegdheidskwesties te maken?

Hoe ziet het federale niveau zelf zijn rol? Hoe zien de experts een homogeen bevoegdheidspakket, gekoppeld aan

compétences, lié à une répartition asymétrique? Chaque Région doit-elle avoir le même ensemble de compétences? Bruxelles est une ville ayant un très haut niveau d'interaction avec les autres Régions. Ne serait-il pas alors plus intéressant d'exercer certaines compétences en tant que ville et non en tant que Région concurrente? Il suffit de prendre l'exemple du métro. Ces dernières années, Bruxelles a consenti des investissements considérables dans les transports en commun, mais la liaison entre la capitale et la Flandre et la Wallonie laisse à désirer. Il n'existe pas de connexion directe via le métro vers Malines, Alost, Louvain, Wavre, etc. N'est-ce pas lié au fait que les Bruxellois sont enfermés au sein de la Région? La capitale ne ferait-elle pas mieux de collaborer avec les autres Régions?

M. Anciaux considère le manque de solidarité avec la Wallonie comme une lacune. De manière générale, l'entretien des infrastructures en Wallonie semble poser problème. Est-ce lié aux moyens financiers? D'autre part, il estime que la TEC fonctionne relativement bien, ce qui n'est pas une tâche aisée compte tenu de l'immensité du territoire.

La Wallonie investit beaucoup dans l'aviation. M. Anciaux se demande s'il s'agit d'un choix conscient et si moins de moyens sont donc alloués à d'autres types de mobilité. Il estime que l'aviation ne doit pas forcément être une compétence régionale, mais il comprend que c'est une vache sacrée en Wallonie. En Flandre, à part un aéroport en Flandre occidentale et un à Anvers, il ne reste plus grand-chose.

La demande de transférer l'administration de Beliris existe depuis un certain temps. Dans ce cas, Bruxelles ne risque-t-elle pas de voir disparaître en partie la solidarité de l'État fédéral s'agissant de la fonction de capitale? Cela rejoint la question de savoir si Bruxelles en tant que ville ne devrait pas collaborer davantage avec les autres Régions.

M. Hermant estime que la mobilité est un bon exemple de politique nécessitant une coopération étroite entre les différentes parties du pays. Il est indispensable de discuter entre Régions pour mettre en place une mobilité efficace. Comme pour d'autres compétences, il semble y avoir des problèmes d'homogénéité et des zones grises. Certains plaident pour une régionalisation des paquets de compétences en vue d'accroître l'homogénéité. Mais la solution ne serait-elle pas de refédéraliser certaines compétences en matière de mobilité? Dans un si petit pays, il serait plus efficace d'avoir une politique nationale.

een asymmetrische bevoegdheidsverdeling? Moet elk Gewest over hetzelfde bevoegdheidspakket beschikken? Brussel is immers een stad met een heel grote interactie met de andere Gewesten. Is het dan niet interessanter om bepaalde bevoegdheden als stad uit te oefenen en niet als concurrerend Gewest? Denk aan de metro. In Brussel werd de afgelopen jaren massaal in openbaar vervoer geïnvesteerd, maar een groot mankement blijft de verbinding van Brussel met Vlaanderen en Wallonië. Een rechtstreekse verbinding via de metro naar Mechelen, Aalst, Leuven, Waver, enz., ontbreekt helemaal. Heeft dat niet te maken met het feit dat men zich in Brussel binnen het Gewest opsluit? Kan de hoofdstad niet beter een samenwerking met de andere Gewesten realiseren?

Het gebrek aan solidariteit met Wallonië vindt de heer Anciaux een mankement. Algemeen lijkt het onderhoud van de infrastructuur in Wallonië een ernstig probleem te zijn. Heeft dat te maken met financiële middelen? Anderzijds vindt hij wel dat de TEC relatief goed functioneert, wat door de omvang van het grondgebied geen gemakkelijke opdracht is.

In Wallonië wordt er heel veel in luchtvaart geïnvesteerd. De heer Anciaux vraagt zich af of dat een bewuste keuze is en of er daardoor ook minder middelen naar andere soorten mobiliteit gaan. Hij is van mening dat luchtvaart niet per se een gewestelijke bevoegdheid moet zijn, maar hij begrijpt dat het in Wallonië een heilige koe is. In Vlaanderen is er behalve een vliegveld in West-Vlaanderen en een in Antwerpen, niet veel meer over.

De vraag om de administratie van Beliris over te hevelen, leeft al een tijdje. Loopt Brussel in dat geval niet het risico dat de solidariteit van de federatie met de hoofdstedelijke functie van Brussel voor een deel wegvalt? Dat sluit aan bij de vraag of Brussel als stad niet meer met de andere Gewesten moet samenwerken.

De heer Hermant is van mening dat mobiliteit een goed voorbeeld is van een beleid dat een nauwe samenwerking tussen de verschillende delen van het land vereist. Overleg tussen de Gewesten is van essentieel belang voor een doeltreffende mobiliteit. Net als bij andere bevoegdheden lijken er problemen te zijn met betrekking tot homogeniteit en grijze zones. Sommigen pleiten voor een regionalisering van de bevoegdheidspakketten om de homogeniteit te vergroten. Maar zou de oplossing niet zijn om een deel van de bevoegdheden inzake mobiliteit opnieuw te federaliseren? In een klein land als het onze zou het doeltreffender zijn een nationaal beleid te voeren.

Quel est l'impact de la sixième réforme de l'État sur le transfert modal de la voiture vers le transport en commun? Quels obstacles les experts décèlent-ils? Le membre cite le très intéressant projet *Integrato* qui a été développé par le monde associatif pour réaliser une coordination des horaires des bus et des trains sur l'ensemble du territoire à partir de nœuds de correspondance. En Suisse, un réseau intégré existe, mais en Belgique, ce genre de projet est beaucoup plus compliqué car il faut associer la TEC, De Lijn, la SNCB, etc. Existe-t-il encore d'autres obstacles? Dans d'autres pays, il semble que le transfert modal se fasse plus rapidement.

Les gares de triage, l'accès des petites entreprises au rail pour transporter leurs matériaux et leurs produits, ont été en grande partie démantelés. Après la sixième réforme de l'État, est-il encore possible de reconstruire ce maillage ferré? Les compétences ne sont-elles pas trop morcelées pour pouvoir revenir à un transport de marchandises beaucoup plus orienté rail, voies d'eau, etc.?

Enfin, quel est le point de vue des experts concernant l'impact de la concurrence entre les Régions sur la mobilité, notamment en ce qui concerne les aéroports?

M. Roggeman se pose différentes questions sur le morcellement des compétences. À cet égard, M. Boelaert a brièvement déclaré que les entités fédérées, dans les contours juridiques actuels, ne peuvent pas, ou très difficilement, s'entendre pour ouvrir de nouveaux horizons par le biais d'un accord de coopération et pour parvenir à une plus grande uniformité. M. Roggeman a voulu savoir exactement ce qu'il fallait changer dans la réglementation pour rendre cela possible. Cela nécessite-t-il une réforme de l'État avec des majorités spécifiques ou cela peut-il se faire par de simples modifications à la législation par les parlements concernés?

Mme Vandamme a souligné que le secteur est fortement soumis à des évolutions technologiques rapides et que la répartition actuelle des compétences n'y est pas suffisamment adaptée. A-t-elle des exemples? M. Roggeman a l'impression que les trotinettes électriques, un phénomène récent, ont été intégrées assez rapidement et relativement facilement dans le cadre de la répartition des compétences, mais il est très intéressé par d'éventuels contre-exemples.

Les chemins de fer seront bien sûr confrontés à une réforme majeure dans la décennie à venir avec la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire et de son pilier de marché associé, une libéralisation que l'Europe imposera d'ici 2033. Les experts y voient-ils une opportunité

Wat is de impact van de zesde Staatshervorming op de modale verschuiving van de wagen naar het openbaar vervoer? Welke hinderpalen zien de deskundigen? Het lid noemt het zeer interessante project *Integrato*, dat door het verenigingsleven is ontwikkeld om de dienstregelingen van bussen en treinen in het hele land te coördineren door middel van overstapknooppunten. In Zwitserland bestaat er een geïntegreerd netwerk, maar in België is een dergelijk project veel ingewikkelder, omdat de TEC, De Lijn, de NMBS, enz., erbij betrokken moeten worden. Zijn er nog andere hinderpalen? In andere landen lijkt de modale verschuiving zich sneller te voltrekken.

De rangeerstations, de toegang van kleine ondernemingen tot het spoor om hun materialen en producten te vervoeren, zijn grotendeels ontmanteld. Is het na de zesde Staatshervorming nog mogelijk om dit spoorwegnet opnieuw aan te leggen? Zijn de bevoegdheden niet te versnipperd om terug te kunnen keren naar een goederenvervoer dat veel meer op het spoor, de waterwegen, enz., gericht is?

Hoe denken de deskundigen ten slotte over het effect van de concurrentie tussen de Gewesten op het gebied van mobiliteit, met name wat de luchthavens betreft?

De heer Roggeman heeft verschillende vragen over de versnippering van de bevoegdheden. In dat verband heeft de heer Boelaert kort aangegeven dat de entiteiten binnen de huidige wettelijke contouren eigenlijk niet of zeer moeilijk kunnen afspreken om via een samenwerkingsakkoord bakens te verzetten en tot een grotere uniformiteit te komen. De heer Roggeman wenst te vernemen wat er in de regelgeving precies moet veranderen om dat wel mogelijk te maken. Is daarvoor een staatshervorming nodig met bijzondere meerderheden of kan het met eenvoudige aanpassingen aan de wetgeving door de betrokken parlementen?

Mevrouw Vandamme benadrukte dat de sector sterk onderhevig is aan snelle technologische evoluties en dat de huidige bevoegdheidsverdeling daarop onvoldoende is afgestemd. Heeft zij daar voorbeelden van? De heer Roggeman heeft namelijk de indruk dat de *e-steps*, een recent fenomeen, toch vrij snel en relatief eenvoudig een plaats hebben gekregen in het bevoegdheidsverdelend kader, maar is zeer geïnteresseerd in eventuele tegenvoorbeelden.

De spoorwegen staan het komende decennium natuurlijk voor een heel grote hervorming met de implementatie van het vierde spoorwegpakket en de bijbehorende marktpijler, een liberalisering die Europa tegen 2033 oplegt. Zien de experts dat als een opportuniteit om

d'examiner la répartition des compétences concernant les chemins de fer? Les appels à la décentralisation des services ferroviaires sont nombreux. En plus de l'étude *Integrato*, il existe d'autres plans qui entendent réformer le chemin de fer selon des modèles décentralisés, comme le modèle suisse avec ses points nodaux régionaux. La régionalisation de l'offre n'apporte-t-elle pas l'opportunité d'une extension au niveau administratif?

La politique du gaufrier constitue bien sûr un problème épineux de la politique ferroviaire unitaire. Les grandes gares de Liège et de Mons en sont les exemples les plus frappants. Ce ne sont pas les voyageurs, mais bien les accords politiques qui sont à la base des sommes très importantes qui y sont investies. M. Roggeman se demande s'il ne serait pas judicieux de régionaliser les infrastructures d'accueil. Les gares et leurs abords immédiats, avec les parkings des gares qui forment une passerelle vers les autres modes de mobilité, peuvent alors s'inscrire dans une politique cohérente de désenclavement de l'environnement ferroviaire et de sa connexion aux routes régionales, aux autoroutes cyclables et au réseau RAVeL en Wallonie. Les experts n'y voient-ils pas une belle opportunité d'améliorer fortement l'intermodalité et d'assurer des transferts plus fluides vers le vélo, le tram, le bus et la voiture?

M. Boelaert a évoqué l'impossibilité fondamentale de financer les compétences mutuelles. Pourtant, un système de cofinancement a été mis en place dans la politique ferroviaire. Ce système fonctionne-t-il ou est-il en fait un complément incomplet aux mécanismes de financement existants? Le système de cofinancement pourrait-il être élargi et servir de solution de rechange à la politique actuelle du gaufrier?

M. Willame a souligné l'importance d'une planification à long terme afin de parvenir à une vision intégrée de la mobilité. Il a en effet présenté les contours de cette vision d'ensemble, qui concerne d'ailleurs aussi les modes de transport qui ne relèvent pas des compétences régionales. Quelles difficultés éprouve-t-il à mettre cette vision en pratique?

Ne faudrait-il pas oser aller plus loin dans le domaine du transport de marchandises à travers la régionalisation des lots de marchandises et le transbordement de conteneurs, par exemple dans les ports, mais aussi, du côté wallon, à Athus, qui est un important hub logistique et économique?

Le transport par bus, par tramway, par route et à vélo est largement régionalisé, mais pas les chemins de fer.

eveneens de bevoegdheidsverdeling inzake het spoorwезen onder de loep te nemen? Er wordt nogal wat gepleit voor de decentralisering van het spooraanbod. Naast de *Integrato*-studie zijn er nog plannen die het spoor willen hervormen volgens decentrale modellen, zoals bijvoorbeeld het Zwitserse model met zijn regionale knooppunten. Vormt het regionaliseren van het aanbod geen opportuniteit om dat naar het bestuurlijk vlak door te trekken?

Een pijnpunt in het unitaire spoorbeleid is natuurlijk de wafelijzerpolitiek. De grote stations in Luik en Bergen zijn daarvan de meest sprekende voorbeelden. Niet de reizigers, maar politieke afspraken vormen de basis voor de zeer grote bedragen die daarin werden geïnvesteerd. De heer Roggeman vraagt zich af of het geen goed idee is om de onthaalinfrastructuur te regionaliseren. De stations en hun onmiddellijke omgeving, met de stationsparkings, die een brug slaan naar de andere mobiliteitsmodi, kunnen dan worden ingepast in een consistent beleid van ontsluiting van de spooromgeving en aansluiting op gewestwegen, fietssnelwegen en het RAVeL-netwerk in Wallonië. Zien de experts hier geen grote opportuniteit om de intermodaliteit sterk te verbeteren en voor een vlotter overstappen naar fiets, tram, bus, auto te zorgen?

De heer Boelaert sprak van de principiële onmogelijkheid tot financiering van elkaars bevoegdheden. Nochtans werd er in het spoorbeleid wel een systeem van cofinanciering opgezet. Werkt dit systeem of is het eigenlijk een onvoldragen aanvulling op de bestaande financieringsmechanismen? Kan het systeem van cofinanciering misschien worden uitgebreid als alternatief voor de wafelijzerpolitiek van vandaag?

De heer Willame benadrukte het belang van planning op de lange termijn om te komen tot een geïntegreerde visie op mobiliteit. Hij heeft inderdaad de contouren gepresenteerd van die totaalvisie, die bovendien ook betrekking heeft op vervoersmodi buiten de gewestbevoegdheden. Welke moeilijkheden ervaart hij om deze visie in de praktijk om te zetten?

Moet men op het gebied van de overslag in het goederenvervoer niet verder durven gaan in het regionaliseren van goederenbundels en containeroverslag, bijvoorbeeld in de havens, maar aan Waalse kant ook in de goederenbundel van Athus, een belangrijke logistieke en economische draaischijf?

Bus-, tram-, wegverkeer en fiets zijn in grote mate ge-regionaliseerd, maar de spoorwegen niet. In welke mate

Dans quelle mesure est-ce un obstacle à une politique de mobilité territoriale cohérente?

L'important morcellement des compétences liées au trafic routier reste un fait assez unique. Le rail est en revanche entièrement fédéral et l'aviation occupe une position particulière en raison de la gestion mixte. La propriété et l'exploitation de certains aéroports ont été transférées aux Régions, mais le contexte réglementaire est resté fédéral. Les experts y voient-ils des opportunités pour arriver à une répartition plus logique? Ont-ils des recommandations? En Wallonie, les aéroports sont devenus de véritables pôles de croissance économique depuis la régionalisation. Quels autres leviers administratifs peuvent aider la Région wallonne à renforcer encore la croissance? En effet, ces dernières années, il y a eu des difficultés persistantes avec Skeyes et des discussions politiques, notamment sur le financement et la gestion. Il y a quelques années, le ministre Crucke avait même lancé un appel à la régionalisation du contrôle aérien. Un système wallon de contrôle du trafic aérien serait-il un pas en avant vers une politique plus cohérente?

Ces dernières années, il y a eu des discussions sur les trajectoires de vol autour de Zaventem ainsi que des divergences politiques entre les Régions flamande et bruxelloise. Ces discussions débouchent souvent sur des plaidoyers pour la refédéralisation de certaines compétences. M. Roggeman trouve cela étrange, car les normes relatives au vent sont déjà fédérales. Les ensembles qui feraient partie d'une loi sur les procédures de vol relèvent de la compétence fédérale. Les experts peuvent-ils confirmer que les principaux obstacles à la mise en œuvre d'une telle loi se situent politiquement au niveau fédéral? Ou voient-ils aussi des difficultés régionales qui empêchent de trouver une solution?

Si l'on fait une comparaison internationale, on s'aperçoit que la mobilité est souvent l'une des premières compétences à être régionalisée. Même dans des États unitaires comme les Pays-Bas, des mesures ont été prises pour décentraliser la gestion des chemins de fer et les provinces sont désormais en grande partie les autorités compétentes en matière d'exploitation et d'adjudication. En France aussi, les départements s'impliquent davantage dans l'organisation de l'offre de mobilité. Faut-il rechercher l'explication dans les économies d'échelle relativement limitées de la politique de mobilité ou s'agit-il plutôt de l'importance de la proximité due à la prise de décision centrale? Ou y a-t-il d'autres raisons? Les experts ont-ils connaissance d'exemples étrangers réussis de centralisme dans la politique de mobilité?

is dat een hinderpaal voor een consistent gewestelijk mobiliteitsbeleid?

Een vrij uniek gegeven is de sterke versnippering van de bevoegdheid rond wegverkeer. Het spoor is dan weer volledig federaal en luchtvaart neemt een aparte positie in door het gemengd beheer. Eigendom en exploitatie van sommige luchthavens werden naar de Gewesten overgedragen, maar de regelgevende context is federaal gebleven. Zien de sprekers daar opportuniteiten om tot een logischere verdeling te komen? Hebben zij daar aanbevelingen voor? In Wallonië zijn de luchthavens sinds de regionalisering uitgegroeid tot echte economische groeipolen. Welke verdere bestuurlijke hefboomen kunnen het Waals Gewest helpen om dat nog verder te versterken? De voorbije jaren waren er inderdaad aanhoudend moeilijkheden met Skeyes en politieke discussies, onder andere over de financiering en het beheer. Enkele jaren geleden lanceerde minister Crucke zelfs een oproep tot regionalisering van de luchtverkeersleiding. Zou een eigen Waalse luchtverkeersleiding een stap vooruit zijn om tot een consistent beleid te komen?

De afgelopen jaren waren er discussies rond de vliegroutes van Zaventem en politieke meningsverschillen tussen het Vlaamse en het Brusselse Gewest. Die gaven vaak aanleiding tot pleidooien voor herfederalisering van bepaalde bevoegdheden. De heer Roggeman vindt dat vreemd, want de windnormen zijn vandaag al federaal. De pakketten die deel zouden uitmaken van een vliegwet, zijn een federale bevoegdheid. Kunnen de sprekers kunnen bevestigen dat de voornaamste hinderpalen voor de totstandkoming van zo'n vliegwet zich politiek op federaal niveau situeren? Of zien ze ook gewestelijke moeilijkheden die een oplossing verhinderen?

Als men een internationale vergelijking maakt, ziet men dat mobiliteit vaak als een van de eerste bevoegdheden wordt geregionaliseerd. Zelfs in unitaire staten zoals Nederland zijn stappen gezet om het spoorbeheer te decentraliseren en zijn de provincies nu voor een groot stuk de exploiterende en aanbestedende overheden. Ook in Frankrijk krijgen de departementen een steeds grotere inspraak in de organisatie van het mobiliteitsaanbod. Moet de verklaring worden gezocht in de relatief beperkte schaalvoordelen van het mobiliteitsbeleid of gaat het eerder om het belang van nabijheid door de centrale besluitvorming? Of zijn er andere redenen? Hebben de experts weet van succesvolle buitenlandse voorbeelden van centralisme in het mobiliteitsbeleid?

M. Loones demande dans quelle mesure il est possible d'analyser les opportunités, les risques, les avantages et les lacunes de la politique de mobilité, si les éléments de financement et de fiscalité de celle-ci ne sont pas pris en compte en même temps.

Mme Goffinet constate que les difficultés rencontrées par les opérateurs, les clients et les entreprises compromettent l'opérationnalité de la réforme de l'État. Dans certains cas, le SPF Mobilité est même contraint de gérer, pour le compte des Régions, certains pans de la sixième réforme de l'État, notamment l'octroi de licences aux sociétés de transport. Mme Goffinet se demande pourquoi c'est toujours le cas aujourd'hui, après huit années. Quelles difficultés les administrations régionales rencontrent-elles et pourquoi ne sont-elles pas en mesure d'assumer la gestion de leurs compétences? S'agit-il d'un problème d'interprétation, d'un manque d'expertise? Ainsi, en Communauté germanophone, il ne serait toujours pas possible à une personne désireuse d'obtenir un certificat d'aptitude professionnelle de chauffeur de poids lourds de passer l'examen en langue allemande.

Le cofinancement ferroviaire pourrait, selon l'intervenante, faire partie des compétences asymétriques puisque l'accord de coopération de 2018 sur le financement du réseau express régional (RER) permet aux Régions de financer directement des travaux ferroviaires stratégiques. La Région flamande a dégagé un budget de 100 millions d'euros à cette fin et la Région wallonne de 32 millions. On constate que les travaux n'avancent pas au même rythme dans toutes les Régions. La sénatrice se demande donc si la mise en œuvre de l'accord de coopération fonctionne bien. Que faudrait-il faire pour améliorer la situation?

La loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 impose aux Régions de s'accorder sur la modification de la fiscalité automobile s'appliquant aux véhicules en *leasing* (location-financement), qu'il s'agisse de la taxe de mise en circulation ou de la taxe de circulation. Actuellement, il n'existe toujours pas d'accord de coopération à ce sujet et les constitutionnalistes qui ont évoqué la situation ont parlé de «*joint decision trap*». Les entités fédérées disposent d'une compétence mais ne parviennent pas à la mettre en œuvre faute d'accord de coopération. Les experts savent-ils pourquoi les entités fédérées ne parviennent pas à conclure un accord de coopération à ce sujet, alors qu'elles y sont parvenues dans d'autres dossiers, comme la taxe kilométrique des poids lourds? Quel est l'impact fiscal de cette absence d'accord pour les Régions? Selon les experts, est-il

De heer Loones vraagt in welke mate het mogelijk is een analyse te maken van de opportuniteiten, risico's, kansen en gebreken van het mobiliteitsbeleid, als niet tegelijk ook de elementen van financiering en fiscaliteit van het mobiliteitsbeleid in ogenschouw worden genomen.

Mevrouw Goffinet merkt op dat de moeilijkheden die de ondernemers, de klanten en de ondernemingen ondervinden de werkbaarheid van de staatshervorming in het gedrang brengen. In sommige gevallen is de FOD Mobiliteit zelfs verplicht om bepaalde aspecten van de zesde Staatshervorming te beheren namens de Gewesten, met name de toekenning van vergunningen aan vervoersondernemingen. Mevrouw Goffinet vraagt zich af waarom dit na acht jaar nog steeds het geval is. Met welke problemen hebben de gewestelijke overheidsdiensten te kampen en waarom zijn zij niet in staat hun bevoegdheden te beheren? Is het een probleem van interpretatie, een gebrek aan deskundigheid? Zo zou het in de Duitstalige Gemeenschap voor een persoon die een getuigschrift van vakbekwaamheid als vrachtwagenchauffeur wil behalen, nog steeds niet mogelijk zijn om het examen in het Duits af te leggen.

Cofinanciering van het spoor zou volgens het lid deel kunnen uitmaken van de asymmetrische bevoegdheden, aangezien de samenwerkingsovereenkomst van 2018 inzake de financiering van het Gewestelijk ExpresNet (GEN) de Gewesten de mogelijkheid biedt strategische spoorwerken rechtstreeks te financieren. Het Vlaams Gewest heeft hiervoor een budget van 100 miljoen euro uitgetrokken en het Waals Gewest 32 miljoen. Er wordt vastgesteld dat de werkzaamheden niet in alle Gewesten in hetzelfde tempo vorderen. De senator vraagt zich dan ook af of de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst wel goed verloopt. Wat moet er gedaan worden om de situatie te verbeteren?

De bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen verplicht de Gewesten het eens te worden over de wijziging van de motorvoertuigenbelasting die van toepassing is op leasewagens, ongeacht of het gaat om de verkeersbelasting of de belasting op inverterstelling. Op dit ogenblik is er nog steeds geen samenwerkingsovereenkomst over deze kwestie en grondwetsdeskundigen die de situatie ter sprake brachten, noemden het een «*joint decision trap*». De deelstaten beschikken over een bevoegdheid, maar kunnen deze bij gebrek aan een samenwerkingsovereenkomst niet tot uitvoering brengen. Weten de deskundigen waarom de deelstaten niet tot een samenwerkingsovereenkomst kunnen komen over deze kwestie, terwijl zij daar bij andere dossiers, zoals de kilometerheffing voor vrachtwagens, wel in geslaagd zijn? Wat zijn de fiscale gevolgen

opportun de conserver cette obligation de coopération? L'organisme Viapass, qui gère la taxe kilométrique, fonctionne-t-il de manière satisfaisante?

M. Vanoerbeek a évoqué le problème des transports exceptionnels, matière qui a été transférée aux Régions par la sixième réforme de l'État. Le secteur étant demandeur d'un cadre général uniforme, les experts jugent-ils opportun de refédéraliser cette matière? Sinon, de quelle manière peut-on répondre aux attentes du secteur et des usagers?

La sénatrice évoque les nouveaux modes de transport, comme les trottinettes ou les vélos partagés. Ceux-ci prolifèrent dans chaque Région et sont soumis à un cadre légal. L'intervenante aimerait savoir si les opérateurs de ces modes de transport réclament une harmonisation de ce cadre légal, la mobilité étant interrégionale.

Enfin, Mme Goffinet ne peut s'empêcher d'aborder le cas de *SmartMove*. La Région de Bruxelles-Capitale envisage d'imposer également une taxe kilométrique aux navetteurs. L'intervenante se demande comment, dans un tel cadre, éviter de créer une concurrence et garantir le principe de la loyauté fédérale.

M. Pieters a constaté que pour tous les thèmes abordés dans cette commission, il existe des constats communs concernant l'efficacité, les zones d'ombre et le morcellement des compétences. L'intervenant constate qu'il y a un plaidoyer pour plus de concertation et que celle-ci est parfois rendue plus difficile en raison de la répartition des compétences. Il s'agissait à la fois du dialogue et du fait que les différentes autorités devraient éventuellement être habilitées à décider ensemble de modifier la répartition des compétences. La coopération est une chose, mais lorsque des décisions sont prises ensemble sur des compétences qui ne sont pas homogènes, la question qui se pose est celle du financement.

En ce qui concerne les zones d'ombre et le morcellement des compétences, le fait de prendre des décisions asymétriques pose, selon l'orateur, également des problèmes. La mobilité est typiquement un domaine politique dans lequel les compétences doivent être alignées les unes sur les autres. Il existe des sociétés de transport régionales et fédérales. Les autorités locales peuvent également jouer un rôle dans le transfert modal. Comment les experts voient-ils cela concrètement? De plus, l'autorité fédérale a-t-elle contribué à l'efficacité du système par le passé? Y avait-il moins de zones d'ombre? Faut-il maintenir la

van dit gebrek aan een samenwerkingsovereenkomst voor de Gewesten? Is het volgens de deskundigen wenselijk deze verplichting tot samenwerking te handhaven? Functioneert de instantie Viapass, die de kilometerheffing beheert, naar behoren?

De heer Vanoerbeek heeft het probleem van het uitzonderlijk vervoer ter sprake gebracht, een aangelegenheid die bij de zesde Staatshervorming naar de Gewesten is overgeheveld. Vinden de deskundigen het, gezien de vraag van de sector naar een uniform algemeen kader, wenselijk deze aangelegenheid opnieuw te federaliseren? Zo niet, hoe kan dan aan de verwachtingen van de sector en de gebruikers worden voldaan?

De senator noemt nieuwe vervoerswijzen, zoals steps of deelfietsen. Deze komen in alle Gewesten voor en zijn onderworpen aan een juridisch kader. Zij zou willen weten of de operatoren van deze vervoermiddelen aandringen op harmonisatie van dit juridisch kader, aangezien mobiliteit intergewestelijk is.

Tot slot kan mevrouw Goffinet het geval van *SmartMove* niet onvermeld laten. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overweegt ook een kilometerheffing in te voeren voor pendelaars. Zij vraagt zich af hoe in een dergelijk kader concurrentie kan worden vermeden en het beginsel van federale loyaliteit kan worden gewaarborgd.

Het valt de heer Pieters op dat er voor alle thema's die aan bod zijn gekomen in deze commissie gemeenschappelijke vaststellingen zijn betreffende de efficiëntie, de grijze zones en de versnippering van bevoegdheden. Spreker stelt vast dat wordt gepleit voor meer overleg en dat het overleg soms wordt bemoeilijkt door de bevoegdheidsverdeling. Men had het daarbij zowel over de dialoog als over het feit dat de verschillende instanties eventueel de bevoegdheid zouden moeten hebben om samen te beslissen om iets te veranderen aan de bevoegdheidsverdeling. Samenwerking is één zaak, maar als men samen gaat beslissen over bevoegdheden die niet homogeen zijn, dan rijst de vraag van de financiering.

Op het vlak van grijze zones en de versnippering van bevoegdheden, rijzen volgens spreker ook problemen doordat er asymmetrische beslissingen worden genomen. Mobiliteit is een typisch beleidsdomein waar de bevoegdheden op elkaar moeten aansluiten. Er zijn regionale en federale vervoersmaatschappijen. Bij de modal shift kunnen daarnaast ook lokale bevoegdheden meespelen. Hoe zien de experts dat concreet? Daarnaast, heeft het federale niveau in het verleden bijgedragen tot de efficiëntie? Waren er minder grijze zones? Moet de huidige bevoegdheidsverdeling behouden blijven,

répartition actuelle des compétences, mais avec plus de concertation et de coopération? Ou la compétence en matière de mobilité doit-elle être davantage transférée au niveau fédéral plutôt que de rester au niveau régional? Comment procéder en tenant compte des ensembles de compétences homogènes?

Selon les experts, que faudrait-il améliorer dans un sens ou dans l'autre?

M. Pieters demande si une plus grande intégration de la mobilité bruxelloise dans la mobilité flamande présenterait une plus-value, bien sûr en concertation mutuelle et en accord avec la Wallonie. Il s'agit de compétences exclusives. Doivent-elles être étendues ou rester exclusives?

Mme Brouwers constate que la Région flamande a déjà fait bon usage des compétences transférées lors de la sixième réforme de l'État et pense au Fonds flamand pour la sécurité routière. Cependant, surtout dans la période initiale, certaines compétences ont été interprétées différemment, entraînant toutes sortes de procédures, comme l'ont souligné les intervenants. Ces compétences donnent-elles encore lieu à de nombreuses discussions? Ou les problèmes de rodage du nouveau système sont-ils résolus?

La cause réside clairement dans le manque d'ensembles de compétences homogènes. Tous les orateurs ont d'ailleurs évoqué les zones d'ombre. L'intervenante les a cependant aussi entendus dire qu'il y a beaucoup de concertation mutuelle. En 2016, le Sénat a finalisé un rapport d'information sur la collaboration renforcée dans les transports publics (2). Au cours de ces travaux, les membres de la commission ont découvert un amalgame de formes obligatoires de coopération et se sont interrogés quant à l'efficacité de tout cela. Le rapport d'information met en avant la recommandation d'évaluer en profondeur les structures de concertation existantes en matière de transports publics et de supprimer celles qui n'offrent pas de plus-value. À l'époque, le Sénat avait aussi demandé une régie mobilité, afin de rechercher des solutions, en partant de l'autonomie de l'État fédéral et des Régions, pour ceux qui ont régulièrement besoin de différents opérateurs pour leurs déplacements. À cet effet, il fallait élaborer une structure décisionnelle qui assure la régie pour les problèmes qui se posent, tous opérateurs confondus. Il a également été demandé d'établir un plan de mobilité commun pour la SNCB, la TEC, De Lijn, etc. Ce sont des recommandations intéressantes

weliswaar met meer overleg en samenwerking? Of moet de bevoegdheid over mobiliteit meer naar het federale niveau dan wel naar het regionale niveau verschuiven? Op welke manier moet dat gebeuren, rekening houdend met homogene bevoegdheidspakketten?

Wat zou er volgens de experts moeten verbeteren in de ene of de andere richting?

De heer Pieters vraagt of het een meerwaarde zou betekenen indien er meer integratie zou zijn van de Brusselse mobiliteit in de Vlaamse, uiteraard in onderling overleg en in overleg met Wallonië. Het gaat over exclusieve bevoegdheden. Moeten die bevoegdheden worden uitgebreid of moeten ze exclusief blijven?

Mevrouw Brouwers stelt vast dat het Vlaams Gewest al goed gebruik heeft gemaakt van de bevoegdheden die bij de zesde Staatshervorming werden overgeheveld en denkt daarbij aan het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. Vooral in de beginperiode werden bepaalde bevoegdheden echter verschillend geïnterpreteerd, met allerlei procedures tot gevolg, zoals de sprekers ook hebben aangestipt. Blijven er nog veel van dergelijke bevoegdheidsdiscussies over? Of zijn de kinderziekten van het nieuwe systeem nu wel voorbij?

De oorzaak van dit alles ligt duidelijk in het ontbreken van homogene bevoegdheidspakketten. Alle sprekers hadden het trouwens ook over grijze zones. Anderzijds hoorde ze hen ook zeggen dat er heel veel onderling overleg is. In 2016 rondde de Senaat een informatieverslag over meer samenwerking met betrekking tot het openbaar vervoer af (2). Tijdens deze werkzaamheden ontdekten de commissieleden een amalgaam aan verplichte samenwerkingsvormen en rees de vraag naar de efficiëntie van dat alles. Het informatieverslag bevat dan ook de aanbeveling om de bestaande overlegstructuren rond openbaar vervoer grondig te evalueren en wat geen meerwaarde biedt, af te schaffen. De Senaat vroeg toen ook om een mobiliteitsregie, om vertrekkend vanuit de autonomie van de federale overheid en de gewesten te zoeken naar oplossingen voor wie voor zijn verplaatsingen regelmatig verschillende operatoren nodig heeft. Men was van oordeel dat er een beslissingsstructuur moest worden uitgewerkt die de regie voert over operatoroverschrijdende knelpunten. Ook werd een gemeenschappelijk mobiliteitsplan gevraagd als vertrekpunt voor NMBS, TEC, De Lijn, enz. Dat zijn interessante aanbevelingen en mevrouw Brouwers wil

(2) Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés, doc. Sénat, n^{os} 6-201/2 à 4.

(2) Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen, doc. Senaat, nrs. 6-201/2 tot 4.

et Mme Brouwers aimerait savoir si les experts en ont déjà pris connaissance et si l'administration en a fait quelque chose.

Les experts disent qu'ils travaillent bien ensemble, mais on constate néanmoins – et c'est peut-être un élément davantage politique – que la collaboration entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale est plutôt difficile, avec des conséquences spécifiques pour le Brabant flamand. Pensons au *SmartMove*, au péage urbain, que la Région de Bruxelles-Capitale voulait mettre en place et pour lequel la Flandre ne voulait pas donner son consentement.

D'abord, les alternatives pour se rendre à Bruxelles doivent être développées davantage et on ne peut pas dire que cela se passe très bien. Lors de la précédente législature, il avait également été question d'un protocole d'accord entre les ministres-présidents de Flandre et de Bruxelles, mais il n'a jamais été signé. Mme Brouwers se demande donc si la concertation se poursuit toujours bien. Il en va de même, par exemple, en ce qui concerne les normes de bruit, qui rendent difficile pour l'aéroport de Zaventem d'effectuer ses trajectoires de vol correctement sans encourir trop d'amendes.

Chaque année, il y a des accidents de la route et le nombre de victimes a malheureusement encore augmenté en Région flamande. C'est principalement le niveau fédéral qui recueille les données précises sur la mobilité en vue d'un bon enregistrement et d'une bonne analyse des accidents. Toujours est-il que ces données doivent parvenir plus rapidement aux Régions. Y a-t-il une amélioration? À l'ère de la numérisation, il n'est pas si difficile de transmettre certains fichiers afin que la Flandre puisse elle aussi être informée de la cause de certains accidents. Si cela dépend de l'infrastructure, alors le gestionnaire de la route doit le savoir.

L'intervenante souhaite également savoir s'il existe encore des lacunes dans les compétences transférées en matière de navigation intérieure. Les zones maritimes sont généralement considérées comme faisant partie des compétences résiduelles du gouvernement fédéral. La compétence en mer est néanmoins très importante pour la Flandre en vue d'une approche cohérente de la réglementation maritime, du code de la route, de la compétence policière, de l'octroi des licences, etc. Les experts voient-ils des solutions dans ce domaine?

Mme Brouwers constate que la concertation entre les Régions et la SNCB et l'association aux investissements ferroviaires se sont améliorées ces dernières années, en partie grâce à la sixième réforme de l'État. Les experts

graaug weten of de sprekers er ooit kennis van hebben genomen en of de administratie er iets mee heeft gedaan.

De experts zeggen dat ze goed samenwerken, maar men merkt toch – en dat is dan wellicht een meer politiek gegeven – dat de samenwerking tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vrij stroef verloopt, met specifieke gevolgen voor Vlaams-Brabant. Denk aan de *SmartMove*, de stadstol, die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wilde invoeren en waarmee Vlaanderen niet akkoord kon gaan.

Eerst moeten de alternatieven om naar Brussel te geraken, verder worden ontwikkeld en echt goed loopt dat niet. Ook in de vorige legislatuur werd gesproken van een memorandum of understanding tussen de minister-presidenten van Vlaanderen en Brussel, maar het werd nooit ondertekend. Mevrouw Brouwers vraagt zich dan ook af of het overleg wel altijd zo goed loopt. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de geluidsnormen, die het de luchthaven van Zaventem moeilijk maken om haar routes correct te kunnen vliegen zonder al te veel boetes te krijgen.

Elk jaar zijn er verkeersongevallen en helaas is het aantal slachtoffers in het Vlaams Gewest opnieuw gestegen. Accurate mobiliteitsdata worden vooral op federaal niveau verzameld met het oog op een goede ongevallenregistratie en ongevallenanalyse. Deze gegevens moeten echter sneller naar de Gewesten doorstromen. Is er op dat punt een verbetering in het vooruitzicht? In tijden van digitalisering kan het toch niet zo moeilijk zijn om bepaalde bestanden door te sturen zodat Vlaanderen ook zicht heeft op de oorzaak van bepaalde ongevallen. Als het aan de infrastructuur ligt, dan moet de wegbeheerder dat namelijk weten.

Ook wil ze graag weten of er op het vlak van binnenvaart nog lacunes zitten in de overgedragen bevoegdheden. De zeegebieden worden doorgaans tot de residuaire bevoegdheden van de federale overheid gerekend. Bevoegdheid op zee is voor Vlaanderen echter heel belangrijk voor de coherente aanpak van maritieme regelgeving, verkeersreglementering, politionele bevoegdheid, het toekennen van vergunningen enzovoort. Zien de sprekers op dat gebied oplossingen?

Mevrouw Brouwers stelt vast dat het overleg tussen de gewesten en de NMBS en de betrokkenheid bij de spoorinvesteringen de afgelopen jaren zeker verbeterd zijn, voor een deel ook dankzij de zesde Staatshervorming.

voient-ils d'autres points à améliorer, par exemple, dans le domaine des plans d'investissement à long terme et des plans de transport? Pour un sénateur d'entité fédérée, il est important que la SNCB assure une bonne coordination et tienne compte des priorités régionales.

Enfin, il y a la crainte de voir les gens faire du shopping en s'inscrivant pour l'examen du permis de conduire dans une autre Région, par exemple parce qu'il n'y a pas, dans cette Région, de séance de remise à niveau. En Wallonie, peut-on obtenir un permis de conduire en néerlandais? Si ce n'est pas le cas, alors la crainte du phénomène du shopping est beaucoup moins fondée, car le bilinguisme chez les jeunes est malheureusement en baisse. Mme Brouwers aimerait que les experts lui disent si elle sous-estime le problème.

Mme Gilson constate qu'il ressort de tous les dossiers que les intervenants ont évoqués que la sixième réforme de l'État n'a pas forcément apporté davantage d'efficacité et de synergie, parfois même au contraire. Certains voulaient absolument obtenir des compétences pour pouvoir gérer le mieux possible certaines matières au plus proche du citoyen, comme dans le domaine de la politique routière, mais des problèmes existent quand même. Comme cela a été dit, il importe, chaque fois qu'une réforme est envisagée, de se poser la question de savoir si elle correspond vraiment à l'intérêt des citoyens et des entreprises. Donc, quand on transfère une compétence, il faut d'emblée réfléchir à la manière dont la coopération et la collaboration vont être mises en place pour éviter les problèmes. L'exemple du transport exceptionnel est illustratif à cet égard.

Le MR est donc favorable, sur la base d'un état des lieux, à la refédéralisation de certaines matières. À défaut de refédéralisation, il faut à tout le moins une meilleure collaboration entre les entités pour éviter, par exemple, des décisions prises dans le cadre d'une politique limitée à un seul territoire mais qui ont fatalement des impacts sur les autres entités. 400 000 navetteurs viennent travailler en Région de Bruxelles-Capitale. Ils n'habitent pas en Région bruxelloise mais ils utilisent ses services, participent à la pollution et à la congestion automobile, mais ne contribuent pas à l'impôt. C'est un fait, mais il convient dès lors d'éviter de prendre des décisions qui rendent cette mobilité plus difficile et qui, finalement, risquent de se retourner contre les entreprises bruxelloises, contre les habitants, contre le dynamisme et l'attractivité de la Région bruxelloise. N'oublions pas non plus que la Région de Bruxelles-Capitale est aussi la capitale des institutions européennes et d'institutions internationales. Une concertation s'impose dès lors avec toutes les entités du pays, voire avec toutes ces autres

Zien de sprekers daar nog verbeterpunten? Bijvoorbeeld op het vlak van de investeringsplannen op lange termijn en de vervoersplannen. Voor een deelstaatsenator is het belangrijk dat de NMBS goed afstemt en rekening houdt met regionale prioriteiten.

Tot slot bestaat de vrees voor «shopgedrag», waarbij mensen in een ander Gewest een rijbewijs gaan behalen, omdat daar bijvoorbeeld geen terugkeermoment is. Kan men in Wallonië een rijbewijs in het Nederlands behalen? Als dat niet het geval is, dan is de vrees voor «shopgedrag» al heel wat minder gegrond, omdat de tweetaligheid onder de jeugd helaas achteruitgaat. Van de sprekers wil mevrouw Brouwers graag weten of ze het probleem onderschat.

Mevrouw Gilson merkt op dat uit alle door de sprekers genoemde dossiers blijkt dat de zesde Staatshervorming niet noodzakelijk tot meer efficiëntie en synergieën heeft geleid, en in sommige gevallen zelfs tot het tegendeel. Sommigen wilden graag bevoegdheden verwerven om bepaalde aangelegenheden zo dicht mogelijk bij de burger te kunnen regelen, zoals op het gebied van het wegenbeleid, maar er zijn nog steeds problemen. Zoals gezegd moet men zich, telkens wanneer een hervorming wordt overwogen, afvragen of dit werkelijk in het belang is van de burgers en de ondernemingen. Wanneer een bevoegdheid wordt overgedragen, moet men dus van meet af aan nadenken over de wijze waarop zal worden samengewerkt om problemen te voorkomen. Het voorbeeld van het uitzonderlijk vervoer is in dit verband illustratief.

De MR is daarom voorstander van het herfederaliseren van bepaalde aangelegenheden op basis van een inventarisatie. Als er geen herfederalisering komt, moet er op zijn minst beter worden samengewerkt tussen de entiteiten om te voorkomen dat bijvoorbeeld beslissingen worden genomen in het kader van een beleid dat tot één gebied beperkt blijft, maar onvermijdelijk gevolgen heeft voor de andere entiteiten. Er werken 400 000 pendelaars in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zij wonen niet in het Brussels Gewest, maar maken er gebruik van de diensten, dragen bij tot verontreiniging en files, maar niet tot de belastingen. Dat is een feit, maar daarom moet worden vermeden dat beslissingen worden genomen die deze mobiliteit bemoeilijken en die zich uiteindelijk dreigen te keren tegen de Brusselse ondernemingen, tegen de inwoners, tegen de dynamiek en de aantrekkingskracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Laten we ook niet vergeten dat het Brussels Gewest eveneens de hoofdstad is van de Europese en internationale instellingen. Er is dus overleg nodig met alle entiteiten van het land,

institutions, très importantes pour la vie économique, sociale et culturelle de notre Région.

Depuis qu'il a été annoncé, le projet de taxe kilométrique *SmartMove* du gouvernement bruxellois a fait couler beaucoup d'encre. Les libéraux considèrent que ce projet dresse un mur fiscal autour de Bruxelles et qu'il risque de dégrader l'attractivité économique de la capitale et sa position au sein du pays. Les entreprises délocalisent; elles partent en périphérie, voire plus loin, et ce phénomène est très préoccupant pour les finances de la Région. Le gouvernement a annoncé le remplacement de la taxe de circulation par cette taxe kilométrique *SmartMove*. Il semblerait qu'elle constitue en réalité une augmentation de la pression fiscale. Cette taxe supplémentaire arrive en outre à un moment particulièrement inopportun, puisque les activités de la capitale ont déjà lourdement souffert de la Covid-19. Les secteurs du tourisme d'affaires, des loisirs, de l'horeca, de la culture et de l'événementiel ont été fortement touchés par les restrictions dues à la crise sanitaire. Il y a gros à parier que cette nouvelle taxe donnera le coup de grâce à certains commerces, certaines entreprises déjà sévèrement frappés, ou provoquera à tout le moins leur départ vers les autres Régions.

Le coût social indirect n'est évidemment pas à sous-estimer. Quel indépendant vient avec plaisir réaliser des travaux dans la capitale, en tout cas sans facturer des frais supplémentaires? De nombreux Bruxellois ont déjà été confrontés à des entrepreneurs qui n'acceptent de se rendre que dans les communes limitrophes, à Uccle ou au nord de Bruxelles par exemple, et rechignent à pénétrer plus loin en Région bruxelloise, en raison des problèmes de trafic, de parking, etc. Avouons qu'il est compliqué, pour un travail de plomberie ou de remplacement de châssis, par exemple, d'utiliser un vélo électrique ou un vélo cargo. L'impact social est bien réel également pour les habitants de Bruxelles, qui risquent de ne plus pouvoir recourir aux services dont ils ont besoin. Ce projet de taxation kilométrique est l'exemple type d'une décision annoncée avant même d'avoir fait l'objet d'une concertation avec les autres Régions. Il montre aussi l'absence d'alternative pour amorcer la transition en matière de mobilité.

À cet égard, Mme Gilson interroge les intervenants au sujet de la question du RER. C'est l'un des projets les plus intéressants pour la mobilité bruxelloise. Certains, au début, craignaient que le RER favorise encore plus l'exode des Bruxellois vers l'extérieur, c'est-à-dire en périphérie ou dans des zones plus lointaines où le coût

en zelfs met al die andere instellingen, die van groot belang zijn voor het economische, sociale en culturele leven van ons Gewest.

Het project voor kilometerheffing *SmartMove* van de Brusselse regering is sinds de aankondiging ervan onderwerp van veel discussie. De liberalen zijn van mening dat met dit project een fiscale muur rond Brussel wordt opgetrokken en dat de economische aantrekkingskracht van de hoofdstad en haar positie in het land erdoor dreigen te worden aangetast. Ondernemingen verhuizen naar de rand van de stad of zelfs nog verder weg, en dit verschijnsel is zeer verontrustend voor de financiën van het Gewest. De regering heeft de vervanging van de verkeersbelasting door deze *SmartMove*-kilometerbelasting aangekondigd. Het lijkt erop dat het in feite een verhoging van de belastingdruk vormt. Deze bijkomende belasting komt op een bijzonder ongelegen moment, aangezien de activiteiten in de hoofdstad al zwaar te lijden hebben gehad onder COVID-19. De bedrijfs-, vrijetijds-, horeca-, cultuur- en evenementensector zijn zwaar getroffen door de beperkingen als gevolg van de gezondheidscrisis. Waarschijnlijk zal deze nieuwe belasting de genadeslag zijn voor bepaalde ondernemingen die reeds zwaar zijn getroffen, of zal deze er op zijn minst toe leiden dat zij naar andere Gewesten verhuizen.

De indirecte sociale kosten zijn uiteraard niet te onderschatten. Welke zelfstandige verricht graag werkzaamheden in de hoofdstad, althans zonder bijkomende kosten in rekening te brengen? Veel Brusselaars zijn al geconfronteerd met ondernemers die alleen naar naburige gemeenten zoals Ukkel of het noorden van Brussel willen reizen en het Brussels Gewest niet verder in willen rijden vanwege verkeersproblemen, parkeerproblemen, enz. Laten we eerlijk zijn, het is ingewikkeld om een elektrische fiets of cargofiets te gebruiken voor bijvoorbeeld een loodgietersklus of het vervangen van een raamwerk. De sociale gevolgen zijn ook zeer reëel voor de inwoners van Brussel, die misschien niet langer toegang zullen hebben tot de diensten die zij nodig hebben. Dit project voor een kilometerheffing is een typisch voorbeeld van een beslissing die wordt aangekondigd voordat er zelfs maar overleg is gepleegd met de andere Gewesten. Het toont ook aan dat er geen alternatieve manieren zijn om de transitie op het gebied van mobiliteit in gang te zetten.

In dit verband vraagt mevrouw Gilson de sprekers naar de kwestie van het GEN. Dit is een van de interessantste projecten voor mobiliteit in Brussel. In het begin vreesden sommigen dat het GEN de exodus van de Brusselaars buiten Brussel, namelijk naar de rand of naar verder afgelegen gebieden waar de woonlasten lager

du logement est moindre. Par contre, le RER peut être un appui pour une réelle mobilité intrabrugeoise, qui n'est pas encore optimale pour le moment.

Mme Gilson voudrait aussi mettre l'accent sur le fait que la taxe SmartMove risque de porter préjudice aux navetteurs des autres Régions. Elle aimerait savoir où en est la concertation entre la Région bruxelloise et les autres Régions concernant cette taxe. A-t-on pris conscience du fait que toute action dont la mise en œuvre est susceptible de causer un dommage à une autre Région doit au minimum faire l'objet d'une concertation, voire d'un accord de coopération? On a beaucoup utilisé les accords de coopération dans le cadre de la crise sanitaire, en matière de vaccination, de collecte de données, de suivi des patients, etc. C'est presque comme si l'on avait redécouvert un outil qui semblait lourd et compliqué à mettre en œuvre. Un accord de coopération est peut-être l'outil idéal pour que chaque Région exerce les compétences dont elle dispose, mais en tenant compte des autres. Il faut se concerter et, en cas d'impact, voir comment on peut aménager les conséquences des actes envisagés. Mme Gilson souhaiterait connaître l'avis des intervenants à cet égard.

On ne peut pas contester le légitime souhait des Bruxellois de disposer d'une ville dans laquelle il fait bon vivre. Il est donc du devoir du gouvernement bruxellois de trouver une solution aux embouteillages, à la congestion, à la pollution de l'air. Ce n'est pas parce qu'on a fait le choix d'habiter en ville, ce qui apporte certains avantages, qu'automatiquement, on doit accepter d'avoir un air de mauvaise qualité et nuisible pour la santé. Ce n'est toutefois pas pour autant qu'on doit accepter que tout soit fait pour vous empêcher d'utiliser la voiture sans vous offrir des alternatives de transport pour pouvoir échanger, circuler, profiter des services et vous mouvoir comme vous le voulez.

Mme Gilson souhaiterait connaître la solution des intervenants quant à la meilleure manière de concevoir la mobilité. Si l'on ne se dirige pas vers une refédéralisation, comment mettre en place les bonnes techniques de concertation ou la conclusion d'accords de coopération, puisqu'il importe de ne pas régler les dossiers importants de manière unilatérale, sans réfléchir aux impacts sur les autres Régions, et de ne pas procéder par le seul biais de la fiscalité?

liggen, nog zou aanwakkeren. Anderzijds kan het GEN een steun zijn voor een echte mobiliteit binnen Brussel, die momenteel nog niet optimaal is.

Mevrouw Gilson wil ook benadrukken dat de SmartMove-belasting nadelig kan zijn voor pendelaars van de andere Gewesten. Zij zou willen weten hoe het staat met het overleg tussen het Brussels Gewest en de andere Gewesten over deze belasting. Is men er zich van bewust dat elke actie die een ander Gewest schade kan berokkenen op zijn minst onderwerp moet zijn van overleg of zelfs een samenwerkingsovereenkomst? Samenwerkingsovereenkomsten zijn op grote schaal gebruikt tijdens de gezondheidscrisis, voor vaccinatie, gegevensverzameling, opvolging van patiënten, enz. Het is bijna alsof we een instrument hebben herontdekt dat zwaar en ingewikkeld leek om in te zetten. Een samenwerkingsovereenkomst is misschien het ideale instrument om ervoor te zorgen dat elk Gewest de bevoegdheden kan uitoefenen die het heeft, maar rekening houdend met de andere Gewesten. Het is nodig om met elkaar te overleggen en, bij een impact, na te gaan hoe de gevolgen van de voorgenomen acties kunnen worden bijgesteld. Mevrouw Gilson zou graag de mening van de sprekers ter zake vernemen.

De legitieme wens van de Brusselaars om een stad te hebben waar het goed is om te wonen, kan niet betwist worden. Het is dan ook de plicht van de Brusselse regering om een oplossing te vinden voor de verkeersopstoppen, files en luchtverontreiniging. Het feit dat we ervoor gekozen hebben in de stad te wonen, wat bepaalde voordelen met zich meebrengt, betekent niet automatisch dat we een slechte luchtkwaliteit moeten aanvaarden die schadelijk is voor onze gezondheid. Dit wil echter niet zeggen dat wij moeten aanvaarden dat alles in het werk wordt gesteld om mensen te beletten de wagen te gebruiken, zonder dat er alternatieve vervoerswijzen worden aangeboden opdat mensen elkaar kunnen zien, kunnen bewegen, van diensten gebruik kunnen maken en zich kunnen verplaatsen zoals zij dat willen.

Mevrouw Gilson zou graag de oplossing van de sprekers weten over de manier waarop de mobiliteit het best kan worden vormgegeven. Als we niet in de richting van een herfederalisering gaan, hoe kunnen we dan de juiste technieken voor overleg of het sluiten van samenwerkingsovereenkomsten invoeren, want het is belangrijk dat we belangrijke dossiers niet eenzijdig regelen, zonder na te denken over de gevolgen voor de andere Gewesten, en dat we niet alleen via belastingen te werk gaan?

2) Réponses des experts

a) Pour Bruxelles-Mobilité

M. Vanoerbeek explique que différents paramètres jouent un rôle dans le choix d'un mode de transport particulier. La question s'est posée de savoir s'il serait utile de mettre en place un métro en direction de Namur. Premièrement, il doit y avoir une capacité de passagers suffisamment importante. En outre, une nouvelle ligne de métro, même en surface, coûtera au moins 100 millions d'euros par kilomètre, soit entre 6 et 8 milliards d'euros pour une distance de 60 km. Et ce n'est que pour une seule ville. De plus, il existe déjà une ligne ferroviaire entre Bruxelles et Namur et un RER va être construit. M. Vanoerbeek voit donc plutôt la solution dans le RER. L'expansion du métro dans la ville devrait coûter plus de 200 millions d'euros par kilomètre du fait de la densité de population. Les stations de métro sont distantes de 600 à 700 mètres, beaucoup moins espacées que les gares, donc.

La STIB a beaucoup investi dans la ville de Bruxelles. Bien entendu, la collaboration entre la STIB et De Lijn doit être bien organisée, mais les deux entreprises travaillent à une échelle différente, avec des distances différentes. C'est pourquoi l'expert plaide pour une meilleure collaboration, bien que basée sur les besoins des navetteurs.

Beliris comporte deux aspects. Il y a la décision qui figure dans un avenant, une négociation entre le gouvernement bruxellois et le gouvernement fédéral. M. Vanoerbeek ne remet pas cela en doute. Il s'agit de l'exécution de la décision prise et des montants repris dans l'avenant. Depuis 1966, le bureau d'études spécialisé de la STIB apporte son expertise dans le domaine des extensions de métro et de l'entretien des stations de métro. Faire venir des experts externes ayant la même compétence créerait des situations difficiles entre les administrations, car ils effectueraient un travail déjà réalisé par d'autres sur le même territoire. C'est pourquoi M. Vanoerbeek plaide pour le respect du principe de l'avenant, et demande de réfléchir à la mise en place de chantiers concrets. Une part importante du financement de la mobilité à Bruxelles provient en effet de Beliris – peut-être 40 à 50 millions d'euros par an – mais au total, Bruxelles investit plus de 1,3 milliard d'euros par an dans la mobilité. Il ne faut pas perdre de vue les proportions.

2) Antwoorden van de deskundigen

a) Voor Brussel Mobiliteit

De heer Vanoerbeek verklaart dat verschillende parameters een rol spelen in de keuze voor een bepaalde vervoersmodus. Er werd de vraag gesteld of het nuttig zou zijn een metro naar Namen te leggen. Ten eerste moet er een voldoende grote reizigerscapaciteit zijn. Bovendien kost een nieuwe metrolijn, zelfs als ze bovengronds ligt, ten minste 100 miljoen euro per kilometer, dat is tussen 6 en 8 miljard euro voor een afstand van 60 km. Dat is dan voor één stad. Bovendien ligt er al een spoorlijn tussen Brussel en Namen en komt er een GEN. De heer Vanoerbeek ziet de oplossing dan ook eerder in de GEN. Bij een uitbreiding van de metro binnen de stad rekent men door de bevolkingsdichtheid op meer dan 200 miljoen euro per kilometer. Metrostations liggen 600 tot 700 meter uit elkaar, heel wat minder ver dus dan treinstations.

De MIVB heeft in de stad Brussel veel geïnvesteerd. Natuurlijk moet de samenwerking tussen MIVB en De Lijn goed worden geregeld, maar beide maatschappijen werken op een verschillende schaal, met verschillende afstanden. Daarom pleit de expert voor een betere samenwerking, maar wel op basis van de noden van de pendelaars.

Beliris heeft twee kanten. Er is de beslissing van een bijakte, een onderhandeling tussen de Brusselse en de federale regering. Die trekt de heer Vanoerbeek niet in twijfel. Het gaat dan om de uitvoering van de beslissing die werd genomen en de bedragen die in de bijakte zijn opgenomen. Met de speciale studiedienst van de MIVB heeft Brussel sinds 1966 expertise in metro-uitbreidingen en het onderhoud van metrostations. Experts met eenzelfde competentie van elders inschakelen, zou leiden tot moeilijke situaties tussen de administraties onderling, omdat zij een job zouden uitoefenen die op hetzelfde grondgebied al door anderen wordt gedaan. Daarom pleit de heer Vanoerbeek er niet voor te tornen aan het principe van de bijakte, wel om na te denken over de uitvoering van de concrete werken. Een belangrijk deel van de financiering van de mobiliteit in Brussel komt inderdaad van Beliris – misschien wel 40 tot 50 miljoen euro per jaar – maar in het totaal investeert Brussel meer dan 1,3 miljard euro per jaar in mobiliteit. Men mag de verhoudingen niet uit het oog verliezen.

b) Pour le SPW Mobilité

Pour M. Willame, il est nécessaire de clarifier les intentions qui ont présidé à la sixième réforme de l'État en matière de mobilité. On a évoqué les zones grises et la déclinaison de toute une série de réglementations, d'outils et de ressources dans les différentes entités. Dans la perspective de ce qui pourrait se passer dans quelques mois, voire quelques années, l'orateur formule un message important, à savoir la nécessité de stabiliser ce modèle. Huit ans après la sixième réforme de l'État, il faut corriger le tir là où c'est utile et pertinent, mais surtout stabiliser le modèle et ne pas apporter davantage de désordre.

Quelles lunettes chausser pour aborder la stabilisation de ce modèle? On a abordé quelques éléments clés. Une question importante est celle de l'impact des décisions prises, de la capacité d'une entité, en termes de stratégie de mobilité, à gérer une matière en coordination avec les ambitions de mobilité des autres entités.

Comme cela a été dit à plusieurs reprises, une autre question clé est celle de l'efficacité, notamment en matière de ressources humaines, de développement informatique, de confrontation à la complexité de toute une série de processus. Quand une réglementation est à ce point conditionnée voire imposée par des instances internationales et qu'il ne s'agit pas simplement de la transposer ou de l'appliquer, il convient de mettre en œuvre des formes de coopération entre les Régions, voire avec le pouvoir fédéral, qui permettraient de renforcer considérablement l'efficacité et de mettre les besoins de l'utilisateur au cœur de la réflexion.

Dans le cadre du transport routier, on a abordé la question de la fiscalité, qui est une compétence régionale. Ce n'est pas le domaine des experts ici présents qui sont responsables d'administrations gérant des infrastructures et la planification de la mobilité. Toutefois, ils sont conscients du fait que, parallèlement, la fiscalité constitue un levier important pour conduire à l'adoption de certains comportements. On a évoqué Viapass, organe interrégional. Les trois Régions se sont ainsi mises ensemble pour imprimer une logique fiscale (une taxe à Bruxelles et en Flandre) ou pour agir au travers d'une redevance (en Wallonie). Viapass fonctionne bien. Une série d'évolutions technologiques sont attendues et le système doit être interopérable avec l'échelon européen. On ne peut que se féliciter de la mise en œuvre de cet outil et de ce type d'accords régionaux.

b) Voor de SPW Mobilité

Voor de heer Willame, is er behoefte aan verduidelijking van de bedoelingen achter de zesde Staatshervorming inzake mobiliteit. De grijze zones werden genoemd, evenals een hele reeks voorschriften, instrumenten en middelen die in de verschillende entiteiten worden gebruikt. Vooruitkijkend naar wat er over een paar maanden of zelfs jaren zou kunnen gebeuren, formuleert spreker een belangrijke boodschap, namelijk dat dit model gestabiliseerd moet worden. Acht jaar na de zesde Staatshervorming moeten wij de situatie bijsturen waar dat nuttig en relevant is, maar wij moeten het model vooral stabiliseren en niet nog meer wanorde brengen.

Vanuit welke optiek moet de stabilisatie van dit model worden aangepakt? Er werden enkele kernpunten besproken. Een belangrijke kwestie is het effect van de genomen beslissingen, de capaciteit van een entiteit om, wat de mobiliteitsstrategie betreft, een aangelegenheid te beheren in samenhang met de mobiliteitsambities van de andere entiteiten.

Zoals reeds herhaaldelijk is gezegd, is een andere belangrijke kwestie die van de efficiëntie, met name op het gebied van de menselijke hulpbronnen, de IT-ontwikkeling, en het omgaan met de complexiteit van een hele reeks processen. Wanneer een regelgeving door internationale instanties wordt bepaald of zelfs opgelegd, en het er niet alleen om gaat ze om te zetten of toe te passen, moeten er vormen van samenwerking tussen de Gewesten, of zelfs met de federale overheid, worden ingevoerd die het mogelijk maken de doeltreffendheid aanzienlijk te vergroten en de behoeften van de gebruiker centraal te stellen bij de overwegingen.

In het kader van het wegvervoer werd de kwestie van de belastingen, die onder de gewestelijke bevoegdheid valt, besproken. Dat is niet het terrein van de deskundigen hier, die verantwoordelijk zijn voor de overheidsdiensten die de infrastructuur en de mobiliteitsplanning beheren. Zij zijn zich er echter van bewust dat belastingen tegelijkertijd een belangrijke hefboom zijn om bepaalde gedragingen te helpen invoeren. Viapass, een interregionaal orgaan, werd genoemd. De drie Gewesten hebben dus de handen in elkaar geslagen om een fiscale logica in te voeren (een belasting in Brussel en Vlaanderen) of om gebruik te maken van een heffing (in Wallonië). Viapass werkt goed. Er wordt een reeks technologische ontwikkelingen verwacht en het systeem moet kunnen functioneren in samenwerking met het Europese niveau. De toepassing van dit instrument en van dit soort regionale overeenkomsten moet worden toegejuicht.

Les données liées à l'insécurité routière sont importantes et comprennent deux volets. Le volet quantitatif consiste à savoir rapidement où se situent les accidents, à connaître leur importance volumétrique et leur incidence en termes de victimes, voire de décès. La production des statistiques dépend des constats de police, qu'elle soit locale ou fédérale. Le traitement des données, réalisé par le SPF Économie, s'est très fortement amélioré ces dernières années. Il s'agit d'un matériau très important pour pouvoir appréhender une situation en termes d'insécurité routière.

À côté de cela, les trois Régions développent aussi une analyse qualitative des endroits où se produisent les accidents et des contours de ceux-ci. Il faut aussi savoir que la question de l'insécurité routière peut aussi être appréhendée par la technologie, puisqu'au travers de partenariats avec les fabricants automobiles, on peut disposer de données relatives à la survenance d'un certain nombre d'éléments, par exemple le déclenchement de l'ABS (*Antiblockiersystem*), les circonstances dans lesquelles ce système se déclenche, etc. Aujourd'hui, grâce à la technologie et au partenariat, notamment avec le secteur privé, on est en mesure d'appréhender plus finement cette question de l'insécurité routière.

En matière de transport ferroviaire, la question de savoir si l'investissement dans l'infrastructure évoluait à un rythme correct a été posée à plusieurs reprises. L'un des principaux freins à l'amélioration voire à l'élargissement des infrastructures de transport reste l'obtention des permis. Cela dépasse d'ailleurs très largement le transport ferroviaire, puisque la situation est la même en matière de mobilité routière, de mobilité active, avec les corridors à vélo et le RAVeL, dans le domaine portuaire et pour les zones logistiques. On ne construit plus les autoroutes en 2020 comme on le faisait en 1950 ou en 1960, mais la question de la délivrance des permis, de la capacité à opérationnaliser des investissements en infrastructures et à utiliser les moyens mis à disposition reste extrêmement importante.

Le système ne serait-il pas plus efficace si les abords et les espaces de gare étaient régionalisés? M. Willame ne le pense pas. Il prend le cas de la gare de Namur, où il constate une collaboration entre les opérateurs de transport et les Villes et communes concernées, collaboration qui permet de concrétiser l'intermodalité entre le rail et le transport en commun. La gare routière se trouve au-dessus de la gare ferroviaire, avec un lien direct entre Namur et toutes les autres grandes villes. La capacité de construire des nœuds intermodaux ne dépend pas, lui semble-t-il, d'une prise en main par la Région.

De gegevens in verband met onveiligheid op de weg zijn belangrijk en omvatten twee aspecten. Het kwantitatieve aspect bestaat erin snel te weten waar zich ongevallen voordoen, hoe omvangrijk ze zijn en de gevolgen met betrekking tot het aantal slachtoffers en zelfs doden. De productie van statistieken hangt af van de vaststellingen door politie, of die nu lokaal of federaal is. De gegevensverwerking door de FOD Economie is de laatste jaren sterk verbeterd. Dit materiaal is zeer belangrijk om de situatie inzake onveiligheid op de weg te begrijpen.

Daarnaast ontwikkelen de drie Gewesten ook een kwalitatieve analyse van de locaties waar zich ongevallen voordoen en de contouren ervan. Het is ook belangrijk te weten dat het probleem van de onveiligheid op de weg ook door middel van technologie kan worden aangepakt, want via partnerschappen met autofabrikanten kunnen gegevens worden verkregen over het optreden van een bepaald aantal elementen, bijvoorbeeld het in werking treden van de ABS (*Antiblockiersystem*), de omstandigheden waarin dit systeem in werking wordt gesteld, enz. Tegenwoordig kunnen wij, dankzij de technologie en de partnerschappen, met name met de particuliere sector, het probleem van de onveiligheid op de weg beter begrijpen.

Met betrekking tot het spoorwegvervoer is herhaaldelijk de vraag gesteld of de investeringen in infrastructuur zich in het juiste tempo ontwikkelen. Een van de belangrijkste hinderpalen voor de verbetering of uitbreiding van de vervoersinfrastructuur blijft het verkrijgen van vergunningen. Dit gaat veel verder dan het spoorwegvervoer, want de situatie is hetzelfde voor de mobiliteit op de weg, de actieve mobiliteit, de fietscorridors en de RAVeL, in de havensector en voor de logistieke zones. In 2020 worden geen autowegen meer aangelegd zoals in 1950 of 1960, maar de kwestie van de afgifte van vergunningen, de capaciteit om investeringen in infrastructuur operationeel te maken en de ter beschikking gestelde middelen te gebruiken, blijft uiterst belangrijk.

Zou het systeem niet efficiënter zijn als de omgeving en de stationsruimten geregionaliseerd werden? De heer Willame gelooft van niet. Hij neemt het voorbeeld van het station van Namen, waar hij vaststelt dat er een samenwerking tussen de vervoerders en de betrokken steden en gemeenten bestaat, die het mogelijk maakt de intermodaliteit tussen het spoor en het openbaar vervoer concreet vorm te geven. Het busstation ligt boven het treinstation, met een rechtstreekse verbinding tussen Namen en alle andere grote steden. De capaciteit om intermodale knooppunten aan te leggen hangt volgens hem

Pour ce qui est du réseau ferré et de l'offre de services en matière de transport, rappelons que notre territoire est extrêmement petit et étroit. Le réseau est organisé autour de Bruxelles de manière tout à fait intégrée et imbriquée vis-à-vis des territoires régionaux, au niveau tant de l'infrastructure ferroviaire que des plans de transport et de l'articulation des convois eux-mêmes. D'un point de vue opérationnel, couper tous ces éléments, en termes tant d'offre de transport que d'infrastructure, risque de se révéler totalement inefficent.

M. Willame n'a pas connaissance du rapport d'information du Sénat concernant une offre de transports publics intégrée et ne peut donc s'exprimer à ce sujet.

M. Vanoerbeek a abordé la question du transport exceptionnel et l'offre de service continue, transparente et homogène à présenter aux usagers qui doivent fréquemment obtenir une autorisation de transport exceptionnel. Les trois Régions, dont principalement les Régions flamande et wallonne, se concertent au sujet des écocombis. Des expériences pilotes sont menées, qui permettent de passer d'une zone territoriale à l'autre.

L'articulation de l'offre de transport en commun ne peut se faire que par une coordination la plus fine possible, la plus intégrée possible dans la gestion des horaires et l'offre elle-même entre le transport ferroviaire, qui est le plus structurant, et le transport en commun routier ou ses déclinaisons locales dans les zones urbaines. À l'échelle de l'agglomération liégeoise, par exemple, on a intégré les lignes ferroviaires de fond de vallée dans la réflexion relative à la construction du tram, mais on a également prévu, d'une part, des connexions avec des bus à haut niveau de service qui permettent de passer d'un coteau à l'autre de manière plus transversale et, d'autre part, une billettique intégrée, avec des titres de transport qui permettent de passer de l'un à l'autre. Ceci constitue pour M. Willame une forme de collaboration et de coopération réussie.

En matière de mobilité des marchandises, il faut garder à l'esprit l'option que constitue le rail. Le maintien d'aiguillages, d'espaces qui permettent de constituer des morceaux de convoi et d'espaces, au sein d'anciennes gares de triage, où l'on peut assembler des trains, en ayant à disposition des opérateurs de proximité, lui semble particulièrement intéressant.

Le projet *Integrato* est très prometteur car il présente précisément une vision intégrée et progressive de l'offre de transport en commun. Il appartient, d'une part, à chaque Région, à chaque entité de se demander quel est

dus niet af van het feit of het Gewest dit in handen neemt. Wat het spoorweget en het vervoersdienstenaanbod betreft, mag niet vergeten worden dat ons grondgebied uiterst klein en smal is. Het netwerk is rond Brussel volledig geïntegreerd en ingebed in de gewestelijke grondgebieden, zowel wat de spoorweginfrastructuur als de vervoersplannen en de verbinding van de treinen zelf betreft. Vanuit operationeel oogpunt dreigt het snijden in al deze elementen, zowel wat het vervoersaanbod als de infrastructuur betreft, totaal inefficiënt te zijn.

De heer Willame kent het informatieverslag van de Senaat over een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod niet en kan er dus geen commentaar op leveren.

De heer Vanoerbeek heeft de kwestie aangekaart van het uitzonderlijk vervoer en van het permanente, transparante en homogene dienstenaanbod dat moet worden voorgesteld aan gebruikers die vaak een vergunning voor uitzonderlijk vervoer moeten krijgen. De drie Gewesten, hoofdzakelijk het Vlaams en het Waals Gewest, plegen overleg omtrent de ecocombi's. Er worden proefervaringen opgezet, waarbij men van de ene territoriale zone naar de andere kan gaan.

De verbinding met het openbaar vervoersaanbod is alleen mogelijk via een zo goed mogelijke coördinatie, met een zo goed mogelijke integratie van het beheer van de dienstregelingen en het aanbod zelf, tussen het spoorvervoer, dat het meest structurerend is, en het openbaar vervoer over de weg of de lokale vormen daarvan in de stedelijke gebieden. Op het niveau van de Luikse agglomeratie bijvoorbeeld werden de spoorlijnen onderin het dal geïntegreerd in het denkproces over de aanleg van de tram, maar werden ook enerzijds verbindingen gepland met hoogwaardige busdiensten, die toelaten op een meer transversale manier van de ene heuvel naar de andere te gaan, en anderzijds een geïntegreerd kaartverkoopsysteem, met vervoerbiljetten waarmee men van de ene naar de andere gaan. Dit is voor de heer Willame een geslaagde vorm van samenwerking en medewerking.

Wat de mobiliteit van goederen betreft, mag de kans die het spoor biedt niet uit het oog worden verloren. Het behoud van wissels, van ruimten om onderdelen van treinstellen op te bouwen in voormalige rangeerterreinen waar treinen kunnen worden samengevoegd, met beschikbare operatoren in de buurt, lijkt hem bijzonder interessant.

Het *Integrato*-project is veelbelovend omdat het juist een geïntegreerde en stapsgewijze visie op het openbaar vervoersaanbod voorstelt. Het is aan elk Gewest en elke entiteit om zich af te vragen wat de mobiliteitsdoelstelling

son objectif de mobilité et, d'autre part, aux opérateurs, entre eux, de décliner une offre structurée destinée aux usagers (3).

c) Pour le SPF Mobilité

Mme Vandamme constate que les nombreuses questions posées par les membres de la commission sont les mêmes que celles qui sont soulevées dans les divers groupes de travail auxquels elle participe et au sein de ses équipes. Certaines de ces questions sont de nature politique. Elle ne pourra donc y répondre. D'autres sont très techniques et appellent plutôt une réponse écrite des experts de son administration. L'exercice que son administration est occupée à faire pour le Comité de concertation apportera déjà des réponses à une majorité des questions posées.

Par exemple, au sein du Comité de concertation, on a demandé de mener une réflexion sur l'exercice asymétrique des compétences.

En ce qui concerne les règles de circulation (règlementation routière), c'est déjà le cas. Le Code de la route devient de plus en plus un «menu» dans lequel les Régions (par le biais des conditions de placement) et les gestionnaires de voirie peuvent faire des choix. Le Code de la route détermine les signaux routiers ainsi que leur signification mais n'oblige pas à les utiliser; en d'autres termes, il s'agit d'un choix, ce qui permet la mise en œuvre d'une politique asymétrique.

Il est toutefois important de noter que c'est le gouvernement fédéral qui détermine le modèle des signaux et leur signification. C'est logique, puisque les usagers de la route doivent connaître la signification des signaux routiers, quelle que soit la région où ils se trouvent. Il en va de même pour la majorité des règles de circulation pour lesquelles le gouvernement fédéral est compétent. Les Régions ne sont compétentes que pour les dispositions relatives au chargement, aux limitations de vitesse sur les routes autres que les autoroutes et aux conditions de placement de la signalisation. Une politique asymétrique ne peut donc pas aller jusqu'à permettre aux Régions de créer leur propre signalisation. Bien sûr, les Régions peuvent mener une politique asymétrique en ce qui concerne les règles de circulation pour lesquelles elles sont compétentes mais on peut se poser la question de savoir si cela profite réellement à la sécurité routière.

Le niveau fédéral peut aussi faciliter une asymétrie limitée, mais dans laquelle l'unité prévaut sur la diversité. Le système de perceptions immédiates en est un exemple.

(3) <https://www.integrato.be/>

is, en aan de operatoren om een gestructureerd aanbod voor de gebruikers te ontwikkelen (3).

c) Voor de FOD Mobiliteit

Mevrouw Vandamme merkt op dat veel van de door de commissieleden gestelde vragen dezelfde zijn als de vragen die in de verschillende werkgroepen waaraan zij deelneemt en binnen haar teams naar voren komen. Sommige van deze kwesties zijn politiek van aard. Zij zal dus niet in staat zijn daarop te antwoorden. Andere zijn zeer technisch en vereisen een schriftelijk antwoord van de deskundigen van haar dienst. In de procedure die haar dienst thans voor het Overlegcomité uitvoert, zal reeds een antwoord worden gegeven op een meerderheid van de gestelde vragen.

Binnen het Overlegcomité werd bijvoorbeeld gevraagd over de asymmetrische uitoefening van bevoegdheden te reflecteren.

Dit is reeds het geval met betrekking tot de verkeersregels (verkeersreglement). De Wegcode wordt steeds meer een «menu» waaruit de Gewesten (via plaatsingsvoorwaarden) en de wegbeheerders keuzes kunnen maken. In de Wegcode zijn de verkeerstekens en hun betekenis vastgesteld, maar zij verplicht niet tot het gebruik ervan; met andere woorden, het gaat om een keuze, die een asymmetrisch beleid mogelijk maakt.

Het is echter belangrijk op te merken dat de federale regering het model van de tekens en hun betekenis bepaalt. Dat is logisch, want weggebruikers moeten de betekenis van verkeerstekens kennen, ongeacht het gebied waar zij zich bevinden. Hetzelfde geldt voor het merendeel van de verkeersregels waarvoor de federale regering bevoegd is. De Gewesten zijn alleen bevoegd voor bepalingen inzake lading, snelheidsbeperkingen op andere wegen dan autosnelwegen en voorwaarden voor de plaatsing van de verkeerstekens. Een asymmetrisch beleid kan dus niet zo ver gaan dat de Gewesten hun eigen tekens kunnen creëren. Natuurlijk kunnen de Gewesten een asymmetrisch beleid voeren ten aanzien van de verkeersregels waarvoor zij bevoegd zijn, maar men kan zich afvragen of dit de verkeersveiligheid werkelijk ten goede komt.

Het federale niveau kan ook een beperkte asymmetrie bevorderen, waarbij eenheid voorrang heeft op verscheidenheid. Het systeem van onmiddellijke inning

(3) <https://www.integrato.be/>

L'arrêté royal du 19 avril 2014 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de circulation routière prévoit certains modes de paiement pour les contrevenants belges d'une part, et pour les contrevenants étrangers d'autre part. L'arrêté royal contient également des dispositions relatives aux formulaires à établir par les agents verbalisateurs. Plusieurs autorités peuvent établir de telles perceptions immédiates: la police, mais aussi les inspecteurs routiers de notre SPF et les agents régionaux. Lors de la révision de cet arrêté royal, le législateur fédéral (Justice en collaboration avec la Mobilité) implique explicitement les Régions, afin de voir comment la législation peut être rendue «sur mesure» pour toutes les parties. Par exemple, certaines autorités sont déjà plus numérisées que d'autres (par exemple, le paiement d'une perception via un code QR), préfèrent travailler sans formulaires papier, etc. Nous considérons que le fédéral a pour tâche de s'adapter à ces vitesses différentes et à ces pratiques asymétriques, sans perdre de vue et même en garantissant la nécessaire symétrie.

La concurrence entre les modes de transport et l'absence de *level playing field* dans le secteur n'est pas nécessairement liée à une asymétrie des compétences en Belgique. Le principal écueil tient à la non-prise en compte des coûts externes du transport par route.

Des mécanismes de concertation existent via la Conférence interministérielle des ministres de la Mobilité. Un groupe de travail se penche notamment sur les aides qui pourraient être prises au niveau fédéral mais également dans les compétences régionales pour encourager le recours aux modes de transport plus durables pour le transport de marchandises. Ainsi, si le fédéral est compétent pour le transport ferroviaire, les Régions peuvent de leur côté apporter un soutien dans le secteur de la navigation intérieure et via les plateformes logistiques et la politique de raccordement industrielle.

Dans une situation idéale, les différents modes de transport sont coordonnés autant que possible. Ceci est bien sûr plus facile à réaliser via une politique centrale. Plus les compétences sont fragmentées, plus des divergences politiques peuvent apparaître, et ce, alors que les réglementations européennes s'imbriquent de plus en plus et que le secteur des transports plaide en faveur de mesures uniformes. Le nouveau «Paquet Mobilité» prévoit qu'un segment national initial ou final d'un transport combiné (avec le train ou le bateau comme mode principal) peut ou non être soumis à des conditions de cabotage

is daarvan een voorbeeld. Het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer voorziet in bepaalde wijzen van betaling voor Belgische overtreeders enerzijds, en voor buitenlandse overtreeders anderzijds. Het koninklijk besluit bevat ook bepalingen over de formulieren die de verbaliserende ambtenaren moeten opstellen. Er zijn verschillende instanties die zulke onmiddellijke inningen kunnen vaststellen: de politie, maar ook de wegininspecteurs van onze FOD en de gewestelijke ambtenaren. Bij de herziening van dit koninklijk besluit betreft de federale wetgever (Justitie in samenwerking met Mobiliteit) uitdrukkelijk de Gewesten, om na te gaan hoe de wetgeving voor alle partijen «op maat» gemaakt kan worden. Sommige instanties zijn bijvoorbeeld al meer gedigitaliseerd dan andere (bijvoorbeeld betaling van een inning via een QR-code), werken liever zonder papieren formulieren, enz. Wij zijn van mening dat de federale overheid de taak heeft zich aan deze verschillende snelheden en asymmetrische praktijken aan te passen, zonder de noodzakelijke symmetrie uit het oog te verliezen en deze zelfs te garanderen.

De concurrentie tussen de vervoerswijzen en het ontbreken van een *level playing field* in de sector houden niet noodzakelijk verband met een asymmetrie van de bevoegdheden in België. Het grootste struikelblok is het feit dat geen rekening wordt gehouden met de externe kosten van het wegvervoer.

Er bestaan overlegmechanismen via de Interministeriële Conferentie van de ministers van Mobiliteit. Een werkgroep onderzoekt onder meer de steun die op federaal niveau, maar ook in het kader van de regionale bevoegdheden, kan worden verleend om het gebruik van duurzamere vervoerswijzen voor het goederenvervoer aan te moedigen. Zo is de federale regering bevoegd voor het spoorwegvervoer, maar kunnen de Gewesten steun verlenen in de binnenvaartsector en via logistieke platforms en het beleid inzake industriële aansluitingen.

In een ideale situatie zijn de verschillende vervoersmodi zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Dit is uiteraard het gemakkelijkst te realiseren via een centraal beleid. Hoe meer de bevoegdheden versnipperd worden, hoe meer verschillen er kunnen opduiken in het beleid. Dit terwijl de Europese regelgevingen onderling méér en méér verweven worden en de vervoerssector pleit voor uniforme maatregelen. Zo voorziet het nieuwe *Mobility Package* bijvoorbeeld dat een binnenlands begin- of eindtraject van een gecombineerd vervoer (met trein of schip als hoofdmodus), naar keuze van de lidstaten al

restrictives, à la discrétion des États membres. Les choix que les Régions opèrent dans ce domaine peuvent rendre une politique harmonisée des transports plus complexe.

L'exercice asymétrique des compétences n'est pas toujours souhaitable. Les matières internationales, comme le transport routier par exemple, doivent être abordées au niveau mondial. Le transport est une matière non pas nationale (et encore moins régionale), mais internationale qui peut être mieux coordonnée par un seul gouvernement fédéral, tous modes de transport confondus.

S'agissant du rôle majeur des autorités internationales, l'intervenante souhaite répondre à quelques questions sur l'aviation.

La DGTA est auditée en permanence par les organisations internationales afin de vérifier qu'elle remplit correctement son rôle et applique la réglementation. Il existe une concertation institutionnalisée avec les aéroports nationaux et régionaux. La coordination est fréquente. La communication est fluide et ouverte. En ce qui concerne les accords aériens bilatéraux, une procédure formelle intra-belge de consultation et de ratification a été mise en place. Ces procédures sont respectées mais sont lourdes et entraînent des délais très longs.

S'agissant de la concurrence entre les aéroports, la Wallonie a une stratégie claire. L'aéroport national a aussi sa propre stratégie. La Flandre s'applique désormais à trouver une stratégie. On voit bien que la stratégie wallonne – et notamment la répartition des tâches entre Liège (essentiellement cargo) et Charleroi (passagers - *low cost*) – porte ses fruits sur le plan économique. Ces aéroports se sont développés et ont contribué à l'essor économique de la Région.

Une stratégie belge dans le domaine de l'aviation et des aéroports, avec des spécialisations claires et une répartition des tâches, peut contribuer au développement et à un essor économique supplémentaire. En outre, lors de l'élaboration de la répartition des tâches, des éléments tels que les nuisances sonores peuvent être l'un des facteurs à prendre en compte.

Néanmoins, un contrôle du trafic aérien séparé ne garantira pas une politique plus cohérente, car l'espace aérien belge est l'un des plus complexes au monde. Nous sommes situés à un carrefour des voies aériennes entre plusieurs grandes villes européennes. Nous avons Bruxelles national, les aéroports régionaux, quarante-et-un aérodromes, etc. À cela s'ajoute une partie

dan niet kan onderworpen worden aan beperkende cabotagevoorwaarden. Regionale keuzes op dat vlak kunnen een geharmoniseerd vervoersbeleid bemoeilijken.

Een asymmetrische uitoefening van bevoegdheden is niet altijd wenselijk. Internationale aangelegenheden, zoals bijvoorbeeld het wegvervoer dienen globaal te worden aangepakt. Het transport is geen nationaal (laat staan een gewestelijk), maar een internationaal gebeuren dat beter door één federale overheid kan worden gecoördineerd, op basis van de diverse vervoersmodi.

Nu we het over de grote rol hebben van het internationaal niveau, kan ze enkele vragen over luchtvaart beantwoorden.

Het DGLV wordt voortdurend aan audits onderworpen door de internationale organisaties om na te gaan of het zijn rol naar behoren vervult en de regelgeving implementeert. Met de nationale en regionale luchthavens is er een geïnstitutionaliseerd overleg. Er wordt frequent afgestemd. De communicatie verloopt vlot en open. Wat de bilaterale luchtvaartakkoorden betreft, is een formele intra-Belgische procedure van consultatie en ratificatie opgezet. Deze procedures worden gevolgd maar zijn zwaar en hebben bijzonder lange doorlooptijden tot gevolg.

Wallonië heeft een duidelijke strategie wat de concurrentie tussen luchthavens betreft. De nationale luchthaven heeft eveneens haar eigen strategie. Vlaanderen is nu een oefening gestart om tot een strategie te komen. We zien duidelijk dat de Waalse strategie – en dan vooral de taakverdeling tussen Luik (voornamelijk cargo) en Charleroi (passagiers - *low cost*) –, op economisch vlak vruchten afwerpt. Deze luchthavens hebben zich ontwikkeld en hebben economische impulsen gegeven aan het Gewest.

Een Belgische luchtvaart- en luchthavenstrategie met duidelijke specialisaties en taakverdelingen kan zorgen voor verdere ontwikkeling en economische impulsen. Bovendien kunnen, bij het uitwerken van taakverdelingen, elementen zoals geluidsoverlast één van de mee te nemen factoren zijn.

Met een aparte luchtverkeersleiding komen we echter niet tot een consistenter beleid, want het Belgische luchtruim is een van de meest complexe luchtruimen ter wereld. We liggen op een kruispunt van airways tussen verschillende grote Europese steden. We hebben Brussel Nationaal, de regionale luchthavens, eenenveertig vliegvelden, enz. Daarnaast is een substantieel deel voorzien

substantielle prévue pour les exercices militaires et les transports. En conséquence, il doit y avoir une coordination permanente et très étroite entre les tours (aéroports), l'espace aérien (Skeyes et militaire) et l'espace aérien supérieur (*Maastricht Upper Area Control Centre* [MUAC]-Eurocontrol). S'il fallait découper davantage le contrôle du trafic aérien, le nombre de tâches de coordination enregistrerait une très forte hausse. Cela augmente donc la charge de travail, mais le gain en termes d'attraction de vols supplémentaires est nul.

De plus, le développement d'une politique de contrôle du trafic aérien se fait principalement au niveau européen. Pensons par exemple au système de gestionnaire de réseau élaboré au niveau d'Eurocontrol. Si nous voulons peser sur cette politique, nous ne pouvons le faire qu'en collaboration avec d'autres pays ou en assumant des fonctions au sein d'organisations internationales telles qu'Eurocontrol.

Le transport maritime constitue un autre domaine international. La mer du Nord belge relève de la pleine compétence du gouvernement fédéral et n'est donc en aucun cas une «compétence résiduelle».

Les compétences flamandes se limitent à:

- la politique de la pêche en matière de quotas, qui est en outre déterminée au niveau européen;
- un certain nombre de services rendus en mer: pilotage, balisage, guidage du trafic maritime, sauvetage en mer et messages aux gens de mer.

Il n'y a pas de lacunes dans les compétences transférées en matière de navigation intérieure. En dehors de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et des bateaux de plaisance en général, l'autorité sur les voies navigables intérieures a été transférée presque entièrement.

En ce qui concerne les bateaux de plaisance, il est important de maintenir cette législation au niveau fédéral car avec la réforme récente (2018) des bateaux de plaisance, l'immatriculation a également été simplifiée (de deux à un seul document d'immatriculation) afin de fluidifier l'utilisation des voies navigables intérieures en direction de la mer et vice versa. Il est important de maintenir cette approche globale (voies navigables et mer), afin de ne pas détruire la fluidité d'utilisation créée et de ne pas revenir à la situation où l'utilisateur doit s'inscrire pour emprunter les différentes zones (mer ou voies navigables intérieures). Afin de maintenir l'uniformité des réglementations techniques (commercialisation des navires et

voor militaire oefeningen en transporten. Dit heeft tot gevolg dat er permanent en heel nauw moet afgestemd worden tussen torens (luchthavens), het luchtruim (Skeyes en militair) en het hogere luchtruim (*Maastricht Upper Area Control Centre* [MUAC]-Eurocontrol). Wanneer we de luchtverkeersleiding verder zouden opsplitsen, zou het aantal coördinatie-taken zeer sterk toenemen. Het verhoogt dus de werklust, maar de winst inzake het aantrekken van extra vluchten is nihil.

Daarnaast is het ontwikkelen van een beleid rond luchtverkeersleiding voornamelijk een Europees verhaal. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het systeem van een netwerkmanager dat op het niveau van Eurocontrol wordt uitgewerkt. Willen we wegen op dat beleid, dan kunnen we dit enkel doen in samenwerking met andere landen of door in te zetten op het opnemen van functies binnen internationale organisaties zoals Eurocontrol.

Een andere internationaal domein is de zeevaart. De Belgische Noordzee valt onder de volledige bevoegdheid van de federale overheid en is dus geenszins «residuaire bevoegdheid».

De Vlaamse bevoegdheden beperken zich tot:

- het visserijbeleid rond quota dat dan nog op Europees niveau bepaald wordt;
- een aantal diensten die geleverd worden op zee: beloodsing, betonning, begeleiding van scheepvaartverkeer, redding op zee en berichten aan zeevarenden.

Er zijn geen lacunes in de overgedragen bevoegdheden voor de binnenvaart. Behalve de registratie van de binnenvaartuigen en de pleziervaartuigen in het algemeen is de bevoegdheid op de binnenwateren nagenoeg volledig overgedragen.

Inzake pleziervaart is het belangrijk deze wetgeving op federaal niveau te houden want met de recente (2018) hervorming van de pleziervaart is ook de registratie vereenvoudigd (van twee naar een registratiedocument) om het vlot gebruik van binnenwateren naar zee en omgekeerd te faciliteren – het is belangrijk deze overkoepelende aanpak (binnenwateren en zee) te behouden, om het vlottere gebruik dat gecreëerd werd niet teniet te doen en niet terug te gaan naar de situatie waarbij de gebruiker zich voor de gebieden apart (zee en binnenwateren) moet registreren. Om uniformiteit te behouden qua technische reglementen (op de markt brengen vaartuig en technische uitrusting) binnen België en op de

des équipements techniques) en Belgique et dans la mer belge – un morcellement des compétences conduirait à une mosaïque d'exigences en matière d'équipements à travers la Belgique, à une éventuelle différence de normes de qualité et au phénomène du shopping en faveur de la Région avec la «norme la plus basse» – il faut à la fois se pencher sur la sécurité et garantir des conditions de concurrence équitables. En matière de certification, une ligne logique a également été tracée entre les voies navigables intérieures et la mer – il est dans l'intérêt de l'utilisateur que cette matière relève du même organisme faïtier et de la même politique. Un morcellement des certifications (entre les trois Régions) peut engendrer des normes différentes (sécurité/qualité théorie/pratique) et conduirait à un manque de clarté à l'étranger. En outre, le morcellement pourrait également compliquer le processus d'équivalence et de reconnaissance à l'étranger. Il n'y a pas de gain d'efficacité à organiser cela à un niveau inférieur, il n'y a pas de différences «régionales» spécifiques qui nécessiteraient une approche différente. Donc, en vue d'une utilisation efficace des ressources publiques dans leur ensemble (fédéral-régional), il vaut mieux conserver également cette matière au niveau fédéral.

En ce qui concerne l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure: comme pour l'immatriculation des bateaux de plaisance, l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure a également un objectif autre que la simple identification du propriétaire. En particulier, l'immatriculation régit la constitution des droits réels. Les navires, ainsi que les avions, font exception à la règle selon laquelle, par exemple, les hypothèques ne peuvent être établies que sur des biens immobiliers. Cela s'applique également aux règles particulières en matière de saisie. Ce domaine est toujours resté une compétence fédérale.

Encore quelques considérations générales. Tout était-il plus facile il y a dix ans et, dans le même ordre d'idées, qu'est-ce qui rend plus difficile l'accès des professionnels du secteur à certaines activités? La situation d'il y a dix ans et celle d'aujourd'hui sont très difficilement comparables. Les technologies ont beaucoup évolué et de nombreuses innovations sont apparues, pour lesquelles des questions de compétence se posent évidemment. Mme Vandamme pense notamment aux drones, nouveauté la plus spectaculaire en Europe. Comment va-t-on implémenter la réglementation européenne? Un nouveau travail de concertation avec les Régions doit être réalisé, notamment pour la délimitation des zones. Sur ce plan, on ne travaille pas seulement dans le cadre de l'aviation civile, mais des zones militaires sont également concernées. Donc, un certain nombre d'acteurs autres que ceux

Belgische zee – een versnippering van bevoegdheden zou leiden tot een lappendeken van uitrustingsvereisten over België heen, tot een mogelijk verschil in kwaliteitsstandaard en daaropvolgend «shopping»-gedrag van de klant naar het Gewest met de «laagste standaarden» – moet men dus zowel inzetten op veiligheid als op het garanderen van een level playing field. Ook qua brevettering is er overkoepelend over binnenwateren en zee een logische lijn getrokken – het is in het belang van de gebruiker dat dit onder eenzelfde koepel en beleid blijft. Een versnippering van brevetten (over de drie Gewesten) kan leiden tot een verschil in standaarden (veiligheid/kwaliteit theorie/praktijk) en zou leiden tot onduidelijkheid in het buitenland. Verder zou ook de versnippering ertoe kunnen leiden dat het proces van equivalentie en erkenning in het buitenland moeizamer verloopt. Er is geen efficiëntiewinst om dit op een lager niveau te organiseren, er zijn geen specifieke «regionale» verschillen die een andere aanpak zouden nodig maken – dus vanuit een efficiënt gebruik van de overheidsmiddelen in zijn geheel (federaal-gewestelijk) ook beter federaal te behouden.

Inzake registratie van binnenschepen: zoals bij de registratie van pleziervaartuigen heeft de teboekstelling van binnenvaart ook een andere finaliteit dan het louter kennen van de eigenaar. Met name wordt door de registratie ook het vestigen van de zakelijke rechten geregeld. Schepen zijn immers, samen met vliegtuigen, een uitzondering op de regel dat bijvoorbeeld hypotheek enkel gevestigd kunnen worden op onroerende goederen. Dit geldt eveneens voor de bijzondere regels inzake beslag. Deze materie is altijd een federale bevoegdheid gebleven.

Nog enkele meer algemene overwegingen. Was alles tien jaar geleden gemakkelijker en, in dezelfde logica, wat maakt het voor beroepsbeoefenaars in de sector moeilijker om toegang te krijgen tot bepaalde activiteiten? De situatie van tien jaar geleden en die van vandaag zijn nauwelijks te vergelijken. De technologieën zijn sterk geëvolueerd en er zijn veel innovaties verschenen, waarvoor vanzelfsprekend bevoegdheidsvragen rijzen. Mevrouw Vandamme denkt in het bijzonder aan drones, de meest spectaculaire innovatie in Europa. Hoe zal de Europese regelgeving ten uitvoer worden gelegd? Er is verder overleg met de Gewesten nodig, met name voor de afbakening van de zones. Dit gebeurt niet alleen in het kader van de burgerluchtvaart, maar heeft ook betrekking op militaire zones. Er zijn dus een aantal andere actoren dan mobiliteitsactoren bij deze aangelegenheden

de la mobilité sont impliqués dans ces matières. Le *truck platooning* et les véhicules autonomes ont aussi émergé au cours des dix dernières années. Il faut par conséquent créer des certifications, des projets pilotes ainsi que des cadres législatifs et réglementaires pour permettre ces expériences pilotes. On a déjà parlé des écomobis. Il faut également citer les nouvelles mobilités actives: les trotinettes, le *speed pedelec*, le vélo cargo, qui exigent aussi la mise en place de règles de circulation routière. Les questions se posent au fur et à mesure de l'émergence de ces nouveaux modes de mobilité active. Faut-il, par exemple, immatriculer les *speed pedelecs*? Si oui, qui doit s'en charger? Les discussions sont en cours.

Pour ce qui est des professionnels du secteur, on voit se développer une nouvelle économie. À la suite de toutes ces innovations, de nouveaux prestataires de services, fabricants et réparateurs apparaissent, ainsi que des ASBL de certification. Tout cela doit être appréhendé assez rapidement, alors que l'on n'a pas encore résolu certaines questions basiques. Avant de penser à la refédéralisation, il faut déterminer le but final de l'utilisateur, le but final de la contribution à la mobilité et l'importance qui sera attribuée à la modification ou non de celui-ci.

À la demande spécifique de certains sénateurs, l'intervenante donne quelques exemples où une refédéralisation serait bénéfique au meilleur fonctionnement du secteur ou rendrait les choses plus faciles pour les citoyens.

Dans le domaine de la réglementation en matière de circulation: la situation est déjà devenue très complexe, pour les citoyens d'une part, et pour les autorités de contrôle (police de terrain) d'autre part. Du point de vue de la sécurité routière, et pour faciliter la compréhension du citoyen, il n'est donc pas judicieux que les régimes de vitesse diffèrent d'une région à l'autre (par exemple 70 km/h hors agglomération en Flandre, 90 km/h hors agglomération en Wallonie). Notre pays a une petite superficie, dans laquelle les citoyens se déplacent souvent au-delà des frontières de leur Région, à des fins privées ou professionnelles. Cette situation peut également être source de confusion pour les conducteurs étrangers. Il n'est pas non plus opportun que la signification d'un panneau de signalisation ne soit pas la même partout (par exemple le signal routier indiquant une agglomération: 50 km/h en Flandre et en Wallonie, mais 30 km/h à Bruxelles) (cf. le commentaire sur l'asymétrie).

Dans le domaine des transports routiers: au vu de la sixième réforme de l'État, le Conseil d'État a jugé *a posteriori* que l'accès à la profession de transporteur routier, y compris la délivrance des autorisations de

betrokken. *Truck platooning* en autonome voertuigen hebben in het afgelopen decennium ook hun intrede gedaan. Daarom moeten er certificerings- en proefprojecten, en wet- en regelgevingskaders worden gecreëerd om deze proefervaringen mogelijk te maken. Wij hebben het reeds over ecomobi's gehad. Er zijn ook nieuwe vormen van actieve mobiliteit: steps, *speedpedelec*, cargo-fietsen, waarvoor ook verkeersregels moeten worden vastgesteld. Naarmate deze nieuwe vormen van actieve mobiliteit opkomen, rijzen er vragen. Bijvoorbeeld: moet een *speedpedelec* geregistreerd worden? Zo ja, wie moet dit dan doen? De besprekingen hierover zijn aan de gang.

Wat de beroepsbeoefenaars in de sector betreft, zien we de opkomst van een nieuwe economie. Als gevolg van al deze innovaties ontstaan er nieuwe dienstverleners, fabrikanten en herstellende, en ook certificerende vzw's. In dit alles moet vrij snel inzicht worden verkregen, terwijl sommige basisproblemen nog niet opgelost zijn. Alvorens na te denken over herfederaliseren, moet het einddoel van de gebruiker bepaald worden, het einddoel van de bijdrage aan de mobiliteit, en het belang dat aan het al dan niet wijzigen ervan zal worden toegekend.

Omdat enkele senatoren er specifiek om vragen geef ik toch een aantal voorbeelden waar een herfederalisering opportuun zou zijn voor een betere werking van de sector of om het eenvoudiger te maken voor de burger.

Op het vlak van verkeersregels: de situatie is nu al zeer complex geworden, voor de burgers, maar evengoed voor de handhavingsautoriteiten (politie op het terrein). Vanuit een verkeersveiligheidsperspectief, en met het oog op een goed begrip van de burger, is het dan ook niet opportuun dat de snelheidsregels verschillen van gewest tot gewest (bijvoorbeeld 70 km/u buiten de bebouwde kom in Vlaanderen, 90 km/u buiten de bebouwde kom in Wallonië). Ons land heeft een kleine oppervlakte, waarin burgers zich vaak verplaatsen over de grenzen van hun Gewest heen, voor privé- of professionele doeleinden. Ook voor buitenlandse bestuurders kan deze situatie verwarring geven. Het is daarnaast niet opportuun dat de betekenis van een verkeersbord niet overal dezelfde is (bijvoorbeeld bord bebouwde kom: 50 km/u in Vlaanderen en Wallonië, maar 30 km/u in Brussel) (zie ook de opmerking over asymmetrie).

Op het vlak van wegvervoer: in het licht van de zesde Staatshervorming heeft de Raad van State *a posteriori* geoordeeld dat de toegang tot het beroep van wegvervoerder, met inbegrip van de afgifte van de

transport, fait partie des conditions d'établissement et est donc devenu une compétence régionale. Cette réalité juridique est un fait. Cependant, on peut se demander si cela est souhaitable. Il n'a jamais été initialement prévu dans la sixième réforme de l'État d'étendre consciemment la régionalisation des conditions d'établissement au secteur des transports, lequel est fortement ancré dans la politique de mobilité. L'accès à la profession et au marché doit être considéré dans ce contexte international; à cet égard la Belgique est considérée comme une seule partie:

1. avant tout, la législation européenne prévoit que les États membres peuvent faire certains choix. Si les Régions étaient amenées à faire des choix séparés, cela pourrait conduire au phénomène du *shopping* dans lequel les transporteurs s'établiraient dans la Région où les règles d'accès ou de contrôle sont plus souples que dans les autres Régions;

2. deuxièmement, un registre électronique national unique est requis pour tous les transporteurs routiers. Il est bien entendu parfaitement possible sur le plan technique d'organiser cela au niveau des trois Régions, mais cela requiert beaucoup plus de ressources (budget et personnel) et de collaboration que si c'était organisé au seul niveau fédéral;

3. troisièmement, dans les groupes de travail européens, les experts des différents pays ont leur mot à dire sur la mise en œuvre technique de la réglementation. Dans ces réunions, il est pratiquement inconcevable qu'un pays permette à quatre représentants de s'exprimer, l'UE ne voulant qu'un seul interlocuteur par pays;

4. quatrièmement, le transport s'étend non seulement à l'ensemble de l'Union européenne, mais aussi à des pays tiers en dehors de l'UE. Le marché belge des transports se trouve déjà dans une position concurrentielle très précaire, tant et si bien que les discussions avec les pays tiers sur le nombre de licences à échanger doivent être suivies de manière très stricte et avec une grande énergie. Dans le cadre de discussions bilatérales, la Belgique devrait agir comme un tout, indépendamment des différentes Régions.

En outre, la régionalisation en la matière est loin d'être efficace dans tous les domaines:

1. l'Europe veut davantage de cohésion entre les différentes réglementations, de plus en plus imbriquées et adaptées les unes aux autres, et non un morcellement des compétences et des services;

vervoersvergunningen, tot de vestigingsvoorwaarden behoort en daarom een gewestelijke bevoegdheid is geworden. Die juridische realiteit is een feit. Men kan zich echter vragen stellen omtrent de wenselijkheid hiervan. Het was immers nooit initieel gepland in de zesde Staatshervorming om de regionalisering van de vestigingsvoorwaarden ook bewust door te trekken tot de vervoerssector die sterk geworteld is in het mobiliteitsbeleid. De toegang tot het beroep en zeker deze tot de markt is een volledig internationaal gebeuren waarbij België als een partij wordt beschouwd:

1. eerst en vooral bepaalt de Europese wetgeving dat de lidstaten bepaalde keuzes kunnen maken. Indien de Gewesten aparte keuzes zouden maken, kan dit leiden tot forumshopping waarbij vervoerders zich in dat Gewest gaan vestigen waar de toegangsregels of de controle hierop soepeler zijn dan in de andere Gewesten;

2. ten tweede wordt geëist dat er één nationaal elektronisch register wordt opgesteld voor alle wegvervoerondernemers. Het is uiteraard technisch perfect mogelijk om dit te regelen vanuit drie Gewesten, maar dat vergt veel meer middelen (budget en personeel) en samenwerking dan wanneer dit vanuit één federale overheid zou worden geregeld;

3. ten derde komen in de Europese werkgroepen de experts van de verschillende landen aan het woord over de technische uitvoering van de regelgeving. In dergelijke meetings is het praktisch ondenkbaar dat een land vier vertegenwoordigers aan het woord zou laten, de EU wil slechts één gesprekspartner per land;

4. ten vierde spreidt het vervoer zich niet alleen uit over de Europese Unie, maar ook over derde landen buiten de EU. De Belgische vervoersmarkt bevindt zich nu al in een heel penibele concurrentiële positie waardoor de besprekingen met de derde landen over het aantal uit te wisselen vergunningen zeer strikt en daadkrachtig dient te worden opgevolgd. In het kader van bilaterale besprekingen, dient België als één geheel op te treden los van de verschillende Gewesten.

De regionalisering van deze materie is bovendien alerminst efficiënt op alle vlakken:

1. Europa wil meer cohesie tussen de verschillende regelgevingen, die meer en meer verweven en op elkaar afgesteld worden, geen versnippering van bevoegdheden en diensten;

2. l'Europe souhaite de plus en plus une harmonisation de l'application des réglementations entre les pays, et pas une diversification encore plus grande des réglementations;

3. plus de personnel et de ressources sont nécessaires pour l'octroi de licences en raison de la perte d'économies d'échelle;

4. plus de personnel et de ressources sont nécessaires pour effectuer des contrôles routiers et d'entreprise, notamment en raison de la perte d'économies d'échelle dans la coordination;

5. plus de personnel et de ressources sont nécessaires pour représenter la position belge sur la scène internationale;

6. les systèmes informatiques utilisés doivent à tout le moins être partagés, ou bien il faut en créer trois et veiller à la maintenance de chacun.

Les organisations professionnelles des entreprises de transport routier sont très préoccupées par la complexité croissante que la régionalisation des réglementations et des mesures va occasionner.

Le plus souhaitable semble donc être la re-fédéralisation de l'accès à la profession et au marché du transport de marchandises et de voyageurs ainsi que de certains aspects du contrôle technique du tachygraphe, qui visent avant tout à garantir le bon enregistrement des temps de conduite et de repos. Le transport est une question internationale qui peut être mieux coordonnée au niveau belge.

Le Conseil d'État s'est prononcé définitivement sur la compétence d'accès à la profession et au marché dans son arrêt du 2 avril 2019. Depuis lors, le SPF Mobilité et Transports a mis tout en œuvre pour que le transfert se déroule le plus rapidement et le plus efficacement possible, ce qui a conduit à différents groupes de travail (réglementaires, opérationnels et techniques) réunissant le SPF Mobilité et Transports et les Régions. À ce jour, aucune disposition n'a été prise pour le transfert de personnel et de ressources. Le SPF Mobilité et Transports est donc contraint d'exercer encore plus cette compétence dans le cadre de la continuité du service public.

Dans le secteur maritime, il existe un certain nombre d'exemples où une refédéralisation conduirait à un meilleur fonctionnement du secteur: refédéralisation de la compétence pour la réduction des cotisations patronales

2. Europa wil juist meer en meer harmonisatie van de toepassing van de regelgeving tussen de landen, niet een nog grotere diversifiëring van regelgeving;

3. meer personeel en middelen vereist voor de uitreiking van vergunningen wegens het verlies van schaalvoordelen;

4. meer personeel en middelen vereist voor het voeren van weg- en bedrijfscontroles onder meer wegens verlies van schaalvoordeel bij de coördinatie;

5. meer personeel en middelen vereist voor het vertegenwoordigen van het Belgisch standpunt op het internationaal toneel;

6. de gebruikte informaticasystemen moeten minstens gedeeld of in drievoud aangemaakt en onderhouden worden.

De beroepsorganisaties van de wegvervoersondernemingen zijn zeer beducht voor de toenemende complexiteit die de regionalisering van de reglementering en van de maatregelen zal teweegbrengen.

Het meest wenselijk lijkt daarom de herfederalisering van de toegang tot het beroep en tot de markt in het goederen- en personenvervoer en van bepaalde aspecten van de technische controle op de tachograaf die in eerste instantie bedoeld zijn om de correcte registratie van rij- en rusttijden te garanderen. Het vervoer is een internationaal gebeuren dat beter op Belgisch niveau kan worden gecoördineerd.

De Raad van State heeft maar een definitief oordeel gevelde omtrent de bevoegdheid van de toegang tot het beroep en tot de markt, namelijk in zijn arrest van 2 april 2019. Sindsdien heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer alles in het werk gesteld om de overdracht zo snel en efficiënt mogelijk te laten verlopen wat heeft geleid tot diverse werkgroepen (regelgevend, operationeel en technisch) van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de Gewesten. Tot nog toe is er nog geen regeling getroffen voor de overdracht van personeel en middelen. De FOD Mobiliteit en Vervoer is bijgevolg genooddaakt om, in het kader van de continuïteit van de openbare dienst, deze bevoegdheid nog verder uit te oefenen.

Ook voor de scheepvaart zijn er een aantal voorbeelden waar een herfederalisering zou leiden tot een betere werking van de sector: herfederalisering van de bevoegdheid voor de vermindering van de werkgevers- en

et des cotisations des travailleurs dans les secteurs du dragage, du remorquage et de la marine marchande, la refédéralisation de certains services en mer du Nord ou la refédéralisation de la pêche.

En effet, plus les chantiers sont énormes et internationaux, plus la mobilité est internationalisée, moins elle suscite finalement de questions institutionnelles belges. Plus on arrive au niveau du citoyen et de la proximité, plus le nombre d'intérêts est multiplié par individualité. On arrive alors à du contentieux administratif qui est beaucoup plus proche du citoyen. Le permis de conduire est quelque chose à quoi nous tenons tous. Il y a des différences entre les Régions à cet égard. La délivrance des permis de conduire est fédérale. Elle se fait dans la commune de résidence comme prévu dans les textes fédéraux. Une personne qui réside dans une commune, où qu'elle soit située, obtiendra le permis de conduire dans cette commune.

En ce qui concerne le passage des examens, le commentaire des articles de la loi spéciale relative à la sixième réforme de l'État précise que les habitants d'une Région sont libres de fréquenter une école de conduite ou de passer les examens dans un centre d'une autre Région. De même, une école de conduite reconnue dans une Région peut également opérer dans les autres Régions. Par conséquent, une personne résidant dans une Région peut passer l'examen dans un centre d'une autre Région, s'il ou elle répond aux conditions d'accès aux examens prévues par cette Région-là.

Mme Vandamme comprend donc l'idée de crainte du shopping pour des raisons de sécurité, mais il existe aussi des outils pour évaluer les politiques publiques. Pour le moment, par exemple, on travaille avec l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur les *spending reviews*. On n'a pas non plus assez de recul, en termes de sécurité, après si peu de temps, pour savoir si ce type de permis de conduire délivré en cinq semaines donne de bons résultats. Avant de dire qu'un système est plus sécuritaire ou qu'il l'est moins, il faut quand même se donner le temps de la période d'évaluation. Ce rôle est notamment assuré par les États généraux de la sécurité routière (EGSC), qui constituent un mode de coopération entre le pouvoir fédéral, les entités fédérées et les fédérations, mais il existe d'autres modes de coopération. L'administration a contribué à dresser la liste des différents organes de concertation afin de préparer le rapport du Sénat.

werknemersbijdrage voor de bagger- en sleepvaartsector en voor de koopvaardij, herfederalisering van bepaalde diensten op de Noordzee of herfederalisering van de visserij.

Hoe omvangrijker en internationaler de projecten zijn, hoe meer de mobiliteit geïnternationaliseerd is en hoe minder Belgische institutionele vraagstukken ze uiteindelijk oproept. Hoe meer men op het niveau van de burger en het lokale niveau komt, hoe meer individuele belangen er spelen. Dit leidt tot administratieve geschillen, die veel dichterbij de burger staan. Het rijbewijs is ons allen dierbaar. In dit opzicht zijn er verschillen tussen de Gewesten. De afgifte van rijbewijzen is federaal. Dat gebeurt in de gemeente van verblijf, zoals in de federale teksten is bepaald. Iemand die in een gemeente woont, waar die ook gelegen is, krijgt het rijbewijs in die gemeente.

Wat het afleggen van de examens betreft, preciseert de commentaar bij de artikelen van de bijzondere wet met betrekking tot de zesde Staatshervorming dat de inwoners van een Gewest vrij zijn om een rijkschool te kiezen die of examen af te leggen in een centrum dat in een ander Gewest is gelegen. Een in een bepaald Gewest erkende rijkschool mag eveneens in de andere Gewesten werkzaam zijn. Bijgevolg kan iemand die in een Gewest woont, examen doen in een centrum van een ander Gewest, als hij of zij voldoet aan de voorwaarden voor toegang tot de examens die in dat Gewest gelden.

Mevrouw Vandamme begrijpt het idee van angst voor shopping uit angst voor de veiligheid, maar er zijn ook instrumenten om het overheidsbeleid te evalueren. Op dit ogenblik werken wij bijvoorbeeld samen met de Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling (OESO) aan de *spending reviews*. Evenmin hebben wij, wat de veiligheid betreft, na zo'n korte tijd voldoende inzicht om te weten of dit type rijbewijs, bijvoorbeeld, dat in vijf weken wordt afgegeven, goede resultaten oplevert. Alvorens te zeggen dat een systeem veiliger of minder veilig is, is het van belang een evaluatieperiode in te lassen. Deze rol wordt met name gespeeld door de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid, een vorm van samenwerking tussen de federale overheid, de deelstaten en de federaties, maar er zijn nog andere vormen van samenwerking. De dienst heeft meegewerkt aan het opstellen van een lijst van de verschillende overlegorganen ter voorbereiding van het verslag van de Senaat.

Pour ce qui est des investissements et des accords de coopération, les demandes formulées visent à obtenir plus d'implication, plus de coopération et davantage d'accords de réciprocité dans l'échange d'informations et dans la participation, par exemple, aux conseils d'administration liés aux différents modes de transport.

Par exemple, la question du transfert modal nécessite une coordination des politiques de mobilité mais aussi des politiques fiscales, notamment à l'égard des voitures de société.

La concertation est organisée par la SNCB pour la mise en œuvre de ses plans de transport. Après, chaque entreprise a sa propre politique, ses propres mécanismes de financement et sa propre autorité de tutelle, ce qui peut compliquer les choses quand il s'agit de discuter d'intégration tarifaire notamment.

Au niveau des chemins de fer, une représentation régionale est déjà prévue au sein du conseil d'administration de la SNCB et d'Infrabel. La réciprocité n'est toutefois pas vraie puisque le fédéral ne participe pas à la prise de décision dans les sociétés de transport régionales. On peut augmenter la fréquence des trains. Si les voyageurs ne peuvent pas prendre un bus pour rentrer chez eux en sortant de la gare après une certaine heure, ils continueront à prendre leur voiture. Au niveau communal, il y a certainement des initiatives à prendre et qui sont prises via les plans de mobilité et auxquelles la SNCB collabore activement, notamment dans les grandes villes comme Anvers ou Liège.

Par ailleurs, la SNCB concerte depuis plusieurs années déjà les modifications de son plan de transport avec les autorités régionales, les autres entreprises de transport et les autorités locales. Ici aussi, les mécanismes de consultation ne sont pas prévus dans l'autre sens lorsque les sociétés de transport régionales organisent leurs plans de transport. Par ailleurs, la SNCB participe également aux conseils dans les «*vervoerregios*» flamandes ainsi qu'aux organes de concertation des «*bassins de mobilité*» en Wallonie. Il y a également des contacts quotidiens avec les autorités locales.

Comment fonctionne le système de cofinancement?

Le système permet aux Régions d'avoir un droit de regard sur les investissements ferroviaires alors que les montants qu'elles investissent sont extrêmement réduits par rapport aux financements accordés par le niveau fédéral. On en arrive à une situation où via ce cofinancement la partie qui n'en finance qu'une toute petite part estime avoir un droit de regard plus important que

Wat investeringen en samenwerkingsovereenkomsten betreft, wordt gevraagd om meer betrokkenheid, meer samenwerking en meer wederzijdse overeenkomsten tot stand te brengen bij de uitwisseling van informatie en bij de deelname, bijvoorbeeld, aan de raden van bestuur die verband houden met de verschillende vervoerswijzen.

Zo vergt de kwestie van de *modal shift* bijvoorbeeld coördinatie van het mobiliteitsbeleid, maar ook van het fiscale beleid, vooral met betrekking tot bedrijfswagens.

Het overleg wordt door de NMBS georganiseerd voor de uitvoering van haar vervoersplannen. Daarna heeft elke onderneming haar eigen beleid, haar eigen financieringsmechanismen en haar eigen toezichthoudende autoriteit, wat de zaken ingewikkelder kan maken, met name als het om de bespreking van de tariefintegratie gaat.

Op het niveau van de spoorwegen is reeds voorzien in een regionale vertegenwoordiging in de raad van bestuur van de NMBS en Infrabel. Het omgekeerde is echter niet waar, want het federale niveau neemt niet deel aan de besluitvorming in de regionale vervoersondernemingen. De frequentie van de treinen kan worden opgevoerd. Als passagiers na een bepaald tijdstip niet meer met de bus van het station naar huis kunnen, zullen zij hun wagen blijven gebruiken. Op gemeentelijk niveau zijn er zeker initiatieven te nemen, die via mobiliteitsplannen worden genomen en waaraan de NMBS actief meewerkt, vooral in grote steden als Antwerpen of Luik.

Bovendien overlegt de NMBS over de wijzigingen van haar vervoersplan al enkele jaren met de gewestelijke autoriteiten, de andere vervoersondernemingen en de lokale autoriteiten. Ook hier is niet voorzien in raadplegingsmechanismen in de andere richting, wanneer de regionale vervoersondernemingen hun vervoersplannen organiseren. Bovendien neemt de NMBS ook deel aan de raden van de Vlaamse «*vervoerregio's*» en aan de overlegorganen van de «*mobiliteitsgebieden*» in Wallonië. Er is ook dagelijks contact met de lokale autoriteiten.

Hoe werkt het systeem van cofinanciering?

Dankzij dit systeem hebben de Gewesten recht van controle op de investeringen in de spoorwegen, hoewel zij heel weinig investeren in vergelijking met de financiering die door het federale niveau wordt toegekend. Wij komen in een situatie terecht waarin, door deze medefinanciering, de partij die slechts een klein deel financiert, meent een groter recht van controle te hebben

l'autorité fédérale qui a gardé la compétence principale. Cela génère également une charge administrative plus importante en termes de concertation et de rapportage sans améliorer l'efficacité du système. L'éparpillement des modes de financement entre différentes autorités qui doivent se concerter pour pouvoir avancer n'est certainement pas une plus-value pour améliorer l'efficacité et l'avancement des chantiers. L'asymétrie des financements (avec la Flandre qui finance plus que la Wallonie alors que Bruxelles ne cofinance rien) est également de nature à déséquilibrer le modèle de financement du réseau.

La question de la régionalisation des gares a été posée. Cela ne faciliterait-il pas la multimodalité et l'intermodalité?

La fonction première d'une gare est d'accueillir les voyageurs ferroviaires. La gare fait avant tout partie d'un écosystème ferroviaire et doit pouvoir disposer des installations et des facilités permettant de faire rouler les trains. La séparation fonctionnelle entre le gestionnaire d'infrastructure et le gestionnaire de gare a déjà compliqué le fonctionnement du système, que l'on pense à l'accès aux quais, aux couloirs sous voies ou encore à l'accessibilité vers les quais. La réglementation européenne définit un certain nombre d'infrastructures en gare (dont notamment les quais) comme partie intégrante de l'infrastructure ferroviaire. Il est douteux qu'une régionalisation des bâtiments et donc l'ajout d'un nouvel acteur soit de nature à augmenter l'efficacité du système.

Par ailleurs, de gros efforts ont été réalisés ces dernières années en termes de développement de l'accessibilité dans les différentes gares. Le futur contrat de service public avec la SNCB sera particulièrement attentif à cet aspect.

Les comparaisons internationales sont à gérer avec prudence. Si les provinces sont impliquées dans l'organisation du transport ferroviaire au niveau local, le réseau principal reste le monopole de NS (*Nederlandse Spoorwegen*), organisé par l'État hollandais. Les régions françaises sont par ailleurs bien plus grandes que la Belgique. En Suisse, c'est l'État fédéral qui reste compétent pour l'ensemble du réseau ferroviaire du pays, même si un rôle est donné aux cantons dans l'organisation de l'offre de transport.

L'accord de gouvernement prévoit la réalisation d'une étude de faisabilité sur la mise en place d'un modèle d'organisation du trafic ferroviaire basé sur un horaire cadencé et des nœuds de correspondances. La mise en

dan de federale overheid die de hoofdbevoegdheid heeft behouden. Dit brengt ook meer administratieve rompslomp met zich mee met betrekking tot raadpleging en verslaggeving, zonder dat het systeem er efficiënter op wordt. De versnippering van de financieringswijzen over verschillende autoriteiten die overleg moeten plegen om vooruitgang te boeken, verhoogt de efficiëntie niet en helpt de werkzaamheden niet vooruit. De asymmetrie van de financiering (waarbij Vlaanderen meer financiert dan Wallonië, terwijl Brussel niets cofinanciert) kan het financieringsmodel van het netwerk ook uit evenwicht brengen.

De kwestie van de regionalisering van de stations werd aangekaart. Zou dit de multimodaliteit en de intermodaliteit niet vergemakkelijken?

De belangrijkste functie van een spoorwegstation is treinreizigers opvangen. Het station maakt in de eerste plaats deel uit van een spoorwegecosysteem en moet over de installaties en voorzieningen beschikken om de treinen te laten rijden. De functionele scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en de stationbeheerder heeft de werking van het systeem al bemoeilijkt, of het nu gaat om de toegang tot de perrons, de gangen onder de sporen of de toegankelijkheid van de perrons. De Europese regelgeving definieert een aantal infrastructuur in stations (waaronder met name de perrons) als onderdeel van de spoorweginfrastructuur. Het valt te betwijfelen of de regionalisering van de gebouwen, en dus de toevoeging van een nieuwe actor, de doeltreffendheid van het systeem zou verhogen.

Bovendien zijn de laatste jaren grote inspanningen gedaan om de toegankelijkheid van de verschillende stations te ontwikkelen. In het toekomstige openbaredienstcontract met de NMBS zal bijzondere aandacht aan dit aspect worden besteed.

Internationale vergelijkingen moeten met de nodige voorzichtigheid worden gemaakt. Hoewel de provincies betrokken zijn bij de organisatie van het spoorwegvervoer op lokaal niveau, blijft het kernnetwerk het monopolie van de Nederlandse Spoorwegen (NS), georganiseerd door de Nederlandse Staat. Bovendien zijn de Franse regio's veel groter dan België. In Zwitserland blijft de federale overheid verantwoordelijk voor het hele spoorwegnet van het land, hoewel de kantons een rol krijgen bij de organisatie van het vervoersaanbod.

Het regeerakkoord voorziet in de uitvoering van een haalbaarheidsstudie over de invoering van een model voor de organisatie van het spoorwegverkeer op basis van een gecadanceerde dienstregeling en

place d'un système d'horaire cadencé ne préjuge pas d'un modèle d'organisation institutionnel. Dans le système suisse, la compétence sur les chemins de fer est par ailleurs gérée au niveau du gouvernement fédéral.

Concernant Beliris.

L'accord de gouvernement ne prévoit pas le transfert de l'administration de Beliris vers la Région de Bruxelles-Capitale. Dans le cadre des discussions relatives à l'élaboration de l'avenant 14, le gouvernement régional n'a pas abordé cette question. Pour répondre à la question de M. Anciaux, un transfert du personnel de Beliris vers la Région de Bruxelles-Capitale pourrait être envisagé sans remettre en cause les mécanismes de solidarité de la fédération à l'égard de la Région. Cependant et pour mémoire, Beliris a été mis en place, par l'article 43 de la LSRI de janvier 1989, pour permettre à la Région d'assumer son rôle de ville internationale et de capitale. L'éventuel transfert de l'administration de Beliris vers la Région de Bruxelles-Capitale ne devrait, *prima facie*, pas permettre d'atteindre plus aisément cet objectif. En effet, cet objectif est atteint par la mise en place d'une administration efficace et efficiente s'appuyant sur une collaboration étroite entre le niveau fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale. Il est donc essentiel que le processus décisionnel fixant le programme d'investissement prévu dans les avenants successifs ne change pas.

Concernant l'accès à des données.

Il existe un bon flux de données précises sur la mobilité. Certaines données de mobilité sont collectées au niveau régional (flux de trafic: *Vlaams Verkeerscentrum*, Centre PEREX). Les données relatives aux accidents sont centralisées auprès de Statbel (SPF Économie) sur la base des données policières. Les trois Régions ainsi que l'Institut Vias (l'ex-IBSR, Institut belge de sécurité routière) ont accès à cette base de données sur les accidents. La vitesse d'accès est la même pour le fédéral et le régional. Les trois Régions ont conclu un accord de confidentialité avec Statbel.

La question relative au *leasing* est intéressante. Mme Vandamme souhaite attirer l'attention sur le fait que toutes les compétences ne relèvent pas du SPF Mobilité et Transports, mais sont réparties entre le SPF Finances, le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, le SPF Sécurité sociale, le SPF Justice, le SPF Intérieur et la police. Concernant, par exemple, les

overstapknooppunten. De invoering van een gecadenceerde dienstregeling loopt niet vooruit op een institutioneel organisatiemodel. In het Zwitserse systeem wordt de bevoegdheid voor de spoorwegen ook op het niveau van de federale overheid uitgeoefend.

Wat Beliris betreft.

Het regeerakkoord voorziet niet in de overdracht van de diensten van Beliris aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bij de besprekingen over de ontwikkeling van bijakte nr. 14 heeft de gewestelijke regering deze kwestie niet aangesneden. Om te antwoorden op de vragen van de heer Anciaux, zou een overplaatsing van het personeel van Beliris naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen worden overwogen zonder de solidariteitsmechanismen van de federatie ten aanzien van het Gewest op de helling te zetten. Maar, voor de goede orde, Beliris is opgericht bij artikel 43 van de BWHI van januari 1989, om het Gewest in staat te stellen zijn rol als internationale stad en hoofdstad op zich te nemen. De eventuele overdracht van de diensten van Beliris aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou het op het eerste gezicht niet gemakkelijker maken om dit doel te bereiken. Dit doel wordt namelijk bereikt door doeltreffende en doelmatige diensten op te zetten, gebaseerd op een nauwe samenwerking tussen het federale niveau en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarom is het van essentieel belang dat het besluitvormingsproces voor de vaststelling van het investeringsprogramma in de openvolgende bijakten niet verandert.

Wat de toegang tot gegevens betreft.

Er is een goede doorstroming van accurate mobiliteitsdata. Bepaalde mobiliteitsdata worden regionaal verzameld (verkeersstromen: Verkeerscentrum, Centre PEREX). De ongevalgegevens worden op basis van de politieke data bij Statbel (FOD Economie) gecentraliseerd. De drie Gewesten hebben toegang tot deze ongevalendatabank, net zoals *Vias Institute* (het vroegere BIVV, Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid). Er is geen verschil in snelheid tussen de federale en de regionale toegang, de Gewesten beschikken even snel over de data als het federale niveau. De drie Gewesten hebben een vertrouwelijkheidsovereenkomst met Statbel afgesloten.

De vraag over *leasing* (financieringshuur) is interessant. Mevrouw Vandamme wil erop wijzen dat niet alle bevoegdheden onder de verantwoordelijkheid van de FOD Mobilité en Vervoer vallen, maar dat ze verdeeld zijn over de FOD Financiën, de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, de FOD Sociale Zekerheid, de FOD Justitie, de FOD Binnenlandse Zaken en de

voitures-salaires, on se trouve dans une situation où il faut avoir accès à des données. L'accès à ces données se règle par des protocoles, souvent lourds et longs à établir, parce qu'ils intègrent à présent le règlement général européen sur la protection des données (RGPD), avec toutes les polémiques que celui-ci entraîne. Il y a une certaine prudence de la part de l'ensemble des administrations face à l'accès aux données et à ces protocoles. Parfois, les vues divergent et il faut arriver à les concilier. Au sein de Statbel, qui dépend du SPF Économie, un groupe de travail planche depuis 2020 sur la manière d'accéder aux données relatives aux voitures-salaires. Au départ, cela se faisait via l'Office national de sécurité sociale (ONSS) ou le SPF Finances. À présent, Renta Solutions dispose aussi de toute une série de données. Toutefois, certains obstacles législatifs doivent être levés. En effet, la question d'une consultation réglementaire de la Banque carrefour des véhicules (BCV) pose problème. Donc, il faut opérer des aménagements législatifs pour pouvoir ouvrir certaines possibilités.

Comment mettre en place les bonnes techniques de concertation ou la conclusion d'accords de coopération?

Les mécanismes de concertation et d'association actuellement appliqués reposent sur la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Il en va de même pour la possibilité de conclure des accords de coopération. La seule question qui se pose est de savoir si ces options et la manière dont elles sont appliquées dans la pratique sont suffisantes pour répondre aux besoins actuels. À titre d'exemple, on peut relever le fait que, dans la pratique, les mécanismes de concertation et d'association prévus sont mis en œuvre de différentes manières, selon que, par exemple, le gouvernement fédéral doit associer les Régions aux projets de réglementation, ou les Régions associer le gouvernement fédéral aux projets de réglementation (cf. divers protocoles adoptés à la lumière des conférences interministérielles concernées).

C'est la raison pour laquelle la question suivante mérite d'être posée: pour parvenir au but final d'une meilleure mobilité pour les utilisateurs en termes de déplacements, de liberté, mais aussi de sécurité et de développement économique, est-il impératif de passer par des outils institutionnels, importants mais lourds? Ne testerait-on pas un autre type de coopération pour lequel des

politie. In het geval van salariswagens bijvoorbeeld, bevinden wij ons in een situatie waarin wij toegang moeten hebben tot gegevens. De toegang tot deze gegevens wordt geregeld door protocollen, die vaak omslachtig en tijdrovend zijn om op te stellen, omdat ze nu de Europese algemene verordening gegevensbescherming (AVG) omvatten, met alle bijbehorende twistpunten. Er is een zekere voorzichtigheid van de kant van alle diensten wat de toegang tot de gegevens en tot deze protocollen betreft. Soms zijn er verschillende opvattingen en die moeten met elkaar verzoend worden. Binnen Statbel, dat deel uitmaakt van de FOD Economie, is sinds 2020 een werkgroep bezig met de vraag hoe toegang kan worden verkregen tot gegevens over salariswagens. Aanvankelijk gebeurde dat via de Rijksdienst voor sociale zekerheid (RSZ) of de FOD Financiën. Renta Solutions beschikt nu ook over een hele reeks gegevens. Enkele wettelijke belemmeringen moeten echter uit de weg worden geruimd. De vraag inzake een wettelijk vereiste raadpleging van de Kruispuntbank van de voertuigen (KBV) vormt een probleem. Daarom zijn wetswijzigingen nodig om bepaalde mogelijkheden te openen.

Hoe kunnen de juiste overlegtechnieken of samenwerkingsovereenkomsten tot stand worden gebracht? Wat moet er in de regelgeving precies veranderen om via een samenwerkingsakkoord tot een grotere uniformiteit te komen?

De actueel toegepaste overleg- en betrokkenheidsmechanismen vinden hun grondslag in de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Hetzelfde geldt voor de mogelijkheid om samenwerkingsovereenkomsten te sluiten. De vraag rijst alleen of deze mogelijkheden en de manier waarop ze in de praktijk worden toegepast, voldoende zijn om te beantwoorden aan de bestaande noden. Als voorbeeld kan worden gewezen op het feit dat in de praktijk op een verschillende manier uitvoering wordt gegeven aan de voorziene overleg- en betrokkenheidsmechanismen naargelang bijvoorbeeld de federale overheid de Gewesten moet betrekken bij ontwerpreglementering, dan wel de Gewesten de federale overheid (zie diverse protocollen, aangenomen in het licht van de betrokken interministeriële conferenties).

Daarom moet de volgende vraag gesteld worden: is het, om het uiteindelijke doel van een betere mobiliteit voor de gebruikers op het gebied van reizen, vrijheid, maar ook veiligheid en economische ontwikkeling te bereiken, absoluut noodzakelijk om belangrijke maar omslachtige institutionele instrumenten te gebruiken? Zouden wij niet een ander soort samenwerking uittesten, waarbij op

améliorations continues pourraient être apportées de manière plus souple en termes de répartition de compétences ou de contentieux?

Mme Vandamme donne un dernier exemple pour illustrer son propos. Il existe une obligation européenne de création d'un *National Access Point*. Ce projet a vraiment motivé le personnel des quatre entités, qui a travaillé en bonne alchimie et en collaboration avec l'Institut géographique national (IGN) pour le mettre au point. Un protocole a été signé il y a environ deux ans et à présent, l'outil vient d'être lancé. Il faut prendre en considération de tels succès qui permettent de s'adapter plus aisément aux évolutions internationales, européennes et technologiques.

II. ÉCHANGE DE VUES SUR L'ÉVALUATION DES DIFFICULTÉS RELATIVES À LA RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ENTRE L'ÉTAT FÉDÉRAL ET LES ENTITES FÉDÉRÉES

Selon M. Roggeman, la mobilité est un sujet, comme peu d'autres, qui touche directement les citoyens dans leur vie quotidienne. Hélas, il existe peu de matières qui soient aussi éparpillées que la mobilité, qui est discutée dans chaque Parlement de notre pays. En ce qui concerne la circulation routière, ce sont les Régions qui maîtrisent la majeure partie de ses aspects, bien que les règles relatives au permis de conduire et à la formation à la conduite représentent toujours un point délicat et que la loi sur la circulation routière demeure fédérale. Les transports en commun sont régis séparément selon le type de moyen de transport: les trains sont fédéraux, mais les bus, les trams et les métros sont régionaux. L'État fédéral est compétent pour la politique aérienne, tandis que l'exploitation des aéroports relève d'une compétence partagée. Les compétences en matière de navigation maritime et de navigation intérieure sont, elles aussi, morcelées. Il est clair que l'architecture institutionnelle actuelle ne peut pas être un aboutissement, car certaines conceptions sociales, tendances ou préférences politiques de l'une ou l'autre Communauté ne peuvent toujours pas être traduites dans la politique. En outre, la structure de l'État est tellement complexe qu'il est impossible d'exercer les compétences de manière transparente. Or le citoyen a, bien entendu, le droit d'exiger que ses impôts soient utilisés de manière efficace.

La sixième réforme de l'État a encore intensifié cette fragmentation. Elle a abandonné le principe de verticalité, selon lequel un niveau de pouvoir est entièrement compétent dans un domaine déterminé, de la

een soepelere manier voortdurend verbeteringen kunnen worden aangebracht wat de bevoegdheidsverdeling of de geschillen betreft?

Mevrouw Vandamme geeft een laatste voorbeeld om haar punt te illustreren. Er bestaat een Europese verplichting om een *National Access Point* op te richten. Dit project heeft het personeel van de vier entiteiten werkelijk gemotiveerd, zij hebben in een goede verstandhouding met het Nationaal Geografisch Instituut (NGI) samengewerkt om het op punt te stellen. Ongeveer twee jaar geleden werd een protocol ondertekend en nu is het instrument gelanceerd. Dergelijke successen moeten in aanmerking worden genomen, omdat zij een gemakkelijker aanpassing aan de internationale, Europese en technologische ontwikkelingen mogelijk maken.

II. GEDACHTEWISSELING OVER DE EVALUATIE VAN DE KNELPUNTEN IN DE BEVOEGDHEIDSVERDELING TUSSEN DE FEDERALE OVERHEID EN DE DEELENTEITEN

De heer Roggeman stelt dat elke burger dagelijks wordt geconfronteerd met mobiliteit en er zijn weinig thema's die de burger zo direct raken. Spijtig genoeg zijn er ook weinig thema's die zo versnipperd zijn als mobiliteit. Het is een thema dat in elk parlement van het land wordt behandeld. Betreffende wegverkeer zijn de meeste aspecten grotendeel in handen van de Gewesten, al blijft de regulering van het rijbewijs en de rijopleiding een heikel punt. Ook de wegverkeerswet blijft federaal. Het openbaar vervoer functioneert gescheiden per vervoersmodus, er zijn federale treinen en regionale bussen, trams en metro's. Het luchtvaartbeleid is federaal, terwijl de exploitatie van de luchthavens een gedeelde bevoegdheid is. Ook scheepvaart en binnenvaart zijn versnipperd. Het is duidelijk dat de huidige institutionele architectuur geen eindpunt kan zijn omdat bepaalde maatschappelijke inzichten, trends of beleidsvoorkeuren van deze of gene Gemeenschap nog altijd niet kunnen vertaald worden in beleid. De staatsstructuur is bovendien zo complex dat de bevoegdheden niet transparant uitgevoerd kunnen worden. Het staat nochtans buiten kijf dat de burger recht heeft op een efficiënte besteding van zijn belastinggeld.

De zesde Staatshervorming heeft die fragmentering nog versterkt. Ze heeft komaf gemaakt met het verticaliteitsbeginsel, waarbij een beleidsniveau van a tot z, van regelgeving over erkenning tot financiering bevoegd is

réglementation au financement en passant par l'agrément. La répartition confuse et illogique des compétences entre les Régions et l'État fédéral donne lieu à des frictions, des conflits d'intérêts et des retards dans la réalisation des objectifs politiques en général, et en particulier au niveau des entités fédérées.

L'intervenant illustre son propos par quelques exemples concrets.

Les dimensions des poids lourds sont réglées au niveau fédéral, alors que le poids de ces mêmes véhicules et les dimensions des chargements le sont au niveau régional. Les Régions sont compétentes pour l'homologation et le contrôle technique de ces véhicules. À ce propos, il est souvent compliqué de déterminer où s'arrête la fixation des exigences techniques et où commence leur contrôle. Au cours des auditions, l'administration a expliqué que ces difficultés pratiques entravaient les possibilités d'introduire efficacement de nouvelles technologies et des innovations sur le marché.

La situation peut aussi être qualifiée d'absurde en ce qui concerne la formation à la conduite et l'examen de conduite. Les Régions sont compétentes pour les cours théoriques dans une auto-école et pour l'examen, et elles l'étaient aussi pour la formation de l'accompagnateur avant que le Conseil d'État ne prononce un arrêt d'annulation à la suite de plaintes émanant de l'État fédéral. Les conditions de délivrance du permis de conduire provisoire et sa durée de validité relèvent de la compétence de l'État fédéral, mais les Régions sont compétentes pour l'examen et le fédéral pour le permis de conduire. Les séances de mise à niveau, quant à elles, sont de la compétence des Régions. Pour éviter de rencontrer une deuxième fois le même problème en cas de contestation par l'État fédéral, le système a été adapté, ce qui a rendu la mise en œuvre de cette séance de mise à niveau particulièrement complexe.

Pour ce qui est de la navigation maritime et du découpage de la côte, la Région flamande est compétente jusqu'à la laisse de basse mer, où commence la mer fédérale. Or la laisse de basse mer est parfois dépassée lors de travaux de défense côtière réalisés par l'Agence flamande de la prestation de services maritimes et de la côte (*Agentschap voor maritieme dienstverlening en kust* – MDK), ce qui suscite confusion et discussions.

Les aéroports doivent disposer d'un permis d'environnement qui prévoit une série de conditions particulières. Il s'agit, entre autres, de l'obligation de dresser chaque année des cartes de niveaux sonores, une obligation qui est imposée par l'État fédéral et dont les Régions définissent les modalités.

binnen een gegeven domein. De onduidelijke en onlogische bevoegdheidsverdeling tussen de Gewesten en het federale niveau zorgt voor fricties, belangenconflicten en vertraging in de realisatie van beleidsdoelstellingen in het algemeen en in het bijzonder op het niveau van de deelstaten.

Spreker geeft een paar voorbeelden uit de praktijk.

De voorschriften betreffende de afmetingen van vrachtoertuigen zijn federaal maar het gewicht van diezelfde voertuigen en de afmetingen van de ladingen zijn gewestelijk geregeld. De Gewesten zijn bevoegd voor de homologatie en de technische keuring van die voertuigen. Daarbij is het vaak niet duidelijk waar het bepalen van technische eisen ophoudt en waar de controle ervan begint. De administratie maakte tijdens de hoorzittingen duidelijk dat die praktische moeilijkheden een efficiënte introductie van nieuwe technologie en innovaties op de markt belemmeren.

Ook inzake de rijopleiding en het rijexamen is de situatie absurd te noemen: voor de theorieopleiding in de rijsschool en het examen zijn de Gewesten bevoegd, het vormingsmoment was gewestelijk, maar dat is niet langer zo na een annulatiearrest van de Raad van State, na klachten van de federale overheid. De uitreikingsvoorwaarden en de geldigheidsduur van het voorlopig rijbewijs zijn federaal, het examen en het rijbewijs zijn respectievelijk een gewestelijke en een federale bevoegdheid. De terugkommomenten zijn dan weer een gewestelijke bevoegdheid. Om niet een tweede maal hetzelfde probleem mee te maken van de aanvechting door de federale overheid werd dit aangepast, wat uitmondde in een bijzonder complexe handhaving van dat terugkommoment.

Wat de zeevaart en de indeling van de kust betreft is het Vlaams Gewest bevoegd tot aan de laagwaterlijn. Daar begint de federale zee, maar bij kustverdedigingswerken door het Vlaams Agentschap voor maritieme dienstverlening en kust (MDK) wordt die laagwaterlijn soms overschreden, wat tot verwarring en discussies leidt.

De luchthavens hebben milieuvergunningen met een aantal bijzondere voorwaarden zoals de verplichting om jaarlijks geluidcontourkaarten te maken. Dat wordt door het federale niveau opgelegd en de Gewesten bepalen de modaliteiten.

Depuis la sixième réforme de l'État, les limitations de vitesse sont une compétence régionale sur toutes les routes, sauf sur les autoroutes. Néanmoins, en cas de travaux sur une autoroute, ce sont les Régions qui ont la main. Bref, la confusion est totale et la méthode actuelle est inadéquate.

Des études montrent que la pression de la mobilité augmentera probablement encore au cours des années à venir. Le principal défi consiste à assurer une mobilité fluide et une bonne accessibilité en tenant compte de plusieurs aspects, tels que la sécurité routière, mais aussi la qualité de vie, la croissance économique, la qualité de l'air et le climat. Ce défi n'est pas le même partout. En effet, la politique de mobilité est fortement liée à des aspects locaux et contextuels: la géographie, la démographie, la densité de population, les habitudes en matière de moyens de transport, etc. C'est la raison pour laquelle, dans tout État fédéral, la mobilité est l'une des premières compétences à être régionalisée. Même dans les États unitaires, les régions sont étroitement associées au développement de la politique de mobilité. En Belgique, les Régions présentent des différences manifestes en termes de géographie, de densité de population et de contexte territorial. La Région flamande possède 883 km d'autoroutes et la Région wallonne 869 km, mais les disparités entre les deux Régions sont grandes sur le plan démographique et, par conséquent, en matière de circulation routière. La sécurité routière et la mobilité sont aussi considérées différemment, sans compter le rôle de la géographie. Dès lors, par exemple, l'utilisation du vélo pour se rendre au travail est bien plus implantée en Flandre qu'en Wallonie.

Durant la période où la Région flamande a obtenu, au fil des réformes de l'État, des compétences de plus en plus larges en matière de mobilité et de sécurité routière, la Région s'est montrée très proactive dans ce domaine. La société civile peut témoigner du fait que les nouvelles compétences ont été exercées avec un très grand sens de l'initiative et que l'administration est devenue plus professionnelle, plus orientée vers le client et plus efficace. La Région flamande est nettement en tête sur le plan du nombre de radars classiques et de radars tronçons, la Société flamande des transports en commun est devenue une organisation solide et indépendante, le permis de conduire a été réformé, la fiscalité routière a été rendue plus verte et, ces dernières années, des montants records allant jusqu'à un demi-milliard d'euros par an ont été investis dans l'aménagement d'autoroutes cyclables. Dans le cadre de l'éparpillement des compétences flamandes, la régionalisation s'est révélée une réussite. On ne peut donc qu'en conclure qu'il serait préférable de régionaliser également les compétences

De snelheidsregimes op alle wegen zijn sinds de zesde Staatshervorming een gewestelijke bevoegdheid, behalve op de autosnelwegen. Bij wegwerkzaamheden op de snelwegen treden de gewesten op het voorplan. Kortom, de verwarring is compleet, de huidige situatie is geen goede manier van werken.

Uit onderzoek blijkt dat de mobiliteitsdruk de komende jaren wellicht nog zal toenemen. De grootste uitdaging bestaat erin een vlotte mobiliteit en bereikbaarheid te realiseren met aandacht voor verkeersveiligheid, maar ook leefbaarheid, economische groei, luchtkwaliteit en klimaat. Die uitdaging is niet overal dezelfde. Mobiliteitsbeleid is immers bij uitstek verbonden met de omgeving en de context: geografie, demografie, bevolkingsdichtheid, gewoontes rond vervoersmodi en dergelijke meer. Daarom is in elk federaal land ter wereld mobiliteit een van de eerste bevoegdheden die geregionaliseerd wordt en is er zelfs in unitaire Staten een zeer grote regionale inspraak in het mobiliteitsbeleid. In België zijn er tussen de Gewesten onderling zeer duidelijke verschillen in geografie, bevolkingsdichtheid en ruimtelijke context. Het Vlaams Gewest heeft 883 km autosnelweg en het Waals Gewest 869 km, maar qua demografie en dus ook qua weggebruik zijn de verschillen tussen beide groot. Men kijkt ook anders naar verkeersveiligheid en mobiliteit en ook de geografie speelt mee. Woon-werkverkeer met de fiets is daardoor bijvoorbeeld veel sterker ingeburgerd in Vlaanderen dan in Wallonië.

In de periode dat het Vlaams Gewest doorheen de verschillende staatshervormingen sterkere bevoegdheden rond mobiliteit en verkeersveiligheid kreeg, heeft het gewest op dat gebied zeer proactief stappen gezet. Het middenveld getuigt dat de nieuwe bevoegdheden met zeer veel zin voor initiatief werden opgenomen en dat de administratie professioneler, klantgerichter en efficiënter is geworden. Op het vlak van het aantal flitscamera's en trajectcontroles per gewest steekt het Vlaams Gewest er met kop en schouders bovenuit, de Vlaamse Vervoersmaatschappij is een solide, onafhankelijke organisatie geworden, het rijbewijs werd hervormd, de verkeersfiscaliteit werd vergroend en de voorbije jaren werden er recordbedragen tot een half miljard euro per jaar geïnvesteerd in de aanleg van fietssnelwegen. Binnen de versnipperde Vlaamse bevoegdheden bleek de regionalisering een succes te zijn. De enige mogelijke conclusie is dan ook dat de resterende federale bevoegdheden inzake mobiliteit best ook worden geregionaliseerd. Gezien de afwijkende

fédérales restantes en matière de mobilité. Compte tenu des besoins spécifiques des Régions à cet égard, il est nécessaire de mener une politique sur mesure. La N-VA propose en tout cas de réparer les défauts de fabrication dans la structure de l'État pour aboutir à des ensembles homogènes de compétences exclusives. La N-VA souhaite donner aux Régions l'ensemble des leviers et des structures efficaces pour leur permettre de mener une politique de mobilité sur mesure, et cela comprend au minimum l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation régionale des lignes de chemin de fer. Il existe énormément d'exemples de pays dans lesquels les réseaux, les services et les entreprises ferroviaires sont régionalisés. En Allemagne, en Suède, en Suisse, aux Pays-Bas, en Pologne, en Finlande, en Italie, en France, en Espagne, en Autriche et en Tchéquie, les chemins de fer sont davantage régionalisés qu'en Belgique. La Belgique est l'un des pays dans le monde où les chemins de fer sont les plus centralisés, ce qui explique, selon l'orateur, qu'ils fassent aussi partie des moins efficaces de la planète.

Dans le domaine de la navigation intérieure et maritime, la politique portuaire a été régionalisée depuis longtemps, et les ports flamands ainsi que ceux de Liège et de Bruxelles s'en portent bien. M. Roggeman indique qu'il serait logique de transférer également aux Régions les dernières pièces du puzzle en matière de navigation intérieure, afin que l'on puisse s'atteler pleinement au développement économique.

M. Roggeman constate aussi un grand déséquilibre communautaire en ce qui concerne la fiscalité des entreprises sur les voitures en *leasing* et les voitures de société, qui sont beaucoup plus utilisées en Flandre qu'en Wallonie. Il serait donc naturel, à ses yeux, que les Régions reçoivent les leviers pour mener une politique sur mesure.

Durant les dernières années, l'intervenant a observé un statu quo complet au niveau fédéral en ce qui concerne la formation à la conduite, le permis de conduire, le Code de la route et les prescriptions techniques. Cela fait déjà plus de dix ans que l'on parle d'une réforme du Code de la route au niveau fédéral. Ces dix ans ont vu se succéder six gouvernements et huit ministres compétents en la matière, mais rien n'a jamais changé.

Enfin, ce constat vaut aussi pour la politique aéroportuaire. Selon M. Roggeman, il est urgent de régionaliser le reste des compétences relatives à la navigation aérienne, en particulier pour l'aéroport de Zaventem. Cela fait vingt ans que l'on attend un nouveau cadre légal. Les premières tentatives de réforme qui avaient

mobilitésnoden van de verschillende gewesten is een beleid op maat vereist. N-VA stelt in elk geval voor om de weeffouten in de staatsstructuur weg te werken om te komen tot homogene exclusieve bevoegdheidspakketten. N-VA wil de Gewesten alle hefboomen en efficiënte structuren geven om een mobiliteitsbeleid op maat te voeren en verstaat daaronder minimaal de spoorinfrastructuur en de regionale exploitatie van de spoorlijnen. Er zijn bijzonder veel voorbeelden van landen met regionale netwerken, dienstverlening of spoorbedrijven. In Duitsland, Zweden, Zwitserland, Nederland, Polen, Finland, Italië, Frankrijk, Spanje, Oostenrijk en Tsjechië zijn de spoorwegen in sterkere mate geregionaliseerd dan in België. België is een van de meest gecentraliseerde spoorlanden in de hele wereld en daardoor zijn de Belgische spoorwegen volgens spreker een van de minst efficiënte ter wereld.

Op het vlak van de binnen- en zeevaart, is het havenbeleid reeds lang geregionaliseerd, met succes voor zowel de Vlaamse havens als de havens van Luik en Brussel. De heer Roggeman stelt dat het logisch zou zijn om ook de laatste puzzelstukken op het vlak van binnenvaart naar de Gewesten over te dragen, zodat ten volle kan worden ingezet op de economische ontplooiing.

Ook in de fiscaliteit inzake leasingwagens en bedrijfsvoertuigen van ondernemingen ziet de heer Roggeman een sterk communautair onevenwicht. Het systeem van leasingwagens en bedrijfsvoertuigen wordt veel sterker benut in Vlaanderen dan in Wallonië. Het ligt volgens spreker dan ook voor de hand dat de gewesten de hefboomen in handen krijgen om een beleid op maat te voeren.

Op het vlak van de rijopleiding, het rijbewijs, de Wegcode en de technische voorschriften ziet spreker op federaal niveau de voorbije jaren een volledige stilstand. Er is al meer dan tien jaar sprake van een hervorming van de Wegcode op federaal niveau. Er zijn intussen zes regeringen geweest en acht ministers waren daarvoor bevoegd gedurende die periode, maar er is nog altijd niets veranderd.

Tot slot geldt hetzelfde voor het luchthavenbeleid. De regionalisering is volgens de heer Roggeman dringend noodzakelijk voor de resterende bevoegdheden inzake luchtvaart, in het bijzonder die in verband met de luchthaven van Zaventem. Er is al twintig jaar nood aan een nieuw wettelijk kader. De eerste hervormingspogingen,

été faites par la ministre de l'époque, Isabelle Durant, datent du début du siècle, et le besoin d'un cadre légal pour l'utilisation des pistes et pour les normes de vol existe toujours sans que l'on puisse aboutir à une réalisation concrète. Dans ce domaine également, la solution évidente est de régionaliser la compétence, idéalement en portant le contrôle aérien au niveau du Benelux, ce qui fera office de marchepied pour passer ensuite à un espace aérien européen unique.

Selon Mme Goffinet, une vision commune se dégage de l'audition des différents experts: tous ont identifié des «zones grises» dans la répartition des compétences, c'est-à-dire des domaines dans lesquels on ne sait pas bien qui est compétent pour quoi, et tous ont rappelé que c'est le Conseil d'État, à travers la section du contentieux administratif, qui est amené à trancher. Le service public de Wallonie a en outre insisté sur la nécessité de stabiliser le modèle institutionnel. Tous ont par ailleurs souligné que l'application des législations découlait souvent de directives européennes et d'accords internationaux et que la transposition de ces textes nécessitait beaucoup d'énergie de la part des administrations.

Le groupe Les Engagés plaide pour une clarification des zones grises afin que le juge administratif ne soit plus contraint de suppléer le législateur. Si une refédéralisation de certaines compétences est nécessaire, il faut la mener à bien. Inversement, si les Régions doivent obtenir plus de compétences, il faut les leur accorder. La membre souligne que deux experts ont plaidé pour une refédéralisation dans le domaine du transport de marchandises et du transport exceptionnel.

Le cadre légal actuel relatif au transport ferroviaire permet, selon l'intervenante, de tenir compte également des exigences régionales. En effet, l'accord de coopération de 2018, qui traite notamment du financement du RER, permet déjà aux Régions de financer des travaux ferroviaires stratégiques. La Région flamande a d'ailleurs fait usage de cette possibilité en inscrivant à son budget un financement de 100 millions d'euros; la Région wallonne a, quant à elle, prévu un financement de 32 millions. Chaque Région peut donc avancer au rythme qu'elle souhaite pour développer son réseau ferroviaire. Le groupe Les Engagés espère que toutes les Régions se saisiront de cette possibilité de cofinancement pour mieux répondre aux besoins de leur territoire.

van toenmalig minister Isabelle Durant, dateren van begin deze eeuw. De nood aan een wettelijk kader voor het baangebruik, voor de vluchtnormen, bestaat tot op vandaag. Het lukt nog steeds niet om dat tot stand te brengen. Ook op dat vlak is het evidente antwoord dat die bevoegdheid moet worden geregionaliseerd, met idealiter een opschaling van de luchtverkeersleiding op Beneluxniveau als opstapje naar een eengemaakt Europees luchtruim.

Volgens mevrouw Goffinet komt uit de hoorzittingen van de verschillende experts een gemeenschappelijke visie tot uiting: zij hebben allemaal gewezen op «grijze zones» in de bevoegdheidsverdelingen, domeinen waarvan men niet goed weet wie waarvoor bevoegd is. Zij hebben eraan herinnerd dat het aan de Raad van State, meer bepaald de afdeling Bestuursrechtspraak, toekomt om hier de knoop door te hakken. De service public de Wallonie heeft bovendien aangedrongen op een stabilisering van het institutionele model. Bovendien hebben zij er allemaal op gewezen dat de uitvoering van de wetten vaak het gevolg is van Europese richtlijnen en internationale akkoorden en dat de omzetting van deze teksten veel energie kost aan de besturen.

De fractie Les Engagés pleit voor een opheldering van de grijze zones zodat de bestuurlijke rechters niet langer in de plaats van de wetgever moeten optreden. Als het nodig is om sommige bevoegdheden opnieuw federaal te maken, moet dat in goede banen worden geleid. Omgekeerd, als de Gewesten meer bevoegdheden moeten krijgen, moeten zij die ook krijgen. Spreekster merkt op dat twee deskundigen gepleit hebben voor een herfederalisering in de sector van het goederenvervoer en het uitzonderlijk vervoer.

Het huidige wettelijke kader voor het vervoer per spoor maakt het volgens spreekster mogelijk om ook met gewestelijke verzuchtingen rekening te houden. Het samenwerkingsakkoord van 2018, dat onder meer over de financiering van het GEN handelt, staat de Gewesten reeds toe om strategische spoorwerken te financieren. Het Vlaams Gewest heeft trouwens van deze mogelijkheid gebruik gemaakt en hiervoor een bedrag van 100 miljoen euro begroot; het Waals Gewest heeft hetzelfde gedaan, voor een bedrag van 32 miljoen euro. Elk Gewest kan dus op het tempo dat het verkiest zijn spoornet uitbouwen. De fractie Les Engagés hoopt dat alle Gewesten deze mogelijkheid tot cofinanciering zullen aangrijpen om beter te voldoen aan de noden op hun grondgebied.

Le groupe de l'intervenante n'est pas favorable à une régionalisation de l'opérateur ferroviaire puisque rien en droit ne semble s'opposer à ce qu'un opérateur régional développe petit à petit une offre ferroviaire. En effet, le quatrième «paquet ferroviaire», adopté par l'Union européenne il y a quelque temps, a apporté des modifications légales de deux types: d'une part, la SNCB perdra son monopole pour la mission de service public d'ici 2031 et, d'autre part, le marché ferroviaire a déjà été libéralisé pour permettre le développement de lignes nouvelles. Autrement dit, selon Mme Goffinet, rien n'empêche la Région flamande de créer ou financer un opérateur ferroviaire si elle le souhaite. Cet opérateur régional pourrait entrer en concurrence avec la SNCB et accéder à la mission de service public à partir de 2031. En bref, le droit européen permet déjà une sorte de régionalisation de l'opérateur ferroviaire et la Flandre, comme la Wallonie, pourrait déjà préparer l'arrivée d'un opérateur privé sur le marché ferroviaire.

En matière de fiscalité automobile, Mme Goffinet voudrait aborder trois éléments. Le premier est le leasing. L'article 4, § 3, de la loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions impose aux Régions de s'accorder entre elles sur toute modification de la fiscalité relative aux véhicules en *leasing*. Or cet accord de coopération n'a jamais vu le jour. Les différents constitutionnalistes ont d'ailleurs employé les termes de *joint decision trap* pour décrire la situation: les entités fédérées disposent d'une compétence mais ne peuvent l'exercer faute d'accord de coopération. Le groupe Les Engagés propose donc de revoir cette obligation de conclure un accord de coopération et de prévoir, dans la loi spéciale de financement, une dotation qui pourrait compenser les pertes fiscales d'une Région sur la base du nombre de véhicules en *leasing* circulant sur son territoire et échappant à la fiscalité.

Deuxième élément, le dossier *SmartMove* nécessiterait une coopération interrégionale mais, en l'occurrence, la Région de Bruxelles-Capitale décide seule de mettre en place sur son territoire un dispositif de taxe kilométrique qui aura des répercussions sur les autres Régions. Le

Haar fractie is geen voorstander van een regionalisering van de spooroperator; aangezien niets een regionale operator juridisch lijkt te beletten om geleidelijk aan een spooraanbod te ontwikkelen. Het vierde «spoorpakket» dat de Europese Unie enige tijd geleden heeft aangenomen, heeft immers twee soorten wetswijzigingen teweeggebracht: ten eerste zal de NMBS haar monopolie voor de openbare dienstverlening verliezen tegen 2031 en ten tweede werd het spoor reeds geliberaliseerd om de aanleg van nieuwe lijnen mogelijk te maken. Anders gezegd, staat het Vlaams Gewest vrij om een spooroperator op te richten of te financieren als het dat wil. Deze gewestelijke spooroperator zou in concurrentie kunnen treden met de NMBS en de opdracht van openbare dienstverlening vervullen vanaf 2031. Kortom, het Europees recht maakt een soort regionalisering van de spooroperator reeds mogelijk, en Vlaanderen én Wallonië kunnen zich reeds voorbereiden op de komst van een privéoperator op de spoormarkt.

Inzake autofiscaliteit wil mevrouw Goffinet drie aspecten aansnijden. Het eerste betreft de *leasing*. Artikel 4, § 3, van de bijzondere wet betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten bepaalt dat de Gewesten het samen eens moeten zijn over elke wijziging die aan de fiscaliteit van de leasingwagens wordt aangebracht. Dit samenwerkingsakkoord is echter nooit tot stand gekomen. De verschillende grondwetspecialisten hebben trouwens de term *joint decision trap* gebruikt om de toestand te beschrijven: de deelstaten beschikken over een bevoegdheid maar kunnen ze niet uitoefenen bij gebrek aan een samenwerkingsakkoord. De fractie Les Engagés stelt dus voor om deze verplichting om een samenwerkingsakkoord te sluiten, te herzien en om in de financieringswet te bepalen dat een dotatie de fiscale inkomstenderving van een Gewest kan compenseren op basis van het aantal leasingwagens dat op zijn grondgebied rijdt en aan de fiscus ontsnapt.

Het tweede aspect betreft het dossier *SmartMove*. Dit vereist een interregionale samenwerking, maar in dit geval beslist het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alleen om op zijn grondgebied een kilometerheffing in te voeren, wat gevolgen zal hebben voor de andere Gewesten.

groupe Les Engagés a donc déposé, au Sénat, une proposition de modification de la loi spéciale afin d'éviter une telle situation (4).

Le troisième élément est la nécessité d'une fiscalité plus juste, orientée sur le client et donc adaptée à tous les usagers de la route. Ces usagers de la route sont non seulement les citoyens qui vivent en Belgique mais aussi toutes les personnes qui transitent par notre pays. Les véhicules immatriculés à l'étranger devraient donc être mis à contribution pour l'utilisation de notre infrastructure routière. Les Engagés plaident donc pour l'instauration d'une vignette autoroutière dans un souci de justice fiscale.

Enfin, Mme Goffinet insiste pour que la commission puisse obtenir les documents établis par les quatre administrations à l'attention du Codeco afin d'avoir une vision globale des problèmes de mobilité.

M. Eerdekens rappelle que, si le but de la commission est d'évaluer les réformes de l'État, de nombreuses propositions sont aussi formulées. Il faut les analyser sans tabou. Au lieu de voir le transfert de compétences vers le pouvoir fédéral ou vers les Régions comme une victoire ou comme une défaite, il convient plutôt de réfléchir en termes de victoire ou de défaite pour les usagers de la route et pour la mobilité. Un interlocuteur précédent faisait remarquer que de nombreux États européens, qu'ils soient centralisés ou fédéraux, ont opté pour une logique de région. Pour M. Eerdekens, cette logique pose problème. Quel est, par exemple, le meilleur niveau pour gérer l'aéroport de Zaventem? L'État, la Région, la commune?

Les réalités de terrain sont bien entendu différentes, mais il faut faire attention aux discours qui consistent à dire que la mobilité est régionalisée dans de nombreux États. Seuls le sont certains pans de la mobilité, laquelle est très vaste, et ce d'autant qu'elle fait aussi partie intégrante des enjeux climatiques et énergétiques. Dans cette période post-Covid caractérisée en outre par l'inflation des prix, de nombreux questionnements surgissent. Bien malin celui qui peut prévoir ce que seront nos capacités et celles du citoyen en termes de mobilité.

Le but premier est évidemment de rendre la mobilité moins polluante. Encore faut-il – et cette remarque n'a

De fractie Les Engagés heeft dan ook in de Senaat een voorstel van bijzondere wet ingediend om dergelijke toestanden te voorkomen (4).

Het derde aspect betreft de noodzaak van een eerlijkere, klantgerichte fiscaliteit, die dus aan alle weggebruikers is aangepast. Deze weggebruikers zijn niet alleen de burgers die in België wonen, maar ook alle personen die door ons land rijden. Voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven, zouden dus ook hun bijdrage moeten leveren voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur. In naam van fiscale gerechtigheid pleiten Les Engagés dus voor de invoering van een autovignet.

Ten slotte dringt mevrouw Goffinet erop aan dat de commissie de documenten zou verkrijgen die de vier besturen voor het Overlegcomité hebben opge maakt, zodat zij een algemene kijk kan krijgen op de mobiliteitsproblemen.

De heer Eerdekens herinnert eraan dat het weliswaar de bedoeling is dat de commissie de staatshervormingen evalueert, maar dat er ook veel voorstellen zijn geformuleerd. Die moeten zonder taboes onderzocht worden. In plaats van de overheveling van bevoegdheden naar de federale overheid of de Gewesten te beschouwen als een overwinning of een nederlaag, zou men beter nagaan wat een overwinning of een nederlaag kan zijn voor de weggebruikers en de mobiliteit. Een vorige spreker heeft opgemerkt dat vele Europese landen, gecentraliseerd of federaal, voor een regionale aanpak hebben gekozen. Volgens de heer Eerdekens kan dit voor problemen zorgen. Welk is bijvoorbeeld het beste niveau om de luchthaven van Zaventem te beheren? De federale overheid, het Gewest, de gemeente?

Er bestaan natuurlijk regionale verschillen, maar men moet oppassen met het argument dat mobiliteit in vele landen geregionaliseerd is. Het gaat slechts om bepaalde delen van de mobiliteit, die een heel breed thema is, des te meer daar zij ook nauw verbonden is met klimaat- en energiekwesties. In deze post-COVID-periode waarin wij bovendien met een hoge inflatie kampen, zijn er vele onzekerheden. Niemand weet welke onze mogelijkheden en die van de burgers op het vlak van mobiliteit zullen zijn.

De eerste doelstelling is natuurlijk een minder vervuillende mobiliteit. Bovendien – en deze opmerking werd

(4) Proposition de loi spéciale modifiant l'article 92bis, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et les articles 4, § 3, et 11 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions concernant la taxation sur la circulation des véhicules et la mise en circulation des véhicules, doc. Sénat, n° 7-216/1.

(4) Voorstel van bijzondere wet tot wijziging van artikel 92bis, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en de artikelen 4, § 3, en 11 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten inzake verkeersbelasting en de belasting op inverterstelling, doc. Senaat, nr. 7-216/1.

pas encore été formulée – qu'elle soit accessible à tous. Le déplacement domicile-lieu de travail ne doit pas devenir un luxe. Pour les demandeurs d'emploi aussi, la mobilité est une nécessité. Or, environ 40 % des jeunes demandeurs d'emploi n'auraient pas le permis de conduire. La mobilité est donc aussi un enjeu social.

À côté de la mobilité des personnes, il ne faut pas oublier que le plus grand volume des déplacements concerne les marchandises, dans un cadre international.

Dans le cadre des auditions, on a relevé des points de friction quant à la répartition de certaines compétences. Le membre pense notamment au contrôle technique des véhicules, au permis de conduire – et il ne reviendra pas sur le fait que l'accès à la mobilité est aussi un moyen d'augmenter l'employabilité – et à la sécurité routière. La vitesse, les accidents et les infractions au Code de la route ne sont pas les mêmes en milieu urbain et en milieu rural. Des aménagements efficaces sont donc parfaitement envisageables.

On peut déduire de ce qui précède que des éléments doivent être améliorés par rapport à la sixième réforme de l'État. Le but de cette commission est notamment d'examiner ces fameuses zones grises qu'il convient de clarifier.

Il faut aussi être conscient de l'impact budgétaire de la crise de la Covid-19 et de l'augmentation des prix de l'énergie sur les pouvoirs publics, qui sont des acteurs importants en termes de mobilité. Si, un jour, les transports en commun ne peuvent plus être financés, les Régions, le pouvoir fédéral ou l'Europe auront échoué. Il faut toujours garder à l'esprit la réalité économique et financière de la mobilité.

De plus, la mobilité ne s'arrête pas aux frontières. Il faut agir en bonne intelligence. Les bus, par exemple, relèvent des Régions. Un usager qui habite en Région wallonne et qui passe par la Région flamande pour arriver à Bruxelles traverse trois Régions. On peut imaginer la meilleure mobilité qui soit et régionaliser toutes les compétences, cela ne servira à rien sans coordination. M. Eerdekenins insiste donc sur l'importance de la concertation.

Outre le coût de l'énergie et le télétravail qui s'est quand même inscrit dans le mode de fonctionnement de certaines entreprises, les évolutions technologiques entrent aussi en ligne de compte pour l'avenir. Il convient par exemple de réfléchir au stockage des batteries. Que peuvent faire les pouvoirs publics ou d'autres pour

nog niet gemaakt – moet zij ook voor iedereen toegankelijk zijn. Woon-werkverplaatsingen mogen geen luxe worden. Ook voor werkzoekenden is mobiliteit een noodzaak. Veertig procent van de jonge werkzoekenden zal echter geen rijbewijs hebben. Mobiliteit is dus ook een sociale zaak.

Naast het personenvervoer mag men niet vergeten dat het grootste deel van de verplaatsingen het vrachtvervoer in een internationaal kader betreft.

Tijdens de hoorzittingen zijn onenigheden over bepaalde bevoegdheidsverdelingen aan het licht gekomen. Spreker denkt bijvoorbeeld aan de technische keuring van voertuigen; het rijbewijs – en hij zal niet meer terugkomen op het feit dat toegang tot mobiliteit ook een manier is om de tewerkstelling te bevorderen – en de veiligheid op de weg. De snelheid, ongevallen en overtredingen van het verkeersreglement zijn niet dezelfde in een stedelijke en in een landelijke omgeving. Efficiënte aanpassingen zijn dus perfect mogelijk.

Uit het voorgaande kan men besluiten dat sommige zaken verbeterd moeten worden ten opzichte van de zesde Staatshervorming. Het doel van deze commissie is om de beruchte grijze zones te onderzoeken en op te helderen.

We moeten ons ook bewust zijn van de budgettaire impact van COVID-19 en van de stijging van de energieprijzen op de overheden. Zij zijn immers belangrijke actoren inzake mobiliteit. Als het openbaar vervoer op een dag niet meer kan worden gefinancierd, zullen de Gewesten, de federale overheid of Europa gefaald hebben. De economische en financiële werkelijkheid van mobiliteit moet altijd voor ogen worden gehouden.

Bovendien stopt mobiliteit niet aan de grens. Er moet een goede verstandhouding zijn. Bussen bijvoorbeeld vallen onder de Gewesten. Een busreiziger die in het Waals Gewest woont en door het Vlaams Gewest rijdt om naar Brussel te gaan, doorkruist drie Gewesten. We kunnen ons de best mogelijke mobiliteit voorstellen en alle bevoegdheden regionaliseren, maar dat is een maat voor niets als er geen coördinatie is. De heer Eerdekenins dringt daarom aan op het belang van overleg.

Naast de energiekosten en het telewerk dat uiteindelijk toch deel is gaan uitmaken van de manier van werken in bepaalde ondernemingen, zal de technologische evolutie ook een rol spelen. Zo moet bijvoorbeeld worden nagedacht over de opslag van batterijen. Wat kunnen overheden of anderen doen om een zachtere mobiliteit

développer une mobilité plus douce, moins impactante en termes d'environnement, à partir du moment où l'on ne dispose pas de l'infrastructure nécessaire?

Nous sommes à l'aube d'une nouvelle mobilité, un peu comme le moteur à explosion et la voiture sont arrivés au début du XX^e siècle. Les révolutions techniques sont de plus en plus rapides. Sommes-nous en mesure, que ce soit le pouvoir fédéral, les Régions, les provinces, les communes, voire le secteur privé, d'anticiper ces révolutions technologiques? Le besoin de synergie est évident. Pour le citoyen, peu importe de savoir que son bus, sa route, etc., sont gérés par telle autorité. L'essentiel est que cela fonctionne. Or, pour le moment, et au vu des évolutions technologiques, il est permis de s'interroger.

M. Eerdekens voudrait, à cet égard, épingler la situation de la Région de Bruxelles-Capitale. Celle-ci est une zone métropolitaine où les problèmes de mobilité sont bien plus importants qu'ailleurs. Son impact est, proportionnellement bien supérieur au pourcentage de population qu'elle représente par rapport à l'ensemble du pays.

Si des analyses techniques ont été livrées en commission, il y a eu peu d'éléments chiffrés et il reste des inconnues pour le futur. Il semble évident qu'il convient de renforcer les discussions entre les acteurs institutionnels ainsi que la concertation. L'organisation de notre pays est, certes, complexe et c'est notamment la raison pour laquelle le besoin d'évaluer les précédentes réformes de l'État s'est fait sentir, mais le but ultime est l'efficience et l'efficacité.

La commission dispose à présent d'une bonne base de travail en vue de la réalisation d'un audit. Puisque la mobilité est un enjeu bien plus vaste que le simple niveau belge, cet audit doit être global et ne pas s'inscrire uniquement dans un débat fédéral *versus* régional.

Mme Brouwers indique qu'en Belgique, la géographie est sensiblement différente d'une Région à l'autre, ce qui n'est pas sans conséquences sur les modes de déplacement, mais aussi, par exemple, sur la perception de la sécurité routière. Le fait que les Régions, en tant que niveau politique le mieux placé, puissent prendre elles-mêmes les décisions sur la majeure partie des aspects de la mobilité, est donc, selon elle, une bonne chose.

Mme Brouwers considère que la sixième réforme de l'État a engrangé des résultats positifs en ce qui concerne la compétence en matière de mobilité. Ainsi, le cofinancement à la SNCB est devenu réalité et la Flandre

te ontwikkelen met minder impact op het milieu als we niet over de nodige infrastructuur beschikken?

We staan aan de vooravond van een nieuwe mobiliteit, een beetje zoals de verbrandingsmotor en de auto aan het begin van de 20e eeuw hun intrede deden. De technische revoluties volgen elkaar steeds sneller op. Zijn wij, ongeacht of het gaat om de federale overheid, de Gewesten, de provincies, de gemeenten of de privésector, in staat om op die technologische revoluties te anticiperen? De nood aan synergie spreekt voor zich. Voor de burger maakt het niet uit of zijn bus, zijn weg, enz., beheerd wordt door deze of gene overheid. De essentie is dat het moet werken. Momenteel en gelet op de technologische evoluties, kunnen we ons daarover vragen stellen.

De heer Eerdekens zou in dat opzicht de aandacht willen vestigen op de situatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Brussel is een hoofdstedelijk gebied waar de mobiliteitsproblemen veel groter zijn dan elders. Zijn impact is verhoudingsgewijs veel groter dan het percentage van de bevolking dat het vertegenwoordigt in verhouding tot het land in zijn geheel.

Hoewel er technische analyses werden verstrekt aan de commissie, zijn er weinig cijfers en zijn er onbekende elementen voor de toekomst. Het ligt voor de hand dat institutionele actoren meer met elkaar in gesprek moeten gaan en moeten overleggen. De organisatie van ons land is inderdaad complex en dat is één van de redenen waarom er nood was aan een evaluatie van de vorige staatshervormingen, maar het uiteindelijke doel is efficiëntie en doeltreffendheid.

De commissie heeft nu een goede basis om een audit te doen. Aangezien mobiliteit veel verder reikt dan alleen het Belgisch niveau, moet die audit algemeen zijn en niet louter beperkt blijven tot een federaal *versus* gewestelijk debat.

Mevrouw Brouwers stelt dat er in de verschillende Gewesten in België duidelijk een andere geografie is, met gevolgen voor de manier van verplaatsen, maar ook voor bijvoorbeeld de kijk op verkeersveiligheid. Spreekster meent dus dat het goed is dat de Gewesten als meest geschikte beleidsniveau zelf kunnen beslissen over de meeste aspecten van mobiliteit.

De zesde Staatshervorming heeft volgens mevrouw Brouwers mooie resultaten opgeleverd op het vlak van de mobiliteitsbevoegdheid. Zo werd cofinanciering bij de NMBS mogelijk gemaakt en beschikt Vlaanderen

dispose désormais d'un fonds de la sécurité routière, alimenté par les recettes supplémentaires des amendes routières. De nouvelles possibilités ont donc été créées. Le tableau n'est donc pas totalement sombre. Lors des auditions, de nombreux problèmes ont certes été épinglés, mais il y a aussi évidemment des points positifs, même si moult difficultés subsistent. Il y avait une très grande incertitude après la sixième réforme de l'État, en particulier durant la phase de démarrage, ce qui a donné lieu à des procédures devant le Conseil d'État.

Même si l'on s'efforce de parvenir à des ensembles de compétences homogènes, une certaine fragmentation des compétences subsiste. Mme Brouwers en a trouvé un exemple parlant en matière de permis de conduire, où la formation à la conduite relève de la compétence des Régions alors que la délivrance du permis de conduire est une compétence fédérale. Cela a pour conséquence par exemple qu'en Région flamande, une personne qui ne se présente pas à la séance obligatoire de mise à niveau ne peut pas se voir retirer son permis de conduire, mais encourt seulement une amende. Voilà un exemple d'incohérence due à la fragmentation des compétences. La politique en matière de sécurité routière ne peut donc pas être mise en œuvre de manière optimale. Un autre exemple frappant est le «*shopping*» auquel se livrent des citoyens: ils se rendent dans la Région où les règles sont les moins strictes, par exemple pour obtenir un permis de conduire ou pour le contrôle technique des véhicules. Mme Brouwers cite un autre exemple, à savoir la mesure visant à limiter la vitesse sur les autoroutes à des fins d'économie de carburant. La vitesse sur les routes est une compétence qui relève principalement des Régions et des communes alors que la vitesse sur les autoroutes est une compétence fédérale.

Les auditions ont montré très clairement qu'il existe de nombreuses zones grises et qu'il demeure essentiel de fixer des ensembles de compétences homogènes. Si cela s'avère impossible pour l'une ou l'autre raison, à cause de problèmes techniques ou à cause de l'Europe, alors il faut veiller à tout le moins à régler certaines choses très clairement dans le cadre des accords de coopération. Même lorsque la délimitation des compétences est assez claire, comme c'est le cas, par exemple, pour les voitures de société pour lesquelles l'autorité fédérale est compétente ou pour le budget mobilité, il est quand même frappant de constater que la politique n'a pas toujours affiché, du moins par le passé, la même détermination à soutenir les modes de transport durables que les Régions souhaitent ardemment promouvoir. En matière de transports publics par exemple, la Région flamande est en train de développer un nouveau système d'accessibilité de base qui pourrait entrer en vigueur en juillet 2023.

nu over een verkeersveiligheidsfonds, gespijsd door de meeropbrengsten van de verkeersboetes. Er zijn dus wel wat extra mogelijkheden gecreëerd. Het is dus zeker niet allemaal kommer en kwel. Tijdens de hoorzittingen werden heel veel problemen opgelijst, maar uiteraard zijn er ook positieve punten, hoewel er ook nog heel wat knelpunten blijven bestaan. Zeker in de beginfase na de zesde Staatshervorming was er heel wat onduidelijkheid met procedures bij de Raad van State tot gevolg.

Hoewel naar homogene bevoegdheidspakketten wordt gestreefd, blijft er blijkbaar toch nog altijd een stuk versnippering van bevoegdheden bestaan. Mevrouw Brouwers vond een sprekend voorbeeld daarvan het rijbewijs, waarbij de rijopleiding tot de bevoegdheid van de Gewesten behoort, maar het uitreiken van het rijbewijs tot die van de federale overheid. Dat heeft bijvoorbeeld tot gevolg dat wie in het Vlaams Gewest niet naar het verplichte terugkommoment gaat, zijn rijbewijs niet kan worden afgenomen, maar enkel een boete kan oplopen. Dat is een voorbeeld van een inconsequentie door versnipperde bevoegdheden. Op die manier kan het verkeersveiligheidsbeleid niet optimaal worden uitgeoefend. Een ander treffend voorbeeld is het «*shop-pinggedrag*», wat betekent dat burgers naar het Gewest gaan waar de minst strenge regels gelden, bijvoorbeeld om een rijbewijs te halen of voor de technische keuring van voertuigen. Mevrouw Brouwers geeft ook het voorbeeld van een snelheidsbeperking op de snelwegen met het oog op brandstofbesparing. De Gewesten en de gemeenten zijn hoofdzakelijk bevoegd voor de snelheid op de wegen, maar de snelheid op de snelwegen is een federale bevoegdheid.

Uit de hoorzittingen is heel duidelijk gebleken dat er veel grijze zones zijn en dat de vraag naar homogene bevoegdheidspakketten steeds blijft weerklinken. Als die er om een of andere reden niet kunnen komen, vanwege technische problemen of vanwege Europa, moeten er minstens heel duidelijke afspraken gemaakt worden in de samenwerkingsakkoorden. Zelfs wanneer er wel vrij duidelijke bevoegdheidsafbakeningen zijn, bijvoorbeeld in het geval van de salariswagens waarvoor de federale overheid bevoegd is, of het mobiliteitsbudget, dan is het toch opvallend dat het beleid, althans in het verleden, niet altijd even doortastend was om de duurzame verplaatsingsmodi die men in de Gewesten sterk wil promoten, mee te ondersteunen. Het Vlaams Gewest is inzake openbaar vervoer bijvoorbeeld een nieuw systeem van basisbereikbaarheid aan het uitwerken, dat in juli 2023 zou kunnen ingaan. Men kan dan nog zo'n goed systeem voorbereiden en uitrollen maar als er te

On peut concevoir et déployer le meilleur système qui soit, mais si les voitures de société sont toujours aussi nombreuses sur les routes, on aura du mal à convaincre les gens de changer de mode de transport.

L'intervenante indique de manière plus générale qu'elle est favorable au fédéralisme de coopération et qu'il y a des exemples de modèles de coopération qui fonctionnent. La taxe kilométrique pour les camions a été instaurée par l'intermédiaire de l'organisme interrégional Viapass. C'est un bel exemple de la manière dont les Régions sont parvenues à réaliser ensemble quelque chose de performant. Le Brupass, et plus particulièrement le Brupass XL, qui peut être utilisé comme titre de transport dans une région un peu plus grande que la Région de Bruxelles-Capitale, est également très convivial pour les habitants de plusieurs communes du Brabant flamand.

Dans d'autres dossiers interrégionaux, les choses évoluent de manière très laborieuse ou trop lente. Les raisons en sont généralement politiques. Il ne faut pas en imputer la responsabilité aux entreprises de transport. Ainsi, il y a le RER dont le chantier traîne depuis des années, le dossier du ring de Bruxelles, des parkings de déstassement et de l'aéroport. Il y a le problème des normes de bruit de la Région de Bruxelles-Capitale, avec même parfois des amendes infligées aux avions les moins bruyants du monde qui survolent son territoire. L'accord de gouvernement flamand précise que la Flandre veut des lois équilibrées en matière d'aviation, avec des trajectoires fixées selon certains principes. Force est de constater qu'il est très difficile de conférer un ancrage légal correct à ces trajectoires. La taxe de circulation intelligente envisagée par Bruxelles, ou le soi-disant péage urbain de Bruxelles avec interventions dans la taxe de circulation, est également un dossier délicat. Cela nécessiterait un accord de coopération obligatoire concernant les activités de leasing. Le groupe CD&V s'oppose à une telle instauration unilatérale d'un péage urbain pour Bruxelles dont les navetteurs et les entreprises tant flamands que wallons seraient les premiers à pâtir.

Si Bruxelles veut assumer sa fonction de capitale en tant que pôle d'emploi, alors un péage urbain imposé unilatéralement n'est pas admissible, d'autant que chaque année, plus de 200 millions d'euros sont transférés de la Flandre vers Bruxelles pour garantir la mobilité. Ces dotations sont-elles encore bien justifiées dès lors que la Région décide unilatéralement de faire payer les navetteurs flamands et wallons chaque fois que ceux-ci se rendent à Bruxelles en voiture? Pour le CD&V, la première chose à faire est de créer de vraies alternatives

veel salariswagens blijven rijden, wordt het moeilijk om mensen te overstag te doen maken.

Spreekster merkt meer algemeen op dat ze wel achter het samenwerkingsfederalisme staat en dat er voorbeelden zijn van samenwerkingsmodellen die wel werken. De kilometerheffing voor vrachtwagens is ingevoerd via het interregionaal orgaan Viapass. Dat is een mooi voorbeeld van hoe de Gewesten samen iets hebben gerealiseerd dat goed werkt. Ook de Brupass en meer bepaald de Brupass XL, die als vervoerpas kan gebruikt worden in een iets grotere regio dan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is heel gebruiksvriendelijk voor inwoners van enkele Vlaams-Brabantse gemeenten.

Andere dossiers die intergewestelijk zijn, lopen dan weer heel stroef of te traag. Dat heeft meestal met politieke kwesties te maken. Dat mag ook niet op de vervoersmaatschappijen worden afgeschoven. Zo is er het GEN dat al zo lang aansleept, het verhaal van de ring rond Brussel, van de overstapparkings en ook de luchthaven. Daar stelt zich het probleem van de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met soms zelfs boetes voor de meest geluidsarme vliegtuigen ter wereld die daar overvliegen. In het Vlaams regeerakkoord is opgenomen dat Vlaanderen evenwichtige vliegwetten wil met routes die volgens bepaalde principes worden vastgelegd. Men kan niet om de vaststelling heen dat het zeer moeilijk blijkt om die vliegroutes op een goede manier wettelijk te verankeren. Ook de slimme verkeersbelasting die Brussel beoogt of de zogenaamde stadstol van Brussel met ingrepen in de verkeersbelasting is een heikel dossier. Dat zou een verplicht samenwerkingsakkoord vergen in verband met de leasingactiviteiten. De CD&V-fractie is gekant tegen zo'n eenzijdige invoering van een stadstol voor Brussel waar zowel Vlaamse als Waalse pendelaars en bedrijven het grootste slachtoffer van zijn.

Als Brussel zijn hoofdstedelijke functie als tewerkstellingspool wil waarmaken, dan kan een eenzijdig opgelegde stadstol niet, te meer omdat er jaarlijks meer dan 200 miljoen euro vanuit Vlaanderen naar Brussel stroomt om de mobiliteit te waarborgen. Zijn die dotaties nog wel te verantwoorden als het Gewest eenzijdig beslist Vlaamse en Waalse pendelaars te laten betalen telkens wanneer ze Brussel binnenrijden? Voor CD&V moet er eerst werk worden gemaakt van volwaardige alternatieven voor de wagen. Daar zitten de moeilijke

à la voiture. C'est là que se situent les épineux dossiers de mobilité, avec le ring de Bruxelles, mais aussi les autoroutes cyclables et le projet «*Brabantnet*». Le CD&V souhaite également un système de billetterie unifié.

Mme Brouwers souligne aussi l'importance de la réglementation en matière de mobilité et de sécurité routière que l'Union européenne prépare. Pour les Régions, il est important que les accords de coopération en matière de politique internationale soient mis à jour afin qu'elles aient davantage leur mot à dire dans ce qu'il se passe au niveau européen. Il n'est pas nécessaire pour cela d'attendre une réforme de l'État, car cette actualisation est prévue aussi bien dans l'accord de gouvernement fédéral que dans l'accord de gouvernement flamand. Si ces règles pouvaient voir le jour d'ici le premier trimestre de 2024, lorsque la Belgique assurera la présidence européenne, ce serait une bonne chose.

Pour le CD&V, l'accès à des données et à des indicateurs de mobilité précis et en nombre suffisant est aussi une question importante. Nombre de ces données, telles que les données relatives aux accidents, sont gérées par l'autorité fédérale et leur accessibilité pour d'autres niveaux est limitée. Cela est dû en partie aux dispositions relatives au secret statistique. La transmission des informations est déjà plus fluide qu'il y a quelques années, mais des améliorations sont encore possibles.

Les compétences en mer et dans la zone marine sont également très importantes pour la Région flamande. Le CD&V pense que les compétences existantes devraient être homogénéisées, qu'elles soient exercées sur terre ou dans les zones marines. Les compétences existantes dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique devraient être exercées par les Régions, en l'espèce la Région flamande évidemment. C'est capital pour une approche cohérente de la réglementation maritime et l'accès au port, pour l'approche intégrée de la réglementation et des permis environnementaux sur terre et en mer ainsi que pour une politique cohérente en matière de richesses naturelles et de politique énergétique.

Enfin, Mme Brouwers souhaite encore mettre l'accent sur les recommandations formulées dans le rapport d'information du Sénat concernant les transports publics (5). Ce rapport date du 2 mai 2016, mais reste pour l'essentiel très actuel. L'une des recommandations porte sur une régie mobilité: «Le Sénat recommande

mobilitésdossiers, met de ring rond Brussel, maar ook fietssnelwegen en het Brabantnet. CD&V wil ook een eengemaakt tickettariefsysteem.

Mevrouw Brouwers benadrukt ook het belang van de regelgeving rond mobiliteit en verkeersveiligheid die de Europese Unie voorbereidt. Voor de Gewesten is het belangrijk dat de samenwerkingsakkoorden in verband met het internationaal beleid een update krijgen, zodat zij meer inspraak krijgen in wat er op Europees vlak gebeurt. Daarvoor moet niet op een staatshervorming worden gewacht, want een dergelijke update staat zowel in het Vlaams als het federaal regeerakkoord. Het zou mooi zijn als dat geregeld kan worden tegen het eerste trimester van 2024, wanneer België het Europees voorzitterschap krijgt.

Toegang tot voldoende en accurate mobiliteitsdata en -indicatoren is voor CD&V eveneens een belangrijk dossier. Veel van die data, zoals ongevalgegevens, worden door de federale overheid beheerd en de toegankelijkheid ervan voor andere niveaus is beperkt. Dat is gedeeltelijk het gevolg van bepalingen rond het statistisch geheim. De doorstroming is al beter dan enkele jaren geleden, maar verbetering is nog mogelijk.

Ook de bevoegdheden op zee en de mariene zone zijn voor het Vlaams Gewest zeer belangrijk. CD&V vindt het wenselijk dat de bestaande bevoegdheden worden gehomogeniseerd, ongeacht of ze aan landzijde, dan wel in de zogenaamde mariene zones worden uitgeoefend. De bestaande bevoegdheden in de zeegebieden die onder de rechtsbevoegdheid van België vallen, zouden door de Gewesten moeten worden uitgeoefend, in casu uiteraard het Vlaams Gewest. Dat is uiterst belangrijk voor een coherente aanpak van de maritieme regelgeving en de toegang tot de haven, de geïntegreerde aanpak van milieuregelgeving en -vergunningen op land en op zee, een coherent beleid rond natuurlijke rijkdommen en het energiebeleid.

Tot slot wenst mevrouw Brouwers nog een aantal aanbeveling uit het informatieverlag van de Senaat rond openbaar vervoer mee te geven (5). Het dateert van 2 mei 2016, maar is in grote mate nog zeer actueel. Een van de aanbevelingen, gaat over een mobiliteitsregie: «De Senaat beveelt aan dat vertrekkende vanuit de autonomie

(5) Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés, doc. Sénat, n° 6-201/1 à 4. En particulier: rapport d'information: vingt-cinq recommandations en vue d'améliorer les transports publics, doc. Sénat, n° 6-201/4.

(5) Informatieverlag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen, doc. Senaat, nrs. 6-201/1 tot 4. In het bijzonder: Informatieverlag: vijftientig aanbevelingen ter verbetering van het openbaar vervoer, doc. Senaat, nr. 6-201/4.

que, partant de l'autonomie de l'État fédéral et des Régions, des solutions soient recherchées pour ceux qui ont régulièrement besoin de différents opérateurs pour leurs déplacements. À cet effet, il est élaboré une structure décisionnelle qui assure la régie pour les problèmes qui se posent, tous opérateurs confondus, en matière de réseau, de tarifs et de communication, de points nœuds, d'interopérabilité, de mobilité multimodale, etc. Un accord de coopération entre les Régions et l'autorité fédérale décrit le développement de cette intégration. Au sein de cette structure décisionnelle, les représentants de chaque Région se coordonnent de manière optimale et sont de préférence ceux qui détiennent la régie du transport au niveau régional.»

En outre, le Sénat recommande que les différentes autorités inscrivent également, dans les contrats de gestion qu'elles concluent avec les sociétés de transports publics, des objectifs en matière d'intégration.

Le Sénat a estimé qu'il était important aussi que les anciens accords de coopération et structures de concertation soient évalués et, le cas échéant, supprimés, dans le but surtout de mettre en place une concertation opérationnelle et efficace. Une partie des plans de transport fait déjà l'objet d'une concertation, mais concernant les plans d'investissement à long terme, la concertation pourrait être améliorée.

Pour le dernier point, peut-être le plus important, Mme Brouwers part d'un exemple. À Tirlemont, un couple avec un enfant est sur le point de divorcer. La mère reste à Tirlemont alors que le père s'installe à Jodoigne. L'enfant continue d'aller à l'école à Tirlemont, mais il doit avoir un abonnement De Lijn pour une semaine et un abonnement TEC pour l'autre semaine, ce qui entraîne un double coût pour les parents. C'est le genre de choses auxquelles il faut vraiment apporter une solution. C'est pourquoi le Sénat a recommandé que les différentes autorités élaborent conjointement un plan de mobilité unique et le traduisent en termes d'offre, d'intégration tarifaire, de billetterie, de points nœuds multimodaux et d'informations pour le voyageur. Les gens n'ont que faire de savoir qui est compétent pourvu que cela fonctionne. Cela n'est possible que si les compétences sont délimitées de manière très claire ou si la coopération est optimale.

Au terme des auditions, M. Hermant se demande quelle a été la plus-value de la régionalisation des compétences pour la mobilité. Notre pays compte quatre ministres de la Mobilité qui se retrouvent bloqués chaque jour dans les embouteillages à Bruxelles, en Wallonie ou en Flandre.

van de federale overheid en de Gewesten oplossingen worden gezocht voor wie regelmatig verschillende operatoren nodig heeft voor zijn verplaatsingen. Hiervoor wordt een beslissingsstructuur uitgewerkt die de regie voert over operator-overschrijdende knelpunten inzake netwerk, tarieven en communicatie, knooppunten, interoperabiliteit, multimodale benadering, enz. Een samenwerkingsovereenkomst tussen de Gewesten en de federale overheid beschrijft de uitwerking van deze integratie. De vertegenwoordigers van ieder Gewest zijn in deze beslissingsstructuur optimaal op elkaar afgestemd en bij voorkeur dezelfde als bij de vervoersregie op gewestelijk niveau.»

Verder beval de Senaat aan dat de verschillende overheden in hun beheersovereenkomsten met de openbaarvervoersmaatschappijen ook doelstellingen inzake integratie zouden opnemen.

De Senaat vond het eveneens belangrijk de oude samenwerkingsovereenkomsten en overlegstructuren te evalueren en indien nodig af te schaffen, om zo vooral overleg te organiseren dat werkt en efficiënt is. Over vervoersplannen wordt er al voor een stuk overlegd, maar voor de investeringsplannen op lange termijn kan het beter.

Voor het laatste en misschien wel belangrijkste punt vertrekt mevrouw Brouwers van een voorbeeld. Een koppel in Tienen met een kind gaat scheiden. De moeder blijft in Tienen wonen, de vader trekt naar Jodoigne. Het kind blijft in Tienen naar school gaan, maar moet de ene week dus een abonnement hebben van De Lijn en de andere week een van de TEC, hetgeen voor de ouders een dubbele kost betekent. Dergelijke zaken moeten echt worden opgelost. Vandaar beval de Senaat aan dat de verschillende overheden samen één mobiliteitsplan zouden uitwerken en dat zouden vertalen naar aanbod, tariefintegratie, ticketing, multimodale knooppunten en informatie voor de reiziger. Mensen hebben er echt geen boodschap aan wie bevoegd is, als het maar functioneert. Dat kan enkel als ofwel de bevoegdheden heel duidelijk zijn afgebakend, ofwel er heel goed wordt samengewerkt.

Na de hoorzittingen vraagt de heer Hermant zich af welke meerwaarde de regionalisering van de bevoegdheden inzake mobiliteit heeft opgeleverd. In ons land zijn er vier ministers van Mobiliteit die elke dag in de file staan in Brussel, Wallonië of Vlaanderen. De

Les habitants du pays ne tirent guère d'avantages des réformes de l'État successives pour ce qui concerne la mobilité.

La régionalisation accrue que d'aucuns réclament aujourd'hui ne se traduira certainement pas par une amélioration de la mobilité des citoyens. Selon la N-VA, la mobilité est le premier domaine à être régionalisé dans un État fédéral. M. Hermant rétorque que la Bavière, par exemple, a une superficie deux fois plus grande que celle de toute la Belgique. En outre, les défis de la transition énergétique et du passage à une société «*low carbon*» changent aussi la donne: par exemple, grâce au vélo électrique, il n'est pas beaucoup plus difficile de circuler dans une région très vallonnée que dans le plat pays.

Nos transports publics ont été divisés. La SNCB reste fédérale mais les compagnies de bus et tram sont devenues régionales. De son expérience professionnelle à la SNCB, l'intervenant retient que la scission de la société ferroviaire en deux entités principales, l'une chargée de gérer l'infrastructure, l'autre chargée du transport des voyageurs, a été une catastrophe tant pour les voyageurs que pour les travailleurs de la SNCB. Cette scission a surtout entraîné une grande désorganisation et une détérioration de la qualité du service offert aux voyageurs. Faut-il encore couper en deux tout ce qui a déjà été scindé? Selon M. Hermant, le problème de la SNCB n'est pas lié à l'absence de régionalisation: il rappelle que la dotation d'exploitation d'Infrabel a fondu de 91 % en vingt ans et que le transport de marchandises diffus a été liquidé.

Selon l'intervenant, c'est parfois même la régionalisation qui est responsable des problèmes de mobilité. C'est notamment le cas des projets d'intégration des différents modes de transport en commun. Le projet *Integrato*, porté par le monde associatif, permettrait d'instaurer en Belgique le système qui existe déjà en Suisse pour l'intégration des horaires de trains, de bus, etc. Il s'agit de mettre en place des correspondances fixes et efficaces dans l'ensemble du pays. Mais en l'occurrence, la régionalisation complexifie énormément l'application d'un tel système.

Les automobilistes pâtissent eux aussi de la régionalisation: le Code de la route est devenu beaucoup plus compliqué, par exemple sur le périphérique autour de Bruxelles qui traverse plusieurs Régions. Les limites de vitesse sur les routes diffèrent d'une Région à l'autre. Les différences concernent non seulement les règles de circulation mais aussi les sanctions des infractions. De plus, chaque régionalisation de compétences

burgers hebben nauwelijks baat bij de opeenvolgende staatshervormingen inzake mobiliteit.

De aandrang van sommigen om meer te regionaliseren zal zeker niet leiden tot een betere mobiliteit van de burgers. De N-VA meent dat mobiliteit het eerste domein is dat moet worden geregionaliseerd in een Federale Staat. De heer Hermant weerlegt dit en zegt dat Beieren bijvoorbeeld twee keer zo groot is als heel België. De uitdagingen van de energietransitie en de overgang naar een «*low carbon*» samenleving veranderen de situatie: dankzij de elektrische fiets is het bijvoorbeeld niet veel moeilijker om in een erg heuvelachtig landschap te rijden dan in een vlak landschap.

Ons openbaar vervoer werd gesplitst. De NMBS blijft federaal maar bus- en trammaatschappijen vallen onder de Gewesten. Op basis van zijn beroepservaring bij de NMBS, weet spreker dat de splitsing van de spoorwegen in twee grote entiteiten, waarbij de ene belast is met het beheer van de infrastructuur en de andere met het reizigersvervoer, een ramp is geweest voor zowel de reizigers als de werknemers van de NMBS. Die splitsing heeft vooral geleid tot een grote desorganisatie en een slechtere kwaliteit van de dienstverlening voor de reizigers. Moeten we nog eens halveren wat we al eens hebben gesplitst? Volgens spreker heeft het probleem van de NMBS niks te maken met een gebrek aan regionalisering: hij herinnert eraan dat de dotatie voor de uitbating van Infrabel geslonken is met 91 % op twintig jaar tijd en dat het verspreid vervoer van goederen werd opgeheven.

Volgens spreker is het soms de regionalisering die de oorzaak van de mobiliteitsproblemen is. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de integratieprojecten van de verschillende openbare vervoermiddelen. Het *Integrato*-project, dat gesteund wordt door het middenveld, zou in België een systeem kunnen invoeren dat al in Zwitserland bestaat om trein- en busregelingen, enz., op elkaar af te stemmen. Het is de bedoeling vaste en efficiënte verbindingen in het hele land tot stand te brengen. Maar de regionalisering maakt de toepassing van een dergelijk systeem enorm complex.

Automobilisten hebben ook te lijden onder de regionalisering: de verkeersregels zijn veel ingewikkelder geworden, bijvoorbeeld op de ring rond Brussel die de verschillende Gewesten doorkruist. De snelheidsbeperkingen op de wegen verschillen van Gewest tot Gewest. De verschillen hebben niet alleen betrekking op de verkeersregels, maar ook op de boetes voor overtredingen. Bovendien gaat elke regionalisering van bevoegdheden

s'accompagne de la création de nouvelles administrations. Les auditions ont révélé que cette division des administrations a entraîné une perte importante d'expertise et un coût plus élevé, ce qui est vraiment regrettable.

Le PVDA-PTB propose donc de refédéraliser la politique de mobilité, avec une seule politique et un seul ministre pour l'ensemble du pays. C'est, selon l'intervenant, la seule manière de répondre aux défis du changement climatique et de la transition énergétique.

M. Pieters estime que le thème de la mobilité a été traité sur un mode mineur. Selon lui, la mobilité est l'exemple type de l'irréflexion ou de l'imperfection involontaire qui caractérisent la sixième réforme de l'État, laquelle a été conçue à l'encontre de quasi tous les principes d'une répartition efficace des compétences. Il conclut des auditions que la sixième réforme de l'État a généré une grande complexité et de nombreuses zones grises, avec un grand nombre de conséquences négatives, comme l'insécurité juridique, les conflits d'intérêts, l'inefficacité, des compétences morcelées, la violation des principes de verticalité et de territorialité et un transfert insuffisant de personnel et de moyens.

Selon l'intervenant, il est urgent d'homogénéiser le plus possible les compétences à un seul niveau. Le Vlaams Belang prône une politique à la mesure de la vision et des besoins des entités fédérées et privilégie l'octroi de toutes les compétences aux Régions. Le fédéralisme présente encore d'autres inconvénients, tels que les règlements au niveau international. Selon l'intervenant, il s'agit là d'arguments ultimes en faveur d'une séparation définitive.

Il est utile que des accords de coopération puissent être conclus lorsque cela s'impose, mais il n'est nullement nécessaire d'en conclure autant et de si compliqués. Il faut aussi que nous soyons en mesure de réagir rapidement aux nouvelles évolutions technologiques.

En ce qui concerne Bruxelles, il faudrait, selon M. Pieters, prévoir un système particulier étant donné que Bruxelles est une ville sur le plan spatial mais aussi une entité fédérée. Bruxelles est trop petite pour organiser certains services spécialisés. Elle ne connaît en outre pas tous les modes de transport et est totalement entourée par le territoire de la Région flamande. Sur le plan de la mobilité, Bruxelles est donc étroitement imbriquée dans la Flandre. Cette réalité a été reconnue lors de la sixième réforme de l'État mais elle s'est traduite par des mesures inadéquates. La communauté métropolitaine

gépaaard met de oprichting van nieuwe overheidsdiensten. Uit de hoorzittingen is gebleken dat die opsplitsing van overheidsdiensten tot een groot verlies aan expertise en hogere kosten heeft geleid, wat echt betreurenswaardig is.

De PVDA-PTB stelt dus voor om het mobiliteitsbeleid te herfederaliseren met één enkel beleid en één minister voor het hele land. Dat is volgens spreker de enige manier om de uitdagingen van de klimaatverandering en de energietransitie aan te gaan.

De heer Pieters is van oordeel dat het thema mobiliteit in mineur werd afgehandeld. Mobiliteit is volgens de heer Pieters een typevoorbeeld van de ondoordachtetheit of de ongewilde onvolkomenheid waarmee de zesde Staatshervorming werd geconcipieerd en waarmee gezondigd werd tegen zowat alle principes van een deugdelijke bevoegdheidsverdeling. Hij leidt uit de hoorzittingen af dat de zesde Staatshervorming voor een grote complexiteit en veel grijze zones heeft gezorgd, met tal van negatieve gevolgen zoals rechtsonzekerheid, bevoegdheidsconflicten, inefficiëntie, versnipperde bevoegdheden, het doorbreken van het verticaliteitsbeginsel, het doorbreken van het territorialiteitsbeginsel en een onvoldoende overdracht van mensen en middelen.

Volgens de spreker is er dringend nood aan een zo groot mogelijke homogenisering van de bevoegdheden op één niveau. Het Vlaams Belang is voorstander van een beleid op maat van de inzichten en de noden van de deelstaten en ziet liever alle bevoegdheden naar de gewesten gaan. Er zijn ook andere nadelen van het federalisme zoals de regelingen op internationaal niveau. Dat zijn volgens spreker finale argumenten voor de definitieve boedelscheiding.

Het is goed dat samenwerkingsakkoorden kunnen worden afgesloten wanneer het nodig is, maar het is niet nodig om zo veel en zo moeilijke akkoorden te sluiten. We moeten ook snel kunnen reageren op nieuwe technologische ontwikkelingen.

Wat Brussel betreft, moet er volgens de heer Pieters in een afzonderlijke regeling worden voorzien, gelet op het feit dat Brussel ruimtelijk gezien een stad is, maar ook een deelgewest is. Brussel is te klein om gespecialiseerde diensten te organiseren. Brussel wordt bovendien niet met alle vervoersmodi geconfronteerd en het is volledig omringd door het grondgebied van het Vlaams Gewest. Op het vlak van mobiliteit is Brussel dan ook erg nauw verweven met Vlaanderen. Dat werd bij de zesde Staatshervorming onderkend, maar er werd een verkeerde invulling aan gegeven. De Hoofdstedelijke

de Bruxelles et la Région wallonne ont empiété sur les compétences de la Région flamande en matière de mobilité. Le Vlaams Belang entend remédier à cette situation en prenant les mesures contraires, c'est-à-dire en dotant Bruxelles d'un statut spécifique en ce qui concerne les compétences en matière de mobilité, dans lequel la concertation avec la Flandre et la participation de la Flandre occuperont une place centrale.

M. Roggeman tient à souligner qu'il existe quand même de grandes différences en matière de circulation routière. Proportionnellement à la population, la Flandre compte deux fois plus de voitures de société que la Wallonie. L'intervenant reconnaît que, lors de la régionalisation de la fiscalité automobile, il faut éviter que l'on puisse faire du «*shopping*» et immatriculer son véhicule dans l'une ou l'autre Région pour profiter du système le plus avantageux. C'est précisément pour cela qu'il importe que l'ensemble des compétences soit homogène et que le transfert de la fiscalité s'accompagne d'un transfert de l'immatriculation et du contrôle technique des véhicules afin de prévenir les abus et de rétablir la verticalité des compétences au sein de l'administration.

Il a été dit qu'il existe déjà aujourd'hui une possibilité de politique asymétrique en ce qui concerne le rail. L'intervenant pense que ce n'est pas le cas: l'accord de coopération mentionné implique le maintien de la fameuse politique du «gaufrier» en ce qui concerne les investissements ferroviaires. Le ratio de 60/40 en soi peut déjà susciter des objections dès lors que 65 % des voyageurs viennent de la Région flamande. À l'intérieur de ce ratio, le cofinancement n'est possible que si l'autre Région dégage un montant équivalent, soit en cofinancement soit en préfinancement de projets ferroviaires. Autrement dit, la mise en œuvre de l'accord de coopération nécessite constamment de nouveaux accords de coopération. Il s'agit là d'absurdités administratives et cette politique du gaufrier donne lieu à des projets tels que la gare conçue par l'architecte Santiago Calatrava dont la construction est due à l'obligation d'affecter l'ensemble de ce pot de 40 % aux budgets d'investissement. Cette logique politique entraîne un gaspillage des recettes fiscales sans que le citoyen ou le voyageur n'en tire avantage. Seule une régionalisation permettra d'éviter de telles situations.

Il a également été dit qu'un opérateur régional peut déjà prendre en charge une partie du service public. Il est vrai que la réglementation européenne le permet, mais il n'y a malheureusement pas eu le moindre début de transposition de la directive européenne. Le quatrième paquet ferroviaire, le pilier «marché», attend depuis six ans déjà d'être mis en œuvre. M. Gilkinet, ministre de

Gemeenschap van Brussel en het Waalse Gewest hebben inbreuk gepleegd op de Vlaamse bevoegdheden inzake mobiliteit. Daaraan wil het Vlaams Belang verhelpen door het omgekeerde te doen, namelijk door in een specifiek statuut voor Brussel te voorzien voor de bevoegdheden inzake mobiliteit, waarbij overleg met en inspraak van Vlaanderen zeer centraal staan.

De heer Roggeman wil benadrukken dat er toch grote verschillen bestaan inzake het wegverkeer. In verhouding tot de bevolking zijn er dubbel zoveel bedrijfswagens in Vlaanderen als in Wallonië. Spreker is het ermee eens dat men bij regionalisering van de verkeersfiscaliteit moet vermijden dat er geshopt kan worden en dat voertuigen worden ingeschreven in het ene of het andere gewest om onder een gunstiger systeem te vallen. Net daarom is het van belang dat er een eenvormig bevoegdheidspakket is, dat de overdracht van de fiscaliteit samengaat met de inschrijving en de keuring van de voertuigen zodat misbruik uitgesloten wordt en de verticaliteit van de bevoegdheden bij de administratie wordt hersteld.

Er is gezegd dat er vandaag al een mogelijkheid tot asymmetrisch beleid bestaat bij het spoor. Spreker meent dat dit helaas niet klopt: het samenwerkingsakkoord waarnaar werd verwezen houdt in dat de fameuze wafelijzerpolitiek inzake spoorweginvesteringen behouden moet blijven. Die 60/40-ratio is op zich al bedenkelijk wanneer men weet dat 65 % van de reizigers uit het Vlaams Gewest komen. Binnen die verhouding is cofinanciering enkel mogelijk indien het andere Gewest een gelijkaardig bedrag op tafel legt hetzij in cofinanciering of prefinanciering van spoorwegprojecten. Op die manier is telkens weer een nieuw samenwerkingsakkoord nodig tot uitvoering van het samenwerkingsakkoord. Het zijn bestuurlijke absurditeiten en die wafelijzerpolitiek leidt tot Calatrava-projecten die gebouwd worden omwille van de noodzakelijk volstorting van die pot van 40 % aan investeringsbudgetten. Die politieke logica leidt tot verspilling van belastinggeld waar de burger of de reiziger niets aan heeft. Om dat te voorkomen, moet er geregionaliseerd worden.

Er is ook gezegd dat een gewestelijke operator vandaag al een deel van die openbare dienstverlening op zich kan nemen. Het klopt dat de Europese regelgeving die mogelijkheid creëert, maar helaas is er nog geen begin gemaakt met de omzetting van die Europese richtlijn. Het vierde spoorwegpakket, de marktpijler, ligt al zes jaar te wachten op uitvoering. De heer Gilkinet, minister

la Mobilité, déclare ouvertement qu'il ne souhaite pas l'exécuter. Nous avons à réaliser la plus grande réforme ferroviaire depuis la création de la SNCB en 1926 et il faudra toute une décennie rien que pour la préparer. L'échéance est fixée à 2033 mais aucune initiative n'a encore été prise. Cette réforme offre l'occasion d'organiser et d'adjuger le service public sur une base régionale, qui ne doit pas nécessairement être le niveau des Régions. La société civile est aussi demandeuse d'une telle réforme; certaines études préparatoires proposent de réformer l'offre ferroviaire belge sur le modèle suisse, sur la base de plateformes de correspondances décentralisées et multimodales. Une telle réforme peut donner lieu, non seulement à une décentralisation de la politique de mobilité proprement dite, mais aussi à une décentralisation des adjudications.

Il est évident que la mobilité ne s'arrête pas à la frontière régionale. L'intervenant tient à ajouter que la mobilité ne s'arrête pas non plus à une frontière nationale: cela vaut donc non seulement pour Bruxelles, mais aussi pour Lille ou Maastricht. La frontière nationale n'empêche pas les trains néerlandais de s'arrêter à Liège ou à Bruxelles. Cette interaction ne doit pas cesser mais n'a rien à voir avec la régionalisation de la politique de mobilité. L'intervenant est lui aussi convaincu qu'il existe encore trop de zones grises aujourd'hui dans la répartition des compétences en ce qui concerne la politique de mobilité. Il faut clarifier la situation, et l'élaboration de cette politique mérite d'être étudiée en profondeur.

M. Roggeman se rallie au plaidoyer de Mme Brouwers concernant le péage urbain bruxellois. Si la Région de Bruxelles-Capitale veut remplir sa fonction de capitale, elle ne doit effectivement pas s'isoler des Régions flamande et wallonne, d'autant plus que les habitants de ces Régions alimentent déjà le fonds belge qui est destiné précisément au cofinancement de la politique de mobilité bruxelloise dans le cadre de cette fonction de capitale. Par ailleurs, il convient en effet de développer l'échange de données.

L'intervenant soutient aussi totalement la demande de transfert de la compétence maritime. Il a toutefois remarqué que Mme Brouwers avait cité plusieurs points lui permettant de souligner à juste titre les avantages de la régionalisation, avant de conclure son argumentation sur un plan de mobilité commun. Un tel plan pourrait revenir de facto à opérer une refédéralisation, ce qui devrait être envisagé avec une grande prudence. Il émet la même réserve au sujet de la demande de création d'une nouvelle structure décisionnelle placée au-dessus des sociétés de transport en commun, qui avait été

van Mobiliteit, zegt openlijk dat hij dat niet wenst uit te voeren. We staan wel voor de grootste spoorweghervorming sinds de oprichting van de NMBS in 1926 en het zal een heel decennium vergen om dat voor te bereiden. De deadline is 2033, maar daarvoor is nog niet de minste stap gezet. Het is wel een opportuniteit om de openbare dienstverlening op regionale basis, niet noodzakelijk gewestelijk, samen te stellen en aan te besteden. Het middenveld is daarvoor ook vragende partij; sommige voorbereidende studies stellen voor om het Belgische spoorwegaanbod te hervormen naar Zwitsers model, op basis van decentrale, multimodale overstappunten. Dat kan aanleiding geven, niet alleen tot decentralisatie van het mobiliteitsbeleid zelf, maar ook tot decentralisatie van de aanbestedingen.

Het is evident dat mobiliteit niet aan de gewestgrens stopt. Spreker wil daaraan toevoegen dat mobiliteit ook niet stopt aan een landsgrens: dat geldt dus niet alleen voor Brussel, maar ook voor Rijsel of Maastricht. Een landsgrens verhindert niet dat Nederlandse treinen stoppen in Luik of in Brussel. Die interactie moet blijven bestaan, maar heeft niets te maken met de regionalisering van het mobiliteitsbeleid. Spreker is het er zeker over eens dat er vandaag nog te veel grijze zones zijn inzake de bevoegdheidsverdeling van het mobiliteitsbeleid. Dat moet worden uitgeklaard en het is de moeite waard om de totstandkoming van dat beleid grondig te bestuderen.

Met betrekking tot de opmerkingen van mevrouw Brouwers sluit de heer Roggeman zich aan bij het pleidooi in verband met de Brusselse stadstol: als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn hoofdstedelijke functie wil waarmaken, moet het zich inderdaad niet afsluiten van het Vlaams en het Waals Gewest, zeker wanneer de inwoners van die Gewesten al het Belgisch fonds spekken dat precies bedoeld is voor de medefinanciering van het Brussels mobiliteitsbeleid in het kader van die hoofdstedelijke functie. Voorts moet er inderdaad meer ingezet worden op de uitwisseling van data.

Ook met het pleidooi voor de overdracht van de maritieme bevoegdheid is spreker het volledig eens. Opmerkelijk vond hij wel dat mevrouw Brouwers verschillende punten heeft aangehaald waarmee ze volledig terecht de voordelen van regionalisering heeft benadrukt, om dan op het einde van haar betoog wel uit te komen bij een gezamenlijk mobiliteitsplan. Dat zou dan de facto kunnen neerkomen op herfederalisering, waar we toch zeer behoedzaam in zouden moeten zijn. Hetzelfde geldt voor de vraag naar een nieuwe beslissingsstructuur boven de openbare vervoersbedrijven in

formulée dans le rapport d'information du Sénat de 2016. L'intervenant est d'accord sur le fait qu'il faille encore progresser sur le plan de l'intégration des tarifs. La pratique a montré que cette intégration était possible aujourd'hui grâce à des solutions qui n'existaient pas encore en 2016, telles que la carte MOBIB.

La réforme des chemins de fer pourrait être une piste intéressante dans le cadre de cette problématique. L'intervenant fait référence à un exemple de décentralisation aux Pays-Bas. La compétence a été décentralisée, d'abord au niveau des régions du Limbourg néerlandais et de la Frise, et ensuite au niveau provincial. Un marché public unitaire a été lancé pour toutes les formes de transport en commun: bus, trams et trains. Il s'agit donc effectivement d'un plan de mobilité unique au départ, qui concerne tous les modes de transport en assurant une intégration tarifaire et des correspondances idéales, tout en excluant la présence de lignes parallèles.

M. Roggeman reconnaît que la Suisse est le pays européen qui possède les chemins de fer les plus performants. Plus de quarante opérateurs y sont actifs et les chemins de fer sont scindés, d'une part, en un réseau fédéral et, d'autre part, en sociétés de chemins de fer régionales distinctes qui opèrent même parfois au niveau d'une ligne. L'intervenant trouve donc étrange que M. Hermant craigne que la scission en deux sociétés ferroviaires conduise à une catastrophe pour le service et les voyageurs. Il comprend néanmoins que cette position obéisse à un réflexe syndical. En effet, le pouvoir des syndicats peut mieux s'exprimer dans une société de chemins de fer unitaire. Selon la vision classique des années quatre-vingts, la SNCB est un pourvoyeur d'emplois avant d'être une société de transport. Le centralisme est la pire des choses pour la politique de mobilité. Dans tous les pays du monde, c'est la première compétence qui est régionalisée. Privilégier le service au citoyen, c'est miser sur la décentralisation.

Pour conclure, l'intervenant indique qu'il souscrit en grande partie au plaidoyer de M. Pieters.

Mme Brouwers réfute le fait qu'elle aurait défendu une refédéralisation de facto de la politique de mobilité en soulignant la nécessité de développer une vision globale et une structure décisionnelle faîtière. Coopérer en vue d'élaborer une vision globale dont découlent des plans de mobilité différents, ce n'est pas refédéraliser. Une décision commune n'est pas la même chose qu'une décision prise par une seule Région ou par l'État fédéral. Son propos consiste à dire que certaines grandes lignes doivent pouvoir être définies ensemble, précisément en raison des aspects qui dépassent les frontières régionales.

het informatieverslag van de Senaat uit 2016. Spreker is het erover eens dat er nog stappen moeten gezet worden inzake tariefintegratie. De praktijk heeft aangetoond dat op dat gebied nu wel al een en ander mogelijk is wat niet bestond in 2016, zoals de MOBIB-kaart.

Voor de aangehaalde problematiek kan de hervorming van de spoorwegen wel een interessant denkspoor zijn: qua decentralisering kan spreker verwijzen naar het Nederlandse voorbeeld. Er is geregionaliseerd naar Nederlands Limburg en naar Friesland en van daaruit ook naar het provinciale niveau. Er is een unitaire openbare aanbesteding georganiseerd voor alle vormen van openbaar vervoer: bussen, trams en treinen. Dat gaat dus inderdaad uit van één mobiliteitsplan, voor alle vervoersmodi, met ideale tariefintegratie en overstapmogelijkheden. Tegelijk worden ook parallelle lijnen uitgesloten.

De heer Roggeman erkent dat Zwitserland het best functionerende spoorwegland van Europa is. Daar zijn wel meer dan veertig spooroperatoren actief. Het spoor is er opgesplitst in enerzijds een federaal spoorwegnet en anderzijds afzonderlijke regionale spoorwegbedrijven, waarvan sommige zelfs maar op lijnniveau opereren. Daarom vindt spreker het vreemd dat de heer Hermant vreest dat de opsplitsing naar twee spoorbedrijven al een verschikking voor de dienstverlening en een ramp voor de reizigers zou betekenen. De heer Roggeman begrijpt wel dat de syndicale reflex hier een rol speelt. De vakbondsmacht kan zich immers beter manifesteren in een unitair spoorbedrijf. Vanuit de klassieke visie van de jaren tachtig is de NMBS veeleer een tewerkstellingsmachine dan een vervoersbedrijf. Centralisme in het mobiliteitsbeleid is het slechtste wat men kan doen: in elk land ter wereld is dit de eerste bevoegdheid die geregionaliseerd wordt. Wie dienstverlening aan de burger vooropzet, mikt op decentralisering.

Tot slot sluit spreker zich grotendeels aan bij het pleidooi van de heer Pieters.

Mevrouw Brouwers weerlegt dat zij zou gepleit hebben voor een de facto herfederalisering van het mobiliteitsbeleid omdat er een soort overkoepelende visie en beslissingsstructuur zou moeten zijn. Samenwerken om een gezamenlijke visie uit te werken, waaruit diverse mobiliteitsplannen voortvloeien, betekent niet dat men herfederaliseert. Samen beslissen is niet hetzelfde als een beslissing door één Gewest of door de federale overheid. Het idee is dat een aantal grote lijnen samen moeten kunnen worden bepaald, precies omwille van de grensoverschrijdende aspecten. Mevrouw Brouwers

Mme Brouwers insiste sur le fait qu'elle ne plaide pas en faveur d'une refédéralisation des compétences.

Si, dans le cadre de la sixième réforme de l'État, des compétences en matière de mobilité ont été transférées, avec les difficultés que l'on a évoquées, il y a un outil que Mme Goffinet juge important: c'est celui qui offre la possibilité de créer, au niveau de Bruxelles, une communauté métropolitaine. Il faut commencer par améliorer les zones grises, mais aussi réfléchir à l'instauration de la communauté métropolitaine de Bruxelles.

À son collègue de la N-VA, l'intervenante signale que, dans les faits, Infrabel est en quelque sorte cogéré, puisque l'organe d'administration comprend aussi des administrateurs régionaux, qui peuvent donc aussi travailler sur cette vision stratégique commune et, *in fine*, sur les moyens financiers annexes pour pouvoir atteindre ce but. En effet, l'accord de coopération de 2018 permet des logiques de financement différentes et une logique asymétrique de développement de la mobilité. Le fait que les Régions puissent développer une ligne ou une autre suivant leurs besoins et suivant les financements supplémentaires constitue une possibilité intéressante qui mérite réflexion.

Le sujet de la mer du Nord a déjà été évoqué dans le cadre du volet consacré à l'énergie. Pour Les Engagés, la mer du Nord intéresse tous les Belges. Ce n'est pas un territoire en particulier. Les investissements consentis par les entités parastatales, notamment wallonnes, montrent que la mer du Nord appartient à tous.

En résumé, Mme Goffinet juge important d'adopter la logique privilégiant l'intérêt de l'utilisateur et de veiller à améliorer la mobilité pour tous, en réduisant les zones grises. Il faut rendre la mobilité plus efficace et surtout plus juste sur le plan fiscal.

M. Hermant revient sur la réorganisation du secteur ferroviaire. Il a été dit que la mobilité ne s'arrêtait pas aux frontières du pays et que la même logique valait pour les Régions. On pourrait avoir une mobilité régionale qui ne s'arrête pas aux frontières des Régions mais qui est organisée en coopération avec les autres Régions. Le problème n'est pas celui-là. Il concerne l'administration. S'il existe deux administrations différentes, une au nord et l'autre au sud, deux ministres et deux cabinets différents, toute une série d'experts et de personnels d'un côté comme de l'autre, le coût sera beaucoup plus élevé pour les citoyens. C'est là que le bât blesse. Le PVDA-PTB ne veut pas que l'argent de l'impôt soit gaspillé. Il

benadrukt dat ze niet pleit voor een herfederalisering van bevoegdheden.

In het raam van de zesde Staatshervorming werden bevoegdheden inzake mobiliteit overgedragen, wat gepaard ging met de vermelde problemen, maar er is een instrument dat mevrouw Goffinet belangrijk acht: het instrument dat de mogelijkheid biedt op Brussels niveau een hoofdstedelijke gemeenschap op te richten. Men moet beginnen met het verbeteren van de grijze zones, maar men moet ook nadenken over het oprichten van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel.

Aan haar collega van de N-VA meldt spreekster dat Infrabel eigenlijk in zekere zin gezamenlijk beheerd wordt, aangezien het bestuursorgaan ook gewestelijke bestuurders omvat, die dus ook aan die gezamenlijke strategische visie kunnen werken en, per slot van rekening, aan de bijhorende financiële middelen om dat doel te bereiken. Het samenwerkingsakkoord van 2018 staat immers verschillende financieringslogica's en een asymmetrische logica in de mobiliteitsontwikkeling toe. Het feit dat de Gewesten deze of gene lijn kunnen ontwikkelen, naargelang van hun behoeften en van de bijkomende financiering, is een interessante mogelijkheid die overweging verdient.

Over het thema van de Noordzee is al gesproken in het energiehoofdstuk. Voor Les Engagés is de Noordzee voor alle Belgen van belang. Het is geen eigen grondgebied. De investeringen die de parastatale organen, onder andere de Waalse, hebben gedaan, tonen aan dat de Noordzee van iedereen is.

Samengevat vindt mevrouw Goffinet het belangrijk dat men de logica volgt die de gebruiker voorop stelt en dat men erover waakt dat men de mobiliteit voor allen verbetert, en daarbij de grijze zones beperkt. Men moet de mobiliteit efficiënter en vooral fiscaal rechtvaardiger maken.

De heer Hermant komt op de reorganisatie van het spoor terug. Er werd gezegd dat mobiliteit aan de landsgrenzen niet ophoudt en dat dezelfde logica voor de Gewesten geldt. We kunnen een gewestelijke mobiliteit hebben die niet ophoudt aan de gewestgrenzen, maar die in samenwerking met de andere Gewesten georganiseerd wordt. Dat is het probleem niet. Het probleem is het bestuur. Als er twee verschillende besturen zijn, een in het noorden en het andere in het zuiden, twee ministers en twee verschillende kabinetten, aan beide kanten een reeks experts en flink wat personeel, dan wordt de kostprijs voor de burgers veel te hoog. Daar knelt het schoentje. De PVDA-PTB wil niet dat belastinggeld

faut opter pour le niveau de pouvoir le plus efficace et le moins cher pour l'ensemble de la population.

Aux Pays-Bas, on a laissé la porte ouverte à la régionalisation, pour permettre aux différentes compagnies ferroviaires d'opérer plus facilement dans les différentes régions. Dans le Limbourg, on a vu apparaître quatre sociétés, au lieu d'une seule, les prix ont augmenté de 20 à 50 % et dix ans après la mise en œuvre du dispositif, 75 % des Néerlandais considéraient la régionalisation comme un échec et 60 % demandaient le retour à un seul opérateur national. Telle est la réalité pour les voyageurs néerlandais. M. Hermant remercie la N-VA d'avoir expliqué les raisons de sa volonté de régionaliser la SNCB: casser le droit du travail, diviser la société et affaiblir les syndicats. La démocratie syndicale permet de faire remonter vers la direction les problèmes que rencontrent les voyageurs. C'est une manière particulièrement efficace de renforcer le service public, de dénoncer ce qui ne va pas sur le terrain. La N-VA veut faire en sorte que les conditions de travail ressemblent à celles pratiquées, par exemple, par Ryanair, où les membres du personnel sont sous-payés et travaillent comme des esclaves. Pour cette raison-là aussi, il est indispensable de maintenir un seul opérateur dans toute la Belgique.

M. Roggeman est heureux d'entendre que Mme Brouwers ne veut absolument pas que l'on refédéralise. Il lance une mise en garde en disant que si l'on veut parvenir à une vision commune par le biais de négociations, on risque de se retrouver dans un scénario à trois contre un, étant donné que des quatre parties, deux sont des Régions majoritairement francophones et qu'au niveau de l'autorité fédérale, le ministre compétent a systématiquement été un francophone au cours des dernières décennies et sera naturellement enclin à suivre les intérêts francophones. M. Roggeman craint donc que cela ne limite la possibilité pour le niveau flamand d'avoir voix au chapitre et ne sache une nouvelle fois l'autonomie acquise.

M. Roggeman se réjouit également d'entendre que Mme Goffinet souhaite que l'on commence par clarifier les zones grises. Aujourd'hui, Infrabel dispose déjà d'une cogestion par le biais des administrateurs régionaux, mais l'intervenant se demande si le virage a définitivement été pris. Il souhaite que l'on aille beaucoup plus loin et que l'on donne aux Régions davantage voix au chapitre, y compris pour la fixation des investissements prioritaires. Les Régions doivent avoir toute latitude pour financer des lignes elles-mêmes comme elles l'entendent. Dans ce domaine, on a seulement franchi la première étape.

verspild wordt. Men moet kiezen voor het efficiëntste en goedkoopste beleidsniveau voor de hele bevolking.

In Nederland heeft men de deur voor regionalisering geopend, om de diverse spoorwegmaatschappijen de kans te geven gemakkelijker in alle regio's actief te zijn. In Limburg zag men vier maatschappijen verschijnen, in plaats van een enkele. De prijzen zijn met 20 tot 50 % gestegen en tien jaar na de uitrol van de regeling vond 75 % van de Nederlanders de regionalisering een mislukking en vroeg 60 % de terugkeer naar een enkele nationale operator. Dat is de realiteit voor de Nederlandse reizigers. De heer Hermant dankt de N-VA omdat ze de redenen heeft uitgelegd waarom ze de NMBS wil regionaliseren: het arbeidsrecht afbreken, de maatschappij opsplitsen en de vakbonden verzwakken. Dankzij de vakbondsdemocratie kan men de problemen die de reizigers hebben bij de directie aankaarten. Het is een bijzonder doeltreffende manier om de openbare dienstverlening te versterken, om de problemen in het veld aan te klagen. De N-VA wil het zo aanpakken dat de arbeidsvoorwaarden op die van bijvoorbeeld Ryanair lijken, waar de personeelsleden onderbetaald worden en als slaven worden behandeld. Ook om die reden is het onontbeerlijk dat men in heel België bij één enkele exploitant blijft.

De heer Roggeman is blij te horen dat mevrouw Brouwers zeker niet wil herfederaliseren. Hij waarschuwt dat wanneer men via onderhandelingen tot een gezamenlijk visie wil komen, men in een scenario van drie tegen één dreigt terecht te komen, aangezien van de vier partijen, er twee overwegend Franstalige Gewesten zijn en een federale overheid waarin de bevoegde minister de afgelopen decennia steeds Franstalig was en uiteraard geneigd zal zijn de Franstalige belangen te volgen. De heer Roggeman vreest dan ook dat dat de inspraak van het Vlaamse niveau wel eens zou kunnen beperken en de verworven autonomie opnieuw zou kunnen onderuithalen.

De heer Roggeman is eveneens blij te horen dat mevrouw Goffinet eerst de grijze zones wil uitklaren. Vandaag heeft Infrabel al cobeheer in de vorm van gewestelijke bestuurders, maar spreker vraagt zich af of de kentering daarmee echt ingezet is. Hij wil veel verder gaan en de Gewesten meer inspraak geven, ook bij het bepalen van de prioritaire investeringen. De Gewesten moeten de volle vrijheid krijgen om naar eigen inzicht zelf lijnen te financieren. Op dat vlak is nog maar een eerste stap gezet.

Concernant la communauté métropolitaine, l'intervenant dit ne pas être d'accord avec Mme Goffinet. Il n'est pas favorable à l'idée que l'on permette à la Région bruxelloise d'avoir son mot à dire sur des pans entiers de la mobilité en Région flamande.

Selon M. Roggeman, la virulence avec laquelle M. Hermant a réagi est significative: la première préoccupation du PVDA-PTB n'est pas le service au voyageur, mais le maintien de l'action syndicale sur le rail. L'emploi est une donnée importante à la SNCB, mais celle-ci est avant tout une entreprise de transport et la première priorité est le service au public. Selon M. Hermant, il est préférable, d'un point de vue financier, de ne pas régionaliser les chemins de fer car cela permet d'économiser un ministre et quelques membres de cabinet, mais la SNCB unitaire, telle qu'elle existe d'aujourd'hui, figure au rang des entreprises ferroviaires les plus coûteuses d'Europe pour un service de qualité moyenne. On ne parle pas ici du prix des titres de transport, mais plutôt de l'énorme financement public de 3,5 milliards d'euros pour les deux entreprises publiques, soit une moyenne de 620 euros par travailleur par an. Si l'efficacité administrative prime, alors les choses doivent changer radicalement. La Belgique est le pays ferroviaire le plus centralisé du monde et cela n'a aucun effet bénéfique, pas davantage pour le contribuable.

Mme Gilson constate qu'on a progressivement morcelé le paysage de la mobilité. Lors de la sixième réforme de l'État, de nouvelles compétences ont été transférées car la Région flamande souhaitait en obtenir davantage dans le domaine de la mobilité et de la sécurité routière. L'objectif de départ était un État fédéral plus efficace et des entités plus autonomes, ainsi qu'une plus grande sécurité routière. Force est toutefois de constater qu'en réalité, cette répartition morcelée n'est pas un bon fondement pour une politique de mobilité cohérente. Certains pans sont régionaux, par exemple les services de transport, les infrastructures ou encore la sécurité routière, mais le transport aérien et les politiques maritimes restent au niveau fédéral. Dans le domaine fiscal, les taxes de circulation sont imposées par les Régions, mais la fiscalité sur les voitures de société et les carburants reste au niveau fédéral. De fait, on constate, en tout cas dans le cadre des compétences dont elles ont hérité, une sorte de concurrence entre les Régions, de même qu'une lutte d'influence par rapport à l'État fédéral. Tout cela semble se faire au détriment de tout esprit de cohésion, d'une vision commune, de l'intérêt général. Or c'est vraiment cela qu'il faut viser.

Évoquer la régionalisation de l'aéroport de Zaventem – qui s'appelle pourtant Bruxelles-National – est

Over de hoofdstedelijke gemeenschap verschilt de spreker van mening met mevrouw Goffinet. Hij is er geen voorstander van om het Brussels Gewest zeggenschap te geven over grote delen van de mobiliteit in het Vlaams Gewest.

De hevigheid van de reactie van heer Hermant illustreert volgens de heer Roggeman zijn punt: de eerste bekommernis van PVDA-PTB is niet de dienstverlening aan de reiziger, maar het in stand houden van de syndicale actie bij het spoor. De tewerkstelling bij de NMBS is een belangrijk gegeven, maar de NMBS is eerst en vooral een vervoersbedrijf en de grootste prioriteit is de dienstverlening aan het publiek. Volgens de heer Hermant is het goedkoper de spoorwegen niet te regionaliseren, want dat spaart een minister en een paar kabinetsleden uit, maar de unitaire NMBS van vandaag is een van de duurste spoorbedrijven van Europa in verhouding tot een middelmatige dienstverlening. Het gaat daarbij niet over de ticketprijzen, wel over de enorme overheidsfinanciering van 3,5 miljard euro voor de twee overheidsbedrijven of gemiddeld 620 euro per werknemer per jaar. Als de bestuurlijke efficiëntie op de eerste plaats komt, dan moet het drastisch anders. België is het meest gecentraliseerde spoorland van de wereld en dat doet absoluut geen deugd, ook niet aan de belastingbetaler.

Mevrouw Gilson stelt vast dat men het mobiliteitslandschap geleidelijk aan verbrokkeld heeft. Bij de zesde Staatshervorming werden nieuwe bevoegdheden overgedragen, want het Vlaams Gewest wilde er meer krijgen op het gebied van de mobiliteit en de verkeersveiligheid. De aanvankelijke doelstelling was een efficiëntere Federale Staat en autonomere deelstaten, alsook meer verkeersveiligheid. We moeten echter vaststellen dat die verbrokkelde verdeling geen goede basis is voor een coherent mobiliteitsbeleid. Bepaalde aspecten zijn gewestelijk, bijvoorbeeld de vervoersdiensten, de infrastructuur of de verkeersveiligheid, maar het luchtvervoer en het maritiem beleid blijven op het federale niveau. Op fiscaal gebied wordt de verkeersbelasting door de Gewesten opgelegd, maar blijft de fiscaliteit op de bedrijfswagens en de brandstoffen op federaal niveau. Eigenlijk ziet men, in elk geval in het raam van de bevoegdheden die ze hebben gekregen, een vorm van concurrentie tussen de Gewesten, alsook een strijd om invloed met de Federale Staat. Dat alles gaat kennelijk ten koste van elke wil tot cohesie, van een gemeenschappelijke visie, van het algemeen belang. Terwijl men precies dat voor ogen moet houden.

Het over de regionalisering van de luchthaven van Zaventem hebben – die nochtans Brussel-Nationaal

franchement ridicule. Dans un pays aussi petit que la Belgique, imaginer de régionaliser cet aéroport et encore davantage le rail n'a vraiment aucun sens. Est-ce là l'intérêt général? Une telle décision permettrait-elle de mettre en œuvre une politique de mobilité qui réponde aux besoins du citoyen, de même qu'aux très importants enjeux climatiques? Mme Gilson n'en est vraiment pas convaincue.

Pour le MR, il s'agit en revanche d'oser le débat visant à refédéraliser l'ensemble de la fiscalité automobile, en vue de permettre l'émergence d'une fiscalité efficace et équitable par rapport à l'ensemble du parc automobile actuel et des citoyens belges. Cela permettrait également d'anticiper de manière cohérente et concertée les évolutions technologiques qui sont en effet de plus en plus rapides. Une vue plus large s'impose. Il faut arrêter la concurrence entre les Régions, qui est parfois délétère, non seulement pour le citoyen mais aussi vis-à-vis de l'Union européenne et de l'image de la Belgique dans ce cadre. L'Union européenne dispose, on le sait, de compétences très importantes, notamment en ce qui concerne les normes d'émission des véhicules et le développement de carburants alternatifs. L'absence d'accord entre les Régions empêche parfois la Belgique de prendre position, ce qui est tout à fait nuisible à son image.

En Belgique, on a l'impression qu'on a voulu appliquer le principe de subsidiarité, telle qu'on le connaît au niveau européen, en décidant de régionaliser certains domaines pour agir au plus proche du citoyen, mais cela débouche, notamment pour la mobilité, sur un paysage kafkaïen qui complique l'élaboration d'une politique vraiment cohérente pour le citoyen.

On doit en effet assurer une intermodalité entre des modes de déplacement, mais quand ils relèvent d'autorités distinctes, cela semble encore plus compliqué. La mise en place d'une vision interfédérale est, pour le MR, une condition *sine qua non*, préalable à toute politique de mobilité qui se veut cohérente. Cette vision doit assurer une coordination forte entre les politiques européenne, fédérale, régionale et même provinciale et communale, dans certains cas. Cela nécessite de traiter des thématiques liées entre autres à l'infrastructure, à l'offre de services, à la fiscalité, à l'environnement, voire à des domaines très complexes comme le droit du travail et l'aménagement du territoire.

Pour le groupe MR, c'est la loyauté fédérale telle qu'elle est prévue à l'article 143 de la Constitution qui doit s'appliquer: toute action d'une Région dans le domaine de la mobilité, dont la mise en œuvre est susceptible de causer un dommage à une autre Région,

heet – is zonder meer belachelijk. In een klein landje als België het idee hebben die luchthaven te regionaliseren is werkelijk zinloos en dat geldt nog meer voor het spoor. Is dat het algemeen belang? Kan men met zo'n beslissing een mobiliteitsbeleid uitrollen dat een antwoord biedt op de behoeften van de burger en op het uiterst belangrijke klimaatprobleem? Mevrouw Gilson is er echt niet van overtuigd.

Voor de MR moet men daarentegen het debat durven aangaan over het herfederaliseren van de hele autofiscaliteit, zodat een doeltreffende en eerlijke fiscaliteit kan ontstaan voor het hele huidige wagenpark en voor alle Belgische burgers. Op die manier kan men ook op samenhangende wijze en in overleg anticiperen op de technologische ontwikkelingen die inderdaad almaar sneller gaan. Een bredere kijk is noodzakelijk. Men moet de concurrentie tussen de Gewesten, die soms nefast is, stoppen, niet alleen voor de burger, maar ook voor de Europese Unie en voor het imago van België aldaar. Zoals men weet heeft de Europese Unie heel belangrijke bevoegdheden, onder andere wat de uitstootnormen voor de voertuigen en de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen betreft. Het gebrek aan akkoord tussen de Gewesten belet België soms een standpunt in te nemen, wat heel schadelijk is voor zijn imago.

Het lijkt alsof men in België het subsidiariteitsbeginsel heeft willen toepassen zoals op Europees niveau, door bepaalde domeinen te regionaliseren om de burger beter te kunnen bedienen. Dat heeft, met name voor mobiliteit, evenwel tot een Kafkaïaans landschap geleid, waardoor het ingewikkeld wordt om een daadwerkelijk samenhangend beleid voor de burger te voeren.

Er moet inderdaad gezorgd worden voor intermodaliteit tussen de vervoermodi, maar als verschillende overheden hiervoor bevoegd zijn, dan lijkt dat nog ingewikkelder te worden. Een interfederale visie is voor de MR een *conditio sine qua non* om tot een coherent mobiliteitsbeleid te komen. Die visie moet een sterke coördinatie tussen het Europees, federaal, regionaal en zelfs provinciaal en gemeentelijk beleid waarborgen in bepaalde gevallen. Men krijgt daarbij te maken met thema's als infrastructuur, dienstverlening, fiscaliteit, milieu, en zelfs erg ingewikkelde domeinen zoals het arbeidsrecht en ruimtelijke ordening.

Voor de MR-fractie moet de federale loyautéit worden toegepast, als bepaald in artikel 143 van de Grondwet: elke handeling van een Gewest inzake mobiliteit waarvan de uitvoering schade kan berokkenen aan een ander Gewest, moet via een interregionaal

doit passer obligatoirement par un accord de coopération interrégional. Avec sa taxe kilométrique, la Région bruxelloise, non seulement impacte les autres Régions et les navetteurs, mais se tire en outre une balle dans le pied. Cet exemple prouve que la mobilité demeure une problématique qui doit se régler à l'échelle interrégionale et fédérale.

Le MR plaide aussi pour la mise en place d'une communauté métropolitaine de Bruxelles, visée par l'article 92*bis* de la loi spéciale de réformes institutionnelles. Cette communauté permettrait une concertation entre les différents acteurs en ce qui concerne des matières typiquement transrégionales comme la mobilité, la sécurité routière, les travaux routiers autour de Bruxelles, qui visent à faciliter le trafic vers et depuis Bruxelles. Cela favoriserait sans doute les solutions dans une série de dossiers qui ont défrayé la chronique récemment, comme le ring de Bruxelles, le parking C, la taxe kilométrique, etc.

Pour les libéraux, une nouvelle réforme de l'État ne doit évidemment pas être une surcouches en faveur des entités fédérées, pour finalement ne faire que leur transférer des compétences. Il faut, au contraire, agir sans tabou et éventuellement refédéraliser certaines compétences. Le modèle actuel montre des signes d'essoufflement à plus d'un titre. Les solutions, par exemple, de mobilité flexible, de mobilité partagée, annoncent un nouveau modèle qui ne peut pas être abordé au niveau d'une Région, mais au niveau national, voire européen. Il en va de la vitalité économique de la Belgique, du bien-être des citoyens belges de toutes les Régions de notre pays et de la qualité de notre environnement. Pour les libéraux, une future réforme de l'État devra donc tenir compte du fait que la mobilité de demain se doit d'être intermodale. Il y aura certainement un partage de l'espace public entre les différents modes de transport pour former un véritable service de mobilité, comme l'indique d'ailleurs l'accord de gouvernement. Pour cela, il faut aborder cette politique le plus possible à l'échelon fédéral.

M. Pieters trouve que l'intervenante précédente mentionne à juste titre un certain nombre de choses qui devraient être améliorées et la manière dont elles devraient l'être. S'agissant toutefois de la structure de l'État, l'intervenant dit ne pas comprendre pourquoi l'on ne parvient pas depuis des décennies à améliorer le système. La SNCB, par exemple, coûte à chaque Belge 620 euros par an. L'exemple cité par M. Hermant n'est pas correct, selon M. Pieters. Aux Pays-Bas, seuls ceux qui voyagent en train paient, les autres ne paient rien. Dans le système fiscal néerlandais, un revenu brut

samenwerkingsakkoord verlopen. Door de kilometerheffing benadeelt het Brussels Gewest niet alleen de overige Gewesten en de pendelaars, maar schiet het ook zichzelf in de voet. Dit voorbeeld toont aan dat mobiliteit een problematiek is die moet worden geregeld op intergewestelijk en federaal niveau.

De MR pleit ook voor de invoering van een hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel, als bedoeld in artikel 92*bis* van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. Die gemeenschap zou overleg mogelijk maken tussen de verschillende actoren over typisch transregionale aangelegenheden zoals mobiliteit, verkeersveiligheid, wegenwerken rond Brussel, om het verkeer van en naar Brussel vlotter te laten verlopen. Dat zou ongetwijfeld bijdragen tot een oplossing voor een aantal dossiers die onlangs in het nieuws zijn geweest, zoals de ring van Brussel, parking C, de kilometerheffing, enz.

Voor de liberalen mag een nieuwe staatshervorming uiteraard geen nieuwe laag worden in het voordeel van de deelstaten, waarbij uiteindelijk alleen bevoegdheden worden overgeheveld. Men moet integendeel zonder taboes te werk gaan en eventueel bepaalde bevoegdheden herfederaliseren. Het huidige model stoot op zijn grenzen. Oplossingen zoals flexibele mobiliteit, gedeelde mobiliteit, luiden een nieuw model in dat niet op gewestelijk niveau kan worden aangepakt, maar wel op nationaal of zelfs Europees niveau. De economische vitaliteit van België, het welzijn van de Belgische burgers van alle Gewesten en de kwaliteit van het leefmilieu staan op het spel. De liberalen denken dat er bij een toekomstige staatshervorming dus rekening moet worden gehouden met het feit dat de mobiliteit van de toekomst intermodaal zal zijn. Verschillende vervoersmodi zullen zeker de openbare ruimte delen om een echte dienstverlening inzake mobiliteit tot stand te brengen, zoals trouwens vermeld wordt in het regeerakkoord. Daarom moet dit beleid zoveel mogelijk federaal worden aangepakt.

De heer Pieters vindt dat de vorige spreker terecht een aantal zaken aanhaalt die zouden moeten verbeteren en op welke manier ze zouden moeten verbeteren. Als het echter over de staatsstructuur gaat, begrijpt de spreker echter niet dat men er decennialang niet in slaagt het systeem te verbeteren. De NMBS bijvoorbeeld kost elke Belg jaarlijks 620 euro. Het voorbeeld dat de heer Hermant aanhaalt klopt volgens de heer Pieters niet. In Nederland betaalt enkel wie met het spoor reist, de rest niet. Het belastingsysteem in Nederland zorgt ervoor dat van een lager bruto-inkomen netto meer overblijft

modeste donne en net un montant qui est supérieur à celui qui est octroyé en Belgique. Le personnel des chemins de fer n'en est pas moins satisfait. De plus, les trains sont ponctuels.

M. Hermant cite l'exemple du Royaume-Uni, où le coût était beaucoup plus important. La privatisation, la division de l'infrastructure en plusieurs compagnies, la fragmentation du rail coûtent beaucoup plus cher, même pour l'État, puisque c'était lui qui devait majoritairement subvenir aux frais de ces sociétés privées.

M. Vanlouwe indique que M. Hermant procède à une comparaison avec les Pays-Bas et le Royaume-Uni mais ne dit mot de la Suisse, où plusieurs compagnies ferroviaires opèrent côte à côte. Les compétences y sont à la fois cantonales et confédérales et une politique ferroviaire efficace et performante y est mise en œuvre. En Suisse, les compétences en matière de trafic ferroviaire sont beaucoup plus morcelées qu'en Belgique, mais le trafic ferroviaire y est plus efficace, plus convivial et moins cher. M. Hermant ne fait aucune comparaison avec un pays confédéral.

Mme Goffinet souhaite obtenir de Mme Gilson des éclaircissements concernant la position officielle du MR en matière de fiscalité automobile. Celui-ci plaide-t-il bien pour la refédéralisation de toute la fiscalité automobile?

La loyauté fédérale constitue un élément important, notamment dans le cas de la taxe kilométrique *SmartMove*, propre à Bruxelles. Si la Région de Bruxelles-Capitale allait jusqu'au bout de sa démarche et adoptait cette ordonnance, qui aurait évidemment un impact sur les navetteurs wallons et flamands, Mme Goffinet ose espérer qu'une procédure en conflit d'intérêts serait enclenchée. Au vu du discours de Mme Gilson, Mme Goffinet pense que le groupe MR soutiendra, tout comme d'ailleurs la N-VA, la proposition de loi spéciale qui impose d'établir un accord de coopération pour la taxation de la circulation des véhicules et donc, en l'occurrence, la taxation des navetteurs.

Mme Gilson aborde tout d'abord la répartition actuelle des compétences entre le niveau fédéral et les Régions. Les taxes de circulation sont une compétence régionale, alors que la fiscalité sur les voitures de société, les carburants et les déplacements du domicile vers le lieu de travail reste fédérale. Dans les faits, l'exercice de ces compétences donne plutôt lieu à une forme de concurrence ou une lutte d'influence entre l'État fédéral et les Régions, voire entre les Régions elles-mêmes.

dan in België. Toch is het personeel bij de spoorwegen er tevreden. De treinen zijn er bovendien stipt.

De heer Hermant geeft het voorbeeld van het Verenigd Koninkrijk waar de kosten veel hoger waren. De privatisering, de opsplitsing van de infrastructuur in verschillende ondernemingen, de versnippering van het spoor kosten veel meer, zelfs voor de Staat omdat die de kosten van de privéondernemingen voor het overgrote deel heeft moeten dragen.

De heer Vanlouwe stelt dat de heer Hermant wel vergelijkt met Nederland en het Verenigd Koninkrijk, maar dat hij zwijgt over Zwitserland. Daar werken verschillende spoorwegmaatschappijen naast elkaar. De bevoegdheden zijn er zowel kantonnaal als confederaal en er wordt een performant, efficiënt spoorwegbeleid gevoerd. De bevoegdheden op het vlak van het treinverkeer zijn in Zwitserland veel meer verdeeld dan in België, maar het treinverkeer is er efficiënter, klantvriendelijker en goedkoper. Met een confederaal land maakt de heer Hermant de vergelijking niet.

Mevrouw Goffinet wil van mevrouw Gilson verduidelijking over het officiële standpunt van de MR inzake de autobelasting. Pleit de MR wel degelijk voor een herfederalisering van de volledige autobelasting?

De federale loyauté is een belangrijk element, meer bepaald voor de Brusselse kilometerheffing *SmartMove*. Indien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn plan doorvoert en een ordonnantie goedkeurt, wat uiteraard een impact zou hebben voor de Waalse en Vlaamse pendelaars, dan hoopt mevrouw Goffinet dat er een belangenconflict zal worden ingeleid. Gelet op de uiteenzetting van mevrouw Gilson, denkt mevrouw Goffinet dat de MR-fractie, net als de N-VA, het voorstel van bijzondere wet zal steunen dat de invoering van een samenwerkingsakkoord oplegt voor de verkeersbelasting en dus, in dit geval, de belasting van de pendelaars.

Mevrouw Gilson stipt eerst de huidige bevoegdheidsverdeling tussen het federale niveau en de Gewesten aan. De verkeersbelasting is een gewestelijke bevoegdheid, terwijl de belasting op salarismwagens, brandstof en de woon-werkverplaatsingen federaal zijn. In de praktijk leidt de uitoefening van die bevoegdheden veeleer tot een vorm van concurrentie of een strijd om invloed tussen de Federale Staat en de Gewesten, zelfs tussen de Gewesten onderling. Volgens de MR moet men durven

Pour le MR, il faut oser un débat visant à refédéraliser l'ensemble de la fiscalité automobile. Cela permettrait l'émergence d'une fiscalité efficace et équitable pour le parc automobile et surtout, puisque le MR est très attentif à l'évolution des technologies, une approche vraiment concertée.

Quant à la question relative à la taxe kilométrique, Mme Gilson ne se prononcera pas maintenant sur l'attitude et la position qu'adoptera son groupe.

*
* *

III. VOTE SUR LE RAPPORT

Le présent rapport a été approuvé par 11 voix contre 2 et 2 abstentions.

Le présent rapport sera transmis au gouvernement afin de nourrir la réflexion relative aux prochaines réformes institutionnelles.

*
* *

Les rapporteurs,

Sander LOONES.
Kristof CALVO.
Barbara PAS.
Jean-Frédéric EERDEKENS.
Peter VAN ROMPUY.
Véronique DURENNE.

Les présidentes,

Stephanie D'HOSE.
Eliane TILLIEUX.

spreken over de herfederalisering van de volledige autobelasting. Zo zou er voor het wagenpark een efficiënte en billijke fiscaliteit tot stand kunnen komen en vooral een echte aanpak, gebaseerd op overleg, aangezien de MR de technologische evolutie op de voet volgt.

Wat de kilometerheffing betreft, zal mevrouw Gilson nu geen toelichting geven over de houding en het standpunt van haar fractie.

*
* *

III. STEMMING OVER HET VERSLAG

Het verslag werd goedgekeurd met 11 tegen 2 stemmen bij 2 onthoudingen.

Dit verslag zal aan de regering worden bezorgd om bij te dragen tot de reflectie over de komende institutionele hervormingen.

*
* *

De rapporteurs,

Sander LOONES.
Kristof CALVO.
Barbara PAS.
Jean-Frédéric EERDEKENS.
Peter VAN ROMPUY.
Véronique DURENNE.

De voorzitters,

Stephanie D'HOSE.
Eliane TILLIEUX.