

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

24 november 2017

Titel

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
RUIMTELIJKE ORDENING,
MILIEU EN KLIMAAT

UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN **Ward KENNES**
EN **Wouter DE VRIENDT**

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

24 novembre 2017

Titre

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU CLIMAT

PAR
MM. **Ward KENNES**
ET **Wouter DE VRIENDT**

I. — INLEIDING

Op 16 juni 2017 vond in de plenaire zitting van de Interparlementaire Beneluxassemblee een themadebat plaats over de “Duurzame mobiliteit – Naar een regio met lage emissies – de aanpak van de Beneluxlanden”. Dat debat werd ingeleid door de heer Hans Bruyninckx, uitvoerend directeur van het Europees Milieuagentschap. Vertegenwoordigers van de Nederlandse, Belgische en Luxemburgse ministers stelden er hun mobiliteitsactieplan voor, evenals hun inspanningen om alternatieve brandstoffen te stimuleren. Behalve de leden van het Beneluxparlement, namen ook een delegatie van de Noordse Raad en van de Baltische Assemblee deel aan het debat.

Om dat belangrijke themadebat voor te bereiden, hadden het Bureau van de Interparlementaire Assemblee en de rapporteurs op 10 april 2017 een voorafgaande werkvergadering met de heer Hans Bruyninckx.

Vervolgens hebben de commissies Financiën en Mobiliteit enerzijds en Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat anderzijds gezamenlijk vergaderd om de hoorzittingen van 27 april en 12 mei 2017 te organiseren.

Op 27 april kwam een vertegenwoordiger van de heer Tommelein, Vlaams minister van energie, de inspanningen voorstellen die de Vlaamse regering levert in het raam van de toepassing van de Europese richtlijn van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Op 12 mei hebben de vertegenwoordigers van de Belgische en Luxemburgse ministers van Mobiliteit de diverse maatregelen en hun planning voor globale mobiliteit op de schaal van hun land voorgesteld.

Na het debat in de plenaire zitting heeft de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat op 20 oktober en op 17 november 2017 vergaderd om te debatteren over een voorstel van aanbevelingen dat aan de plenaire zitting van de Interparlementaire Assemblee van 24 en 25 november 2017 zal worden overgelegd.

II. — HOORZITTINGEN

1. Uiteenzetting van de heer Jochen De Smet, adviseur bij het kabinet van de heer Tommelein, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie

De heer De Smet zet enkele punten uiteen in verband met de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen in het Vlaams Gewest. Hij zal zich verder niet uitlaten over

I. — INTRODUCTION

Le 16 juin 2017 s’est tenu en séance plénière de l’Assemblée interparlementaire Benelux un débat thématique consacré à la “*Mobilité durable – Vers une région à faible taux d’émissions – L’approche des pays du Benelux*”. Ce débat était introduit par M. Hans Bruyninckx, directeur exécutif de l’Agence européenne pour l’Environnement. Des représentants des ministres néerlandais, belges et luxembourgeois y ont présenté leur plan d’action en matière de mobilité, de même que leurs efforts en vue de favoriser les carburants alternatifs. Outre les membres du Parlement Benelux, une délégation du Conseil nordique et de l’Assemblée balte participaient au débat.

En vue de préparer cet important débat thématique, le Bureau de l’Assemblée interparlementaire ainsi que les rapporteurs avaient tenu une réunion de travail préliminaire avec M. Hans Bruyninckx le 10 avril 2017.

Les commissions Finances et Mobilité, d’une part, et Aménagement du territoire, Environnement et Climat d’autre part, se sont ensuite réunies conjointement afin d’organiser des auditions les 27 avril et 12 mai 2017.

Le 27 avril, un représentant de M. Tommelein, ministre flamand de l’Énergie est venu exposer les efforts déployés par la Région flamande dans le cadre de l’application de la directive européenne du 22 octobre 2014 concernant le développement d’infrastructures pour des combustibles alternatifs.

Le 12 mai, les représentants des ministres belges et luxembourgeois de la Mobilité, ont présenté les différentes mesures prises et leur planification en matière de mobilité globale à l’échelle de leur pays.

Suite au débat en séance plénière, la commission de l’Aménagement du territoire, de l’Environnement et du Climat s’est réunie pour discuter les 20 octobre et 17 novembre 2017 une proposition de recommandations qui sera soumise à la séance plénière de l’Assemblée interparlementaire des 24 et 25 novembre 2017.

II. — AUDITIONS

1. Exposé de M. Jochen De Smet, conseiller au cabinet de M. Tommelein, ministre flamand du Budget, des Finances et de l’Énergie

M. De Smet expose quelques points dans le cadre du développement des combustibles alternatifs en Région flamande. Il ne s’exprimera pas de manière plus large

duurzame mobiliteit, omdat die aangelegenheid onder de bevoegdheid van een andere minister valt.

Krachtens de Europese richtlijn van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, heeft het Vlaams Gewest het actieplan "*Clean power for transport*" (hierna CPT-plan genoemd) goedgekeurd, met als doel zich te concentreren op drie soorten technologie, te weten CNG (Compressed Natural Gas), elektriciteit voor voertuigen en waterstof, waarnaar overigens ook wordt verwezen in de informatienota van de Benelux.

Er werd met de eerste fase van de uitrol van het Plan begonnen eind 2015. Sinds begin 2017 is het aandeel van elektrische wagens in de verkoop van nieuwe voertuigen boven 5 % gestegen. De doelstelling is in 2020 10 % te halen, we zijn goed op weg.

De ontwikkeling van laadstructuur is een heel belangrijk punt in het CPT-plan. Op voorstel van mevrouw Turtelboom, gewezen bevoegd minister, en van de heer Tommelein, huidig minister, werd besloten 5000 openbare laadpunten op het Vlaams grondgebied te installeren. De uitvoering van die beslissing verloopt volgens schema. Er werd een samenwerking tot stand gebracht met een Nederlandse leverancier die in het Vlaams Gewest actief is. Die zal in mei aanvatten om de eerste van die 5000 laadpunten te installeren. Dat moet het mogelijk maken een laadpunt per tien elektrische voertuigen te hebben, zodat we tot een minimum van 50 000 elektrische voertuigen op de Vlaamse wegen kunnen komen, om dat aantal later nog op te voeren.

De doelstelling is ook in 2020 op onze wegen voertuigen op waterstof te hebben. Daarom plannen we tegen 2020 de installatie van twintig waterstoftankstations. Momenteel zijn we het tweede tankstation aan het bouwen, maar de installatie van de achttien andere wordt gepland.

De tweede fase van de uitrol van het CPT-plan wordt voorbereid. Europa vraagt dat een plan wordt opgemaakt met 2030 als horizon. Daarom heeft het Vlaams Parlement met een ruime meerderheid een resolutie aangenomen die bepaalt dat in 2030 ten minste 50 % van de verkoop van nieuwe voertuigen "*0-emission*" voertuigen moeten zijn. Dat betekent niet alleen elektrische voertuigen, maar ook voertuigen op waterstof. Dat gaat uiteraard verder dan onze ambities voor 2020. Dat zal tot een exponentiële toename van dat soort voertuigen op de Vlaamse wegen leiden en bijgevolg grotere inspanningen van alle actoren vergen,

sur la mobilité durable, cette matière relevant de la compétence d'un autre ministre.

En application de la directive européenne du 22 octobre 2014 concernant le développement d'infrastructures pour des combustibles alternatifs, la Région flamande a adopté un plan d'action "*Clean power for transport*" (ci-après dénommé Plan CPT) dans le but de se concentrer sur trois types de technologies, à savoir le gaz naturel CNG (Compressed Natural Gas), l'électricité pour les véhicules et l'hydrogène, à laquelle il est d'ailleurs aussi fait référence dans la note informative du Benelux.

La première phase de mise en oeuvre du Plan a débuté fin 2015. Depuis le début de l'année 2017, la proportion de véhicules électriques dans les nouveaux véhicules vendus a passé la barre des 5 %. L'objectif étant d'arriver à 10 % en 2020, nous sommes sur la bonne voie.

Le développement d'infrastructures de chargement est un point très important dans le plan CPT. Sur proposition de Mme Turtelboom, ancienne ministre compétente, et de M. Tommelein, actuel ministre, il a été décidé de créer 5000 points publics de rechargement sur le territoire flamand. L'exécution de cette décision se fait conformément au timing prévu. Une collaboration a été mise en place avec un fournisseur néerlandais, actif en Région flamande. Celle-ci va débuter en mai afin d'installer les premiers de ces 5000 points de rechargement. Cela devrait permettre d'obtenir un point de rechargement pour dix véhicules électriques afin de pouvoir évoluer vers un minimum de 50 000 véhicules électriques sur les routes flamandes, avant un développement encore plus large.

L'objectif est aussi de voir circuler sur nos routes en 2020 des véhicules alimentés à l'hydrogène. C'est pourquoi, la création de vingt stations-services fournissant l'hydrogène est prévue d'ici 2020. En ce moment, la construction de la deuxième station est en cours mais la création des dix-huit autres est planifiée.

La deuxième phase de réalisation du Plan CPT est en préparation. L'Europe demande l'établissement d'un plan à l'échéance 2030. C'est pourquoi le Parlement flamand a approuvé, à une large majorité, une résolution prévoyant qu'en 2030, au moins 50 % des nouveaux véhicules vendus devront être des véhicules "0 émission". Cela signifie non seulement des véhicules électriques mais aussi à hydrogène, ce qui va évidemment plus loin que nos ambitions pour 2020. Cela mènera à une augmentation exponentielle de ce type de véhicules sur les routes flamandes et nécessitera par conséquent des efforts accrus dans le chef de tous les acteurs,

bijvoorbeeld van de autoconstructeurs, die dat voertuigencontingent moeten halen.

Een tweede, heel belangrijk punt voor het plan, dat dit jaar moet worden verwezenlijkt ter voorbereiding op het Vlaams Klimaatplan dat einde 2017 klaar moet zijn, heeft te maken met de goedkeuring van het verslag van het Europees parlement naar aanleiding van "Dieselgate". Als actiepoint vindt men er het verbod om vanaf 2035 op het Europees grondgebied nog voertuigen te verkopen met uitstoot. Dat gaat verder dan de resolutie van het Vlaams Parlement, die slechts oplegt dat in 2030 50 % van de verkoop van nieuwe voertuigen "0 emission" moet zijn. Blijkbaar gaat de Europese Unie nu uit van het principe dat het autopark in 2035 0 emission moet zijn, wat de verkoop van nieuwe voertuigen betreft tenminste.

Daarom is de versnelde ontwikkeling van de infrastructuur welke die voertuigen nodig hebben heel belangrijk. We willen een grensoverschrijdend samenwerkingsbeleid ontwikkelen voor de uitrol van snelle laadinfrastructuur, om minstens voor personenwagens langeafstandsvervoer mogelijk te maken.

Het Vlaams Gewest werkt vandaag ook aan de intelligente integratie van duurzame mobiliteit in ons energiesysteem. Daartoe hebben we niet alleen meer infrastructuur voor het laden van de batterijen van de elektrische wagens op het oog, maar ook de integratie van hernieuwbare energie, zoals windenergie of fotovoltaïsche energie, in combinatie met de ontwikkeling van de elektrische mobiliteit. Een eerste uitrol van die integratie wordt voor het derde kwartaal van 2018 verwacht, wat enige achterstand op Nederland oplevert, maar de doelstelling is binnen een termijn van 10 tot 20 jaar tot een volledige uitvoering te komen.

2. Uiteenzetting van de heer Christophe Leurident, raadgever bij het kabinet van de heer François Bellot, Belgisch minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS

Het vervoer, dat weliswaar essentieel is voor de economische groei, wordt met talrijke uitdagingen op het gebied van milieu en klimaat geconfronteerd. De vermindering van de CO₂-uitstoot in het bijzonder is een grote uitdaging voor de vervoerssector. In het raam van de "effort sharing decision", is gepland dat België in de niet-ETS sectoren, waartoe het vervoer behoort, zijn uitstoot van broeikasgassen in 2030 ten opzichte van 2005 met 35 % vermindert.

Zoals het Federaal Planbureau (in zijn laatste langetermijnvooruitzichten inzake de vraag naar vervoer

notamment les constructeurs de voitures qui doivent arriver à ce contingent de véhicules.

Un second élément très important pour le plan à réaliser cette année en préparation du Plan flamand sur le climat qui doit être prêt pour la fin 2017 est lié à l'approbation du rapport du Parlement européen dans le cadre du "Diesel gate". On y trouve comme point d'action l'interdiction, sur le territoire européen, de vente de véhicules à émissions à partir de 2035. Cela va plus loin que la résolution du Parlement flamand qui impose seulement que 50 % des nouveaux véhicules vendus en 2030 soient "0 émission". Il semblerait que l'Union européenne parte maintenant du principe selon lequel le parc automobile devrait être 0 émission en 2035, du moins pour les nouveaux véhicules vendus.

C'est pourquoi le développement accéléré des infrastructures sur lesquelles ces véhicules s'appuient est très important. Nous voulons développer une politique de coopération transfrontalière pour la mise en place d'infrastructures de chargement rapide afin de permettre des transports sur de longues distances, au moins pour les voitures particulières.

La Région flamande travaille aussi aujourd'hui à l'intégration intelligente d'une mobilité durable dans notre système énergétique. Pour cela, nous ne visons pas uniquement les infrastructures supplémentaires de chargement des batteries des voitures électriques mais aussi l'intégration d'énergies renouvelables telles que l'énergie éolienne ou l'énergie photovoltaïque, en combinaison avec le développement de la mobilité électrique. Une première mise en oeuvre de cette intégration est prévue pour le troisième trimestre de 2018, ce qui donne un peu de retard par rapport aux Pays-Bas, mais l'objectif est d'arriver à une mise en oeuvre complète dans un délai de 10 à 20 ans.

2. Exposé de M. Christophe Leurident, conseiller au cabinet de M. François Bellot, ministre belge de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la SNCB

Le transport, bien qu'essentiel à la croissance économique, est confronté à de nombreux enjeux environnementaux et climatiques. La réduction des émissions de CO₂ en particulier représente un défi majeur pour le secteur du transport. Dans le cadre de l'"effort sharing decision", il est prévu que la Belgique, dans les secteurs non-ETS dont relève le transport, réduise en 2030 ses émissions de gaz à effet de serre de 35 % par rapport à 2005.

Comme le souligne le Bureau fédéral du Plan (dans ses dernières perspectives à long terme de la demande

tot 2030) verwacht, zal de uitstoot van het vervoer, bij ongewijzigd beleid, zich slechts in 2030 beginnen te stabiliseren. De winst die wordt geboekt door de lagere uitstoot als gevolg van de technologische vooruitgang van de wagens wordt teniet gedaan door de toename van het verkeer, meer bepaald van het goederenverkeer.

Om die doelstelling te verwezenlijken, is het raadzaam speciaal aandacht te besteden aan de samenwerking op Beneluxniveau en op Europees niveau, in verscheidene actiedomeinen. Het is belangrijk:

- een strategische visie van de Europese mobiliteit voor de komende decennia samen te bepalen, onder impuls van de Benelux;
- de multimodaliteit en de intermodaliteit in de Benelux te bevorderen, met de spoorwegen als ruggengraat;
- ervoor te zorgen dat er een hoog niveau van coördinatie tussen onze gewesten bestaat;
- te zorgen voor een partnerschap met alle actoren van de mobiliteit, waaronder de private actoren.

Een holistische visie op mobiliteit

Het lijkt ons in die context prioritair een holistische aanpak te ontwikkelen die zowel het management van de vraag naar vervoer behelst, als de *modal shift* naar duurzame modi, de ontwikkeling van propere en innoverende technologie, de intermodaliteit, de gedragswijzigingen, en de marktinstrumenten.

Aldus is de federale regering een langetermijnvisie op mobiliteit aan het ontwikkelen die duurzaam, intermodaal, multimodaal en digitaal zal zijn.

Die federale visie heeft de drie volgende hoofdlijnen:

- Een visie die zich vertaalt in een beperkt aantal strategische doelen, die vorm zullen krijgen in actieplannen (voorbeelden: een spoorwegstrategie rond de modale knooppunten; een wegverkeerstrategie met als doel van België het laboratorium van de zelfrijdende auto's te maken en een leider in de ontwikkeling van de ITS);
- Een visie die gericht is op de federale bevoegdheden (hoofdzakelijk betreffende de spoorwegen, zowel wat het personen- als het goederenvervoer betreft) waarbij de mogelijke interconnecties en synergieën tussen de diverse beleidsniveaus beklemtoond worden;

de transport à l'horizon 2030), à politique inchangée, les émissions du transport ne commenceront à se stabiliser qu'en 2030. Le gain lié à la réduction des émissions due aux progrès technologiques des voitures est compensé par l'augmentation du trafic et plus particulièrement du trafic de marchandises.

Afin d'atteindre cet objectif, il convient de prêter une attention particulière à la collaboration au niveau Benelux et au niveau européen dans plusieurs domaines d'action. Il importe de:

- définir ensemble une vision stratégique de la mobilité européenne sous l'impulsion du Benelux, pour les prochaines décennies;
- promouvoir la multimodalité et l'intermodalité dans le Benelux à partir du ferroviaire comme axe structurant;
- s'assurer d'un haut niveau de coordination entre nos régions;
- s'assurer d'un partenariat avec tous les acteurs, notamment privés, de la mobilité.

Une vision holistique de la mobilité

Dans ce contexte, il semble prioritaire de développer une approche holistique prenant en compte aussi bien la gestion de la demande de transport, le report modal vers les modes durables, le développement des technologies propres et innovantes, l'intermodalité, les changements de comportement, et les instruments de marché.

Le gouvernement fédéral est donc en train d'élaborer une vision de la mobilité à long terme qui soit durable, intermodale, multimodale et numérique.

Cette vision fédérale s'articulera autour de trois axes:

- Une vision traduite en un nombre limité d'objectifs stratégiques, lesquels seront déclinés en plans d'action (exemples: une stratégie ferroviaire centrée sur les noeuds modaux; une stratégie routière visant à faire de la Belgique le laboratoire des voitures autonomes et un leader dans le développement des ITS);
- Une vision axée sur les compétences fédérales (principalement ferroviaires, portant tant sur le transport de personnes que de marchandises) tout en mettant en avant les interconnexions et synergies possibles entre les différents niveaux de pouvoir;

— Een visie die acties biedt die zowel op het aanbod van vervoer als op het management van de vraag inwerken (voorbeeld: het telewerken promoten).

Het doel is alle actoren (publieke en private) achter een gemeenschappelijke en gecoördineerde visie op mobiliteit te scharen.

De multimodaliteit en de intermodaliteit in de Benelux bevorderen, met de spoorwegen als ruggengraat

Omdat zijn specifieke uitstoot van broeikasgassen laag is, heeft het spoorvervoer een essentiële rol te spelen in de ontwikkeling van een mobiliteit met een lage uitstoot, zowel voor de reizigers als voor de goederen.

De Benelux heeft een sterk ontwikkeld spoorwegnet van goede kwaliteit. Aangezien het grootste deel van dat net uit geëlektrificeerde lijnen bestaat, zal de ontwikkeling van de hernieuwbare energie het spoorvervoer volop ten goede komen, zodat het nog duurzamer zal worden.

De Beneluxlanden werken al jaren nauw samen om de interconnectie en de kwaliteit van hun spoorwegnetten te verbeteren.

Er worden onder andere grote inspanningen geleverd om het ERTMS uit te rollen, het Europees systeem voor spoorwegsignalisatie en -veiligheid. De heer Karel Vinck, Europees coördinator voor het ERTMS, heeft die inspanningen beklemtoond. De coördinator heeft immers in zijn werkplan gewezen op de ontwikkeling in de Benelux van een echte hub voor het ERTMS, die het vertrekpunt moet worden voor de uitrol van dat systeem in de rest van Europa en het mogelijk moet maken een echt Europees spoorwegnet tot stand te brengen.

De Beneluxlanden waren tevens de pioniers in de ontwikkeling van corridors voor vrachtvervoer per spoor, meer bepaald van de corridor Noordzee – Middellandse Zee. Het doel van die corridors voor vrachtvervoer is het internationaal goederenvervoer per spoor te faciliteren en op die manier een *modal shift* van de weg naar het spoor aan te moedigen.

Het is raadzaam in de toekomst de inspanningen voort te zetten om de aantrekkelijkheid van het spoorwegvervoer in de Beneluxlanden te vergroten. Op Belgisch niveau zal de komende jaren geleidelijk aan een bijkomende begrotingsenveloppe van 1 miljard euro worden vrijgemaakt om het Gewestelijk Expressnet (GEN) rond Brussel af te werken en om prioritaire projecten van spoorweginfrastructuur buiten Brussel uit te voeren.

— Une vision proposant des actions qui agissent tant sur l'offre de transport que sur la gestion de la demande (exemple: promouvoir le télétravail).

L'objectif est de mobiliser l'ensemble des acteurs (publics et privés) autour d'une vision commune et coordonnée de la mobilité.

Promouvoir la multimodalité et l'intermodalité dans le Benelux en partant du ferroviaire comme axe structurant

En raison de la faiblesse de ses émissions spécifiques de gaz à effet de serre, le transport ferroviaire a un rôle essentiel à jouer dans le développement d'une mobilité à faible taux d'émission tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Le Benelux dispose d'un réseau ferroviaire particulièrement développé et de bonne qualité. La majeure partie de ce réseau étant constitué de lignes électrifiées, le transport ferroviaire bénéficiera pleinement du développement des énergies renouvelables pour devenir encore plus durable.

Depuis plusieurs années, les pays du Benelux collaborent étroitement pour améliorer l'interconnexion et la qualité de leurs réseaux ferroviaires.

Des efforts importants sont notamment consentis pour déployer l'ERTMS, à savoir le système européen de signalisation et de sécurité ferroviaire. Ces efforts ont été soulignés par M. Karel Vinck, coordinateur européen pour l'ERTMS. En effet, dans son plan de travail, le coordinateur a mis en évidence le développement dans le Benelux d'un véritable hub pour l'ERTMS qui doit servir de point de départ pour le déploiement de ce système à travers le reste de l'Europe et permettre ainsi de créer un véritable réseau ferroviaire européen.

Les pays du Benelux ont également été les pionniers du développement des corridors de fret ferroviaires et plus particulièrement du corridor Mer du Nord-Méditerranée. Ces corridors de fret ont pour vocation de faciliter le transport international de marchandises par rail et d'encourager de cette façon un report modal de la route vers le rail.

Dans le futur, il convient de poursuivre les efforts pour renforcer l'attractivité du transport ferroviaire dans les différents pays du Benelux. Au niveau belge, une enveloppe budgétaire supplémentaire de 1 milliard d'euros sera progressivement libérée dans les prochaines années pour finaliser le Réseau Express Régional (RER) autour de Bruxelles et pour réaliser des projets d'infrastructure ferroviaire prioritaires dans les régions.

Wat het reizigersvervoer betreft, hebben we de ambitie het aantal treinkilometers in 2017 ten opzichte van het aanbod van 2014 met ongeveer 5 % te verhogen en aldus het marktaandeel van het spoor te vergroten.

Wat het goederenvervoer betreft ten slotte, heeft de Belgische regering voorzien in een budget van iets meer dan 13 miljoen euro per jaar om tot in 2020 het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer, wat in het Engels "*Single Wagon Load*" wordt genoemd, te ondersteunen. Dat soort vervoer vergt omvangrijke middelen, vooral voor het rangeren onderweg en voor de levering.

Het gecombineerd vervoer lijdt tevens onder bijkomende kosten ten opzichte van het wegvervoer, wegens de goederenbehandeling die noodzakelijk is om de goederen van de ene modus op de andere over te brengen. De hulp die de Belgische regering geeft, moet het mogelijk maken dat beide vervoerstypes per spoor concurrentiëler worden en dat aldus het aantal vrachtwagens op de wegen en de eraan gekoppelde CO₂-uitstoot beperkt worden.

Maatregelen op het niveau van de steden in de Benelux

België steunt de *modal shift* voor duurzame mobiliteit. De actieve mobiliteit biedt immers voordelen inzake gezondheid en lokale werkgelegenheid, vermindering van de lokale vervuiling in stedelijke gebieden, alsook van de CO₂-uitstoot en de autocongestie.

De jongste jaren hebben we de spectaculaire ontwikkeling gezien van de fietsen met elektrische ondersteuning. In België is meer dan één van de drie verkochte fietsen een elektrische fiets. Dat soort voertuig heeft een groot potentieel inzake *modal shift* in stedelijk gebied. Het blijkt immers sneller dan de wagen voor trajecten die korter zijn dan tien kilometer.

Onlangs zag een nieuwe categorie elektrische fietsen het daglicht: de "*speedpedelecs*", of de snelle elektrische fietsen, waarvan de elektrische ondersteuning stopt zodra ze 45 km/u halen.

Onlangs heeft België zijn verkeersreglement aangepast om de "*speedpedelecs*" hun plaats in het verkeer te geven.

Om het gebruik van dat nieuwe transportmiddel te stimuleren, zijn we er bovendien voorstander van voor *speedpedelecs* dezelfde belastingvoordelen toe te kennen als voor traditionele fietsen.

En matière de transport de voyageurs, l'ambition est d'augmenter d'environ 5 % le nombre de train-kilomètres en 2017 par rapport à l'offre 2014 et ainsi d'augmenter la part de marché du rail .

Enfin, en ce qui concerne le transport de marchandises, le gouvernement belge a prévu un budget d'un peu plus de 13 millions d'euros par an pour soutenir jusqu'en 2020 le transport combiné et le trafic diffus appelé en anglais "*Single Wagon Load*". Ce dernier type de trafic nécessite d'importants moyens, principalement pour les triages en cours d'acheminement et pour la desserte terminale.

Le transport combiné souffre également de coûts supplémentaires par rapport au transport routier, suite aux manutentions nécessaires pour transférer les marchandises d'un mode à l'autre. L'aide allouée par le gouvernement belge doit permettre de rendre ces deux types de transports par rail plus compétitifs et de cette façon limiter le nombre de camions sur les routes et les émissions de CO₂ qui y sont associées.

Mesures au niveau des villes dans le Benelux

La Belgique soutient le transfert modal pour une mobilité durable. En effet, la mobilité active offre des avantages en termes de santé et d'emploi local, de réduction de la pollution locale en zones urbaines, ainsi que des émissions de CO₂ et de la congestion automobile.

Ces dernières années ont vu le développement spectaculaire des vélos à assistance électrique. En Belgique, plus d'un vélo sur trois vendus est un vélo électrique. Ce type de véhicule a un fort potentiel de report modal en zone urbaine. En effet, il s'avère plus rapide que la voiture pour des trajets inférieurs à dix kilomètres.

Récemment, une nouvelle catégorie de vélos électriques a vu le jour: les vélos électriques rapides aussi appelés "*speed pedelecs*" dont l'assistance électrique s'arrête dès qu'ils atteignent 45 km/h.

La Belgique a récemment adopté sa réglementation routière pour déterminer la place des "*speeds pedelecs*" dans la circulation.

De plus, afin de stimuler l'utilisation de ce nouveau mode de transport, nous sommes favorables aux mêmes avantages fiscaux pour les *speeds pedelecs* que pour les vélos traditionnels.

Samenwerking met de gewesten

Om de “*electro-mobility*” te promoten, moet de uitrol van de oplaadinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen in overleg tussen de diverse beleidsniveaus gebeuren.

Richtlijn 94/2014 vraagt de lidstaten een nationaal beleidskader goed te keuren voor de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen in de vervoerssector en de uitrol van de bijhorende infrastructuur.

De Benelux-aanbeveling van oktober 2015 beklemtoont de speciale aandacht voor de grensoverschrijdende aspecten van de uitrol van de oplaadinfrastructuur. De infrastructuur onder concessie in het bijzonder kan samenwerking vereisen tussen de Beneluxlanden en de Gewesten, om de coördinatie te verzekeren van de ontwikkeling van de infrastructuur, in het bijzonder in de grensoverschrijdende gebieden. Tot slot moet de interoperabiliteit en de gegevensuitwisseling tussen de systemen en met de burgers bij grensoverschrijdende trajecten in aanmerking worden genomen.

Overleg met de private actoren

De Benelux heeft de mogelijkheden om zich in 2020 als Europese leider van de ontwikkeling van de ITS, de testfasen en vervolgens de commercialisering van zelfrijdende en geconnecteerde auto's te positioneren.

In die context zal het versnellen van de ontwikkeling van de nieuwe technologieën en de mobiliteitsdiensten het mogelijk maken:

- de verkeersveiligheid te verbeteren (daling van het aantal ongevallen en slachtoffers, en vermindering van het aantal dodelijke ongevallen tot 0). Vandaag heeft 93 % van de ongevallen met de menselijke factor te maken;

- de milieudoelstellingen te halen, onder andere dankzij de electromobiliteit (betere luchtkwaliteit, vermindering van de CO₂-uitstoot: COP 21-doelstellingen). 35 % van de verminderingen in de vervoerssector zijn afhankelijk van de technologische ontwikkelingen (vb.: intelligente verlichting, regeling van de verkeersstromen);

- de *modal shift* aan te moedigen (de wagens zullen steeds meer geconnecteerd zijn met het openbaar vervoer);

- de mentaliteit te veranderen (= *mental shift*) ten gunste van de multimodaliteit (vb.: de multimodale “routeplanner” moet er ons bewust van maken dat de wagen

Coopération régionale

Afin de promouvoir l’“*electro-mobility*”, le déploiement des infrastructures de recharge pour carburant alternatif doit se faire de manière concertée entre les différents niveaux de pouvoir.

La directive 94/2014 demande aux États membres d’adopter un cadre d’action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes.

La recommandation Benelux d’octobre 2015 souligne l’attention particulière portée aux aspects transfrontaliers du déploiement des infrastructures de recharge. En particulier, les infrastructures sous concession pourraient exiger une coopération entre les pays du Benelux et les Régions afin d’assurer une coordination du développement de l’infrastructure, en particulier dans les zones transfrontalières. Enfin, l’interopérabilité et l’échange d’informations entre les systèmes et avec les citoyens en cas d’itinéraires transfrontaliers doivent être prises en compte.

Concertation avec les acteurs privés

Le Benelux a les capacités de se positionner comme leader européen du développement des ITS, des phases tests et ensuite de la commercialisation des voitures autonomes et connectées dès 2020.

Dans ce contexte, accélérer le développement des nouvelles technologies et des services de mobilité permettra:

- d’améliorer la sécurité routière (diminution du nombre d’accidents et de victimes pour réduire à 0 le nombre d’accidents mortels). Aujourd’hui, 93 % des accidents sont liés au facteur humain;

- d’atteindre les objectifs environnementaux, notamment grâce à l’électromobilité (meilleure qualité de l’air, diminution des émissions de CO₂; objectifs COP 21). 35 % des réductions dans le secteur du transport dépendent des évolutions technologiques (ex.: éclairages intelligents, régulation des flux de circulation);

- d’encourager le *modal shift* (les voitures vont être de plus en plus connectées avec les transports publics);

- de modifier les mentalités (= *mental shift*) en faveur de la multimodalité (ex.: le “route planner” multimodal doit faire prendre conscience du fait que la voiture

niet het enige vervoersmiddel is) en het vertrouwen te versterken in de technologische innovatie van de auto;

— de mobiliteit te verbeteren, het verkeer te laten doorstromen en de wegen te ontlasten (vb. routeplanner, automatische piloot in de files);

— de groei van onze economie en onze bedrijven te ondersteunen.

Wat de samenwerking voor de ontwikkeling van zelfrijdende en geconnecteerde voertuigen betreft, moet hierbij worden herinnerd aan twee recente initiatieven:

1. De verklaring van Amsterdam in april 2016 inzake geconnecteerd en autonoom rijden, waarin de lidstaten zich ertoe verbinden de volgende doelstellingen te ondersteunen:

— meewerken aan een coherent Europees kader voor het uitvouwen van interoperabel geconnecteerd en geautomatiseerd rijden. Dat kader moet tegen 2019 beschikbaar zijn;

— kiezen voor een aanpak van “leren door ervaring”, inclusief, voor zover mogelijk, op het gebied van de grensoverschrijdende samenwerking, het delen en verbeteren van de kennis over geconnecteerd en geautomatiseerd rijden, het opstellen van praktische richtlijnen om de interoperabiliteit van de systemen en de dienstverlening te verzekeren.

2. De intentieverklaring die België onlangs in Rome ondertekend heeft voorziet in de ondersteuning van het vastleggen van grensoverschrijdende corridors en in de uitbreiding van de bestaande corridors, om grootschalige tests en demonstraties met zelfrijdende voertuigen uit te voeren en te faciliteren. In die context is het duidelijk dat de aanwijzing van Benelux-corridors heel nuttig zou zijn, onder andere om de dossiers te behandelen in verband met de toegang tot de data, de interoperabiliteit en de ontwikkeling van digitale technologie.

Gelet op de huidige economische, sociale en milieuitdagingen, zowel op Europees als op nationaal niveau, moeten de beleidsvormen van de Benelux inzake mobiliteit, op grond van een echte *modal shift*, gezamenlijk worden vastgelegd, in het belang van alle burgers en in het bijzonder van de zeer talrijke grensarbeiders.

n'est pas l'unique moyen de transport) et de renforcer la confiance dans les technologies de l'innovation automobile;

— d'améliorer la mobilité, de fluidifier le trafic et de décongestionner les routes (ex.: routeplanner, pilote automatique dans les embouteillages);

— de soutenir la croissance de notre économie et de nos entreprises.

À cet égard, en matière de collaboration pour le développement de véhicules autonomes et connectés, il convient de rappeler deux initiatives récentes:

1. La déclaration d'Amsterdam d'avril 2016 en matière de conduite connectée et autonome, dans laquelle les États membres s'engagent à soutenir les objectifs suivants:

— collaborer à un cadre européen cohérent pour le déploiement d'une conduite interoperable connectée et automatisée. Ce cadre devrait être disponible d'ici 2019;

— adopter une approche “apprentissage par expérience”, y compris, dans la mesure du possible, en matière de coopération transfrontalière, de partage et d'amélioration des connaissances sur la conduite connectée et automatisée, d'élaboration des lignes directrices pratiques pour assurer l'interopérabilité des systèmes et des services.

2. La lettre d'intention qui a récemment été signée à Rome par la Belgique prévoit de soutenir la définition de corridors transfrontaliers et d'étendre les corridors existants pour mener et faciliter les tests et les démonstrations à grande échelle de véhicules autonomes. Dans ce contexte, il est évident que la désignation de corridors Benelux serait très utile, notamment pour traiter les dossiers liés à l'accès aux données, l'interopérabilité et le développement de technologies numériques.

Eu égard aux défis actuels économiques, environnementaux et sociaux, tant aux niveaux européen que national, les politiques de mobilité du Benelux, fondées sur un véritable *modal shift*, doivent être définies ensemble dans l'intérêt de tous les citoyens et en particulier des très nombreux transfrontaliers.

3. Uiteenzetting van de heer Guy Besch, raadgever van de regering, Ministerie van Duurzame Ontwikkeling en Infrastructuur, Departement vervoer, Mobiliteitsplanning, Luxemburg

De heer Besch stelt de actieplannen van Luxemburg voor, de lopende projecten en de financiële middelen die worden ingezet om die doelstellingen te halen.

Luxemburg is weliswaar een klein land, maar het wordt eveneens geconfronteerd met zware mobiliteitsproblemen. De grote verkeersassen zijn verzadigd en het openbaar vervoer op de weg zit dus ook vast.

Luxemburg heeft zich heel duidelijke doelen gesteld inzake mobiliteit. Het wil de afhankelijkheid van de auto verminderen, dat wil zeggen de mensen alternatieven bieden voor de individuele, gemotoriseerde mobiliteit. Daarom wordt de klemtoon gelegd op alle andere vormen van mobiliteit en vooral op alle mogelijke combinaties tussen die andere vormen van mobiliteit. Intermodaliteit is een heel belangrijk thema, alsook complementariteit van de transportmodi.

Het openbaar vervoer heeft veel succes in Luxemburg, maar de doelstelling is het nog aantrekkelijker te maken, om het aandeel van die modus in de mobiliteit te vergroten.

Ten slotte worden alle niet vervuillende verplaatsingsmiddelen ondersteund, om een gezonder milieu voor iedereen te bevorderen.

De eerste doelstelling is *de toename van de zachte mobiliteit* (fietsers, voetgangers). Het aandeel van de zachte mobiliteit moet stijgen tot 25 % van de verplaatsingen op nationaal niveau. In vergelijking met 2009 is dat een verdubbeling en in absolute termen is het nog meer, omdat de economische groei zeer groot is. Het is een heel belangrijke doelstelling die men met concrete acties promoot.

Voor de gemotoriseerde transportmodus, die momenteel 75 % van de verplaatsingen in Luxemburg vertegenwoordigt, wil men tot een aandeel van 25 % met het openbaar vervoer komen. Uiteindelijk zou er iets meer dan 50 % van de verplaatsingen met de auto gebeuren.

Het *investeringsprogramma* is aanzienlijk. Het is niet mogelijk hier alle projecten te beschrijven: sommige behelzen het spoor, andere de wegen om de bussen voorrang te geven; er moeten nieuwe wegen worden gebouwd om bepaalde gebieden te ontsluiten. Het is echter duidelijk dat het accent op het openbaar vervoer wordt gelegd, voornamelijk op het spoorwegnet, dat

3. Exposé de M. Guy Besch, conseiller de gouvernement, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des transports, Planification de la mobilité, Luxembourg

M. Besch présente les plans d'action du Luxembourg, les projets en cours et les moyens financiers mis en oeuvre pour atteindre ces objectifs.

Le Luxembourg est certes un petit pays mais il est également confronté à de gros problèmes de mobilité. Les grands axes routiers sont saturés et les transports en commun par la route sont donc aussi bloqués.

Le Luxembourg s'est doté d'objectifs très clairs en termes de mobilité. Il veut réduire la dépendance à l'automobile, c'est à dire offrir aux gens des alternatives à la mobilité individuelle motorisée. C'est pourquoi l'accent est mis sur toutes les autres formes de mobilité et surtout toutes les combinaisons possibles entre ces autres formes de mobilité. L'intermodalité est un sujet très important, ainsi que la complémentarité des modes de transport.

Les transports en commun ont beaucoup de succès au Luxembourg mais l'objectif est de les rendre plus attractifs encore pour augmenter cette part modale dans la mobilité.

Enfin, un soutien est apporté à tous les modes de déplacement non polluants afin de promouvoir un environnement plus sain pour tout le monde.

Le premier objectif est *l'augmentation de la mobilité douce* (cyclistes, piétons). La part de la mobilité douce devrait atteindre 25 % des déplacements au niveau national. Il s'agit d'un doublement de cette part par rapport à 2009 et plus encore en termes absolus, la croissance économique étant très importante, C'est un objectif très important qu'on est occupé à promouvoir par des actions concrètes.

Pour le mode de transport motorisé, qui représente actuellement 75 % des déplacements au Luxembourg, on veut arriver à une proportion de 25 % par transports en commun. Il resterait au final un peu plus de 50 % de déplacements par automobile.

Le *programme d'investissements* est considérable. Il n'est pas possible de décrire ici tous les projets: certains portent sur le rail, d'autre sur les routes pour donner priorité aux bus; de nouvelles routes doivent être construites pour desservir certaines zones. Mais clairement, l'accent est mis sur les transports publics, notamment le réseau de voies ferrées qui connaît un

zowel budgettair als wat de toename van het vervoersaanbod betreft, een enorme ontwikkeling kent.

Laten we een voorbeeld van een project bekijken: de lijn van Luxemburg-stad naar Frankrijk, die nu verzaagd is, wordt in vier sporen opgesplitst. Hierdoor kan de capaciteit op het nationale net worden opgevoerd, maar tevens zal de TGV sneller kunnen aansluiten op het Franse net. Die lijn is een essentiële schakel voor alle nationaal verkeer van het zuiden van het land naar de hoofdstad. Ze wordt aangesloten op de overstapplaatsen van de stad die zullen worden gemaakt. Tot slot zal de trajecttijd naar dat baanvak verminderd worden.

Men kan heel wat moderniseringsprojecten op het net vermelden, het installeren van nieuwe overstapplaatsen, vernieuwing van de infrastructuur, enz.

Luxemburg heeft zich duidelijk in een logica van *zachte mobiliteit* geplaatst. Enkele jaren geleden was de fiets een vervoersmiddel dat uitsluitend voor privéverplaatsingen werd gebruikt. Het werd niet gebruikt voor de dagelijkse trajecten. Luxemburg heeft beslist die mentaliteit te wijzigen door een bijkomend dicht netwerk van fietspaden te ontwikkelen. Het is al een belangrijk netwerk, maar niet voor het woon-werkverkeer. De vier komende jaren zijn verscheidene fasen gepland. In 2021 gaat men van 600 naar 800 km en de inspanning zal worden voortgezet tot de omvang van het nationale netwerk bijna verdubbeld is. Dat netwerk moet worden aangevuld met een fijner netwerk op het niveau van de gemeenten. Zij worden ondersteund, hetzij materieel, hetzij in termen van “*good practices*” om dat netwerk te ontwikkelen.

De stad Luxemburg wordt met een heel grote groei geconfronteerd. De twee oude historische centra, de bovenstad en de stationsbuurt, waren de knooppunten van het spoorwegnet en het busnet. Die netten ontplooiden zich stervormig rond die knooppunten.

De nieuwe tramlijn zal de nieuwe buurten rond die gebieden ontsluiten. Aangezien de hoofdstad zich uitbreidt, moet men de transportnetten aan die ontwikkeling aanpassen. Men zal dus de tramlijn bouwen, maar ook een nieuw station met overstappunten tussen de spoorweg en de tramlijn. Alle regionale buslijnen zullen een aansluiting krijgen op dat nieuwe netwerk, dat geheroriënteerd werd naar de hoofdstad.

De logica van een centraal knooppunt in de stad moet plaats maken voor een polycentrische ontsluiting. Een groot aantal overstapplaatsen zullen de stad omringen en in de stad geïntegreerd worden. Daardoor kunnen het busnet en het spoorwegnet gereorganiseerd worden,

énorme développement tant en termes de budget que d’augmentation de l’offre de transport.

Voyons un projet à titre d’exemple: la ligne de Luxembourg-ville vers la France, aujourd’hui saturée, va être dédoublée à quatre voies. Cela permettra d’augmenter la capacité sur le réseau national mais aussi de permettre au TGV de se raccorder plus vite au réseau français. Cette ligne est aussi un maillon essentiel pour tous les trafics nationaux du sud du pays vers la capitale. Elle est raccordée aux pôles d’échange de la ville qui vont être créés. Enfin, le temps de parcours vers ce tronçon sera réduit.

On pourrait citer beaucoup de projets de modernisation sur le réseau, mise en place de nouveaux pôles d’échange, renouvellement des infrastructures, etc.

Le Luxembourg s’est clairement positionné dans une logique de *mobilité douce*. Il y a quelques années, le vélo était un moyen de transport réservé aux déplacements privés. Il n’était pas utilisé pour les trajets journaliers. Le Luxembourg a décidé de modifier cette mentalité en développant un maillage supplémentaire de pistes cyclables. C’est déjà un réseau important mais pas pour les trajets domicile-travail. Plusieurs étapes sont prévues pour les quatre prochaines années. On va passer de 600 à 800km en 2021 et l’effort se poursuivra jusqu’à presque doubler la taille du réseau national. Ce réseau doit être complété par un maillage plus fin au niveau des communes. Celles-ci se voient accorder un soutien, soit matériel, soit en termes de “*good practices*” pour développer cet réseau.

La ville de Luxembourg fait face à une croissance très importante. Les deux anciens centres historiques, à savoir la ville haute et le quartier de la gare, constituaient les noeuds du réseau ferroviaire et du réseau des bus. Ces réseaux se déployaient en étoile autour de ces noeuds.

La nouvelle ligne de tram va desservir les nouveaux quartiers autour de ces zones. Comme la capitale s’étend, il faut adapter les réseaux de transport à cette évolution. On va donc mettre en place la ligne de tramway mais aussi créer une nouvelle gare dotée de points d’échange entre la voie ferrée et la ligne de tram. Toutes les lignes de bus régionales vont être raccordées à ce nouveau réseau réorienté vers la capitale.

La logique de noeud central dans la ville doit faire place à une desserte polycentrique. Une multitude de pôles d’échange vont entourer la ville et y être intégrés. Cela permettra de réorganiser le réseau des bus et le réseau ferroviaire et permettra des trajets plus courts

met kortere trajecten die het stadscentrum mijden om sneller op het werk te komen. In de toekomst zal het net zich als een spinnenweb ontplooiën over alle vervoersmodi, die men zal gebruiken zoals men ze nodig heeft, naargelang van de buurt waar men vandaan komt en van de bestemming die men heeft.

De tramlijn zal in meerdere fasen tot stand komen. Dit jaar wordt een eerste baanvak in dienst genomen op het Europese plateau van de Kirchberg. In 2019-2020 zal de lijn het centraal station bereiken, het centrale knooppunt van het spoorwegnet. De derde fase zal de luchthaven ontsluiten, om vervolgens verder te gaan naar het zuidelijk deel van de stad, dat vandaag heel belangrijke ontwikkelingen kent.

Op verscheidene plaatsen zal worden voorzien in aansluiting met de bus, het spoor of met andere mobiliteitsmiddelen (fietsstapplaats, fietspaden ...).

Een voorbeeld is de overstapplaats bij de autosnelweg naar Duitsland, die een P+R met meer dan 4 000 plaatsen zal omvatten, in combinatie met een wegstation voor regionale en lokale bussen en een tramhalte, alles op een heel beperkte ruimte om een snelle overstap van de ene vervoersmodus op de andere mogelijk te maken.

De tram is heel wat meer dan een vervoersmodus, hij zal dienen om de hele stedelijke ruimte te herdefiniëren. Nemen we het voorbeeld van het Kirchbergplateau, waarvan de ontwikkeling in de jaren zestig ontworpen werd en waar alles op de auto gericht was. De grote verkeersas met zes baanvakken zal worden omgezet in twee maal twee baanvakken voor de auto's, fietspaden aan beide kanten, en de tram die het plateau zal ontsluiten. Op die manier krijgen we een mobiliteit die veel toegankelijker is voor alle soorten vervoer en die veel aangener is.

De halte *Pont rouge* zal het spoor met het Kirchbergplateau verbinden door middel van een kabelspoor. In zestig seconden komt men van het spoor bij de tram of de buslijnen die uit de bovenstad komen. Die overstapplaats wordt dit jaareinde in gebruik genomen.

De tram zal door de stad rijden, langs het *champ des Glacis*, dat compleet anders zal worden aangelegd voor die vervoersmodus.

In het stadscentrum zal het oude busstation in een groot project worden omgebouwd tot shoppingcenter, met een grote overstapplaats met de stadsbussen en de tram, om het stadscentrum te ontsluiten.

en évitant le centre-ville pour se rendre plus rapidement à son lieu de travail. À l'avenir, le réseau se déploiera en forme d'araignée entre tous les modes de transport qu'on pourra utiliser en fonction des besoins, selon le quartier d'où l'on vient et selon la destination où l'on veut se rendre.

La ligne de tram sera mise en place en plusieurs étapes. Cette année, un premier tronçon sera mis en service sur le plateau européen du Kirchberg. En 2019-2020, la ligne ira jusqu'à la gare centrale, noeud central du réseau ferroviaire. La troisième phase reliera l'aéroport, pour ensuite aller jusqu'à la partie sud de la ville qui connaît aujourd'hui des développements très importants.

À plusieurs endroits, une interconnection sera prévue avec le bus, la voie ferrée ou d'autres moyens de mobilité (parking à vélos, pistes cyclables...).

À titre d'exemple, le pôle d'échange situé sur l'autoroute vers l'Allemagne comprendra un P+R de 4 000 emplacements, combiné avec une gare routière de bus régionaux et locaux et un arrêt du tram, le tout sur un espace très condensé pour permettre un passage rapide d'un mode de transport à un autre.

Bien plus qu'un mode de transport, le tramway va servir à requalifier tout l'espace urbain. Prenons l'exemple du plateau du Kirchberg dont le développement avait été pensé dans les années soixante, où tout était orienté vers la voiture. Le grand axe routier à six voies va être converti en deux fois deux voies pour les voitures, des pistes cyclables sur les deux côtés, et le tramway qui va desservir ce plateau. On va ainsi vers une mobilité beaucoup plus accessible aux différents types de transport et beaucoup plus conviviale.

L'arrêt Pont rouge va relier la voie ferroviaire à ce plateau du Kirchberg au moyen d'un funiculaire. En soixante secondes, on pourra passer du rail au tramway ou aux lignes de bus qui viennent de la ville haute. Ce pôle sera mis en service à la fin de cette année.

Le tram passera à travers la ville, il longera le champ des Glacis dont l'aménagement sera complètement refait pour ce mode de transport.

Au centre-ville, l'ancienne gare routière va être reconvertie dans un projet important de centre commercial doté d'un important pôle d'échange avec les bus de la ville et le tram pour opérer le raccordement au centre-ville.

Naast de infrastructuur zijn er andere factoren die belangrijk zijn. Luxemburg heeft bijvoorbeeld een programma voor de ontwikkeling van het nationale P+R-netwerk, waarvan men de capaciteit wil verdubbelen. De stad Luxemburg voert een restrictief parkeerbeleid. De doelstelling is het autoverkeer te verminderen door de mensen ertoe aan te zetten andere transportmodi te gebruiken. Aangezien de stad Luxemburg groter wordt, is het in een coherente aanpak van de mobiliteit noodzakelijk dat parkeerbeleid uit te breiden naar andere aangrenzende steden.

Carpooling. Binnenkort komt er een app op de markt die carpooling stevig moet aanmoedigen door middel van financiële stimuli.

Deelauto's zijn eveneens een belangrijk thema.

Voor de P+R is er een ontwikkelingsprogramma, dat gebaseerd is op verscheidene concentrische ringen rond de stad, die stedelijk of regionaal zijn of zelfs aan de grenzen met België, Frankrijk of Duitsland liggen. Het doel is de mensen zo vroeg mogelijk in het openbaar vervoer te lokken.

Op het gebied van de *telematica* kent Luxemburg een eengemaakt tariefsysteem voor de gebruiker van het openbaar vervoer en rolt het momenteel een e-ticketingsysteem uit waarmee alles op een chipkaart kan worden geschreven, ongeacht het net dat men gebruikt, spoorweg, nationaal of lokaal busnet, enz. Die telematica zal worden uitgebreid tot andere aanbiedingen, zoals huurfietsen. Alles zal worden geïntegreerd, om één enkel product aan te bieden.

Telematica, dat is ook de informatie die men aan de reiziger verstrekt. Die kan vandaag op het internet, via een app, vinden wat de beste manier is om zich van een punt A naar een punt B te geven, welke vervoersmodi hij kan gebruiken, welke trein of welke bus in het bijzonder. Die informatie zal worden uitgebreid tot het carpoolen, zodat een volledig overzicht wordt geboden voor alle verplaatsingen in het land.

De noodzaak om de bevolking over al die mogelijkheden te informeren wordt in de nieuwe projecten geïntegreerd.

Tot slot zal men dezelfde kaart (mKaart) ook kunnen gebruiken bij de elektrische oplaadpalen.

Elektrische mobiliteit. De elektrische mobiliteit zal de mobiliteitsproblemen op zich niet oplossen. Een elektrische auto blijft een auto. Hij kan wel de milieuproblemen kleiner maken. Daarom heeft Luxemburg beslist een belangrijk netwerk van openbare oplaadpalen te

A côté des infrastructures, d'autres éléments ont leur importance. Le Luxembourg a ainsi un programme de développement du réseau national P+R dont on veut doubler les capacités. La ville de Luxembourg mène une politique de stationnement restrictive. L'objectif est de réduire la circulation automobile en poussant les gens vers d'autres modes de transport. Comme la ville de Luxembourg s'étend, il est nécessaire d'élargir cette politique de stationnement à d'autres villes limitrophes dans le cadre d'une approche cohérente de la mobilité.

Le covoiturage. Prochainement, une application sera mise sur le marché afin d'encourager fortement le covoiturage grâce à des incitants financiers.

Les voitures partagées sont aussi un sujet important.

Les P+R font l'objet d'un programme de développement, sur base de plusieurs ceintures concentriques autour de la ville, qu'elles soient citadines, régionales, ou même aux frontières avec la Belgique, la France, ou l'Allemagne. L'objectif est d'attirer les gens le plus tôt possible dans les transports publics.

En matière de *télématique*, le Luxembourg connaît un système tarifaire unique pour l'usager des transports publics et met en place actuellement une billetterie électronique permettant de tout inscrire sur une carte à puce, quel que soit le réseau emprunté, voie ferrée, réseau national ou local des bus, etc. Cette télématique va être étendue à d'autres offres telles que les vélos de location. Tout sera intégré pour offrir un produit unique.

La télématique, c'est aussi l'information fournie au voyageur. Celui-ci peut aujourd'hui trouver sur internet, via une application, quelle est la meilleure façon de se rendre d'un point A à un point B, quels modes de transport utiliser, quel train ou quel bus en particulier. Cette information va être étendue au covoiturage de manière à proposer un aperçu complet pour tous les déplacements dans le pays

La nécessité d'informer la population de toutes ces offres est intégrée dans les nouveaux projets.

Enfin, la même carte (mKaart) pourra aussi être utilisée pour les bornes de recharge électrique.

La mobilité électrique. La mobilité électrique ne va pas résoudre les problèmes de mobilité en soi. Une voiture électrique reste une voiture. Par contre, elle permet de réduire les problèmes environnementaux. C'est pourquoi le Luxembourg a décidé de mettre en place

installeren. Het doel is in 2020 op nationaal niveau een netwerk te hebben van 1600 oplaadpunten.

Die oplaadpunten worden op twee manieren verdeeld: er zullen 800 oplaadpunten worden geïnstalleerd op de P+R, opdat mensen die met de wagen komen voor langere trajecten, hun wagen in de loop van de dag kunnen opladen, wat het probleem van de autonomie van de elektrische wagens moet oplossen. 800 andere oplaadpunten zullen in de honderd gemeenten van het land worden geïnstalleerd en zullen worden verdeeld aan de hand van een sleutel die afhankelijk zal zijn van de inwoners en van de werkplaatsen. Het oogmerk is elke vrees om met een elektrisch voertuig droog te vallen weg te nemen, door middel van een netwerk dat dicht genoeg is.

De beheerders van de netten financieren het openbare systeem via het elektriciteitsstarief. Men kan van dat ene systeem gebruik maken door middel van één enkele kaart op het hele netwerk. Het systeem zal daarenboven open zijn. Elke private speler zal eveneens oplaadpalen kunnen plaatsen en ze op zijn kosten in dat netwerk kunnen integreren. Vervolgens zal de gebruiker er in het ene systeem toegang toe hebben.

Sinds begin 2017 zijn er stimuleringsmaatregelen genomen voor voertuigen met een nuluitstoot of lage uitstoot. Het gaat om een belastingaftrek van 5000 euro bij de aankoop van een elektrisch voertuig of een belastingaftrek van 300 euro voor de aankoop van een klassieke fiets of van een pedelec met ondersteuning tot 25 km/uur.

Er bestaat ook een systeem van voordelen en sancties voor leasingvoertuigen, om de ontwikkeling van de elektrische auto in dat in Luxemburg zeer belangrijke autopark te stimuleren.

Ook ontstaan er projecten met elektrische voertuigen bij het openbaar vervoer. In de buitenwijken van de stad Luxemburg rijden al zes hybride bussen op een traject van een tiental kilometer. Er rijden hybride bussen in de stad Luxemburg en nu is er ook een 100 % elektrische bus in de stad Differdange. Geleidelijk aan zullen over het nationale grondgebied andere projecten van de grond komen.

In de *vrachtsector* ten slotte, heeft Luxemburg een multimodale hub ontwikkeld in Bettembourg. Het is een klassieke containerterminal, die echter tevens het vertrekpunt is van de spoorsnelwegen. De container moet ook een stimulans zijn om het wegverkeer, wat

un réseau important de bornes de recharge publiques. L'objectif est de disposer en 2020 d'un réseau de 1600 points de charge au niveau national.

Ces points de charge seront répartis de deux manières. 800 points de charge seront placés dans les P+R afin que les gens qui viennent en voiture pour des trajets plus importants puissent recharger celle-ci pendant la journée, ce qui doit permettre de régler la question de l'autonomie des voitures électriques. 800 autres points de charge seront installés dans les cent communes du pays, répartis selon une clé qui sera fonction des habitants et des lieux de travail. L'objectif est d'éliminer toute crainte de tomber en panne avec un véhicule électrique grâce à un réseau suffisamment dense.

Le système public est financé par les gestionnaires des réseaux via le tarif d'électricité. Ce système unique est accessible au moyen d'une seule carte sur tout le réseau. De plus, le système sera ouvert. Chaque acteur privé pourra aussi mettre en place des bornes et les intégrer dans ce réseau à ses propres frais. Ensuite, elles seront accessibles à l'utilisateur dans le système unique.

Depuis début 2017, des mesures d'incitation ont été adoptées pour les véhicules à 0 ou faible taux d'émission. Il s'agit d'un abattement fiscal de 5000 euros accordé lors de l'achat d'un véhicule électrique ou un abattement fiscal de 300 euros pour l'achat d'un vélo classique ou d'un pedelec doté d'une assistance jusqu'à 25 km/heure.

Il existe aussi un système d'avantages et de pénalisations pour les véhicules en leasing afin de soutenir le développement de la voiture électrique dans ce parc automobile très important au Luxembourg.

Des projets de véhicules électriques voient également le jour dans le cadre des transports publics. Six bus hybrides circulent déjà en périphérie de la ville de Luxembourg sur un trajet d'une dizaine de kilomètres. Des bus hybrides sont en service dans la ville de Luxembourg et maintenant également un bus 100 % électrique dans la ville de Differdange. D'autres projets doivent être mis en place progressivement sur le territoire national.

Enfin, dans le *secteur du fret*, le Luxembourg a développé un hub multimodal à Bettembourg. Terminal classique de conteneurs, il est aussi le point de départ des autoroutes ferroviaires. Il doit ainsi servir d'incitation pour rabattre le transport routier vers le rail d'une façon

het vrachtvervoer betreft, op eenvoudige, snelle en economisch interessante wijze naar het spoor te leiden.

4. Gedachtewisseling

Vragen

De heer Oberweis vraagt hoe de discussie over de “*mega liners*” in dit debat over duurzame mobiliteit aan bod kan komen. Is er geen tegenstrijdigheid met de wil om de CO₂-uitstoot te verminderen en de levensomstandigheden te verbeteren?

De heer Kennes stelt vast dat de Belgische spreker een aantal lijnen heeft vermeld, waaronder de verbinding met de buurlanden, zowel met Nederland als met Luxemburg, of ook het gewestelijk expressnet rond Brussel. Die dossiers slepen echter al lang aan, er worden in deze assemblee en in andere geregeld vragen over gesteld. Telkens moet men vaststellen dat de middelen ontbreken. Soms gaat het om een probleem van vergunning, maar vaker is er sprake van een gebrek aan financiële middelen en aan politieke wil. Sinds jaren wordt die lijst met projecten als een mantra gereciteerd wanneer het over duurzame mobiliteit gaat. Het lid wil daarom weten of er vandaag nieuwe elementen zijn die een snellere uitvoering ervan doen verhoppen. Hij zegt sceptisch te zijn, omdat het financieel model waarmee de NMBS en Infrabel geconfronteerd worden niet van die aard is dat het in de komende jaren grote doorbraken mogelijk maakt.

Het lid verheugt zich toch in de pioniersrol die België speelt in de reglementering van de *Pedelec*. Vaak hoort men dat het gevaarlijk is trage en snelle fietsers samen te voegen en dat de traditionele fietsers steeds meer opzij worden gezet. Dat is misschien overdreven, maar toch is het een nieuw gegeven in het mobiliteitssysteem en het is belangrijk er in de reglementering rekening mee te houden.

Spreker zegt bovendien onder de indruk te zijn van die presentatie over het mobiliteitsbeleid in Luxemburg. Op dit moment valt het niet na te gaan of dat beleid realistisch is, maar heel wat projecten zijn in uitvoering. De overstapplaatsen en de “mKaart” lijken hem in elk geval bijzonder interessante initiatieven. Het zijn zeker ideeën die onthouden moeten worden voor het vervolg van onze werkzaamheden.

De heer Adam komt terug op de “*mega liners*”. De Luxemburgse minister sprak zich uit tegen het toelaten van dat type vrachtwagen op het Luxemburgse wegennet. Hoe kan men samenwerking in de Benelux

simple, rapide et économiquement intéressante pour le transport du fret.

4. Echange de vues

Questions

M. Oberweis demande comment la discussion sur les “*mega liners*” peut s’inscrire dans cette discussion sur la mobilité durable. N’y a-t-il pas contradiction avec la volonté de réduire les émissions de CO₂ et d’améliorer les conditions de vie?

M. Kennes constate que l’orateur belge a mentionné un certain nombre de lignes d’action telles que la liaison avec les pays voisins, que ce soit Pays-Bas ou Luxembourg, ou encore le réseau de train express régional autour de Bruxelles. Cependant, ces dossiers traînent depuis longtemps, des questions sont régulièrement posées à ce sujet dans cette assemblée et dans d’autres. Chaque fois, force est de constater que les moyens font défaut. Parfois, il s’agit de problème d’autorisation, mais le plus souvent il est question de manque de moyens financiers et de volonté politique. Depuis des années, cette liste de projets est répétée comme un mantra quand il est question de mobilité durable. C’est pourquoi le membre aimerait savoir s’il y a aujourd’hui de nouveaux éléments permettant d’espérer une accélération de leur mise en oeuvre. Il se dit en effet sceptique car le modèle financier auquel la SNCB et Infrabel sont confrontés n’est pas de nature à permettre de grandes percées dans les années à venir.

Le membre se réjouit néanmoins du rôle précurseur que joue la Belgique dans la réglementation relative aux *Pedelec*. On entend souvent dire qu’il est dangereux de mêler les cyclistes lents aux rapides et que les cyclistes traditionnels sont de plus en plus mis de côté. C’est peut-être exagéré mais il s’agit quand même d’un nouvel élément dans le système de mobilité et il est important d’en tenir compte dans la réglementation.

L’intervenant se dit par ailleurs impressionné par la présentation de la politique de mobilité au Luxembourg. On ne peut pas évaluer à ce moment si cette politique est réaliste mais beaucoup de projets sont en cours de réalisation. Les pôles d’échange et la “mKaart” lui semblent en tout cas des initiatives particulièrement intéressantes. Ce sont certainement des idées à retenir pour la suite de nos travaux.

M. Adam revient sur les “*mega liners*”. Le ministre luxembourgeois s’est prononcé contre l’introduction de ce type de camions sur le réseau luxembourgeois. Comment envisager une coopération au sein du

overwegen wanneer één van de partners zich duidelijk tegen het project heeft uitgesproken?

Aansluitend bij wat de heer Kennes heeft gezegd, herinnert de heer Draps eraan dat men reeds decennia in de diverse assemblees van België dat discours hoort dat gebaseerd is op de noodzaak van een “*modal shift*” en van een terugkeer naar een groter aandeel van het spoor en de waterwegen in het vervoer, vooral in het goederenvervoer. In werkelijkheid echter neemt het aandeel van het spoor in het goederenvervoer voortdurend af.

Bij een recent bezoek aan de onderneming B Logistics in Antwerpen Noord, heeft het lid zich rekenschap kunnen geven van de problemen waarmee die onderneming kampt om haar activiteit te kunnen uitoefenen. Het bleek onmogelijk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich goederen te laten leveren per wagenlading. Alleen de onderneming Audi in Vorst heeft nog een aansluiting. Soms bestaan er aansluitingen, maar worden ze niet gebruikt.

Het aantal bedrijfsaansluitingen is de jongste jaren spectaculair gedaald, zonder enige reactie van de overheid. Waarom zet men de bedrijven er niet toe aan zich aan te sluiten op het spoor, zoals in andere landen, bijvoorbeeld in Zwitserland?

Het probleem van de “*last mile*” moet worden aangepakt met een stimuleringsbeleid voor spoor aansluitingen en dat wordt tot dusver door Infrabel of in het beleid van ruimtelijke ordening geenszins gevoerd.

De heer Draps zegt eveneens onder de indruk te zijn van de projecten van Luxemburg die veel van de beginselen waarover vaak wordt gepraat in de context van de duurzame mobiliteit, in praktijk brengen. De aanpak is compleet en veelvormig en zal ongetwijfeld langetermijneffecten hebben.

Ook de heer Van den Bergh vond de uiteenzetting van de heer Besch boeiend. Wat enigszins ontbreekt in zijn presentatie, is kostenplaatje. Wat zijn de kosten in Luxemburg om nog met de wagen te rijden, tegenover de tarieven van het openbaar vervoer, de fietsen, enz.? Hoe stimuleert of ontmoedigt men bepaalde vormen van mobiliteit financieel?

Wat de “mKaart” betreft, vraagt de heer De Vriendt in hoeverre het gemakkelijk is geweest alle betrokken organisaties ervan te overtuigen dat een systeem met een enkele kaart het best aangepast was aan de behoeften van de reiziger. In België is dat helemaal niet evident.

Benelux si l'un des partenaires s'est prononcé clairement contre le projet?

Dans le prolongement de l'intervention de M. Kennes, M. Draps rappelle qu'on entend depuis des décennies dans les différentes assemblées en Belgique ce discours fondé sur la nécessité d'un “*modal shift*” et d'un retour à une part plus importante du rail et de la voie navigable en matière de transports, particulièrement de marchandises. Or, dans les faits, la part du transport de marchandises par rail ne cesse de diminuer.

Récemment, lors d'une visite de l'entreprise B logistics à Antwerpen Noord, le membre a pu se rendre compte des difficultés dans lesquelles cette entreprise se débattait pour pouvoir exercer son activité. Il est apparu qu'en Région de Bruxelles-Capitale, il est impossible de se faire livrer de la marchandise par wagon isolé. Seule l'entreprise Audi à Forest est encore raccordée. Parfois, des raccordements existent mais ils ne sont pas utilisés.

Le nombre de raccordements d'entreprises a diminué de manière spectaculaire aux cours des dernières années sans aucune réaction des autorités publiques. Pourquoi n'incite-t-on pas les entreprises à se raccorder comme dans d'autres pays tels que la Suisse par exemple?

Le problème du “*last mile*” doit être rencontré par une politique d'incitation au raccordement qui n'est jusqu'à présent absolument pas menée au niveau d'Infrabel ou de la politique d'aménagement du territoire.

M. Draps se dit aussi impressionné par les projets du Luxembourg qui mettent en pratique beaucoup de principes souvent évoqués dans le cadre de la mobilité durable. L'approche est complète et multiforme et elle aura incontestablement des effets à long terme.

M. Van den Bergh salue également l'exposé passionnant de M. Besch. Ce qui fait un peu défaut dans cette présentation, c'est un aperçu des coûts. Quels sont les coûts pour rouler encore en voiture au Luxembourg par opposition aux tarifs des transports publics, des vélos, etc.? Comment stimule-t-on ou décourage-t-on financièrement certaines formes de mobilité?

En ce qui concerne la “mKaart”, M. De Vriendt demande dans quelle mesure il a été facile de convaincre tous les services et organisations concernés qu'un système de carte unique était le plus adapté aux besoins de l'utilisateur. En Belgique, c'est loin d'être évident.

Mevrouw Lorsché maakt zich zorgen over de veiligheid van het spoorverkeer. Onlangs was er een ongeval aan de grens van Luxemburg met Frankrijk. Welk veiligheidssysteem gebruikt België? Is het Memor II+ of het ETCS-systeem, dat beter is?

Antwoorden

De heer Leurident meent dat er geen tegenstrijdigheid is tussen de “*mega liners*” en de duurzame mobiliteit. Globaal blijft de vraag naar vervoer toenemen; bijgevolg zijn alle vervoersmodi nuttig om die vraag te beantwoorden. “*Mega liners*” kunnen 44 ton vervoeren in plaats van 40, ze genereren een energiebesparing die volledig overeenstemt met de doelstellingen in het raam van het duurzaamheidsdebat.

Van het vervoer per spoor weten we dat daar het probleem van de “*last mile*” of de “*first mile*” rijst. Er moeten nog specifieke initiatieven worden genomen om dat probleem op te lossen. Sommige goederentransporten zullen blijven per vrachtwagen gebeuren en dus is het beter dat ze met ecocombi gebeuren.

Zelfs al is Luxemburg tegen het gebruik van de “*mega liners*” gekant, niets belet de twee andere Beneluxpartners akkoorden hierover te sluiten. De samenwerking is aanpasbaar in de Benelux, met eerbiediging van ieders beleid. Dat is één van de sterke punten van de Benelux.

De heer Leurident wijst er op dat hij geen deskundige is in de spoorwegsector. In het GEN-dossier heeft de minister getracht de zaken te objectiveren. Het gebruik van de middelen was niet altijd aangepast en de werkwijze was niet altijd de efficiëntste. Momenteel is 1 miljard euro vrijgemaakt om het project te herfinancieren, met een methodologie met als doel het project baanvak per baanvak te verwezenlijken. Men kan uiteraard niet garanderen dat de vervaltijden 2023, 2028, 2030 nageleefd zullen worden, maar er is politieke wil om voorrang te geven aan het afwerken van het GEN, ten gunste van het reizigersvervoer.

De heer Besch legt uit dat de stad Luxemburg momenteel geen systeem kent dat de toegang voor de wagens beperkt. Ze heeft wel een restrictief parkeerbeleid ingevoerd. Wanneer er nieuwe panden worden gebouwd, wordt het aantal parkeerplaatsen berekend door middel van een sleutel die een heel beperkt aantal parkeerplaatsen toestaat. Door te voorkomen dat er parkeerplaatsen in de stad worden gebouwd door privéoperatoren, verplicht men de mensen in feite

Mme Lorsché s'inquiète de la sécurité du trafic ferroviaire. Récemment, un accident s'est produit à la frontière du Luxembourg avec la France. Quel est le système de sécurité utilisé en Belgique? Est-ce le Memor II+ ou le système ETCS qui est plus performant?

Réponses

M. Leurident est d'avis qu'il n'y a pas de contradiction entre les “*mega liners*” et le principe de mobilité durable. La demande de transport continue à augmenter globalement; dès lors, tous les modes de transport sont utiles pour absorber cette demande. Les “*mega liners*” étant capables de transporter 44 tonnes au lieu de 40, ils engendrent une réduction de la consommation d'énergie qui est tout à fait conforme aux objectifs poursuivis dans le cadre de la discussion sur la durabilité.

Quant au transport par rail, on sait qu'il pose le problème du “*last mile*” ou du “*first mile*”. Des initiatives spécifiques doivent encore être prises pour résoudre ce problème. Certains transports de marchandises continueront à se faire par camion, il est dès lors préférable qu'ils se fassent au moyen de ces éco-combis.

Même si le Luxembourg est opposé à l'introduction des “*mega liners*”, rien n'empêche les deux autres partenaires du Benelux de conclure des accords en la matière. Au sein du Benelux, la coopération est modulable, dans le respect des politiques de chacun. C'est là l'un des points forts du Benelux.

M. Leurident précise qu'il n'est pas expert dans le secteur ferroviaire. Dans le dossier du RER, le ministre a tenté d'objectiver les choses. L'utilisation des fonds n'a certes pas toujours été adéquate et la manière de procéder n'a pas toujours été la plus efficace. Actuellement, 1 milliard d'euros a été dégagé pour refinancer le projet, avec une méthodologie axée sur une réalisation tronçon par tronçon. On ne peut évidemment pas garantir que les échéances 2023, 2028, 2030 seront respectées mais il y a bien une volonté politique de donner priorité à l'achèvement du RER pour favoriser le transport de personnes.

M. Besch explique qu'actuellement, la ville de Luxembourg ne connaît pas de système d'accès restrictif pour les voitures. Par contre, elle a mis en place une politique de parking restrictive. Lorsque de nouveaux bâtiments sont construits, le calcul du nombre de places de parking se fait en fonction d'une clé qui autorise un nombre très réduit d'emplacements. En évitant la construction de places de parking en ville par des opérateurs privés, on oblige *de facto* les gens à emprunter

gebruik te maken van het openbaar vervoer of een fiets te nemen om ter bestemming te komen. Men stimuleert dus de zachte mobiliteit door op het parkeeraanbod in te werken.

De eengemaakte tarifiering bestond al voor de mKaart. Er bestonden verscheidene kaarten, die twee uur, vier uur of een dag geldig waren, maar die in elk geval op alle netten over het hele grondgebied bruikbaar waren

De ontwikkeling van de mKaart werd opgedragen aan een instelling die onder de voogdij van het departement vervoer werkte. Die instelling omvat alle actoren van het openbaar vervoer, de Staat en de stad, maar ook de andere operatoren. Er werd een gemeenschappelijk project tot stand gebracht om van papier over te stappen op de e-kaart, maar ook om de bevolking te informeren. Het gaat om een gezamenlijke operatie die gefinancierd wordt door de Staat, in samenwerking met de diverse operatoren die nauwe banden hebben met de Staat.

Het lijkt een technisch heel complex project, maar het werkt heel goed en wordt algemeen aanvaard.

Er is bovendien een nationaal call center voor alles wat met openbare mobiliteit te maken heeft.

III. — VOORSTEL VAN AANBEVELING

De commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat heeft op haar vergaderingen van 20 oktober en 17 november 2017 de volgende aanbeveling besproken en aangenomen:

ZIE BIJLAGE

les transports en commun ou à prendre un vélo pour accéder à ces endroits. On favorise donc une mobilité douce en jouant sur l'offre de parking.

La tarification unique existait déjà avant la mKaart. Il existait différentes cartes, valables deux heures, quatre heures ou une journée mais utilisables de toute façon sur tous les réseaux sur l'ensemble du territoire.

Le développement de la mKaart a été confiée à un organisme sous la tutelle du département des transports. Cette entité regroupe tous les acteurs des transports publics, de l'État comme de la ville, mais aussi les autres opérateurs. Un projet commun a été élaboré pour passer du papier vers la carte numérique mais aussi pour informer la population. Il s'agit d'une opération conjointe financée par l'État en coopération avec les différents opérateurs qui ont des liens étroits avec l'État.

Ce projet semble techniquement très complexe, mais il fonctionne très bien et est largement accepté.

Il existe en outre un call center national pour tout ce qui relève de la mobilité publique.

III. — PROPOSITION DE RECOMMANDATION

Au cours de ses réunions du 20 octobre et du 17 novembre 2017, la Commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat a discuté et adopté la recommandation suivante:

VOIR ANNEXE