

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1977-1978.

II OKTOBER 1977

WETSVOORSTEL

tot invoering, tegen een eenvoudige prijs, van een « Trein-Tram-Bus »-biljet in alle gemeenten van het Rijk, met uitsluiting van de vijf grote agglomeraties.

(Ingediend door de heer Nothomb.)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De regeringsbeslissingen in verband met de invoering in de agglomeraties Antwerpen, Charleroi, Luik en Gent van een «trein-tram-bus»-abonnementssysteem in de aard van her «M. T. B.»-systeem dat reeds in de Brusselse agglomeratie bestaat, hebben tot doel het gemeenschappelijk vervoer te bevorderen.

Met de «M. T. B.»-abonnementen kunnen immers een onbeperkt aantal trajecten worden afgelegd op het stadsnet van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N. M. V. B.) en van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen (N. M. B. S.), alsmede op het stadsnet van de maatschappijen voor intercommunaal vervoer (M. J. V.).

Dit systeem maakt alle transponcombinaties mogelijk wanneer gebruik gemaakt wordt van een bus, een tram of een trein binnen een bepaalde omtrek. Het streunt op de veelzijdigheid van de af te leggen trajecten, de talrijke verbindingsmogelijkheden en het verkeerspatroon dat binnen een stadsgebied moet aanwezig zijn om een bepaald punt in dit gebied te verbinden met een ander.

In de grote steden wordt aldus snel vervoer van personen bevorderd, zulks overeenkomstig de algemene doelstellingen die ter zake worden nagestreefd en die met name meer welzijn en minder brandstofverbruik op het oog hebben.

De grote steden, waar een belangrijk deel van de bevolking leeft, zijn inzake betrekkingen met de particuliere en de overheidsdiensten reeds bevoordeeld door hun grote bevolkingsdichtheid, aangezien de particuliere en de overheidsdiensten in de nabijheid van die bevolking werken.

Chambre des Représentants

SESSION 1977-1978.

II OCTOBRE 1977

PROPOSITION DE LOI

instaurant un billet « Train-Tram-Bus » à prix uniforme dans toutes les communes du Royaume, à l'exclusion des cinq grandes agglomérations.

(Déposée par M. Nothomb.)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les décisions du Gouvernement relatives à l'instauration d'un système d'abonnement train, tram, bus dans les agglomérations d'Anvers, de Charleroi, de Liège et de Gand, analogue au système M. T. B. existant déjà dans l'agglomération bruxelloise, procèdent d'un souci de promotion des transports en commun.

En effet, les abonnements M. T. B. sont valables pour effectuer un nombre illimité de trajets sur le réseau de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux (S. N. C. V.) et de la Société nationale des Chemins de fer belges (S. N. C. B.) (2^e classe) ainsi que sur le réseau urbain des sociétés de transports intercommunaux (S. T. I.).

Ce système permet toutes les combinaisons possibles de transport au départ d'un bus, d'un tram ou d'un train dans un périmètre déterminé. Il repose sur la grande fréquence des trajets, les multiples possibilités de liaisons et le potentiel de trafic à assurer dans une région urbaine d'un point à l'autre de cette région.

Le transport rapide des personnes est ainsi facilité dans les grandes villes, conformément à l'objectif global de qualité de la vie et d'économie de carburant.

Or, les grandes villes, si elles regroupent une part importante de la population, sont déjà, du point de vue des relations avec les services publics et privés, favorisées par la très grande densité de leur population, mettant les services privés et publics à proximité des habitants.

De bevordering van het gemeenschappelijk vervoer in de grote steden is weliswaar verantwoord, maar ze is het nog meer waar iedere ingezetene zich meer moet verplaatsen om de voordelen van de overheids- en particuliere diensten te genieten.

Om brandstof te besparen is her gemeenschappelijk vervoer dus nog meer nodig in streken waar de afstanden groter zijn. Doch paradoxaal genoeg heeft de Staat minder gedaan om dit vervoer te bevorderen in de streken die er het meest behoefte aan hadden.

Zo bedroeg het door de gemeenschap betaalde aandeel in het gemeenschappelijk vervoer dar door de zes maatschappijen voor gemeenschappelijk stedelijk vervoer wordt verzorgd, in 1975 67,32 0/0, d.i. 2/3 van het geheel terwijl het vervoer, verzorgd door de N. M. V. B., die hoofdzakelijk instaat voor het vervoer op het platteland, slechts naar rata van 49,41 %, d.i. minder dan de helft, werd gesubsidieerd.

Dar betekent dar de Staat 2/3 heeft gesubsidieerd van de prijs van elke reis van de inwoners van de grote steden - waar meer gemeenschappelijke vervoermiddelen zijn, zodat dar vervoer veel renderender zou moeten zijn - terwijl hij slechts de helft van de prijs van het gemeenschappelijk vervoer van de bewoners van het platteland heeft gesubsidieerd, ofschoon de openbare vervoerdiensten er veel minder goed functioneren.

Dar is reeds lang zo, maar het is onaanvaardbaar, want her maakt de ongelijkheid van de levensvoorwaarden nog groter, aangezien de Staat meer helpt waar men berer beedeeld is en minder hulp verschaft aan degenen die door geografische omstandigheden in een ongunstiger positie verkeren.

Er zal dus een grote inspanning nodig zijn om op dar gebied de gelijkheid te herstellen en aan iedere Belgische burger de zekerheid te geven dar de gemeenschap en de Staat een zelfde inspanning doen om zijn welzijn te bevorderen.

Dar is de achtergrond waartegen her onderhavige wetsvoorstel moet worden gezien. Dit laatste heeft niet tot doel de gelijkheid te herstellen, maar wel onmiddellijk een eenvoudige maatregel te doen nemen die logisch voortvloeit uit de samenvoeging van de gemeenten, waardoor het centrum van de toekomstige gemeenten verder van de woonplaats van de inwoners af zal komen te liggen.

In de nieuwe gemeenten, die door de wet van 30 december 1975 in het leven zijn geroepen, zullen de inwoners zich meer naar de centrumgemeente en her gemeentehuis verplaatsen. Ook het groter aantal door de gemeente geboden diensten zal de vraag naar vervoermiddelen doen roemen.

De oprichting van de nieuwe nationale maatschappij, die alle diensten voor busvervoer groepeer, is een groot winstpunt voor een vlot vervoer en voor de invoering van eenvormige tarieven. Aldus wordt een einde gemaakt aan de zinloze en chaotische toestand die door de verscheidenheid inzake tarieven en dienstregelingen is veroorzaakt.

Niettemin moeten de tarieven van het nieuwe busvervoer en van het vervoer per spoor worden gecoördineerd en moet een minimumtarief worden ingevoerd dar op dezelfde wijze op het grondgebied van alle gemeenten moet worden toegepast.

Zo zullen de voordelen, die tot nog toe alleen door de inwoners van de grote steden werden genoten, voor alle inwoners van het land gelden, ook al gaar het om een kleiner grondgebied, in dit geval het grondgebied van één enkele gemeente.

Zo zalook in de nieuwe gemeenten het solidariteitsgevoel en het gevoel van verbondenheid gemakkelijker tot stand komen. Dar voordeel zal des te groter zijn naarmate de

Si l'objectif en matière de transports en commun se justifie dans les grandes villes, il se justifie encore davantage dans les régions où la densité de population est plus faible et où chaque citoyen belge doit se déplacer davantage pour pouvoir bénéficier des services publics ou privés.

Or, si les transports en commun sont ainsi plus nécessaires pour l'économie de carburant dans les régions où les distances sont les plus grandes, jusqu'ici, l'effort de l'Etat s'est paradoxalement moins porté à promouvoir le transport en commun dans ces régions qui en avaient le plus besoin.

C'est ainsi que les six sociétés de transports en commun urbains, en 1975, ont vu la part payée par la collectivité dans l'ensemble des transports en commun qu'elles assuraient, atteindre le taux de 67,32 %, soit plus des 2/3, tandis que la S. N. C. V., qui assure essentiellement des transports en milieu rural, n'a vu le total de ceux-ci subventionnés qu'à concurrence de 49,41 0/0, soit moins de la moitié.

Cela signifie que l'Etat a subventionné les 2/3 du coût de chaque voyage d'un habitant des grandes villes où par ailleurs les transports en commun sont beaucoup plus nombreux et devraient donc être beaucoup plus rentables, tandis qu'il n'a octroyé des subsides que pour la moitié des transports en commun de chaque habitant des campagnes, alors que les services publics de transports y sont beaucoup moins bien assurés.

Cette situation qui existe depuis longtemps, est inadmissible car elle renforce l'inégalité des conditions de vie. En effet, l'Etat aide davantage ceux qui sont les mieux lotis et moins ceux que les réalités géographiques placent dans une situation défavorable.

Un effort considérable s'imposera donc pour rétablir l'égalité dans ce domaine et assurer à chaque citoyen belge le même effort de la collectivité et de l'Etat en faveur de sa qualité de vie.

C'est dans cette optique qu'il faut considérer la présente proposition de loi qui ne tend pas à rétablir l'égalité, mais qui a pour but de faire prendre une mesure immédiate et simple, suite logique des fusions de communes qui ont éloigné le centre de la future commune du lieu d'habitation des différents habitants.

Dans ces nouvelles communes, créées par la loi du 30 décembre 1975, les déplacements de la population vers la commune-centre et la maison communale seront plus fréquents. Le plus grand nombre de services que la commune va pouvoir offrir va également accroître la demande de transports.

Un grand pas pour faciliter la fluidité des transports et l'unité des tarifs sera fait par la création de la nouvelle société nationale regroupant tous les services de transports par autobus, mettant ainsi fin à une anarchie absurde et à une diversité de tarifs et d'horaires.

Il reste qu'entre ces nouveaux transports par autobus et les transports par chemin de fer, une coordination de tarifs doit être assurée et qu'un tarif minimum appliqué d'une manière homogène sur le territoire de toutes les communes doit être instauré.

Ainsi, d'une part, les avantages qui ont été assurés aux citoyens des grandes villes le seront à tous les habitants de la Belgique, même si c'est pour un territoire plus restreint, puisqu'il ne s'agira que du territoire d'une seule commune.

Ainsi également, le sentiment de solidarité et de proximité à l'intérieur de la nouvelle commune sera plus facilement réalisé. Cet avantage sera d'autant plus grand que

fusie op een groter gebied betrekking heeft. Eenvormige tarieven zijn bijgevolg des te noodzakelijker naarmate er meer kans besraat dat de inwoners een negatieve houding gaan aannemen ingevolge het gevoel van verwijdering.

Ten einde de ingezetenen aan te zetten in hun gemeente gebruik te maken van het vervoer, moet men hun een eenvoudig middel aan de hand doen om een voor trein en bus geldend algemeen biljet te kopen waarmee zij in hun nieuwe gemeente van het ene naar het andere einde kunnen reizen. Bovendien mag de prijs van dat biljet niet hoger zijn dan die welke de inwoners van de grote steden moeten betalen.

Het onderhavige wetsvoorstel heeft dus tot doel voor een verplaatsing binnen de gemeente slechts één enkel biljet in te voeren, waarvan de prijs zo laag mogelijk wordt gehouden en waarmee de reis over het grondgebied van de gemeente rechtstreeks dan wel met een overstapbiljet kan geschieden.

De prijs van dat biljet wordt normaal vastgesteld bij ministerieel besluit, op voorstel van de raden van beheer van de betrokken maatschappijen en na advies van de Commissie tot regeling der prijzen.

Dat biljet is geldig binnen de grenzen van de gemeente. De betrokken maatschappijen zullen die maatregel met de nodige soepelheid toepassen wanneer een vervoermiddel op de weg van het ene naar het andere punt van een gemeente gedeeltelijk het grondgebied van een andere gemeente doorkruist.

Dat biljet is slechts geldig op de dag dat het wordt afgegeven.

Men mag er niet mee terugreizen.

De prijs zou jaarlijks worden herzien op grond van bepaalde nationale criteria (energie, lonen...).

Door die maatregel, waarbij spoedig andere maatregelen zouden moeten worden gevoegd in verband met de uitbreiding van het net van de N. M. V. B. in de landelijke gebieden en de harmonisatie van dienstregelingen, zal het mogelijk zijn enerzijds de achterstand van de landelijke gebieden inzake gemeenschappelijk vervoer gedeeltelijk in te halen en de ongelijke bestaansvoorwaarden af te vlakken, anderzijds het gemeenschappelijk vervoer in de landelijke en halfstedelijke gebieden aantrekkelijker te maken.

Een ander voordeel van die maatregel is dat de besaande tarieven bij een wet kunnen worden geharmoniseerd in afwachting dat de op te richten gewestelijke comités van advies zich uitspreken over de uitbreiding van het vervoer in het algemeen in die gewesten.

De maatschappijen waarvoor dat eenvormig tarief in de bij de wet van 30 december 1975 opgerichte gemeenten en ook in de andere gemeenten geldt, hebben nog de tijd tot 1 januari 1978.

Het spreekt vanzelf dat het eengemaakte tarief voor één gemeente gelijk moet zijn aan of lager dient te liggen dan het tarief dat de gebruikers van het openbaar vervoer in grote agglomeraties moeten betalen voor een rit doorheen verscheidene gemeenten.

WETSVOORSTEL

Artikel 1.

Binnen de op 1 januari 1978 vastgestelde grenzen van alle Belgische gemeenten en met uitzondering van de gemeenten van de in de wet van 26 juli 1971 bedoelde vijf

la fusion aura porté sur un territoire plus étendu. Cette unité de tarifs est dès lors d'autant plus nécessaire que le sentiment d'éloignement pourrait avoir des conséquences négatives.

Afin d'encourager le citoyen à utiliser les transports en commun dans le cadre de la future commune, il faut lui procurer un moyen simple de pouvoir prendre un billet unique pour le train et pour l'autobus, qui lui permette de voyager d'un bout à l'autre de sa nouvelle commune. En outre, le prix de ce billet ne peut être supérieur à celui qui est appliqué aux habitants des grandes villes.

Le but de la présente proposition est donc de faire en sorte que l'usager ne paie qu'une fois un ticket pour un transport à l'intérieur de la commune, qu'il bénéficie d'un prix minimum de ce billet, lui permettant tout à la fois d'effectuer ce voyage direct ou en transit ou en correspondance, sur le territoire de la commune.

Le prix de ce billet est fixé normalement par arrêté ministériel, après proposition des conseils d'administration des sociétés concernées et après avis de la Commission pour la régulation des prix.

La zone de validité de ce billet correspond aux limites communales. Les sociétés concernées seront chargées d'exécuter cette mesure avec souplesse si le trajet d'un moyen de transport devait, pour aller d'un point à l'autre de la commune, traverser en partie, le territoire d'une autre commune.

La durée de validité de ce billet est limitée à la journée pendant laquelle il est délivré.

Ce billet n'inclut pas la possibilité d'un voyage retour.

Le prix serait revu annuellement au niveau national en fonction de certains paramètres (énergie, salaires...).

Cette mesure qui devrait rapidement être accompagnée d'autres touchant le développement des réseaux de la S. N. C. V. dans les régions rurales et l'harmonisation des horaires, permettra, d'une part, de résorber partiellement le retard existant dans ces régions en ce qui concerne le développement du transport en commun et d'atténuer les inégalités dans les conditions de vie et, d'autre part, de promouvoir l'attractivité des transports en commun dans les régions rurales et semi-urbaines.

Un autre avantage de cette mesure est de permettre d'harmoniser réellement par la loi, les différents tarifs existants en attendant que les commissions consultatives régionales à créer donnent leur avis sur le développement des transports en général dans ces régions.

Les sociétés concernées par l'application de ce tarif unifié dans les communes créées par la loi du 30 décembre 1975 et dans les autres communes disposeront d'un délai allant jusqu'au 1^{er} janvier 1978.

Il va de soi que le tarif unifié pour une seule commune devra être égal ou inférieur à celui dont bénéficient les usagers des grandes agglomérations pour plusieurs communes.

Ch. F. NOTHOMB.

PROPOSITION DE LOI

Article 1.

A l'intérieur du périmètre de toutes les communes belges, dans leurs limites à la date du 1^{er} janvier 1978, à l'exclusion cependant des communes constituant les cinq grandes agglomérations

grote agglomeraties, wordt tegen hetzelfde tarief een « Trein-Tram-Bus »-biljet ingesteld, waarmee de reis per trein, tram en bus in alle mogelijke combinaties tussen gelijk welk punt van de gemeente en gelijk welk ander punt ervan mag worden gemaakt.

Art.2.

De Minister onder wie het departement van Verkeerswezen ressorteert is belast met de uitvoering van die maatregel. Hij stelt de prijs van dit biljet vast na het advies van de raden van beheer van de betrokken maatschappijen en van de Commissie tot regeling der prijzen te hebben ingewonnen.

Art.3.

Die prijs geldt voor één enkele reis, overstap of aansluiting inbegrepen. De terugreis is niet begrepen in de prijs van dat biljet.

Art.4.

Het biljet is geldig binnen de grenzen van de gemeente.

Art. 5.

Het biljet is slechts geldig op de dag van de afgifte ervan.

Art.6.

De prijs wordt jaarlijks aangepast op grond van bepaalde criteria.

Art.7.

Deze wet wordt van kracht op 1 januari 1978.

2 augustus 1977.

mérations visées par la loi du 26 juillet 1971, il est instauré un billet « train-tram-bus » à prix uniforme permettant toute combinaison de transport par train, tram et bus de n'importe quel point à n'importe quel autre point de la commune.

Art.2.

Le Ministre qui a le département des Communications dans ses attributions exécutera cette mesure. Il en arrêtera le prix après avis des conseils d'administration des sociétés concernées et de la Commission pour la régulation de prix.

Art.3.

Ce prix s'entend pour un voyage simple, avec transit ou avec correspondance. Le prix de ce billet n'inclut pas la possibilité d'un voyage retour.

Art.4.

La zone de validité du billet correspond aux limites communales.

Art. 5.

La durée de la validité de ce billet est limitée à la journée pendant laquelle il est délivré.

Art.6.

Ce prix sera annuellement revu en fonction du coût de certains paramètres.

Art.7.

Cette loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 1978.

2 août 1977.

Ch. F. NOROMBS,
D. CLAEYS,
A. LERNOUX,
M. BODE,
H. PIERRET.