

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

16 mars 2004

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**relative à la mobilité de base sur le rail**

(déposée par MM. Daan Schalck  
et Philippe De Coene)

---

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 maart 2004

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**betreffende de basismobiliteit op het spoor**

(ingediend door de heren Daan Schalck  
en Philippe De Coene)

---

|                      |                                                                                                                              |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>cdH</i>           | : Centre démocrate Humaniste                                                                                                 |
| <i>CD&amp;V</i>      | : Christen-Democratisch en Vlaams                                                                                            |
| <i>ECOLO</i>         | : Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales                                                            |
| <i>FN</i>            | : Front National                                                                                                             |
| <i>MR</i>            | : Mouvement Réformateur                                                                                                      |
| <i>N-VA</i>          | : Nieuw - Vlaamse Alliantie                                                                                                  |
| <i>PS</i>            | : Parti socialiste                                                                                                           |
| <i>sp.a - spirit</i> | : Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht. |
| <i>VLAAMS BLOK</i>   | : Vlaams Blok                                                                                                                |
| <i>VLD</i>           | : Vlaamse Liberalen en Democraten                                                                                            |

|                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>                                                                                                                          | <i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>                                                                                                                     |
| <i>DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>                                                                       | <i>DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>                                                                        |
| <i>QRVA : Questions et Réponses écrites</i>                                                                                                                                          | <i>QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>                                                                                                                             |
| <i>CRIV : Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i> | <i>CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i> |
| <i>CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)</i>                                                                                                          | <i>CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>                                                                                                  |
| <i>CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>                                                                                                                             | <i>CRABV : Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>                                                                                                                             |
| <i>PLEN : Séance plénière (couverture blanche)</i>                                                                                                                                   | <i>PLEN : Plenum (witte kaft)</i>                                                                                                                                            |
| <i>COM : Réunion de commission (couverture beige)</i>                                                                                                                                | <i>COM : Commissievergadering (beige kaft)</i>                                                                                                                               |

|                                                                                          |                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>                 | <i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i> |
| <i>Commandes :</i>                                                                       | <i>Bestellingen :</i>                                                              |
| <i>Place de la Nation 2</i>                                                              | <i>Natieplein 2</i>                                                                |
| <i>1008 Bruxelles</i>                                                                    | <i>1008 Brussel</i>                                                                |
| <i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>                                                              | <i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>                                                        |
| <i>Fax : 02/549 82 74</i>                                                                | <i>Fax : 02/549 82 74</i>                                                          |
| <i><a href="http://www.laChambre.be">www.laChambre.be</a></i>                            | <i><a href="http://www.deKamer.be">www.deKamer.be</a></i>                          |
| <i>e-mail : <a href="mailto:publications@laChambre.be">publications@laChambre.be</a></i> | <i>e-mail : <a href="mailto:publicaties@deKamer.be">publicaties@deKamer.be</a></i> |

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

### 1. La mobilité de base sur le rail

L'accord de gouvernement conclu au niveau fédéral - « Une Belgique créative et solidaire » - indique notamment, en ce qui concerne le transport ferroviaire intérieur de voyageurs, que : « *L'utilisation des transports en commun doit augmenter. Pour la SNCB, l'objectif est d'augmenter, dans les limites des ressources budgétaires disponibles, le nombre de voyageurs vers la fin de la législature de 25% par rapport à l'année 2000. Il envisage également de relier les principales villes des dorsales wallonnes et flamandes directement à Bruxelles dans le cadre d'un horaire cadencé tout en réduisant de manière significative la durée du trajet.* ».

Par ce texte, le gouvernement reconnaît qu'une revalorisation quantitative et qualitative de l'offre ferroviaire est indispensable pour répondre aux besoins de déplacement de la population et pour préserver l'accès aux centres économiques.

La présente proposition de résolution donne à cette nécessaire revalorisation un caractère opérationnel. Par analogie avec la terminologie que la Région flamande utilise pour le transport urbain et régional, nous qualifions ce système de normes de « mobilité de base sur le rail » ou, en abrégé, de « mobilité de base ».

*Sur le plan quantitatif*, la mobilité de base définit un réseau de relations ferroviaires, leur fréquence minimale et leur amplitude. À cet effet, les gares et points d'arrêt sont, dans une première phase, répartis en cinq catégories: gares IC Plus, gares IC, gares IR, gares locales et points d'arrêt. Cette classification reflète tant l'importance actuelle d'une gare ou d'un point d'arrêt pour le trafic intérieur de voyageurs que son importance potentielle, vu le rôle socio-économique joué par la ville ou la commune où la gare ou le point d'arrêt est situé.

La mobilité de base définit ensuite les liaisons ferroviaires souhaitées entre les gares d'une même catégorie et entre les gares de catégories différentes. La base de ce réseau est constituée par les liaisons IC Plus, liaisons ferroviaires rapides qui relient directement les principales villes du pays deux fois par heure en semaine. Avec les liaisons IC, qui assurent également deux fois par heure des liaisons rapides entre les villes régionales et les grandes villes et entre les villes régionales, elles constituent l'épine dorsale du trafic ferroviaire intérieur de voyageurs. Elles sont complé-

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

### 1. Basismobiliteit op het spoor

Het federaal regeerakkoord «*Een creatief en solidaire België*» vermeldt met betrekking tot het binnenlands reizigersvervoer met de trein o.a. het volgende: «*Het gebruik van het openbaar vervoer moet de hoogte in. Inzake de NMBS wil de regering binnen het kader van de beschikbare budgettaire middelen het aantal reizigers tegen het einde van de legislatuur met 25% doen stijgen tegenover 2000. Zij streeft er ook naar de grote steden op de Vlaamse en Waalse assen te verbinden met Brussel binnen een regelmatig uurrooster en met een gevoelige vermindering van de tijdsduur van het traject.*».

De regering erkent hiermee de nood aan een kwantitatieve en kwalitatieve opwaardering van het trein-aanbod om te voldoen aan de verplaatsingsbehoefte van de mensen en om de economische centra bereikbaar te houden.

Dit voorstel van resolutie geeft aan deze noodzakelijke opwaardering een operationeel karakter. Naar analogie met de terminologie die het Vlaams Gewest hanteert bij de herstructurering van het stads- en streekvervoer, vatten we dit onder de naam «basismobiliteit op het spoor», kortweg «basismobiliteit».

*Op kwantitatief vlak* omschrijft basismobiliteit een netwerk van treinverbindingen, hun minimale frequentie en amplitude. Daartoe worden in een eerste fase de stations en stopplaatsen op het net onderverdeeld in vijf categorieën: IC Plus-stations, IC-stations, IR-stations, lokale stations en voorstadsstations. Deze indeling weerspiegelt zowel het huidige belang van een station of stopplaats voor het binnenlands reizigersvervoer als het potentiële belang, gelet op de socio-economische rol van de stad of de gemeente waar het station of de stopplaats zich bevindt.

Vervolgens worden de gewenste treinverbindingen gedefinieerd tussen stations van een zelfde categorie en tussen stations van verschillende categorieën. De basis van dit netwerk wordt gevormd door de IC Plus-verbindingen: snelle treinverbindingen die de belangrijkste steden van het land tijdens de week tweemaal per uur rechtstreeks met elkaar verbinden. Samen met de IC-verbindingen, die eveneens tweemaal per uur zorgen voor snelle verbindingen tussen de regionale steden en de grote steden en tussen de regionale steden onderling, vormen zij de ruggengraat van het bin-

tées par des liaisons IR, L et suburbaines, qui assurent de bonnes liaisons ferroviaires (au moins un train par heure) entre les villes importantes et régionales et leur zone de chalandise.

Ces normes de desserte doivent être converties par le gestionnaire du réseau en un schéma concret des liaisons qui soit le reflet des relations socio-économiques et des flux de transport que celles-ci impliquent.

Il est impossible, sur la base de ce schéma théorique, d'évaluer le nombre de kilomètres-train (supplémentaires) découlant de la réalisation de la mobilité de base. Beaucoup dépendra de la manière dont les normes minimales en matière d'offre seront converties en un schéma pratique. Cette conversion est la tâche du gestionnaire du réseau, en l'occurrence la SNCB. Afin d'utiliser les moyens de production avec un maximum d'efficacité, nous prévoyons de coupler et d'intégrer des liaisons ferroviaires, à condition que les normes qualitatives soient respectées. En outre, à partir du niveau des liaisons IR, la possibilité est prévue de choisir objectivement entre la mise en service de trains et le recours à d'autres formes d'exploitation qui offrent la même qualité. Enfin, la mobilité de base est, comme l'expression l'indique, une offre minimale, qui devra être complétée en fonction de la demande de transport. À cet égard, nous plaçons pour que le gestionnaire du réseau recherche une solution au problème de capacité à partir du moment où le taux d'occupation structurel atteint 90 % en deuxième classe.

Toutefois, on peut affirmer avec certitude que la réalisation de la mobilité de base permettra d'élargir considérablement l'offre ferroviaire. Ainsi, un tout nouveau type de liaison ferroviaire, la liaison IC Plus, fait son apparition. En outre, l'objectif est de mettre fin à l'enchevêtrement des différents types de liaisons ferroviaires. En effet, on constate actuellement qu'il n'est pas rare que des liaisons IC, IR et L s'enchevêtrent, ce qui porte préjudice à la qualité des liaisons du niveau supérieur et rend l'offre plus difficilement identifiable pour les voyageurs. Enfin, la fréquence minimale proposée, à savoir un seul train par heure, est, dans certains cas, plus élevée que l'offre ferroviaire actuelle. Ainsi, il existe encore, principalement durant le week-end, de nombreuses liaisons locales dont la fréquence s'élève à moins d'un train par heure ; à l'avenir, la mobilité de base devra pallier cette insuffisance et offrir aux voyageurs un service plus transparent.

nenlands reizigersvervoer met de trein. Zij worden aangevuld door de IR-, de L- en de voorstadsverbindingen die zorgen voor goede treinverbindingen (minimum één trein per uur) tussen grote en regionale steden en hun verzorgingsgebied.

Via het netmanagement moeten deze bedieningsnormen worden omgezet in een concrete dienstregeling die een afspiegeling is van de sociaal-economische relaties en van de vervoerstromen die daarmee gepaard gaan.

Op basis van dit theoretische schema is het onmogelijk om een raming te maken van het aantal (bijkomende) treinkilometers bij de realisatie van de basismobiliteit. Veel hangt immers af van de manier waarop de minimale aanbodsnormen zullen worden omgezet in een praktische dienstregeling. Dit is de taak van het netmanagement, i.c. van de NMBS. Om de productiemiddelen op de meest efficiënte wijze in te zetten, voorzien we in de mogelijkheid om treinverbindingen aan elkaar te koppelen en te integreren, op voorwaarde dat de basiskwaliteitsnormen gerespecteerd worden. Daarnaast wordt vanaf het niveau van de IR-verbindingen de mogelijkheid ingeschreven om een objectieve afweging te maken tussen het inzetten van treinen of andere exploitatievormen van gemeenschappelijk vervoer die een zelfde kwaliteit bieden. Tenslotte is de basismobiliteit – zoals de naam het zegt – een minimumaanbod, dat in functie van de vervoersvraag zal moeten worden aangevuld met bijkomende treinen. In dit verband bepleiten we dat vanaf een structurele bezettingsgraad van 90 % in tweede klasse de netmanager onderzoek zou doen naar een oplossing voor dit capaciteitsprobleem.

Niettemin kan met zekerheid gesteld worden dat de realisatie van de basismobiliteit zal leiden tot een aanzienlijke uitbreiding van het treinaanbod. Zo wordt met de IC Plus een geheel nieuw type treinverbinding geïntroduceerd. Daarnaast is het de bedoeling om tot een «uitzuivering» te komen tussen de diverse treinverbindingen. Zo worden vandaag op meerdere verbindingen IC-, IR- en L-treinen met elkaar verstrengd, wat ten koste gaat van de kwaliteit van de verbindingen op het hogere niveau en van de herkenbaarheid van het aanbod in hoofd van de reizigers. Tenslotte ligt de voorgestelde minimale frequentie van één trein per uur in een aantal gevallen hoger dan het huidige treinaanbod. Zo zijn er – vooral tijdens het weekend – nog heel wat lokale verbindingen waar de frequentie minder dan één trein per uur bedraagt; basismobiliteit moet dit soort benedenmaatse en voor de reizigers ondoorzichtige dienstverlening in de toekomst uitsluiten.

*Sur le plan qualitatif*, la mobilité de base implique également que soient imposées des normes minimales auxquelles une liaison ferroviaire d'une catégorie déterminée doit satisfaire. Ces normes concernent en premier lieu la vitesse commerciale de la liaison. Le principe est que le train doit être aussi rapide que la voiture pour un déplacement identique. La vitesse commerciale minimale varie dès lors en fonction du type de liaison : pour les liaisons entre les grandes villes, le train doit pouvoir soutenir la concurrence avec l'auto-route ; pour les liaisons IR et L, la vitesse commerciale minimale du train doit correspondre à celle des déplacements sur les voies de communication régionales et locales. En définissant la vitesse commerciale du train comme étant égale au quotient de la durée du voyage en train et de la distance parcourue par la route, nous excluons en outre que les longs détours sur le rail ne donnent une image avantageuse de la vitesse commerciale.

## 2. La mobilité de base dans le contrat de gestion

L'article 156 de la loi du 21 mars 1991 dispose que les missions de service public de la SNCB comprennent notamment le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire. Aux termes de l'article 3 de la même loi, les règles et conditions selon lesquelles l'entreprise exerce les missions de service public qui lui sont confiées par la loi sont arrêtées dans un contrat de gestion conclu entre l'État fédéral et la SNCB.

Les articles 9 à 20 du contrat de gestion 1997-2001 conclu entre l'État et la SNCB et actuellement toujours en vigueur décrivent l'offre ferroviaire minimale que la SNCB doit assurer dans la cadre de sa mission de service public<sup>1</sup>. Ces articles définissent le service public de manière très rudimentaire et confèrent à la SNCB une (trop) large autonomie pour organiser l'offre ferroviaire comme elle l'entend.

L'article 9 fait une distinction entre les gares à statut « intervalles » et les gares ou points d'arrêt à statut local. Cette classification sert de base à l'établissement des liaisons ferroviaires.

Dans son avis 97/03, le Comité consultatif des usagers fait observer, à juste titre, que cette classification est trop imprécise. Le Comité plaide pour une répartition des gares en cinq catégories : les gares principales intervalles (ex. : Gand-Saint-Pierre, Alost), les gares intervalles (ex. : Lokeren), les gares de jonction

<sup>1</sup> En outre, le contrat de gestion précise notamment les obligations à respecter en ce qui concerne la qualité du service, les tarifs, les rapports à faire aux autorités, etc. Ces facettes du service public n'entrent pas dans le cadre de la présente proposition de résolution.

*Op kwalitatief vlak* impliceert basismobiliteit eveneens het opleggen van minimumnormen waaraan een treinverbinding van een bepaalde categorie moet voldoen. Deze normen hebben in de eerste plaats betrekking op de commerciële snelheid van de verbinding. Uitgangspunt is dat de trein even snel moet zijn als de auto voor dezelfde verplaatsing. De minimale commerciële snelheid varieert daarom volgens het soort verbinding: op de verbindingen tussen grote steden moet de trein concurrentieel zijn met het verkeer over de A-wegen; op IR- en L-verbindingen is de minimale commerciële snelheid van de trein afgestemd op deze van het wegverkeer over regionale en lokale verbindingswegen. Door de commerciële snelheid van de trein te bepalen als het quotiënt van de reistijd met de trein en de afstand over de weg, kan men uitsluiten dat lange omwegen over het spoor leiden tot een geflatteerd beeld van de commerciële snelheid.

## 2. Basismobiliteit in het beheerscontract

Artikel 156 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst een opdracht is van openbare dienst, waarvan de uitvoering opgedragen wordt aan de NMBS. Volgens artikel 3 van dezelfde wet moeten de regels en de voorwaarden m.b.t. de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst worden vastgesteld in het beheerscontract tussen de federale overheid en de NMBS.

In het nog steeds lopende beheerscontract 1997-2001 tussen de staat en de NMBS beschrijven de artikels 9 tot 20 het minimale treinaanbod dat de NMBS in het kader van zijn openbare dienstopdracht moet aanbieden<sup>1</sup>. Deze artikels definiëren de openbare dienstverlening op een erg rudimentaire manier en geven de NMBS een (te) ruime autonomie om naar eigen inzicht het treinaanbod te organiseren.

Art. 9 maakt een onderscheid tussen de stations met een interstedelijk statuut en stations of stopplaatsen met een lokaal statuut. Deze indeling vormt de basis voor het vaststellen van de treinverbindingen.

In het advies 97/03 merkt het Raadgevend Comité van de Gebruikers terecht op dat deze indeling niet verfijnd genoeg is. Het Comité pleit voor een indeling van de stations in vijf categorieën: interstedelijke hoofdstations (bv. Gent-Sint-Pieters, Aalst), interstedelijke stations (bv. Lokeren), knooppstations (bv. Puurs),

<sup>1</sup> Verder bevat het beheerscontract o.a. verplichtingen over de kwaliteit van de dienstverlening, de treintarieven, de rapportering aan de overheid, enz. Deze facetten van de openbare dienstverlening vallen buiten het bestek van dit wetsvoorstel.

(ex. : Puurs), les gares locales situées dans les agglomérations urbaines (ex. : Hove) et les autres gares locales (ex. : Lierde). Abstraction faite de la discussion sur les modalités de la catégorisation qui est proposée par le Comité, il est clair qu'une classification des arrêts en deux catégories est trop rudimentaire pour servir de base à l'établissement des liaisons ferroviaires et à la fixation de normes minimales pour l'accueil des voyageurs dans la gare et aux abords de celle-ci.

L'article 10 distingue quatre types de liaisons dans le cadre du transport intérieur de voyageurs : les liaisons intervilles, les liaisons locales, les liaisons de complément pour les heures de pointe et les liaisons touristiques.

Par analogie avec la classification plus affinée des arrêts, il conviendrait également d'affiner la catégorisation des liaisons. Ainsi, les liaisons interrégionales (IR) ne constituent pas une catégorie distincte et il faut faire, à l'intérieur des liaisons locales, une distinction entre le transport suburbain et les autres dessertes locales.

Les articles 11, 12 et 13 obligent la SNCB à assurer journalièrement un nombre minimum de kilomètres-train pour les diverses liaisons. L'article 11 impose à la SNCB l'obligation générale de produire 190 000 trains-kilomètres chaque jour ouvrable et 100 000 trains-kilomètres tous les autres jours. L'article 12 oblige la SNCB à assurer les relations intervilles, dans les deux sens, au moins 16 fois par jour ouvrable et à assurer, dans ce cadre, une production journalière de 80 000 trains-kilomètres au moins (55 000 kilomètres les jours non ouvrables). L'article 13 impose des obligations similaires pour les liaisons locales et les liaisons durant les heures de pointe.

Le tableau ci-dessous indique que ces normes minimales sont bien inférieures à la production effective de trains-kilomètres, de sorte que la SNCB dispose en principe d'une large marge pour réduire l'offre ferroviaire sans fouler aux pieds le contrat de gestion.

lokale stations in stedelijke agglomeraties (bv. Hove) en de overige lokale stations (bv. Lierde). Los van de discussie over de modaliteiten van de categorisering die voorgesteld wordt door het Comité, is het duidelijk dat een indeling van de halteplaatsen in twee categorieën te rudimentair is om als basis te dienen voor het vaststellen van de treinverbindingen en voor het bepalen van minimumnormen voor het onthaal van de reizigers in en rond het station.

Artikel 10 onderscheidt binnen het binnenlands reizigersvervoer vier soorten verbindingen: interstedelijke verbindingen, lokale verbindingen, piekuurverbindingen en toeristische verbindingen.

Naar analogie met de meer verfijnde indeling van de halteplaatsen, zou ook hier een meer verfijnde categorisering van de verbindingen op zijn plaats zijn. Zo vormen de interregionale verbindingen (IR) geen aparte categorie en is het nodig om binnen de lokale verbindingen onderscheid te maken tussen het voorstedelijk vervoer en het overige lokaal vervoer.

Artt. 11, 12 en 13 verplichten de NMBS tot het verzekeren van een minimaal dagelijks aantal trein-kilometers voor de diverse verbindingen. Artikel 11 omvat de algemene verplichting in hoofde van de NMBS om op iedere werkdag minstens 190.000 treinkilometers en op iedere andere dag minstens 100.000 treinkilometers te produceren. Artikel 12 verplicht de NMBS om de interstedelijke verbindingen per werkdag minimum 16 keer in iedere richting te verzekeren en daarbij minstens 80.000 treinkilometers te presteren (55.000 op niet-werkdagen). Artikel 13 houdt gelijkaardige verplichtingen in voor de lokale verbindingen en de piekuurverbindingen.

Onderstaande tabel geeft aan dat deze minimale normen ver beneden de effectieve treinproductie liggen, zodat de NMBS in principe een ruime marge heeft om het treinaanbod terug te schroeven zonder daarbij het beheerscontract met de voeten te treden.

|                                  | Production effective (trains-km/jour)<br>Effectieve treinproductie (trein-km/dag) | Norme du contrat de gestion (trains-km/jour)<br>Norm beheerscontract (trein-km/dag) |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Jours ouvrables/Werkdagen</i> |                                                                                   |                                                                                     |
| Intervilles/Intersedelijk        | 112.061                                                                           | 80.000                                                                              |
| Local/Lokaal                     | 82.721                                                                            | 62.500                                                                              |
| Heure de pointe/Piekuur          | 26.118                                                                            | 22.500                                                                              |
| <i>Week-end/Weekend</i>          |                                                                                   |                                                                                     |
| Intervilles/Interstedelijk       | 82.479                                                                            | 55.000                                                                              |
| Local/Lokaal                     | 46.260                                                                            | 30.000                                                                              |
| Heure de pointe/Piekuur          | -                                                                                 | -                                                                                   |

Tableau 1 : comparaison entre la production minimale obligatoire de kilomètres prévue aux articles 11, 12 et 13 du contrat de gestion et la production effective de kilomètres en septembre 1999.

Tabel 1: minimaal verplichte kilometerproductie art. 11, 12 en 13 beheerscontract vs. effectieve kilometerproductie september 1999.

L'article 16 énonce un certain nombre de principes généraux que le plan de transport de la SNCB doit respecter : rechercher la maximalisation du nombre de voyageurs-kilomètres transportés et assurer un minimum d'accessibilité sur tout le réseau de chemins de fer, assurer la complémentarité avec tous les moyens de transport de personnes, optimiser les temps de correspondance et adapter l'offre à l'évolution de la réalité économique.

Il est toutefois difficile de contrôler et d'imposer le respect de ces dispositions. Des critères concrets et quantitatifs définissant de manière univoque la nature des différents types de liaisons ferroviaires font défaut. Quelle est, par exemple, la fréquence de base, la vitesse commerciale minimale à atteindre, la distance moyenne et minimale entre les arrêts ? Le contrat de gestion ne fixe pas ces normes essentielles de qualité.

Quelques autres articles contiennent, quant à eux, des dispositions concrètes et contraignantes concernant certains aspects spécifiques de l'offre ferroviaire. L'article 4*bis* oblige la SNCB à s'efforcer de parvenir à une complémentarité maximale entre le trafic aérien à l'aéroport de Zaventem et le trafic des trains à grande vitesse. L'article 9*bis* oblige la SNCB à étudier la faisabilité et les conditions de la réouverture au transport intérieur de voyageurs de six tronçons de ligne ferroviaire actuellement hors service d'un point de vue commercial. L'article 19 détermine l'offre ferroviaire que la SNCB est tenue d'assurer sur la ligne 26, qui contourne Bruxelles par l'est. Enfin, l'article 19, 1°, dispose que la SNCB lancera les procédures en vue de la réalisation de l'arrêt « Vivier d'Oie » à Uccle.

La plupart de ces dispositions ont été ajoutées par la voie du deuxième avenant (du 29 mai 2000) au contrat de gestion. Il n'y a cependant aucune raison objective qui explique pourquoi ces éléments, et pas d'autres, font précisément l'objet de dispositions spécifiques du contrat de gestion.

Les normes dont nous donnons un exemple de concrétisation (voir : « la mobilité de base dans la pratique ») sont plus précises et plus objectives que les dispositions actuelles du deuxième contrat de gestion. Elles créent un cadre bien défini dans lequel la SNCB doit organiser les relations ferroviaires qu'elle prévoit pour l'exécution de sa mission de service public. En ce sens, elles visent à rétablir l'équilibre entre les pouvoirs publics en tant qu'architecte du service public et la société de transport, en l'occurrence la SNCB, en tant qu'entrepreneur qui assure ce service public sur le terrain.

Artikel 16 geeft een aantal algemene principes aan waaraan het vervoersplan van de NMBS moet voldoen: streven naar een maximalisatie van het aantal reizigers-kilometers en naar een minimum aan bereikbaarheid op het gehele spoorweganet, complementariteit met alle andere middelen voor personenvervoer, optimalisering van de aansluitingstijden en aanpassing van het aanbod aan de evolutie van de economische realiteit.

Deze bepalingen zijn evenwel nauwelijks controleerbaar en afdwingbaar. Concrete, kwantitatieve criteria die het karakter van de diverse soorten treinverbindingen eenduidig definiëren ontbreken echter. Wat is bijvoorbeeld de basisfrequentie ? De minimale commerciële snelheid die moet worden gehaald ? De gemiddelde en minimale afstand tussen de haltes ? Het beheerscontract laat na om deze essentiële kwaliteitskenmerken te normeren.

In enkele andere artikels worden dan weer wel concrete, bindende bepalingen m.b.t. specifieke onderdelen van het treinaanbod aangegeven. Artikel 4*bis* verplicht de NMBS te streven naar een zo groot mogelijke complementariteit tussen het luchtverkeer in de luchthaven van Zaventem en de hogesnelheidstreinen. Artikel 9*bis* verplicht de NMBS om de haalbaarheid en de voorwaarden te onderzoeken voor de heropening van zes spoorlijnen die momenteel niet meer bediend worden. Artikel 19 bepaalt het treinaanbod dat de NMBS moet realiseren op spoorlijn 26, het oostelijk ringspoor rond Brussel. Artikel 19,1° tenslotte bepaalt dat de NMBS de procedures zal opstarten voor de verwezenlijking van de halte «Diesdelle» in Ukkel.

De meeste van deze bepalingen werden toegevoegd via het tweede bijvoegsel bij het beheerscontract, d.d. 29 mei 2000. Een objectieve basis om te verantwoorden waarom precies deze elementen van het aanbod het voorwerp zijn van specifieke bepalingen in het beheerscontract in tegenstelling tot andere, vergelijkbare elementen, ontbreekt evenwel.

In vergelijking met de huidige bepalingen in het tweede beheerscontract zijn de normen die we bij wijze van voorbeeld concreet uitwerkten (zie: «*basismobiliteit in de praktijk*») verfijnder en objectiever. Ze creëren een precies kader waarbinnen de NMBS als uitvoerder van de opdracht van openbare dienst de dienstregeling van de treinen moet uitwerken. In deze zin beogen zij een herstel van het evenwicht tussen de overheid als architect van de openbare dienstverlening en het vervoersbedrijf, i.c. de NMBS, als aannemer die de openbare dienstverlening op het terrein in de praktijk brengt.

La présente proposition de résolution fixe les lignes de force de la mobilité de base sur le rail. Pour une définition plus précise et plus concrète du contenu de cette notion, nous renvoyons à la « proposition de loi de loi relative à la mobilité de base sur le rail » que nous avons déposée au cours de la législature précédente (DOC 50 1417/001).

In dit voorstel van resolutie worden de krachtlijnen van basismobiliteit op het spoor aangegeven. Voor een verdere, concrete invulling van het concept verwijzen we naar het «wetsvoorstel betreffende de basismobiliteit op het spoor» dat we tijdens de vorige bestuursperiode indienen (DOC 50, nr. 1417/001).

Daan SCHALCK (sp.a-spirit)  
Philippe DE COENE (sp.a-spirit)

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu l'accord fédéral de gouvernement intitulé « Une Belgique créative et solidaire » et notamment la volonté de créer des liaisons régulières et rapides entre les grandes villes situées sur les axes wallon et flamand et Bruxelles ;

B. vu l'article 156 de la loi du 21 mars 1991, qui dispose que le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire est une mission de service public dont l'exercice est confié à la SNCB ;

C. vu l'article 3 de la même loi, qui prévoit que les règles et conditions selon lesquelles l'entreprise exerce les missions de service public sont arrêtées dans un contrat de gestion conclu entre l'État fédéral et la SNCB ;

D. considérant qu'il est nécessaire de procéder à une revalorisation quantitative et qualitative de l'offre ferroviaire intérieure afin de répondre aux besoins de déplacement de la population et de garantir l'accessibilité des centres économiques ;

E. considérant que les articles 9 à 20 du contrat de gestion actuel donnent une définition limitée des missions de service public en ce qui concerne le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains et qu'il manque de critères objectifs permettant d'organiser, dans des circonstances comparables, une offre ferroviaire comparable ;

F. vu le succès de la restructuration du transport urbain et régional qui est en cours dans la Région flamande et dans le cadre de laquelle *De Lijn* conforme son offre aux normes de desserte objectives fixées par décret et que recouvre la notion de « mobilité de base » ;

G. considérant qu'un projet « mobilité de base sur le rail » pourrait aussi être de nature à motiver les travailleurs de la SNCB et pourrait contribuer à donner une image positive de celle-ci ;

H. considérant que la conclusion d'un nouveau contrat de gestion avec la SNCB constitue une des missions prioritaires du gouvernement actuel ;

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het federaal regeerakkoord «*Een creatief en solidair België*», met name op het streven naar regelmatige en snelle verbindingen tussen de grote steden op de Vlaamse en Waalse assen en Brussel;

B. gelet op art. 156 van de wet van 21 maart 1991, bepalende dat het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst een opdracht is van openbare dienst, waarvan de uitvoering opgedragen wordt aan de NMBS;

C. gelet op art. 3 van dezelfde wet, bepalende dat de regels en de voorwaarden m.b.t. de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst worden vastgesteld in het beheerscontract tussen de federale overheid en de NMBS;

D. overwegende de nood aan een kwantitatieve en kwalitatieve opwaardering van het binnenlands treinaanbod om tegemoet te komen aan de verplaatsingsbehoefte van de mensen en om de bereikbaarheid van de economische centra te garanderen;

E. overwegende de beperkte omschrijving van de opdrachten van openbare dienst inzake het binnenlands reizigersvervoer met de trein in artikel 9 t.e.m. 20 van het huidige beheerscontract en het gebrek aan objectieve criteria om in vergelijkbare omstandigheden een vergelijkbaar treinaanbod te organiseren;

F. overwegende het succes van de aan de gang zijnde herstructurering van het stads- en streekvervoer in het Vlaams Gewest, waarbij De Lijn haar aanbod conformeert aan de decretaal vastgestelde, objectieve bedieningsnormen die gevat worden onder de naam «basismobiliteit»;

G. overwegende dat een project «basismobiliteit op het spoor» ook een motiverend effect kan hebben op de NMBS-werknemers en kan bijdragen tot een positieve beeldvorming over de NMBS;

H. overwegende dat het afsluiten van een nieuw beheerscontract met de NMBS één van de prioritaire opdrachten is van de huidige regering;

## DEMANDE AU GOUVERNEMENT :

1. de prévoir, dans le nouveau contrat de gestion à conclure avec la SNCB, la réalisation échelonnée d'un projet de « mobilité de base sur le rail » présentant les lignes de force suivantes :

- établir une classification des gares et des points d'arrêt en cinq catégories (IC Plus, IC, IR, gares locales et points d'arrêt dans les grandes agglomérations et gares locales et points d'arrêt en dehors des grandes agglomérations), et ce, en fonction du nombre de voyageurs à l'embarquement et de la fonction socio-économique de la commune dans laquelle la gare est située ;

- élaborer une définition des relations ferroviaires reliant ces gares (les liaisons IC Plus, les liaisons IC, les liaisons IR, les liaisons suburbaines et les liaisons locales), la vitesse commerciale minimale, la distance minimale et moyenne entre deux arrêts et la fréquence de base de la relation ferroviaire étant définies pour chaque type de liaison ;

- définir un cadre d'évaluation permettant, au niveau des liaisons suburbaines et locales, d'opérer un choix objectif entre la mise en service de trains et le recours à une autre forme d'exploitation de transport en commun ;

- élaborer un modèle dynamique permettant de revoir la classification des gares dans les différentes catégories en fonction du nombre de voyageurs à l'embarquement et d'évaluer la nécessité d'ouvrir de nouvelles gares sur la base d'une analyse standardisée et objective ;

- fixer des normes objectives pour l'accueil des voyageurs dans la gare et aux abords de celle-ci, liées à la classification des gares et des points d'arrêt.

2. d'intégrer, dans le nouveau de contrat de gestion à conclure avec la SNCB, un plan échelonné relatif à l'introduction progressive de la mobilité de base sur le rail, prévoyant, dans une première phase, en 2006,

- que la mobilité de base serait appliquée au niveau des liaisons IC Plus et IC ;

- que la société s'attellerait à la réalisation d'un réseau de nuit entre les gares IC Plus et (un certain nombre) des gares IC.

## VRAAGT DE REGERING:

1. in het nieuwe beheerscontract met de NMBS in de gefaseerde realisatie van een project « basismobiliteit op het spoor » te voorzien, met volgende krachtlijnen:

- een indeling van de stations en stopplaatsen in vijf categorieën: IC Plus, IC, IR, lokale stations en stopplaatsen in de grote agglomeraties en lokale stations en stopplaatsen buiten de grote agglomeraties, in functie van het aantal opstappende reizigers en van de socio-economische functie van de gemeente waar het station gevestigd is;

- een definitie van de treindiensten die deze stations met elkaar verbinden: IC Plus-verbindingen, IC-verbindingen, IR-verbindingen, voorstadsverbindingen en lokale verbindingen, waarbij voor elk type verbinding worden bepaald: de minimale commerciële snelheid, de minimale en gemiddelde halte-afstand en de basisfrequentie van de treindienst;

- een afwegingskader waarbij op het niveau van de voorstads- en lokale verbindingen op objectieve basis een keuze kan worden gemaakt tussen het inzetten van treinen en een andere exploitatievorm van gemeenschappelijk vervoer;

- een dynamisch model waardoor stations in functie van het aantal opstappende reizigers van categorie kunnen veranderen en waardoor de opening van nieuwe stations kan getoetst worden op basis van een gestandaardiseerde en objectieve analyse;

- objectieve normen voor het onthaal van de reizigers in het station en in de stationsomgeving, gekoppeld aan de categorisering van de stations en stopplaatsen.

2. in het nieuwe beheerscontract met de NMBS een stappenplan in te schrijven voor de gefaseerde invoering van de basismobiliteit op het spoor, waarbij in een eerste fase in 2006:

- de basismobiliteit zou worden toegepast op het niveau van de IC Plus- en IC-verbindingen;

- werk zou worden gemaakt van een nachtnet tussen de IC Plus-stations en (een aantal) IC-stations.

3. de développer le concept de mobilité de base en s'inspirant notamment de la « proposition de loi relative à la mobilité de base sur le rail », déposée au cours de la précédente législature.

8 octobre 2003

3. zich bij de uitwerking van het concept basismobiliteit o.a. te baseren op het «wetsvoorstel betreffende de basismobiliteit op het spoor», ingediend tijdens de vorige legislatuur.

8 oktober 2003

Daan SCHALCK (sp.a-spirit)  
Philippe DE COENE (sp.a-spirit)