

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

4 mei 2018

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over de instelling van één enkele tariefzone
voor het openbaar vervoer in de GEN-zone
rond Brussel**

(ingediend door de heer Georges Dallemagne
en mevrouw Isabelle Poncelet)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

4 mai 2018

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à mettre en place une zone tarifaire
unique pour les transports en commun de
la zone RER autour de Bruxelles**

(déposée par M. Georges Dallemagne et
Mme Isabelle Poncelet)

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In 2015 introduceerde de NMBS het “S-Aanbod” (als voorstedelijk net), teneinde het openbaar vervoer en de intermodaliteit in de GEN-zone rond Brussel te bevorderen. De vaste wil om dat net uit te bouwen werd bevestigd met de hervatting begin 2018 van de GEN-werkzaamheden. Met het S-aanbod wil de NMBS “in samenwerking met de andere openbaarvervoersmaatschappijen MIVB, TEC en De Lijn een volwaardig voorstedelijk vervoersaanbod aanbieden in een straal van 30 km rond Brussel. In dat aanbod staat intermodaliteit centraal. Dat betekent met andere woorden optimale aansluitingen tussen trein, tram, bus, metro, de wagen en de fiets.”¹.

Het S-aanbod, dat door het vervoersplan 2017-2020 van de NMBS werd uitgebreid, beoogt de aansluitingen met de gewestelijke vervoersnetwerken te verbeteren. Naar aanleiding van de commerciële introductie ervan wordt promotie gevoerd voor de mogelijkheid om abonnementen te combineren:

— de JUMP-kaarten en de MTB-abonnementen (metro-tram-bus) geven in de Brusselse agglomeratie toegang tot de netwerken van de MIVB, De Lijn en TEC, alsook tot het treinaanbod binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

— met een gecombineerd NMBS- en MIVB-abonnement kunnen de reizigers gebruik maken van de treinen van de NMBS én van het hele metro-, tram- en busnetwerk van de MIVB².

Deze gecombineerde abonnementen bieden de reizigers evenwel geen aantrekkelijk enig tarief dat inspeelt op hun echte mobiliteitsbehoeften voor de intermodale trajecten tussen de Brusselse agglomeratie en de GEN-zone in een straal van 30 km rond Brussel. Wie bijvoorbeeld gebruik maakt van een bus om vanaf zijn woning het dichtstbijzijnde treinstation van het S-netwerk te bereiken, vervolgens op een S-trein stapt en tot slot met de Brusselse metro rijdt, moet een ticket kopen bij elk van de drie vervoersmaatschappijen, of een gecombineerd abonnement NMBS+MIVB en NMBS+De Lijn of TEC, dan wel abonnementen combineren met losse tickets. Die gecombineerde abonnementen bieden geen of nauwelijks tariefvoordelen. In het buitenland bieden tal van grote steden in gelijkaardige situaties

¹ Bron: http://www.belgianrail.be/nl/corporate/Stakeholders/voorstedelijk_aanbod_BXL.aspx.

² Bron: <http://www.belgianrail.be/nl/corporate/Presse/Presse-releases/-/media/E33881FB94F047CC994A24578C65DC61.ashx>.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La volonté de renforcer le transport public et l'intermodalité dans la zone RER autour de Bruxelles a été avancée avec le lancement de l'offre S (réseau suburbain) de la SNCB en 2015 et a été réaffirmée par la reprise des travaux du RER début 2018. Avec l'offre S, la SNCB “veut offrir, en collaboration avec les autres sociétés de transport public que sont la STIB, les TEC et De Lijn, une offre de mobilité suburbaine à part entière dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles. Avec un mot d'ordre: intermodalité! Cela signifie des correspondances optimales entre le train, le tram, le bus, le métro, la voiture et le vélo”¹.

L'offre S, élargie par le plan de transport 2017-2020 de la SNCB, veut offrir de meilleures connexions avec les réseaux de transport régionaux. Sa commercialisation va de pair avec la promotion des possibilités d'abonnements combinés:

— les cartes JUMP et abonnements MTB (Métro – Tram – Bus) qui permettent de voyager dans l'agglomération de Bruxelles, sur les réseaux STIB, De Lijn et TEC, ainsi qu'en train au sein de la Région Bruxelles-Capitale;

— l'abonnement combiné SNCB + STIB qui permet d'emprunter les trains de la SNCB et de circuler sur l'ensemble du réseau métro, tram et bus de la STIB².

Ces abonnements combinés ne permettent cependant pas à un usager de bénéficier d'une offre tarifaire unique, attractive et qui corresponde à la réalité de ses besoins en mobilité pour des trajets intermodaux entre l'agglomération Bruxelloise et sa zone RER dans un rayon de 30 kilomètres autour de Bruxelles. Ainsi, par exemple, un usager qui doit de se rendre en bus de son domicile à la gare SNCB du réseau S la plus proche, doit prendre le train S et ensuite le métro à Bruxelles et doit donc acheter un ticket auprès de chacune des trois sociétés de transport ou prendre un abonnement combiné SNCB+STIB et SNCB+De Lijn ou TEC ou une combinaison d'abonnements et de tickets. Ces abonnements combinés n'offrent pas ou peu d'avantages tarifaires. Pour des situations similaires, nombre de

¹ Source: http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Stakeholders/offre_suburbaine_BXL.aspx.

² Source: <http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Presse/Presse-releases/-/media/E33881FB94F047CC994A24578C65DC61.ashx>.

een eengemaakte tariefregeling aan, op basis van concentrische zones vanaf de stadskern. De onderlinge afstemming van de vervoerbewijzen en één tarief bij de vier openbaarvervoersmaatschappijen in de GEN-zone zijn aspecten die nochtans zijn opgenomen in de GEN-Overeenkomst van 2003 (zie de instemmingswet van 30 december 2005 betreffende het GEN³).

Aan de onderlinge afstemming werd echter geen uitvoering gegeven; het S-aanbod daarentegen is momenteel wél operationeel en de geleidelijke uitbreiding ervan komt er, naargelang de GEN-werkzaamheden in fasen worden voltooid.

In 2008 werden binnen de operationele groep van het GEN-Comité vier werkgroepen voor de eenmaking van het openbaarvervoersaanbod opgericht; elke werkgroep buigt zich specifiek over één van de “4 P’s” (prijs, product, promotie en plaats).

Die werkgroepen komen bijeen sinds 2008, de ene al vaker dan de andere en afhankelijk van het tijdstip. De werkgroep die ingaat op het aspect “prijs” heeft een onderzoek gelast ter voorbereiding van besprekingen over de eenmaking van de tarieven; dat onderzoek naar één tarief tussen de vier openbaarvervoersmaatschappijen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het voorstedelijk gebied van Brussel bedienen, is van start gegaan op 22 januari 2015.

Het onderzoek houdt meer bepaald in dat op grond van een aantal vaste en variabele parameters, die in een econometrisch model zijn omschreven, hypothesen worden uitgewerkt om de financiële implicaties voor elk van die parameters in kaart te brengen. Op basis van de verschillende aldus uitgewerkte scenario’s zullen de latere stappen worden gezet.

³ Het gaat om de “wet houdende instemming met het (sic) Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel”. Concreet hebben de bij deze Overeenkomst betrokken partijen zich ertoe verbonden, elk wat hun bevoegdheden betreft, de noodzakelijke middelen aan te wenden met het oog op de integratie van het vervoersaanbod van de vier openbaarvervoersmaatschappijen in die zone, zowel qua dienstregelingen en tarieven als qua informatie. Artikel 15 van de voormelde wet van 30 december 2005 luidt als volgt: “De tarifaire eenmaking zal in drie fasen verlopen. De eerste fase, voor de vervoerbewijzen die toegang geven tot heel het binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikbare aanbod van de vervoersmaatschappijen, is operationeel sedert 1 februari 2003. De tweede fase betreft een integratie die uitgebreid zal worden tot een randzone die op de ICMIT van 30 november 1991 gedefinieerd werd. De derde fase betreft een nieuw compatibel inningssysteem in de GEN-zone dat later op nationale schaal zal uitgebreid worden.”. Bron: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2005123039&table_name=wet.

métropoles internationales offrent un système tarifaire intégré en fonction de zones concentriques s'éloignant du centre-ville. Cette harmonisation en matière de titres de transport et d'intégration tarifaire entre les quatre sociétés de transport public pour la zone RER est pourtant prévue par la Convention RER de 2003 approuvée par la loi du 30 décembre 2005 relative au RER³.

Cette harmonisation n'a cependant pas été menée à bien alors que l'offre S est maintenant opérationnelle et que son accroissement graduel suivant les phases d'aboutissement des travaux du RER est prévu.

Quatre groupes de travail sur l'intégration de l'offre de transport en commun ont été créés en 2008 au sein du groupe opérationnel du Comité RER selon le principe des “4 P” (prix – produit – promotion – places).

Ces groupes de travail se sont réunis de manière plus ou moins régulière selon les groupes et selon les périodes à partir de 2008. Le groupe “Prix” a commandé une étude préparatoire en vue de discussions sur l'intégration tarifaire. Cette étude d'intégration tarifaire entre les 4 opérateurs de transport public desservant la Région de Bruxelles-Capitale et sa zone périurbaine a été entamée le 22 janvier 2015.

De façon plus spécifique, il est procédé, sur la base d'une série de paramètres fixes et variables, définis dans un modèle économétrique, à l'établissement d'hypothèses qui modéliseront les implications financières pour chacun de ces paramètres. Les différents scénarios modélisés serviront de base pour les démarches ultérieures.

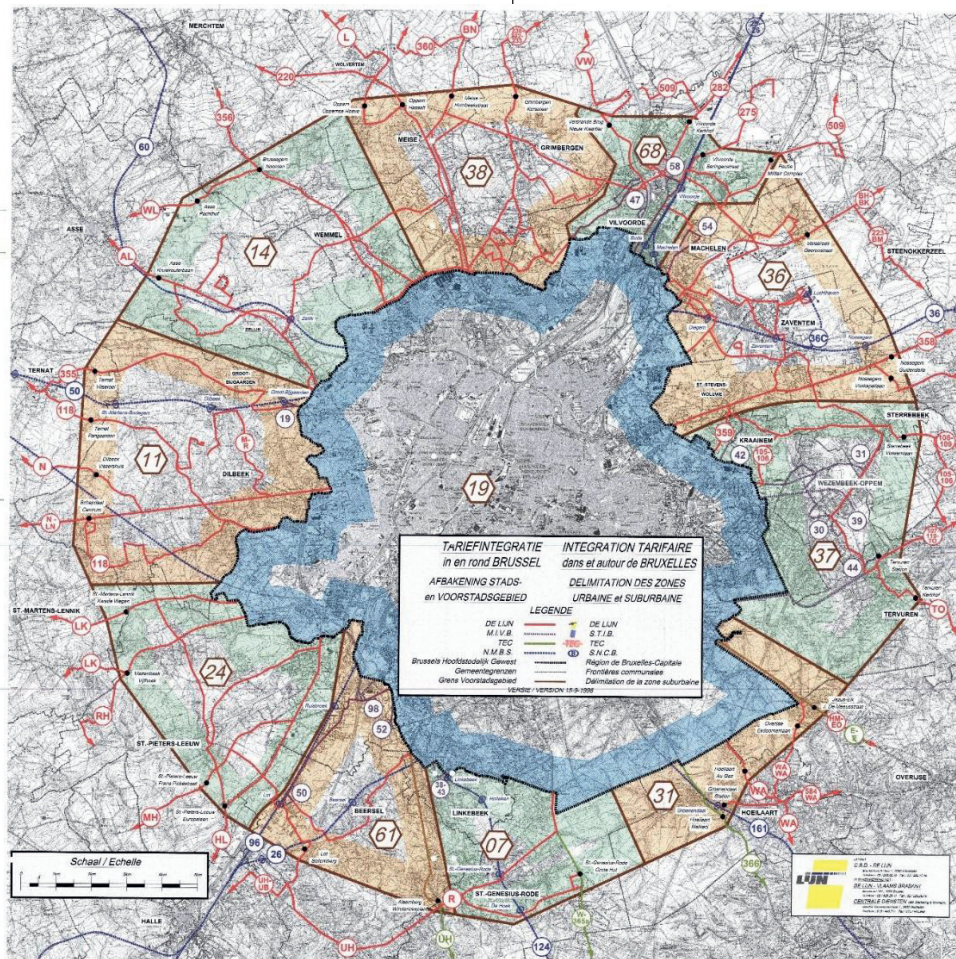
³ Loi portant assentiment de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles. Concrètement, les parties à la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles se sont engagées, chacune dans le cadre de leurs compétences, à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour réaliser une intégration des offres de transport prestées par les quatre sociétés de transport en commun dans cette zone (horaires, tarifs, informations). L'article 15 précise que “L'intégration tarifaire s'opérera en trois phases. La première, relative à des titres permettant l'accès à toute l'offre des sociétés disponible à l'intérieur de la Région de Bruxelles Capitale, est opérationnelle depuis le 1^{er} février 2003. La seconde phase concerne une intégration dont l'extension concernera une zone périurbaine définie en CIMIT du 30 novembre 1991. La troisième phase vise un système nouveau de perception compatible dans la zone RER et par la suite, à l'échelle nationale”. Source: <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/2005/12/30/2006014043/justel>.

De eerste resultaten van dat onderzoek – inzonderheid het econometrisch model – werden verwacht in februari 2017. In maart 2018 worden die resultaten nog steeds bijgeschaafd. Naar verluidt zouden de besprekingen over één tarief tussen de operatoren thans, tien jaar na de oprichting van de werkgroepen, niet echt zijn opgeschoten. De krachtlijnen inzake dat ene tarief, zoals de geografische afbakening voor de onderlinge afstemming van de tarieven en de eenmaking van het ticketbeheer, moeten nog worden uitgetekend.

De omvang van het voorstedelijk gebied van Brussel waarnaar het onderzoek loopt en waarover momenteel besprekingen aan de gang zijn, werd vastgelegd in de ICMIT (Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie) van 30 november 1999. Het betreft een gebied in een straal van 11,5 kilometer rond Brussel (zie figuur 1).

Les premiers résultats, en particulier le modèle économétrique, de cette étude étaient attendus en février 2017. Des affinements de cette étude sont, en mars 2018, toujours en cours. Les discussions sur l'intégration tarifaire entre les opérateurs ne seraient, dix ans après le lancement des groupes de travail, pas à un état avancé et de grandes orientations, comme la délimitation géographique pour l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie, restent encore à prendre.

La zone périurbaine qui fait l'objet de l'étude et des discussions actuelles est celle définie en CIMIT (Conférence Interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et de la Télécommunication) du 30 novembre 1999 et couvre un rayon de 11,5 kilomètres autour de Bruxelles (voir Figure 1).



Illustratie 1: Kaart van het randstadgebied zoals dat in de tariefintegratiestudie is opgenomen

Figure 1: Carte de la zone périurbaine considérée dans l'étude intégration tarifaire

Dit gebied is vrij klein, zonder het Brusselse tewerkstellingsgebied (zie illustratie 2) noch de GEN-zone (zie illustratie 3). Een tariefintegratie op het niveau van de ICMIT-zone is dus niet van dien aard dat die significant zal bijdragen tot een oplossing voor de mobiliteitsproblemen in en rond Brussel. De nodige voorbereidingen dienen dus te worden getroffen om die tariefintegratie te voltrekken in een ruimere zone.

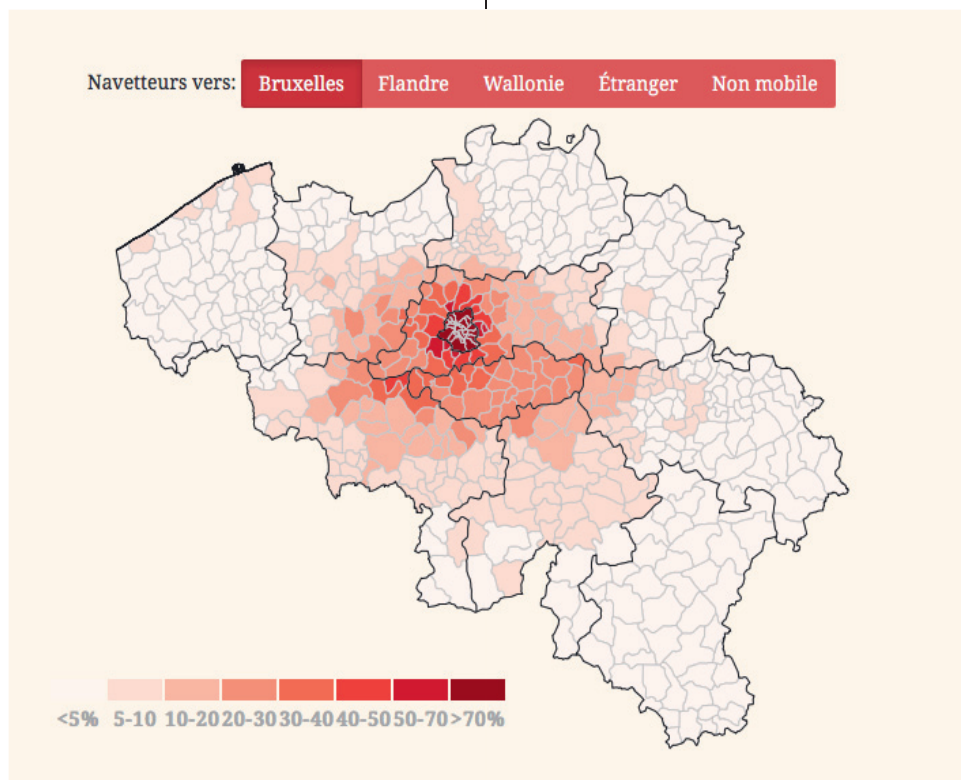
Dit voorstel van resolutie verzoekt de betrokken partijen andere geografische grenzen af te bakenen voor de tariefharmonisatie en de ticketintegratie, als bedoeld in artikel 5 van de GEN-Overeenkomst van 2003.

Met dit voorstel van resolutie wordt voorts de federale regering verzocht alle nodige middelen aan te wenden om de tenuitvoerlegging van de beoogde integratie te bespoedigen, in samenwerking met de drie gewestregeringen en de vier openbaarvervoermaatschappijen. Een zelfde voorstel zal worden ingediend in het Brusselse en het Waalse Parlement.

Cette zone est très limitée et ne couvre pas le bassin d'emplois bruxellois (voir Figure 2) ou la zone RER (voir Figure 3). Une intégration tarifaire au niveau de la zone CIMIT n'est donc pas de nature à contribuer substantiellement à la résolution des problèmes de mobilité dans et autour de Bruxelles. Il est donc impératif d'entamer les préparatifs pour mener cette intégration tarifaire dans une zone plus large.

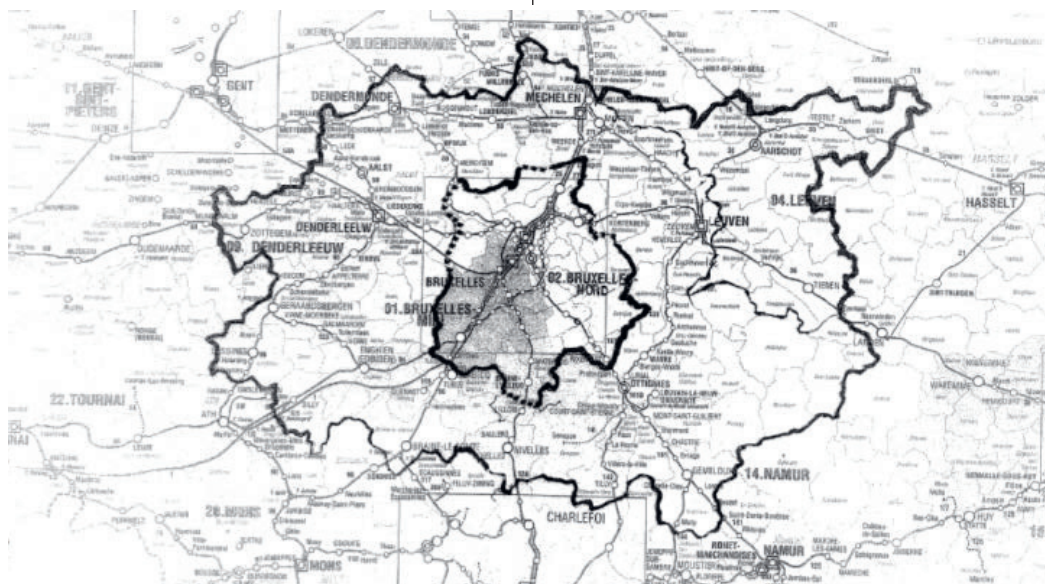
Cette proposition de résolution demande à ce que les parties définissent d'autres délimitations géographiques pour l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie comme le conçoit l'article 5 de la Convention RER de 2003.

Cette proposition de résolution demande de même au gouvernement de mettre tous les moyens nécessaires en œuvre pour accélérer la réalisation de l'intégration visée en coopération avec les trois gouvernements régionaux et les quatre sociétés de transport en commun. Une proposition équivalente sera déposée aux parlements bruxellois et wallons.



Illustratie 2: Deel van de beroepsbevolking per gemeente dat in Brussel werkt. Cijfers: Census 2011. Bron: <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique-economie/Le-Belge-est-un-navetteur-invetere-en-cartes-et-en-chiffres/9734740>

Figure 2: Part de la population active par commune qui travaille à Bruxelles. Chiffres du Census 2011. Source: <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique-economie/Le-Belge-est-un-navetteur-invetere-en-cartes-et-en-chiffres/9734740>



Illustratie 3: GEN-zone zoals bepaald bij de GEN-Overeenkomst van 2003; opgesplitst in een kerngebied en een randgebied.

Figure 3: Zone RER telle que définie par la Convention RER de 2003. Elle est divisée en un noyau central et un noyau périphérique.

Georges DALLEMAGNE (cdH)
Isabelle PONCELET (cdH)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. wijst erop dat de Overeenkomst van 2003, waarmee werd ingestemd bij de GEN-wet van 30 december 2005 – voluit, de “wet houdende instemming met het (sic) Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel”, voorziet in vervoersbewijsharmonisatie en tariefintegratie tussen de vier openbaarvervoermaatschappijen, althans voor de GEN-zone rond Brussel;

B. stipt aan dat de federale regering, de Vlaamse regering, de Waalse regering en de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er zich via de GEN-Overeenkomst van 4 april 2003 toe hebben verbonden om, elk binnen hun eigen bevoegdheden, de nodige middelen in te zetten voor de integratie van het vervoersaanbod van de vier openbaarvervoermaatschappijen in die zone (dienstregelingen, tarieven, informatie);

C. wijst op:

a) de dwingende noodzaak om intermodaliteit en het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen;

b) de onderbenutting van het stedelijk en voorstedelijk spoorwegnet;

c) de wenselijkheid van *cross-selling* tussen de maatschappijen, alsook het mogelijke voordeel voor zowel die maatschappijen als de gebruikers, die hun mobiliteitsbehoeften aldus beter ingevuld zullen zien;

D. attendeert erop dat de ervaringen van de buitenlandse vervoersnetten aantonen dat de reizigers belang hebben bij ticket- en tariefintegratie, omdat het vervoersaanbod aldus niet alleen toegankelijker maar tegelijk ook transparanter wordt; de reiziger kan zijn “ideale” route uitkiezen zonder rekening te moeten houden met de operator aangezien hij alle vervoerbewijzen op één drager kan inladen;

E. wijst op de belangrijke impact die de tarifiering kan hebben op het beheren van de mobiliteitsvraag;

F. stelt vast dat er geen multimodaal ticket of abonnement dan wel een andere gezamenlijke formule van de vier openbaarvervoermaatschappijen bestaat om tegemoet te komen aan de behoeften van de mensen die tussen de Brusselse agglomeratie en GEN-zone rond Brussel reizen;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que la Convention de 2003, ratifiée par la loi du 30 décembre 2005 relative au RER (loi portant assentiment de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles), prévoit une harmonisation en matière de titres de transport et l'intégration tarifaire entre les quatre sociétés de transport public, à tout le moins pour la zone RER autour de Bruxelles;

B. considérant que le gouvernement fédéral, le gouvernement wallon, le gouvernement flamand et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale se sont engagés, dans la Convention RER du 4 avril 2003, chacun dans le cadre de leurs compétences, à mettre les moyens nécessaires en œuvre pour réaliser une intégration des offres de transport prestées par les quatre sociétés de transport en commun dans cette zone (horaires, tarifs, informations);

C. considérant:

a) l'impératif de développer l'intermodalité et l'usage des transports publics;

b) la sous-utilisation du réseau ferroviaire urbain et suburbain;

c) l'opportunité de ventes croisées entre les sociétés et l'avantage que cela peut leur apporter ainsi qu'aux usagers qui trouvent une meilleure réponse à leurs besoins de mobilité;

D. considérant que les expériences des réseaux étrangers confirment l'intérêt pour les voyageurs d'une intégration de la billetterie et tarifaire, parce qu'elle permet une plus grande accessibilité à l'offre de transport en améliorant sa lisibilité; le voyageur étant à même de choisir le parcours “idéal”, sans tenir compte de l'opérateur puisqu'il dispose d'un support unique pour tous ses titres de transport;

E. considérant le rôle important que la tarification peut avoir sur la gestion de la demande de mobilité;

F. considérant qu'il n'existe pas de ticket ou d'abonnement multimodal ou une autre offre conjointe des quatre sociétés pour répondre aux besoins des personnes voyageant entre l'agglomération bruxelloise et sa zone RER;

G. merkt op dat het MTB-abonnement (Algemeen stadsabonnement – agglomeratie Brussel), waarmee met één vervoerbewijs onbeperkt kan worden gereisd op de stadsnetten van de drie gewestelijke vervoersmaatschappijen, alleen in de Brusselse agglomeratie geldt en de GEN-zone niet dekt;

H. stelt vast dat de wederzijdse gecombineerde abonnementen van de NMBS en de MIVB, De Lijn en TEC louter het voordeel van een zelfde vervoerbewijs bieden, en dat zelfs dat voordeel relatief is aangezien de gebruiker, sinds op het MIVB-netwerk toegangspoortjes zijn geplaatst, bij het aanvragen van een gecombineerd MIVB-abonnement niet alleen een NMBS-vervoerbewijs krijgt maar ook een MOBIB-kaart, die gelijktijdig moeten worden gebruikt;

I. overwegende dat bij de gecombineerde abonnementen van de NMBS, de MIVB, De Lijn en TEC meestal afzonderlijke producten (A + B) tegen het volle tarief op een zelfde drager worden aangeboden⁴ en dat ze niet echt een geïntegreerd tarief vormen, hetgeen een gegroepeerd aanbod veronderstelt met een vermindering op het bedrag van de afzonderlijk verkochte producten;

J. overwegende dat de werkzaamheden inzake tariefintegratie al tien jaar duren;

K. overwegende dat het operationeel maken van het S-aanbod van de NMBS dient te leiden tot een zo spoedig mogelijke afronding van de tweede en derde fase van de harmonisatie inzake vervoerbewijzen en tariefintegratie;

L. gelet op aanbeveling 3 van de Senaat in zijn “Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen”⁵, waarbij de Senaat aanbeveelt “om in de beheersovereenkomsten met alle openbaar vervoersmaatschappijen duidelijke, in de tijd op elkaar afgestemde en opvolgbare doelstellingen inzake integratie van het aanbod, de vervoersbewijzen, de tarieven en de informatie in te schrijven, de realisatie van deze

G. considérant que l’abonnement MTB (Abonnement Général Urbain agglomération Bruxelles), qui permet de voyager sur les réseaux urbains des trois sociétés régionales de transport, de manière illimitée et avec un seul titre de transport, se limite à l’agglomération Bruxelloise et ne couvre pas la zone RER;

H. considérant que les abonnements combinés bilatéraux de la SNCB et de la STIB, De Lijn et TEC offrent pour seul avantage un titre de transport unique et que même cet avantage est relatif puisque, depuis l’installation de portiques d’accès au réseau STIB, après une demande d’abonnement combiné STIB, l’usager reçoit en plus de son titre de transport SNCB, une carte MOBIB; les deux devant être utilisés conjointement;

I. considérant que les abonnements combinés SNCB, STIB, De Lijn et TEC consistent pour la plupart à offrir des produits séparés (A+B) à plein tarif sur un même support⁴ et ne réalisent pas une réelle intégration tarifaire qui suppose une offre groupée avec une réduction sur la somme des produits vendus séparément;

J. considérant que les travaux sur l’intégration tarifaire durent depuis déjà 10 ans;

K. considérant que l’opérationnalisation de l’offre S de la SNCB justifie que soient menées à bien et au plus vite la deuxième et la troisième phase de cette harmonisation en matière de titres de transport et d’intégration tarifaire;

L. considérant la recommandation 3 du Sénat dans son “Rapport d’information concernant la nécessaire collaboration entre l’autorité fédérale et les Régions en vue d’instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés”⁵ selon laquelle le Sénat recommande d’inscrire, dans les contrats de gestion conclus avec toutes les sociétés de transports publics, des objectifs clairs, coordonnés dans le temps et évaluables, en matière d’intégration de l’offre, des titres de transport, des tarifs et de l’information, de suivre attentivement la

⁴ Het MIVB-supplement waarin het gecombineerd MIVB-abonnement bestaat, wordt verkocht tegen dezelfde prijs of meer (voor jongeren jonger dan 25 jaar in het bezit van een Schooltreinkaart die 12 maanden geldig is) dan het daarmee overeenstemmende abonnement bij de MIVB. Het gecombineerde TEC-abonnement wordt verkocht tegen dezelfde prijs als het overeenstemmende TEC-abonnement, met uitzondering van de Schooltreinkaarten, waarvoor een vermindering van 20 % geldt. Op het De Lijn-supplement dat het gecombineerde De Lijn-abonnement vormt, geldt een vermindering van 9 % à 20 % ten opzichte van het overeenstemmende De Lijn-abonnement.

⁵ <http://www.senate.be/www/webdriver?MltabObj=pdf&MlcolObj=pdf&MlnamObj=pdfid&MltypeObj=application/pdf&MlvalObj=100663620>.

⁴ Le supplément STIB qui constitue l’abonnement combiné STIB est vendu au même prix ou plus cher (pour les jeunes de moins de 25 ans en possession d’une Carte Train Scolaire valable 12 mois) que l’abonnement équivalent auprès de la STIB. L’abonnement combiné TEC est vendu au même prix que l’abonnement TEC correspondant à l’exception des Cartes Train Scolaires pour lesquelles est offerte une réduction de 20 %. Une réduction de 9 % à 20 % par rapport à l’abonnement De Lijn correspondant est offerte sur le supplément De Lijn qui constitue l’abonnement combiné De Lijn.

⁵ <https://www.senate.be/www/webdriver?MltabObj=pdf&MlcolObj=pdf&MlnamObj=pdfid&MltypeObj=application/pdf&MlvalObj=100663620>

doelstellingen nauwgezet op te volgen en op te nemen in het evaluatieschema" (Senaat, 6-201/4, 2 mei 2016, blz. 2);

M. gelet op het systeem dat op het grootstedelijk net van Lyon werd ingesteld door het *Syndicat Mixte de Transport Lyonnais*, waardoor er voor de openbaarvervoersmaatschappijen die lid zijn van dat samenwerkingsverband een samenhangende aanpak geldt inzake ticketverkoop, tarieven en signalisatie, er coördinatie is inzake het vervoersaanbod tussen die maatschappijen (coördinatie inzake vervoersplan, gemeenschappelijk gegevensbeheer en meldingen bij dienstregelingswijziging of bij opheffing van een lijn enzovoort), en initiatieven worden uitgebouwd om het geïntegreerde aanbod beter onder de aandacht te brengen;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. te werken aan de geografische afbakening van een zone voor tariefharmonisatie en geïntegreerde tickets die overeenkomt met de huidige GEN-zone of een enigszins aangepaste zone, die wordt bepaald op grond van een analyse van de huidige reële trajecten;

2. onverwijld de nodige middelen aan te wenden voor het versnellen van de integratie van het aanbod van de vier openbaarvervoermaatschappijen in de huidige of enigszins aangepaste GEN-zone (dienstregelingen, tarieven, vervoerbewijzen, inlichtingen);

3. te voorzien in een actieplan en een tijdspad tot de voltooiing van de integratie van het aanbod, met de ondernemingen en hun teams die over de technische knowhow beschikken;

4. de fasegewijze invoering te plannen van de verschillende onderdelen van de integratie van het aanbod, zodat de gebruikers er zo spoedig mogelijk voordeel bij hebben;

5. de invoering te bestuderen van een regeling met zonale tarifiering in de huidige of enigszins aangepaste GEN-zone, naar het voorbeeld van Parijs, Londen, Berlijn enzovoort, en met een onderverdeling in subzones met oplopende tarifiering, zodat een al te hoge drempel wordt voorkomen;

6. de mogelijkheid te onderzoeken om tariefintegratie en gezamenlijk ticketbeheer open te stellen voor andere actoren inzake stedelijke mobiliteit, zoals Villo of B-Parkings;

concrétisation de ces objectifs et de les inclure dans le schéma d'évaluation;

M. vu le système mis en place, sur le périmètre métropolitain Lyonnais, du Syndicat Mixte de Transport Lyonnais, qui assure la convergence entre ses membres concernant la billetterie, les tarifs et la signalétique, la coordination sur l'offre de transport entre les sociétés (coordination sur le plan du transport, du partage d'informations, des alertes de changement d'horaire ou d'annulation de ligne, etc.) et les initiatives en vue d'augmenter la visibilité de l'offre intégrée;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'œuvrer à une délimitation géographique d'une zone d'harmonisation des tarifs et d'intégration de la billetterie à la zone RER actuelle ou légèrement corrigée sur la base d'une analyse des trajets actuels réels;

2. de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour accélérer la réalisation de l'intégration des offres de transport prestées par les quatre sociétés de transport en commun dans la zone RER actuelle ou légèrement corrigée (horaires, tarifs, billetterie, informations) dans les délais les plus courts;

3. d'établir un plan d'action et un calendrier prévisionnel jusqu'à l'aboutissement de l'intégration de l'offre, conjointement avec les sociétés et leurs équipes qui maîtrisent la faisabilité technique;

4. d'envisager l'introduction par phases des différents pans de l'intégration de l'offre afin d'en faire bénéficier les usagers au plus vite;

5. d'étudier la mise en place d'un système de tarification zonale au sein de la zone RER actuelle ou légèrement corrigée, à l'instar des systèmes mis en place à Paris, Londres, Berlin, etc., avec une division en sous-zones qui introduisent une progression tarifaire et évitent un effet de seuil trop important;

6. d'étudier la possibilité d'ouvrir l'intégration tarifaire et en matière de billetterie à d'autres acteurs de la mobilité métropolitaine telle que Villo ou B-Parkings;

7. een ten opzichte van de vier openbaarvervoersmaatschappijen onafhankelijke organisatie op te richten dan wel een dergelijke bestaande organisatie de opdracht te geven om, naar het voorbeeld van het grootstedelijk net van Lyon, toe te zien op de elders besliste toewijzing van de ontvangsten uit de tariefintegratie enerzijds, en op de coördinatie tussen informatie en vervoersaanbod anderzijds; op termijn zou een dergelijke organisatie het voortouw kunnen nemen voor een intermodale routeplanner om de mobiliteitsvraag zo goed mogelijk te sturen;

8. zowel het nieuwe aanbod breed te promoten (dienstregeling, tarieven, vervoerbewijzen en inlichtingen) als in de huidige of enigszins aangepaste GEN-zone te gaan voor een gerichte marketing onder de forenzen die de auto gebruiken, bijvoorbeeld via de digitale actoren die bij machte zijn om te zorgen voor een relatie met de klant en de gegevens in verband met de trajecten kunnen beheren;

9. daartoe samen te werken met de drie gewestregeringen;

10. in het NMBS-beheerscontract dat er in 2018 zou komen, voorwaarden inzake die integratie van het aanbod op te nemen, en de NMBS een krachtdadig mandaat mee te geven om daarover onderhandelingen te voeren met haar partners, zoals de MIVB, De Lijn en TEC;

11. over de evolutie van die integratie verslag bij de Kamer van volksvertegenwoordigers en de Senaat uit te brengen, via een specifieke presentatie.

23 maart 2018

7. de mettre sur pied ou de mandater, le cas échéant, une organisation indépendante par rapport aux quatre sociétés de transport pour assurer, à l'instar de ce qui se fait sur le périmètre métropolitain Lyonnais, d'une part, le suivi de la répartition décidée ailleurs des recettes issues de l'intégration tarifaire et, d'autre part, la coordination entre l'information et l'offre de transport; cette organisation pourrait, à terme, porter un projet de calculateur d'itinéraire intermodal afin d'orienter au mieux la demande de mobilité;

8. de faire tant une promotion large de la nouvelle offre (horaires, tarifs, billetterie et informations) que du marketing ciblé auprès des navetteurs automobilistes dans la zone RER actuelle ou légèrement corrigée, par exemple par le biais des acteurs du numérique qui sont à même d'assurer une relation avec le client et de maîtriser les données relatives aux déplacements;

9. de travailler en coopération avec les trois gouvernements régionaux à ces fins;

10. d'inscrire dans le contrat de gestion de la SNCB prévu pour 2018 des conditions concernant cette intégration des offres et de donner un mandat fort à la SNCB pour négocier cette intégration des offres avec ses partenaires que sont la STIB, De Lijn et TEC;

11. de rendre compte, par une présentation spécifique, de l'évolution de cette intégration à la Chambre des représentants et au Sénat.

23 mars 2018

Georges DALLEMAGNE (cdH)
Isabelle PONCELET (cdH)