

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 april 2019

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE DAMES **Nele LIJNEN** EN **Inez DE CONINCK**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen	3
A. Uiteenzetting van voorstel van resolutie nr. 3077....	3
B. Uiteenzetting van voorstel van resolutie nr. 2992....	3
II. Adviezen	3
III. Hoorzitting van 9 januari 2019 met de heer Jean- Pierre Hansen, voorzitter van het GEN-stuurcomité	4
IV. Algemene bespreking.....	9
V. Stemming.....	11
BIJLAGE: Adviezen en Powerpoint van de heer Hansen	12

Zie:

DOC 54 3077/ (2017/2018):

001: Voorstel van resolutie van de heer Dallemagne en mevrouw Poncelet.
002: Wijziging indiener.
003: Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

1^{er} avril 2019

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MMES **Nele LIJNEN** ET **Inez DE CONINCK**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs	3
A. Exposé de la proposition de résolution n° 3077	3
B. Exposé de la proposition de résolution n° 2992	3
II. Avis	3
III. Audition du 9 janvier 2019 de M. Jean-Pierre Han- sen, président du comité de pilotage du RER	4
IV. Discussion générale	9
V. Vote	11
ANNEXE: Avis et Powerpoint de M. Hansen	12

Voir:

DOC 54 3077/ (2017/2018):

001: Proposition de résolution de M. Dallemagne et Mme Poncelet.
002: Modification auteur.
003: Amendements.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery, Robert Van de Velde
PS	Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR	Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret
CD&V	Jef Van den Bergh, Vincent Van Peteghem
Open Vld	Sandrine De Crom, Nele Lijnen
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Marcel Cheron
cdH	Anne-Catherine Goffinet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp, Steven Vandeput, Bert Wollants
Michel Corthouts, Julie Fernandez Fernandez, Olivier Henry, Emir Kir, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin, Stéphanie Thoron
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Annick Lambrecht, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB	Jan Penris
----	------------

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze voorstellen van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 23 mei en 7 november 20018, 13 februari en 20 maart 2019. Tijdens de zitting van 7 november 2018 besliste de commissie eenparig de voorzitter van het GEN-stuurcomité, de heer Jean-Pierre Hansen, uit te nodigen voor een hoorzitting alvorens de bespreking voort te zetten. Tijdens de zitting van 13 februari 2019, waarop de hoofdindieners van voorstel nr. 3077, de heer George Dallemagne voorstelde een werkgroep op te richten om een consensusamendement voor te bereiden, werd voorstel van resolutie nr. 2992 losgekoppeld van voorstel van resolutie nr. 3077, dat voortaan alleen werd besproken.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Uiteenzetting van voorstel van resolutie nr. 3077

Mevrouw Anne-Catherine Goffinet (cdH) verwijst naar de toelichting (DOC 54 3077/001, blz. 3-7). Ze voegt eraan toe dat nu de regering heeft beslist 1 miljard euro uit te trekken om het Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Brussel te voltooien er nood is aan een uniek tarief. Het netwerk is onderbenut. Multimodale biljetten bestaan, maar een uniek tarief voor het gehele vervoersaanbod niet. De Senaat heeft zich recent over deze materie uitgesproken. Al vijftien jaar komt er maar geen schot in de zaak. Stilstand troef. De immobiliteit ten top!

B. Uiteenzetting van voorstel van resolutie nr. 2992

Mevrouw Véronique Caprasse (DéFI) verwijst eveneens naar de toelichting (DOC 54 2992, blz. 3-10). De indiener diende op dit voorstel van resolutie zelf nog een amendement in (DOC 54 2992/002, blz. 2).

II. — ADVIEZEN

Op 8 november 2018 werd advies gevraagd over beide voorstellen van resolutie aan de gewestelijke vervoersmaatschappijen De Lijn, de TEC en de MIVB alsook aan de NMBS.

Op 27 december 2018 verstrekten de heer Pierre-Paul Bertiaux, verantwoordelijke van Mobib, te persoonlijke titel een omstandig advies, dat als bijlage bij dit verslag wordt gepubliceerd.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ces propositions de résolution au cours de ses réunions des 23 mai et 7 novembre 2018 et des 13 février et 20 mars 2019. Au cours de la réunion du 7 novembre 2018, la commission a décidé à l'unanimité d'inviter le président du comité de pilotage du RER, M. Jean-Pierre Hansen, pour une audition avant de poursuivre la discussion. Au cours de la réunion du 13 février 2019, l'auteur principal de la proposition n° 3077, M. George Dallemagne, a proposé de créer un groupe de travail afin de préparer un amendement de consensus et la proposition de résolution n° 2992 a été disjointe de la proposition de résolution n° 3077, qui a depuis été discutée seule.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Exposé de la proposition de résolution n° 3077

Mme Anne-Catherine Goffinet (cdH) renvoie aux développements (DOC 54 3077/001, pp. 3-7). Elle ajoute que, dès lors que le gouvernement a décidé de prévoir un milliard d'euros pour finaliser le Réseau express régional (RER) autour de Bruxelles, un tarif unique s'impose. Le réseau est sous-utilisé. Il existe des billets multimodaux, mais il n'y a pas de tarif unique pour l'ensemble de l'offre de transport. Le Sénat s'est prononcé récemment sur cette matière. Cela fait quinze ans déjà que rien ne bouge dans ce dossier. Un bel exemple de surplace et d'immobilisme!

B. Exposé de la proposition de résolution n° 2992

Mme Véronique Caprasse (DéFI) renvoie également aux développements (DOC 54 2992, pp. 3-10). L'auteure a elle-même encore présenté un amendement à la proposition de résolution à l'examen (DOC 54 2992/002, p. 2).

II. — AVIS

Le 8 novembre 2018, les deux propositions de résolution ont été soumises pour avis aux sociétés régionales de transport De Lijn, la TEC et la STIB, ainsi qu'à la SNCB.

Le 27 décembre 2018, M. Pierre-Paul Bertiaux, responsable de Mobib, a rendu à titre personnel un avis circonstancié, qui est annexé au présent rapport.

De MIVB verstrekte op 10 januari 2019 een schriftelijk advies, dat eveneens als bijlage bij dit verslag wordt gepubliceerd.

III. — HOORZITTING VAN 9 JANUARI 2019 MET DE HEER JEAN-PIERRE HANSEN, VOORZITTER VAN HET GEN-STUURCOMITÉ

A. Uiteenzetting van de heer Hansen

Het GEN werd begin 1988 door studie bureau Stratec in het vooruitzicht gesteld om de mobiliteitsproblemen in en rond Brussel te helpen lenigen. In 2001 werd een eerste aanzet gegeven, die leidde tot het sluiten van een overeenkomst in 2003 om met de werkzaamheden in 2006 van start te kunnen gaan. Het concept was, in tegenstelling tot de RER in en rond Parijs, voort te bouwen op bestaande lijnen en niet er nieuwe aan te leggen. Hoofddoel was de verhoging van de capaciteit en een zogeheten “*modal shift*” naar het openbaar vervoer, wat impliceerde dat vervoersplannen en tarieven het GEN zouden schragen en vervolledigen. Het doel was dus niet de files op te lossen, want het GEN wint juist aan belang bij congestie. In 2016 maakte het Rekenhof een inventaris van de oorzaken die de ont-plooiing van het GEN hinderden. Vooral de procedures inzake bouwvergunningen maar ook de strikte toepassing van de 60/40-verdeelsleutel en de complexiteit van de hele GEN-architectuur bleken de vooruitgang van de werkzaamheden te hinderen. Het door de minister van Mobiliteit voorgestelde “extra miljard” voorzag in een meerjaarlijkse verdeelsleutel die slechts na de realisatie van de projecten en in ieder geval iedere twee jaar zou worden geëvalueerd om de nodige correcties te kunnen doen.

De nagestreefde tariefeenheid moet in deze context worden beschouwd.

Het GEN-stuurcomité richtte vier aparte werkgroepen op om het gewenste doel te bereiken.

Van de ter beschikking gestelde middelen – 1,5 miljard euro voor de periode 2016-2030 – zou 1 miljard euro besteed worden aan de voltooiing van het GEN. Voor het resterende 0,5 miljard euro werden de Gewesten verzocht hun prioriteiten – buiten het GEN – mee te delen.

Dit leidde tot het sluiten van samenwerkingsakkoorden, die door de verschillende parlementen moeten worden bekrachtigd.

Le 10 janvier 2019, la STIB a rendu un avis écrit, qui est également annexé au présent rapport.

III. — AUDITION DU 9 JANVIER 2019 DE M. JEAN-PIERRE HANSEN, PRÉSIDENT DU COMITÉ DE PILOTAGE DU RER

A. Exposé de M. Hansen

Le RER a été conçu au début de 1988 par le bureau d'études Stratec afin de contribuer à résoudre les problèmes de mobilité dans et autour de Bruxelles. En 2001, une première impulsion a été donnée et a abouti à la conclusion d'une convention en 2003 qui devait permettre le début des travaux en 2006. Contrairement au RER dans et autour de Paris, l'idée était de s'appuyer sur les lignes existantes et non d'aménager de nouvelles lignes. L'objectif principal était de renforcer la capacité et d'opérer un transfert modal vers les transports publics, ce qui impliquait que des plans de transport et des plans tarifaires devaient étayer et compléter le RER. Le but n'était donc pas de résoudre le problème des embouteillages, étant donné que le RER gagne précisément en importance en cas de congestion. En 2016, la Cour des comptes a dressé un inventaire des causes qui ont entravé le déploiement du RER. Ce sont en particulier les procédures relatives aux permis d'urbanisme mais aussi l'application stricte de la clé de répartition 60/40 et la complexité de l'ensemble de l'architecture du RER qui semblent avoir entravé l'avancée des travaux. Le budget d'un “milliard vertueux” proposé par le ministre de la Mobilité prévoyait une clé de répartition pluriannuelle qui serait seulement évaluée après la réalisation des projets et en tout cas tous les deux ans, afin de permettre les corrections nécessaires.

Le tarif unique envisagé doit être considéré dans ce contexte.

Le Comité de pilotage du RER a mis en place quatre groupes de travail distincts pour atteindre l'objectif souhaité.

Sur les ressources mises à disposition – 1,5 milliard d'euros pour la période 2016-2030 – un milliard d'euros serait consacré à l'achèvement du RER. Pour les 0,5 milliard d'euros restants, les Régions ont été invitées à communiquer leurs priorités – en dehors du RER.

Cela a conduit à la conclusion d'accords de coopération, qui doivent être sanctionnés par les différents parlements.

De tariefteenheid wordt nagestreefd in een straal van 11,5 kilometer, niet binnen die van 30 kilometer van het GEN. De meeste Europese hoofdsteden hanteren deze limiet. De tariefteenheid kan gelden per reis, los van het gebruikte vervoermiddel (trein, tram, bus, metro), dat is de zogeheten “Jump”, of per abonnement, zoals in het geval van de MTB. Het inningsmechanisme is Mobib, dat in heel België kan worden gebruikt en niet dient tot inning maar tot identificering.

Na 15 jaar moet de 11,5-kilometerzone eengemaakt worden op zo een wijze dat de inkomsten van de operatoren niet teveel zijn beïnvloed. De hervorming wordt besproken op het ECMMM – het uitvoerend comité van de ministers van mobiliteit – van 14 januari 2019.

De spreker stelt de oprichting van een GEN-agentschap voor dat alleen normatief zou optreden en ook geen poging inhoudt om te herfederaliseren maar wel om snelle beslissingen te nemen, rekening houdend met het feit dat unanimiteit vaak een remmende factor is.

B. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) vraagt zich af of de oprichting van een GEN-agentschap een oplossing wel dichterbij zal brengen. Hoe zal een dergelijk agentschap functioneren? Hoe zullen de bevoegdheden worden gedelegeerd? De noodzakelijke integratie zal botsen met de aan iedere deelnemende partij verleende autonomie. Is het extra miljard niet voldoende? Het Rekenhof waarschuwt vandaag reeds voor een tekort. Indien alle middelen aan de Gewesten zouden worden toegekend, zou geen verdeelsleutel nog nodig zijn. Waarom wordt de Mobib-kaart niet als een soort kredietkaart ingeschakeld? Kunnen ook lessen getrokken worden voor de andere voorstadsnetten, zoals Angelic bijvoorbeeld? 90 % in een straal van 30 kilometer is gerealiseerd, alleen kan bij ontdebelling van de sporen de amplitude worden verhoogd tot vier treinen per uur. Aangezien de Noord-Zuidverbinding verzadigd is, hoe kan het GEN bijdragen tot een verbetering van de mobiliteit?

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) constateert dat het GEN-dossier België verdeelt maar iedereen er alle belang bij heeft er geen communautair dossier van te maken. In 1993 verklaarde toenmalig voorzitter van de NMBS Didier Reynders reeds dat het GEN tien jaar later reeds een feit zou zijn. Het GEN mag niet onderworpen worden aan de 60/40-verdeelsleutel. Verdeelautomaten die eenheidsbiljetten afleveren, zijn belangrijk.

Le tarif unique est recherché dans un rayon de 11,5 kilomètres et non dans celui des 30 kilomètres du RER. La plupart des capitales européennes appliquent cette limite. Le tarif unique peut s'appliquer par trajet, quel que soit le moyen de transport utilisé (train, tram, bus, métro), c'est ce que l'on appelle le “Jump”, ou par abonnement, comme dans le cas de la zone MTB. Le mécanisme de perception est la carte Mobib, qui peut être utilisée dans toute la Belgique et ne sert pas à la perception mais à l'identification.

Après 15 ans, la zone de 11,5 kilomètres devrait être unifiée de manière à ne pas avoir une trop grande incidence sur les revenus des opérateurs. La réforme sera examinée au sein du CEMM – le Comité exécutif des ministres de la Mobilité – du 14 janvier 2019.

L'orateur propose la création d'une agence du RER qui n'agirait que de manière normative et qui viserait non pas à réfédéraliser mais bien à prendre des décisions rapides, compte tenu du fait que l'unanimité est souvent un facteur de ralentissement.

B. Questions et observations des membres

Mme Inez De Coninck (N-VA) se demande si la création d'une agence du RER permettrait effectivement de trouver une solution. Comment cette agence fonctionnera-t-elle? Comment les compétences seront-elles déléguées? L'intégration nécessaire se heurtera à l'autonomie accordée à chaque partie participante. Le milliard supplémentaire n'est-il pas suffisant? La Cour des comptes met déjà en garde aujourd'hui contre un déficit. Si toutes les ressources devaient être allouées aux Régions, une clé de répartition ne serait plus nécessaire. Pourquoi la carte Mobib n'est-elle pas utilisée comme une sorte de carte de crédit? Peut-on aussi tirer des enseignements d'autres réseaux suburbains, comme Angelic par exemple? 90 % dans un rayon de 30 kilomètres ont été réalisés, l'amplitude pourra seulement être portée à quatre trains par heure en cas de dédoublement des voies. La jonction Nord-Midi étant saturée, comment le RER peut-il contribuer à améliorer la mobilité?

M. Jean-Jacques Flahaux (MR) constate que le dossier du RER divise la Belgique mais qu'il est dans l'intérêt de tous de ne pas le transformer en dossier communautaire. En 1993, le président de la SNCB de l'époque, Didier Reynders, déclarait déjà que le RER serait déjà une réalité dix ans plus. Le RER ne doit pas être soumis à la clé de répartition 60/40. Ce qui est important, ce sont des distributeurs automatiques qui délivrent des billets uniques.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat de verbetering van het aanbod het hoofddoel moet blijven maar veel investeringen vergt. Inzake mobiliteit wordt MaaS (“*Mobility as a Service*”) straks de standaard en het openbaar vervoer moet zich daarbij aansluiten. Er zijn hierbij veel autoriteiten betrokken, maar het voordeel is dat zij ook vele middelen kunnen samenbrengen. Het zwaartepunt van de mobiliteit ligt bij de Gewesten. De *Citypass* is een goed initiatief, in Brussel is er alleen de *Jumpkaart*. Is een nationale eenheidsformule mogelijk om versnippering te voorkomen?

De heer Tim Vandeput (Open Vld) vraagt zich als burgemeester van Hoeilaart – dat twee GEN-stations telt – af hoe de integratie het best wordt gerealiseerd. De spreker verwacht wel dat files en sluijverkeer gereduceerd worden. Ook de B-parkings zijn belangrijk, maar de NMBS moet een uniform systeem realiseren. Hamvraag is of de TEC, de MIVB en De Lijn wel in staat zijn één enkel systeem op te zetten. In het licht hiervan stelt zich de vraag of de politiek een dergelijk systeem dan ook niet zal moeten opleggen.

De heer David Geerts (sp.a) vraagt zich af of het Stuurcomité maandelijks checkt of alles wel volgens plan verloopt om te vermijden dat de deadline steeds weer wordt opgeschoven.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) betreurt dat blijkbaar geen rekening wordt gehouden met de milieu-aspecten. Een parking is vaak een obstakel voor de *modal shift*. Hoe zullen de files zich verplaatsen? Het S-aanbod wordt verkeerdelijk voorgesteld als maakte het deel uit van het GEN. Zoals in een klassieke tragedie wordt de eenheid bepaald door de eenheid van plaats (11,5-kilometerzone), tijd (na de voltooiing van de werkzaamheden) en actie (waar het GEN-stuurcomité een rol in speelt). Is het mogelijk de Mobib-kaart te vervangen door een applicatie op de smartphone? Kan het aanbod niet zodanig worden aangepast dat de integratie bijna vanzelf tot stand komt? De oprichting van een GEN-agentschap is de evidentie zelve, dus heeft ze in de huidige politieke context niet veel kans op slagen.

De heer Georges Dallemagne (cdH) wenst te vernemen wat de spreker aan de ministers zal voorstellen. Moet de 11,5-kilometerzone niet worden uitgebreid tot de 30-kilometerzone van het GEN?

De heer Olivier Maingain (DéFI) wenst de lijst te kennen van het contentieux. Het extra miljard euro dreigt te worden gebruikt om openstaande rekeningen te vereffenen van niet-uitgevoerde werkzaamheden. Het GEN

M. Jef Van den Bergh (CD&V) indique que l'amélioration de l'offre devrait rester l'objectif principal mais nécessite beaucoup d'investissements. En ce qui concerne la mobilité, le MaaS (“*Mobility as a Service*”) deviendra bientôt la norme, et les transports publics doivent s'y rallier. De nombreuses autorités y sont associées, mais l'avantage est qu'elles peuvent aussi mettre en commun de nombreuses ressources. Le centre de gravité de la mobilité se situe au niveau des Régions. Le *Citypass* est une bonne initiative, à Bruxelles il n'y a que la carte *Jump*. Une formule unique nationale est-elle possible pour éviter la fragmentation?

M. Tim Vandeput (Open Vld) se demande, en sa qualité de bourgmestre de Hoeilaart, qui compte deux gares RER, comment réaliser au mieux l'intégration. L'intervenant s'attend à une réduction des files et du trafic de contournement. Les parkings B sont également importants, mais la SNCB doit réaliser un système uniforme. La question clé est de savoir si les TEC, la STIB et De Lijn seront en mesure de mettre en place un système unique. Dans ce contexte, la question se pose de savoir si les politiques ne devront pas imposer un tel système.

M. David Geerts (sp.a) se demande si le Comité de pilotage vérifie tous les mois si tout se déroule comme prévu pour éviter que les délais ne soient repoussés encore et encore.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) regrette que les aspects environnementaux n'aient apparemment pas été pris en compte. Un parking est souvent un obstacle au transfert modal. Comment les embouteillages vont-ils se déplacer? L'offre S est présentée à tort comme faisant partie du RER. Comme dans une tragédie classique, l'unité est déterminée par l'unité de lieu (zone de 11,5 km), de temps (après la fin des travaux) et d'action (dans laquelle le comité de pilotage du RER joue un rôle). Est-il possible de remplacer la carte Mobib par une application sur le smartphone? L'offre ne peut-elle pas être adaptée de manière à ce que l'intégration devienne quasi automatique? La création d'une agence RER est l'évidence même, elle n'a donc pas beaucoup de chance de succès dans le contexte politique actuel.

M. Georges Dallemagne (cdH) souhaite savoir ce que l'intervenant va proposer aux ministres. La zone de 11,5 km ne devrait-elle pas être étendue à la zone de 30 km du RER?

M. Olivier Maingain (DéFI) souhaite connaître la liste des contentieux. Le milliard d'euros supplémentaire risque d'être utilisé pour régler les comptes en souffrance de travaux non réalisés. Le RER ne sera sans

zal wellicht niet voltooid zijn voor 2030. Zijn de nodige middelen gebudgetteerd?

De heer Marco Van Hees (PTB-GO!) stelt dat door de opdeling van het land in Gewesten, van de spoorwegen in verschillende bedrijven en van het openbaar vervoer in verschillende vervoersmaatschappijen, de coördinatie logischerwijs te wensen overlaat. Wat is de kostprijs van een vertraging van de werkzaamheden? De nagestreefde *modal shift* stelt niet veel voor want de files worden sowieso niet opgelost. Werd rekening gehouden met de klimaatdoelstellingen? Waarom heeft de spreker beweerd dat de auto nog het beste vervoermiddel is? De parkingtarieven moeten ontradend werken. Het GEN-agentschap zal sowieso in een versnipperd politiek landschap naar eenheid moeten zoeken. Hoe lang zal het nog duren vooraleer het GEN er definitief is?

Mevrouw Karine Lalieux (PS) constateert dat het GEN een vertraging heeft opgelopen van drie jaar terwijl werd beweerd dat er genoeg middelen voorhanden waren. Hoe zal het extra miljard worden gefinancierd? Door voorschotten, facturen of dotaties? De evaluatie van de verdeelsleutel gebeurt iedere twee jaar maar wordt de verdeelsleutel niet op een langere termijn berekend? Het GEN had nooit geïntegreerd mogen worden in de regionale verdeelsleutel daar het van nationaal belang is.

C. Antwoorden van de heer Hansen

Auto beste vervoermiddel

Deze stelling houdt geen waardeoordeel in. Het kan feitelijk worden geconstateerd dat de auto op een vrije weg het snelste vervoermiddel is. Deze stelling is niet gebaseerd op enige studie, maar op ervaring.

Splitsing Infrabel/NMBS

De splitsing van de unitaire NMBS is geen extra oorzaak voor de vertraging van de ontplooiing van het GEN.

GEN-agentschap

De vier operatoren op één lijn krijgen, is sowieso tijdrovend. Unaniteit werkt afremmend. In vele andere grote steden is er slechts één autoriteit bevoegd.

doute pas achevé avant 2030. Les moyens nécessaires ont-ils été budgétisés?

M. Marco Van Hees (PTB-GO!) indique que, compte tenu de la division du pays en régions, des chemins de fer en plusieurs entreprises et des transports publics en plusieurs sociétés de transport, il est logique que la coordination laisse à désirer. Quel est le coût du retard des travaux? Le transfert modal visé ne représente pas grand-chose car le problème des embouteillages ne sera de toute façon pas résolu. Les objectifs climatiques ont-ils été pris en compte? Pourquoi l'intervenant a-t-il dit que la voiture restait le meilleur moyen de transport? Les frais de stationnement devraient être dissuasifs. L'agence RER devrait de toute façon rechercher l'unité dans un paysage politique fragmenté. Combien de temps faudra-t-il encore attendre avant que le RER devienne une réalité?

Mme Karine Lalieux (PS) constate que le RER a été retardé de trois ans alors qu'il avait été dit que les ressources disponibles étaient suffisantes. Comment le milliard supplémentaire sera-t-il financé? Sous la forme d'avances, de factures ou de dotations? L'évaluation de la clé de répartition a lieu tous les deux ans mais la clé de répartition n'est-elle pas calculée sur une période plus longue? Le RER n'aurait jamais dû être intégré dans la clé de répartition régionale car il est d'intérêt national.

C. Réponses de M. Hansen

La voiture en tant que meilleur moyen de transport

Cette déclaration ne constitue pas un jugement de valeur. On peut factuellement constater que la voiture est le moyen de transport le plus rapide sur une route libre. Cette affirmation ne se fonde pas sur une étude mais bien sur l'expérience.

Scission Infrabel/SNCB

La scission de la SNCB unitaire n'a pas été une cause supplémentaire de retard dans le déploiement du RER.

Agence RER

Mettre les quatre opérateurs sur la même longueur d'onde prendra toujours du temps. L'unanimité agit comme un frein. Dans de nombreuses autres grandes villes, une seule autorité est compétente.

Prioriteit tarief

De prijs komt voor de reiziger op de derde plaats na comfort en reistijd.

Modal shift

In de 11,5-kilometerzone wordt de *modal shift* geschat op 1,7 %. De schatting is niet honderd procent zeker omdat een dergelijke verschiving zeer elastisch is.

Voorstel aan ministers

De *Jump*kaart (van 1, 5 of 10 ritten) kan door een *Jump++*-kaart tegen half 2019 worden vervolledigd, die ook geldig zou zijn buiten de 11,5-kilometerzone. Zo bestaat reeds MtB en MtB+, deze laatste geldt voor de zone buiten de 11,5-kilometerzone.

Rol operatoren

De operatoren hebben tot half 2019 de tijd om zich aan te passen.

Einde werkzaamheden

De spreker heeft geen glazen bol.

Middelen

Het Rekenhof heeft geen extra bedragen van overschrijdingen opgetekend. De beschikbare bedragen kunnen geherëvalueerd worden, maar de spreker weet niet hoe men daartoe zal overgaan.

Contentieux

De lijst zal de leden worden meegedeeld.

Verdeelsleutel

Een aantal werken zijn neutraal en wordt niet in de verdeelsleutel verrekend.

Uitbreiding tot 30 kilometer

Het samenwerkingsakkoord van 2003 voorzag in deze mogelijkheid, maar hierover werd nog niet onderhandeld. De meeste Europese steden hanteren een 12-kilometerzone. Hierbuiten treden veel verschillen op en worden de tarieven berekend naargelang van de af te leggen afstand.

Priorité concernant le tarif

Le prix vient en troisième position pour le voyageur, après le confort et le temps de parcours.

Transfert modal

Dans la zone de 11,5 kilomètres, le transfert modal est estimé à 1,7 %. L'estimation n'est pas certaine à cent pour cent parce que ce transfert est très élastique.

Proposition aux ministres

La carte *Jump* (de 1, 5 ou 10 voyages) pourrait être complétée, à la mi-2019, par une carte *Jump+* qui serait également valable en dehors de la zone de 11,5 km, comme il existe déjà une MtB et une MtB+, cette dernière étant valable dans la zone située à l'extérieur de la zone de 11,5 kilomètres.

Rôle des opérateurs

Les opérateurs ont jusqu'à la mi-2019 pour s'adapter.

Fin des travaux

L'intervenant est incapable de prédire l'avenir.

Moyens

La Cour des comptes n'a pas relevé d'autres dépassements. Les montants disponibles peuvent être réévalués, mais l'intervenant ignore comment il sera procédé.

Contentieux

La liste sera transmise aux membres.

Clé de répartition

Un certain nombre de travaux sont neutres et ne sont pas pris en considération pour la clé de répartition.

Extension à 30 kilomètres

L'accord de coopération de 2003 prévoyait cette possibilité, mais cette question n'a pas encore été négociée. La plupart des villes européennes ont une zone de 12 kilomètres. En dehors de cette zone, on relève de nombreuses différences et les tarifs sont calculés en fonction de la distance parcourue.

MaaS

Het stuurcomité bestudeert niet de mogelijkheid om het openbaar vervoer door publieke en private bedrijven te verzekeren.

Parkings

Ze zijn essentieel voor het mobiliteitsbeleid, maar steeds moet naar de plaatselijke omstandigheden worden gekeken. Gemak is daarbij het belangrijkste criterium.

Eenheidsbiljetten

AnGeLiC (Antwerpen Gent Luik Charleroi) is simpeler. In Antwerpen is het voor De Lijn en de NMBS *fiftyfifty*. Andere configuraties zijn evenwel complexer.

Opvolging

Iedere vergadering van het Stuurcomité volgt de voortgang van de werkzaamheden op.

Politieke beslissing

De vier vervoerbedrijven moeten begeleid worden en zo nodig wat met politieke druk geforceerd om tot een akkoord te komen.

IV. — ALGEMENE BESPREKING**A. Vragen en opmerkingen van de leden**

De heer Georges Dallemagne (cdH) beschouwt het voorstel van resolutie als een signaal vanuit het parlement aan de vervoersmaatschappijen om werk te maken van het eenheidstarief. De zone waarbinnen dat tarief van toepassing is, wordt uitgebreid tot 11 kilometer vanuit het centrum. Dit kan leiden tot een zogeheten “*modal shift*” van 1,7 %. Dit betekent drie- à vierduizend voertuigen minder in de stad. Dit percentage kan nog worden opgetrokken tot 5 % op voorwaarde dat het aanbod wordt geïntegreerd en de diversiteit van vervoermiddelen (autoped, fiets, enzovoort) wordt aangemoedigd. Dit zal alleen maar voordelig zijn voor het klimaat, de gezondheid, de mobiliteit en de economie, want immobiliteit kost geld.

De heer Emmanuel Burton (MR) stipt aan dat het het Brussels Gewest is dat het eenheidstarief blokkeert omdat het verlies zou lijden.

Le MaaS

Le comité de pilotage n'examine pas la possibilité de faire appel à des entreprises publiques et privées pour assurer les transports en commun.

Parkings

Ils sont essentiels pour la politique de mobilité, mais il faut à chaque fois examiner les circonstances locales. La facilité est le principal critère à cet égard.

Billets uniques

AnGeLiC (Anvers Gand Liège Charleroi) est un système plus simple. À Anvers, c'est *fiftyfifty* pour De Lijn et la SNCB. D'autres configurations sont toutefois plus complexes.

Suivi

Chaque réunion du Comité de pilotage surveille l'avancement des travaux.

Décision politique

Les quatre entreprises de transport doivent bénéficier d'un accompagnement et, au besoin, être mises sous pression politique pour parvenir à un accord.

IV. — DISCUSSION GÉNÉRALE**A. Questions et observations des membres**

M. Georges Dallemagne (cdH) considère que la proposition de résolution constitue un signal du parlement à l'attention des compagnies de transport afin qu'elles s'attèlent à la mise en œuvre d'un tarif unique. La zone dans laquelle ce tarif s'applique s'étend jusqu'à 11 kilomètres du centre. Ce qui permettrait de réaliser un “*modal shift*” de 1,7 %, ce signifierait qu'il y aurait trois à quatre mille véhicules en moins en ville. Ce pourcentage peut encore être relevé à 5 % à condition que l'offre soit intégrée et que la diversité des moyens de transport (trottinettes, vélos, etc.) soit stimulée. Cette option sera bénéfique pour le climat, la santé, la mobilité et l'économie, car l'immobilité coûte de l'argent.

M. Emmanuel Burton (MR) souligne que c'est la Région bruxelloise qui bloque la zone tarifaire unique en raison des pertes que celle-ci pourrait lui occasionner.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) constateert dat de tekst in zijn huidige staat aangenomen kan worden. Het GEN-stuurcomité heeft bot gevangen bij de conferentie van mobiliteitsministers aangaande de prijs van de zogeheten “Jump”.

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) ziet het nut van een voorstel van resolutie aan een regering in lopende zaken allerminst in.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat de Gewesten veroordeeld zijn tot samenwerking.

B. Antwoorden van de indieners

De heer Georges Dallemagne (cdH) heeft het initiatief genomen om een werkgroep op te richten die tot doel had een gemeenschappelijk amendement in te dienen die de oorspronkelijke tekst zou vervangen (DOC 54 3077/002, blz. 2-10).

C. Replieken

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) is van oordeel dat het Brussels Gewest druk kan uitoefenen op het GEN-stuurcomité om tot een akkoord te geraken.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) betreurt de broze samenwerking tussen de Gewesten. Hij is het met de doelstelling van het amendement eens, maar het is wachten op de uitkomst van de aan de gang zijnde besprekingen.

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) herhaalt dat het voorstel van resolutie, waar ze overigens positief tegenoverstaat, weinig zin heeft als het zich tot een regering in lopende zaken richt. Het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het GEN dateert uit 2003 en heeft geleid tot de wet van 30 september 2005. Er bestaat dus al meer dan 15 jaar een consensus over de doelstelling. Het zou beter zijn een wetswijziging voor te stellen van voornoemde wet van 2005. In de huidige vorm is het voorstel van resolutie eigenlijk onontvankelijk.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) constate que dans sa forme actuelle, le texte peut être adopté. Le comité de pilotage RER a fait chou blanc lors de la conférence des ministres de la Mobilité à l'occasion du prix “Jump”.

Mme Inez De Coninck (N-VA) ne voit pas l'utilité d'adresser une proposition de résolution à un gouvernement en affaires courantes.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) considère que les Régions sont condamnées à coopérer.

B. Réponses des auteurs

M. Georges Dallemagne (cdH) a pris l'initiative de créer un groupe de travail dans le but de présenter un amendement commun tendant à remplacer le texte initial (DOC 54 3077/002, p. 2-10).

C. Répliques

M. Jean-Jacques Flahaux (MR) estime que la Région de Bruxelles-Capitale peut faire pression sur le comité de pilotage RER pour aboutir à un accord.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) déplore la coopération fragile entre les Régions. S'il est d'accord avec l'objectif poursuivi par l'amendement, il considère qu'il faut attendre le résultat des discussions en cours.

Mme Inez De Coninck (N-VA) répète que la proposition de résolution, qu'elle juge positive par ailleurs, a peu de sens si elle s'adresse à un gouvernement en affaires courantes. L'accord de coopération relatif au RER date de 2003 et a débouché sur la loi du 30 septembre 2005. Cet objectif fait donc consensus depuis plus de 15 ans. Il serait préférable de proposer une modification de la loi précitée de 2005. Dans sa forme actuelle, la proposition de résolution est en réalité irrecevable.

V. — STEMMING

De consideransen van amendement nr. 1, dat de oorspronkelijke tekst van het voorstel van resolutie vervangt, worden verworpen met 5 tegen 4 stemmen en 3 onthoudingen.

De overige amendementen en verzoeken worden niet ter stemming voorgelegd.

Derhalve is het hele voorstel nr. 3077 verworpen.

De rapporteurs,

De voorzitter,

Nele LIJNEN
Inez DE CONINCK

Karine LALIEUX

BIJLAGEN: Adviezen van de de heer Pierre-Paul BERIAUX en de MIVB alsook de Powerpointpresentatie van de heer Jean-Pierre Hansen

V. — VOTE

Les considérants de l'amendement n° 1, qui remplace le texte initial de la proposition de résolution, sont rejetés par 5 voix contre 4 et 3 abstentions.

Les autres amendements et demandes ne sont pas soumis au vote.

L'ensemble de la proposition n° 3077 est par conséquent rejeté.

Les rapporteuses,

La présidente,

Nele LIJNEN
Inez DE CONINCK

Karine LALIEUX

ANNEXES: Avis de M. Pierre-Paul BERIAUX et de la STIB, ainsi que la présentation Powerpoint de M. Jean-Pierre Hansen.

GEN

Commissie Infrastructuur van het federale Parlement
09 januari 2019

JEAN-PIERRE HANSEN
Voorzitter van het GEN-stuurcomité

GEN

1

RER

Commission Infrastructure du Parlement Fédéral
09 janvier 2019

JEAN-PIERRE HANSEN
Président du Comité de Pilotage RER

RER

1

Een (zeer) lange geschiedenis: 30 kaarsjes dit jaar

...

- December 1988: het marktaandeel van de NMBS daalt in een straal van +/- 35 km rondom Brussel, terwijl het grootste potentieel van (nieuwe) klanten zich in deze regio bevindt;
- Juni 1989 : Verkiezingscampagne in het BHG; "Brussel stikt" en de verkeersopstoppingen worden actuele thema's...

GEN

2

Une (très) longue histoire : 30 ans cette année ...

- Décembre 1988 : la part de marché de la SNCB diminue dans un rayon de +/- 35 km autour de Bruxelles, alors que le plus haut potentiel de (nouveaux) clients se trouve dans cette couronne ;
- Juin 1989 : Campagne électorale au niveau de RBC : l' « asphyxie de Bruxelles » et la congestion automobile s' invitent dans le débat...

RER

2

De recente geschiedenis

- Maart 1999: de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT) is het eerste politieke interfederale engagement met het oog op de verwezenlijking van een "Gwestelijk ExpresNet" (GEN) (30 km)
- Samenwerkingsakkoord van oktober 2001: verbintenissen voor een "snelle uitwerking van het GEN" en de oprichting van het ECMM
- De Overeenkomst van april 2003 "met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel" treedt in werking ... in maart 2006: dit organiseert met name een "overlegstructuur" voor het GEN en voorziet in de uitwerking van een "gemeenschappelijke strategie inzake marketing uitgewerkt door de maatschappijen voor openbaar vervoer"

GEN

3

L'histoire moderne

- Mars 1999 : la Conférence Interministérielle des Communications et de l'Infrastructure (CIMIT) marque le premier engagement politique interfédéral en vue de la réalisation d'un « RER » (30 km)
- L'Accord de Coopération d'octobre 2001 : engagements en vue « d'assurer une mise en oeuvre rapide du RER » et création du CEMM
- La Convention d'avril 2003 visant « la mise en oeuvre du programme de RER », entre en vigueur ... en mars 2006 : notamment, elle organise « la structure de pilotage » du RER et prévoit « la mise en oeuvre d'une stratégie commune de commercialisation par les sociétés de transports en commun »

RER

3

De recente geschiedenis (vervolg)

NB.: is het niet het "GEN van Brussel"?

- Er worden geen afzonderlijke nieuwe lijnen aangelegd (in tegenstelling tot de Parijse RER, snelle treinverbindingen naar de voorsteden) maar er wordt gemikt op een verhoging van de bestaande capaciteit en verbetering van het aanbod "van, naar, in en rond Brussel"
- Doelstelling: "de modale verschuiving van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer [...] begunstigen en het marktaandeel [ervan] in de GEN-zone [...] verhogen."

GEN

4

L'histoire moderne (suite)

NB : Ce qu'est - et ce que n'est pas le « RER de Bruxelles » :

- Pas de nouvelles lignes en site propre (contrairement au RER parisien, métro express de longue distance) mais augmentation de la capacité du réseau existant et de l'offre « vers, dans et autour de Bruxelles »
- Objectif : « favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports en commun et augmenter leur part de marché dans la zone RER »

RER

4

Enkele gevolgen:

- Verplichting om te werken met bestaande tracés, verkeer en infrastructuur;
- Niet enkel het treinaanbod: globaal mobiliteitsproject waar het volledige openbaarvervoersaanbod is opgenomen;
- De treininfrastructuur is dus te integreren (bepalend voor de structuur van het project) maar ook gezamenlijke inrichtingen, vervoersplannen, tarieven, vervoersbewijzen, marketing enz. met alle aanbieders;

GEN

5

Quelques conséquences :

- Obligation de composer avec les tracés, le trafic et les infrastructures existantes ;
- Pas uniquement l'offre ferroviaire : projet global de mobilité intégrant les offres de tous les transports en commun ;
- A intégrer, donc, les infrastructures ferroviaires (structurantes du projet) mais aussi les aménagements communs, les plans de transports, les tarifs, la billettique, la commercialisation etc.. de tous les opérateurs ;

RER

5

Een ander belangrijk gevolg, door de aard van het project

- Het doel is niet om de verkeersopstopping volledig op te lossen ...
- ... want geen enkele vervoerswijze kan op tegen wegen ZONDER opstoppingen ...
- Maar de verkeersopstoppingen volledig oplossen zou een uitbreiding van het wegennetwerk vereisen die niet mogelijk is met de beschikbare ruimte!
- Daarom: een bepaald niveau van 'aanvaardbare verkeersopstopping' bepalen en dit realiseren via een zo efficiënt mogelijke 'modal shift'.

GEN

6

Une autre conséquence importante, liée à la nature du projet

- Son but n'est pas de supprimer la congestion automobile...
- ... car aucun transport ne peut rivaliser avec la route DEcongestionnée...
- Mais une décongestion totale impliquerait des extensions routières incompatibles avec l'espace disponible !
- D'où : accepter un certain niveau de « congestion tolérable » et le réaliser par un « modal shift » le plus efficace possible.

RER

6

Het verhaal vandaag

Het rapport van het Rekenhof (maart 2016), dat de oorzaken van de vertraging aanwijst, in het bijzonder:

- Vertragingen vergunningen te verkrijgen
- Beroepsprocedures
- gebrek aan financiële middelen (en hogere kosten gezien de vertragingen, stedenbouwkundige vereisten, veiligheidsvereisten ...)
- Grotere complexiteit van de werken
- Jaarlijkse 60/40-verdeelsleutel

GEN

7

L'histoire contemporaine

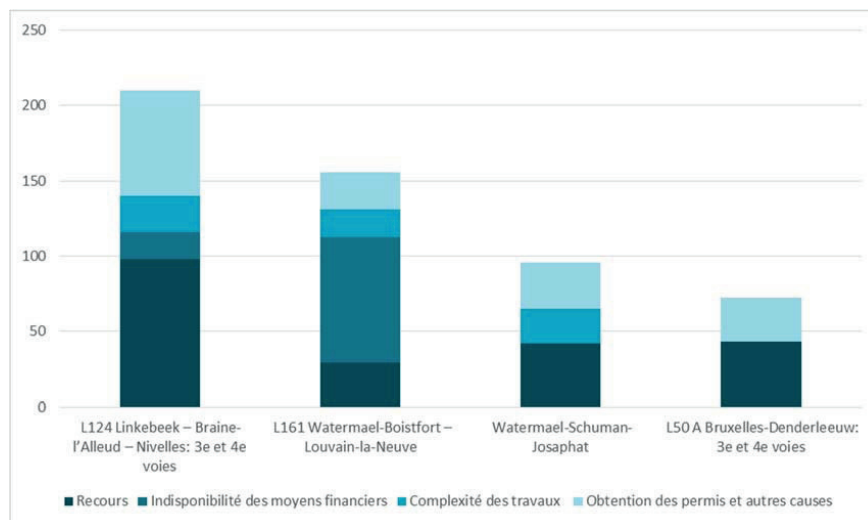
Le rapport de la Cour des Comptes (mars 2016), qui pointe les causes du retard et notamment :

- Délais obtention des permis
- Recours
- financement insuffisant (et augmentation des coûts vu les délais, exigences urbanistiques, sécurité ...)
- Complexité accrue des travaux
- clé 60/40 annuelle

RER

7

Graphique 5 – Principales causes des retards (en mois)

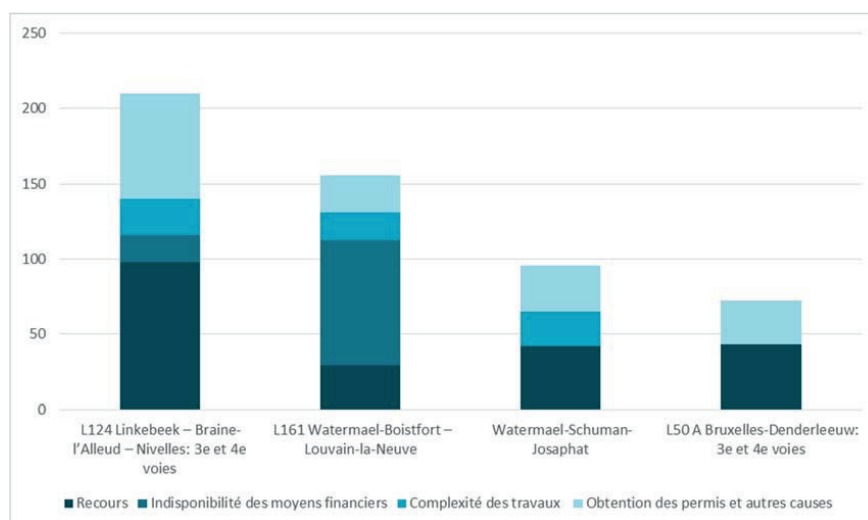


Source : Cour des comptes à partir du document RER : Évolution du scope, du budget et du planning (Infrabel)

GEN

8

Graphique 5 – Principales causes des retards (en mois)



Source : Cour des comptes à partir du document RER : Évolution du scope, du budget et du planning (Infrabel)

RER

8

Het verhaal vandaag (vervolg)

- juli 2016: eerste bespreking over het 'miljard euro extra'
- maart 2017: beslissing tot herfinanciering en meerjarige verdeelsleutel voor het GEN
- december 2018: ondertekening GEN-samenwerkingsakkoorden
- 2019: valideringsproces door de parlementen via instemmingswetten en -decreten

GEN

9

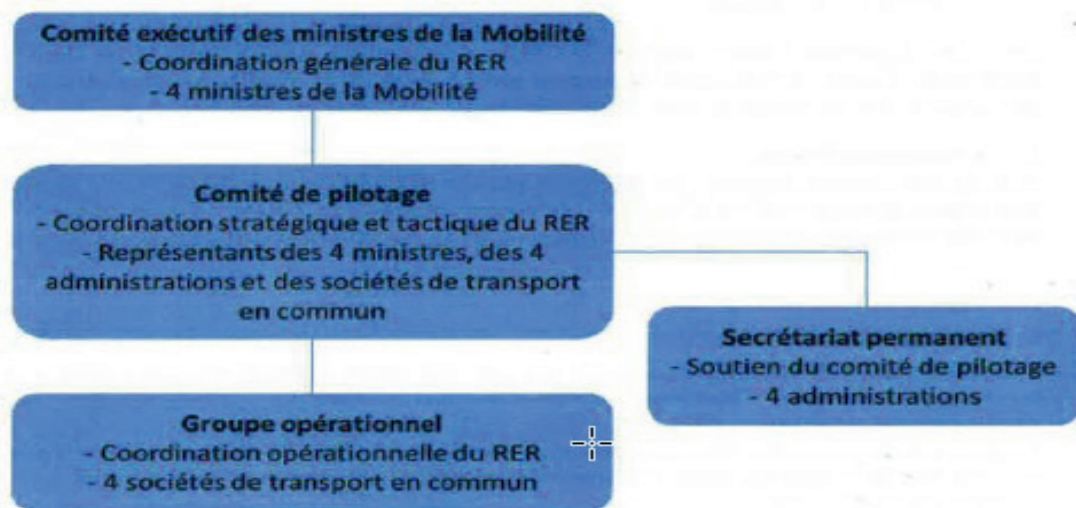
L'histoire contemporaine (suite)

- juillet 2016 : première discussion sur « le milliard vertueux »
- mars 2017 : décision de refinancement et clé pluri-annuelle pour le RER
- décembre 2018: signature des accords de coopération chapeau + RER
- 2019: processus de validation par les Parlements des loi et décrets d'assentiment

RER

9

Bestuur

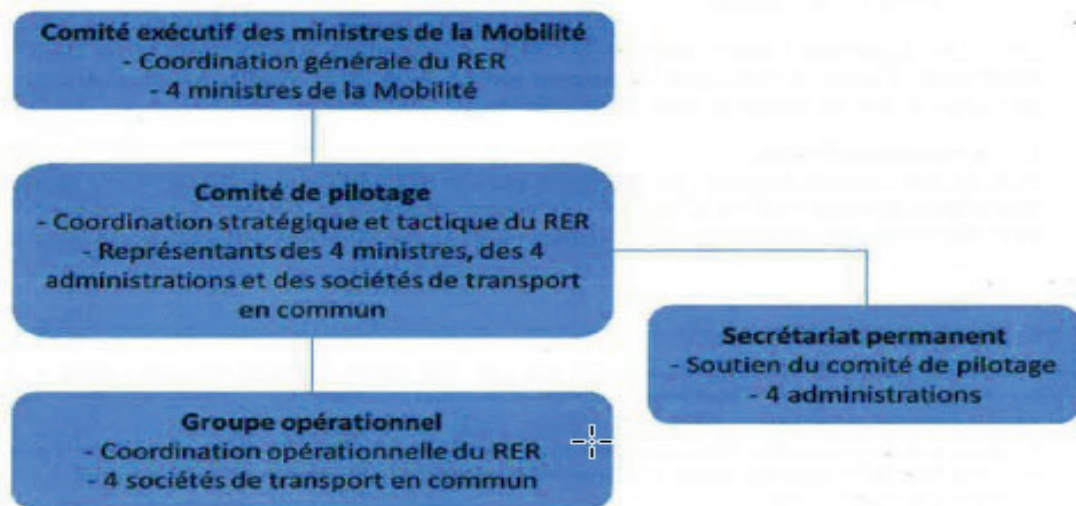


Source : convention de 2003

GEN

10

La gouvernance



Source : convention de 2003

RER

10

Financiering: manieren en middelen

GEN-BEHOEFTEN (schattingen van Infrabel)

	Waals Gewest Région wallonne	Vlaams Gewest Région flamande	Neutraal/ Neutre	TOTAAL
GEN evenwichtig in de MIP's 2016-2020 RER équilibré dans les PPI 2016-2020	29	14	113	156
GEN buiten sleutel bij uitvoering (voorfin.) RER hors clé à l'exécution (préfin)	289	0	0	289
GEN fase 1 en fase 2 volgens sleutel RER phases 1 et 2 sur clé	230	77	307	614
	547	91		420
				TOTAAL/TOTAL 1.058
ANDERE DAN GEN-BEHOEFTEN - Prioriteiten Gewest:				
	Waals Gewest Région wallonne	Vlaams Gewest Région flamande	Neutraal/ Neutre	TOTAAL
Andere dan GEN-investeringen Hors RER	69	371	19	459
				TOTAAL/TOTAL 459
TOTAAL	616	462	439	1.517

Evenwichtig verdeeld in het MIP of in het verleden.
FINANCIERINGSMIDDELEN

Voorfinanciering Waals Gewest	289
GEN-middelen	228
Bijkomend miljard	1.000 (staatslening)
TOTAAL/TOTAL	1.517

VERDEELSLEUTEL 60/40

- Respecteren van de middelen;
- Tweejaarlijkse evaluatie.

	Waals Gewest Région wallonne	Vlaams Gewest Région flamande	Neutraal/ Neutre
Besoins RER + besoins hors RER GEN-behoefden + andere dan GEN-behoefden	299	448	326
	40%	- 60%	1.073 1 miljard (bijkomend) 73 saldo fds GEN

Les financements : voies et moyens

BESOINS RER (estimations Infrabel)

	Waals Gewest Région wallonne	Vlaams Gewest Région flamande	Neutraal/ Neutre	TOTAL:
GEN evenwichtig in de MIP's 2016-2020 RER équilibré dans les PPI 2016-2020	29	14	113	156
GEN buiten sleutel bij uitvoering (voorfin.) RER hors clé à l'exécution (préfin)	289	0	0	289
GEN fase 1 en fase 2 volgens sleutel RER phases 1 et 2 sur clé	230	77	307	614
	547	91		420
				TOTAAL/TOTAL 1.058
BESOINS HORS RER - Priorités en Région :				
	Waals Gewest Région wallonne	Vlaams Gewest Région flamande	Neutraal/ Neutre	TOTAL:
Andere dan GEN-investeringen Hors RER	69	371	19	459
				TOTAAL/TOTAL 459
TOTAL:	616	462	439	1.517

MOYENS DE FINANCEMENT

Préfinancement Région wallonne	289
Fonds RER	228
Milliard vertueux	1.000 (emprunt Etat)
TOTAAL/TOTAL	1.517

CLE DE REPARTITION 60/40

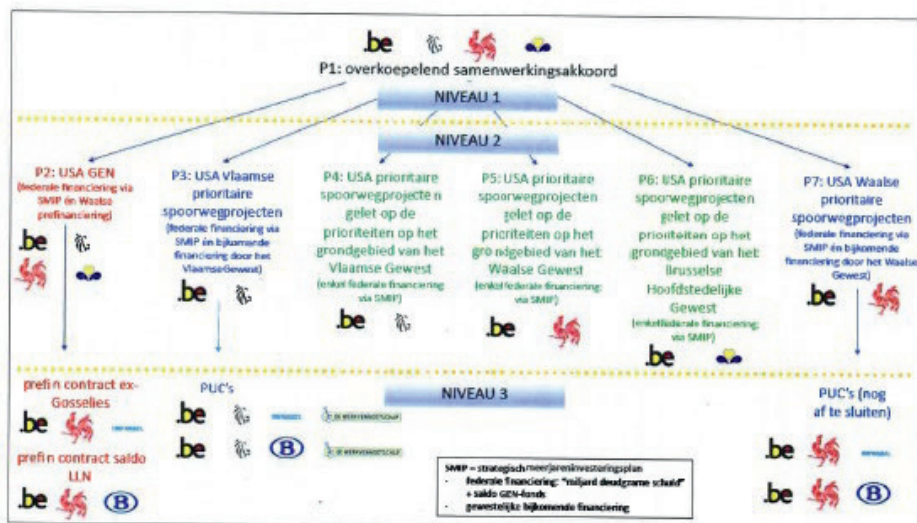
- Respect sur l'enveloppe;
- Evaluation tous les deux ans.

	Waals Gewest Région wallonne	Vlaams Gewest Région flamande	Neutraal/ Neutre
Besoins RER + besoins hors RER GEN-behoefden + andere dan GEN-behoefden	299	448	326
	40 %	- 60%	1.073 1 mia vertueux 73 solde fds RER

11

De financieringen: garanties

schematisch overzicht "overkoepelend samenwerkingsakkoord, uitvoerende samenwerkingsakkoorden (USA's), projectgebonden uitvoeringscontracten (PUC's) en prefinancieringscontracten"

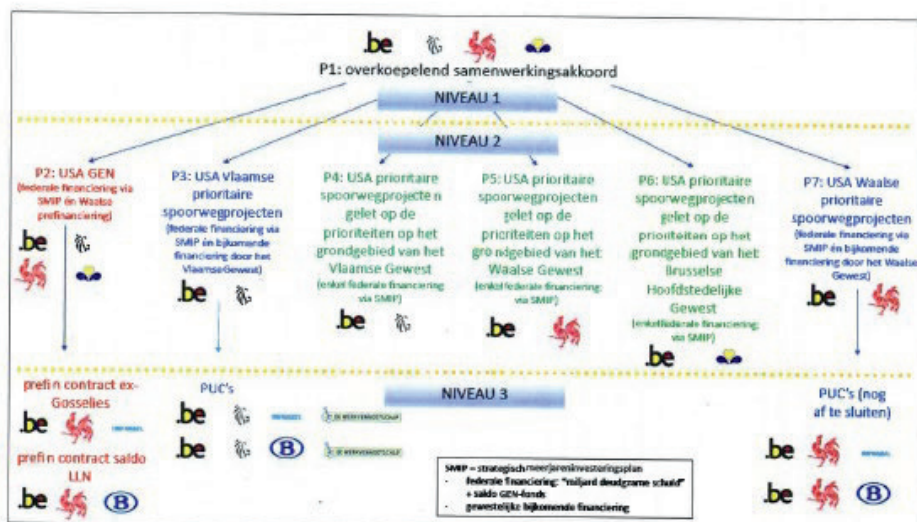


GEN

12

Les financements : leurs garanties

schematisch overzicht "overkoepelend samenwerkingsakkoord, uitvoerende samenwerkingsakkoorden (USA's), projectgebonden uitvoeringscontracten (PUC's) en prefinancieringscontracten"



RER

12

Eerste stappen naar tarifaire eenmaking

- Een (bijna) even lange geschiedenis ...
- 1998: de ICMIT bepaalt een zone voor tarifaire eenmaking voor het GEN: BHG + voorstedelijk gebied, hetzij "een straal van 11,5 km vanaf de Grote Markt", te realiseren eind 1999
- GEN-overeenkomst van 2003: tarifaire eenmaking in drie fasen
 - a) onderlinge erkenning van vervoersbewijzen in het BHG (JUMP)
 - b) uitgifte van compatibele vervoersbewijzen in de 'GEN-zone' (simulatietool)
 - c) een compatibel inningssysteem (MOBIB ...)

GEN

13

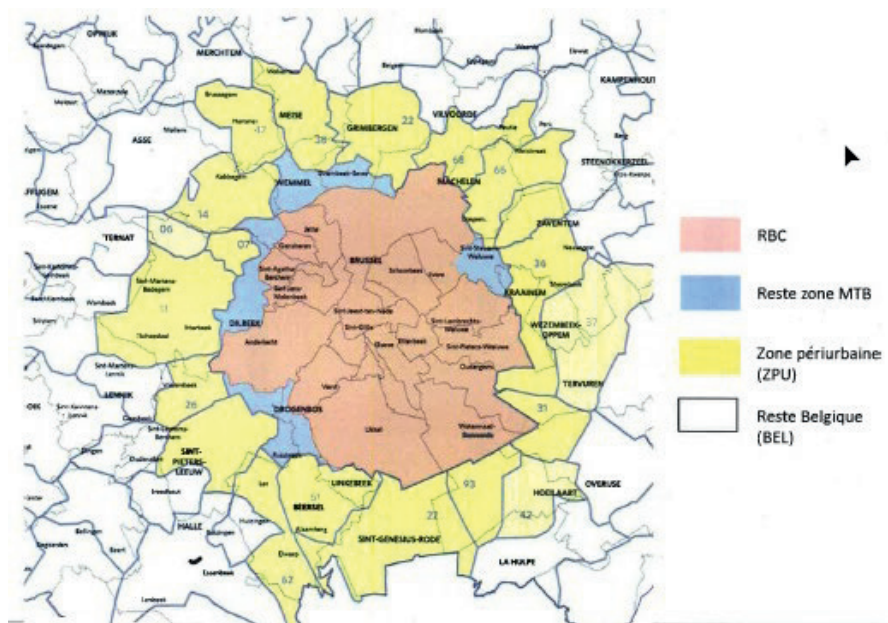
Premiers pas d' intégration tarifaire

- Une (presque) aussi longue histoire ,...
- 1998 : la CIMIT définit une Zone d' Intégration Tarifaire RER : RBC + zone périurbaine, soit « 11,5 km autour de la Grand Place », à réaliser fin 1999
- Convention RER de 2003 : intégration tarifaire en trois phases
 - a) reconnaissance mutuelle des titres par voyage en RBC (JUMP)
 - b) émission de titres compatibles dans « Zone RER » (outil de simulation)
 - c) un système compatible de « perception » (MOBIB...)

RER

13

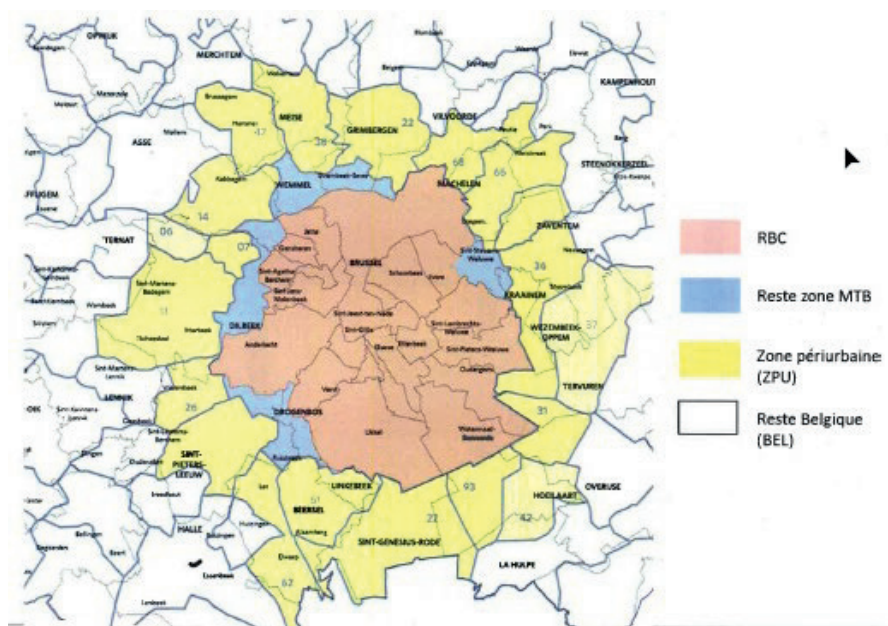
Zones voor tarification eenmaking



GEN

14

Zones d'intégration tarifaire



RER

14

Doelstellingen

- Modal shift en bijhouden van de algemene ontvangsten van de vervoersaanbieders
- Fasering:
 - a) klassieke vervoersbewijzen en abonnementen
 - b) sociale / schoolabonnementen
- Technische moeilijkheden (validatietoestellen, IT ...)

GEN

15

Objectifs

- Modal shift et maintien des recettes globales des opérateurs
- Phasage :
 - a) titres et abonnements classiques
 - b) abonnements sociaux / scolaires
- Difficultés techniques (valideurs, IT ...)

RER

15

- Stuurcomité 22.6 en 24.8.18 + bevestiging door ECMM: eerste voorstel
- Stuurcomité 30.11.18: akkoord
- Voorleggen aan het ECMM op 14.1.19

GEN

16

- Copil 22.6 et 24.8.18 + confirmation par CEMM : première proposition
- Copil 30.11.18 : accord
- A présenter au CEMM du 14.1.19

RER

16

Werkvooruitzichten

- Gecoördineerde inrichting van stations en haltes
- Coördinatie van vervoersplannen
- Geharmoniseerde vervoersbewijzen
- Opvolging van de planning van spoorwerkzaamheden en de financiering ervan.

GEN

17

Perspectives de travail

- Aménagement coordonné des gares et points d'arrêt
- Coordination des plans de transport
- Billettique intégrée
- Suivi du planning des travaux ferroviaires et de leur financement

RER

17

Op naar een 'GEN-agentschap'?

- Een vijftiental Europese steden hebben een bevoegde 'autoriteit' opgericht (Londen, Parijs, Barcelona, Stuttgart ...) - Recentelijk: Seoul
- Principe: de betrokken overheidsinstanties en de RvB's van de vervoersmaatschappijen delegeren de/hun bevoegdheden aan een organisatie opgericht via een samenwerkingsovereenkomst (vb. 'Astrid', hoewel dit op technologisch vlak is en niet op normatief vlak)
- Mogelijkheid: een 'non asset company', bv. een nv van publiek recht, waarvan de statuten bepalen hoe de onderdelen van de organisatie hun mandaatgevers betrekken, alsook de vereiste meerderheid/meerderheden

GEN

18

Vers une « Agence du RER » ?

- Une quinzaine de villes européennes ont constitué une «Autorité» compétente (Londres, Paris, Barcelone, Stuttgart...) - Plus récemment, Séoul
- Principe : les autorités publiques concernées et les CA des opérateurs délèguent des / leurs compétences à un organe issu d'un Accord de Coopération (Ex, « Astrid », mais lui dans le domaine technologique et pas normatif)
- Un choix possible : une « non asset company », p. ex. s.a. de droit public, dont les statuts précisent comment les composantes de l'organe engagent leurs mandants ainsi que la / les majorité(s) requise(s)

RER

18

- Afbakening van het openbaar vervoersaanbod
- Tarieven (en verdeling van de inkomsten); vervoersbewijzen (en desbetreffende IT); reizigersinformatie ...
- Integratie van 'nieuwe vervoersmodaliteiten'

GEN

19

- Définition des offres de transports publics
- Tarifs (et répartition des recettes); billettique (et IT concernée); info voyageurs ...
- Intégration des “nouveaux modes de transports”

RER

19

(VERTALING)

Pierre-Paul Bertieaux
pierrepaul.bertieaux@mobib.be

**ADVIES INZAKE DE RESOLUTIES
over de instelling van één enkele tariefzone
voor het openbaar vervoer in de GEN-zone rond Brussel en
over de uitbreiding van de MTB-zone (metro-tram-bus) tot de spoorwegstations
in de rand rond Brussel, zodat de Brusselaars en de inwoners van die rand
meer gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer**

27 december 2018

Inhoud

- 1 Inleiding
 - 1.1 Voorwoord
 - 1.2 Samenvatting
- 2 Een geïntegreerde mobiliteitsinstantie voor de GEN-zone
- 3. De zone "GEN en Kernen" is de enige zinvolle zone
- 4. Het GEN is geen treindienst, maar een verlengstuk van de metro
- 5 De resoluties
 - 5.1 De uitbreidingsresolutie
 - 5.2 De GEN-resolutie

1. Inleiding

Deze tekst gaat in op twee verzoeken om advies van de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven inzake de volgende voorstellen van resolutie:

- voorstel van resolutie over de instelling van één enkele tariefzone voor het openbaar vervoer in de GEN-zone rond Brussel (DOC 54 3077/001);
- voorstel van resolutie over de uitbreiding van de MTB-zone (metro-tram-bus) tot de spoorwegstations in de rand rond Brussel, zodat de Brusselaars en de inwoners van die rand meer gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer (DOC 54 2992/001).

Aangezien de beide adviezen veel gemeenschappelijke elementen delen, geldt deze tekst voor de beide voormelde voorstellen van resolutie.

1.1. Voorwoord

Deze tekst bevat geen officieel advies van *Belgian Mobility Card* SA/NV. Dit advies werd geformuleerd door Pierre-Paul Bertieaux, een Belgische burger die belast is met het dagelijks bestuur van *Belgian Mobility Card* (BMC).

BMC is de gezamenlijke dochteronderneming van de regionale vervoersmaatschappijen en van de NMBS, die "de conceptualisering en de ontwikkeling van een gemeenschappelijk

ticketingsysteem voor het vervoer van de reizigers" als maatschappelijk doel nastreeft. In die hoedanigheid is BMC thans de eigenaar van de MoBIB-merknaam en van de ermee verbonden intellectuele eigendom; de onderneming kent gebruiksvergunningen toe aan de vier openbare-vervoersmaatschappijen, alsook aan andere mobiliteitsactoren (momenteel zijn dat Interparking, B-Parking, Cyclo-Parking, Cambio, UbeeQo, Zen Car, Villo, Li bia villo en Blue bike). BMC streeft permanent naar een maximale uitwisseling tussen de operatoren om de interoperabiliteit te faciliteren. De MoBIB-kaart, waarvan meer dan 6,5 miljoen stuks in omloop zijn, ondersteunt de abonnementen van de vier vervoersmaatschappijen, alsook de tickets van de MIVB en van de TEC. Doordat de kaart almaar meer wordt aangewend bij het gebruik van gedeelde voertuigen en parkings, is ze uitgegroeid tot het eerste én het beloftevolste intermodaliteitsinstrument in België.

Een officieel BMC-advies zou moeten zijn gebaseerd op een gezamenlijk standpunt dat door de vier operatoren wordt gedragen, maar tot dusver is dat standpunt onbestaande. Bovendien is het niet haalbaar een dergelijk document door de vier operatoren binnen de gestelde termijnen te doen valideren. Daarom werd dit advies geformuleerd door een mobiliteitsdeskundige die dagelijks bezig is met alles wat te maken heeft met interoperabele en multimodale vervoerbewijzen in België.

Door de aard van zijn werk heeft hij niettemin inzicht in de ticketingsystemen en de producten van de vier vervoersmaatschappijen in België, alsook in die van andere mobiliteitsactoren. Die kennis is veel minder diepgaand dan die binnen de vervoersmaatschappijen, maar is breder. Bovendien treedt de heer Bertieaux op als vertegenwoordiger van BMC in internationale organisaties, met name in de *Calypso Network Association* (CNA), die de technische ondersteuning van de MoBIB-kaart voor haar rekening neemt en die een aantal operatoren verenigt (ACTV (Venetië), OTLIS (Lissabon), RATP en SNCF (Parijs), of nog CTS in Straatsburg). Voorts vertegenwoordigt de heer Bertieaux BMC tevens in *e-Ticketing Schemes Association in Public Transport* (e-TSAP), waarbinnen onder meer de vervoerbewijzenoperatoren verenigd zijn van de BeNeLux, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Ierland, de Scandinavische landen, Zwitserland en Slovenië. Hetzelfde geldt voor de *Smart Ticketing Alliance* die verbonden is met de Internationale Unie van het Openbaar Vervoer (UITP) en die, naast diezelfde leden, tevens de *Autoritat del Transport Metropolità* (ATM) van Barcelona en de *Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique* (AFIMB) tot haar leden telt. Binnen deze organisaties wordt zeer open gedebatteerd over de geslaagde én de mislukte projecten van al deze operatoren. Alle kampen ze met dezelfde problemen; de technologieën en de evoluties zijn voor hen allemaal identiek. Aangezien de maatschappijen geen onderlinge concurrenten zijn, is er geen beletsel om aan uitwisseling te doen. Dit advies is op zijn minst even sterk gebaseerd op de besprekingen binnen die werkgroepen als op de kennis van de heer Bertieaux inzake het Belgische vervoerbewijzensysteem.

1.2. Samenvatting

Zoals andere resoluties zouden ook deze voorstellen van resolutie overbodig zijn, mocht er voor de door het GEN bestreken zone of voor België een geïntegreerde mobiliteitsvisie bestaan. Het probleem dateert echter niet van gisteren.

De MTB-zone bestaat al bijna 50 jaar (sinds december 1970). Van meet af aan hebben de zonegrenzen aanleiding gegeven tot krantenberichten en parlementaire vragen, waarbij het

niet zelden ging over het station van Linkebeek, waarvan een deel van de perrons zich op het grondgebied van Ukkel bevindt, maar dat buiten het MTB-abonnement valt.

De tariefintegratie stond hoog op de agenda van de bijeenkomst van de ICMIT in november 1999, maar de toen genomen beslissingen zijn nog steeds niet ten uitvoer gelegd.

Vandaag ziet de wereld er heel anders uit:

- de burgers sturen aan op een nieuwe visie op mobiliteit, als onderdeel van een verantwoorde omgang met de klimaatverandering maar ook van een gewijzigde visie op levenskwaliteit. De jongere generaties hoeven niet zo nodig een auto te bezitten. Wel vinden zij het heel belangrijk mobiel te zijn;
- de markt wordt almaar vrijer. Vandaag zijn er vier operatoren, maar binnenkort zullen dat er veel méér zijn. Keolis is in Brussel al aanwezig voor het schoolvervoer, evenals Flixbus voor langere trajecten. Het monopolie-model heeft afgedaan;
- het is al multimodaliteit wat de klok slaat. Drie jaar geleden bestond in Brussel alleen Villo voor deelfietsen. Vandaag zijn de steps niet meer weg te denken van de trottoirs, net zomin als de e-bikes. Autodeeloperatoren als Cambio en Zen Car hebben het gezelschap gekregen van de alomtegenwoordige *freefloating*-platformen. Morgen zullen Uber Share of op aanvraag gedeelde zelfrijdende auto's de schakel zijn tussen het openbaar vervoer en het eigen vervoer.

In dit advies wordt uiteengezet waarin de respons moet bestaan, namelijk:

- een geïntegreerde mobiliteitsinstantie voor de GEN-zone die belast is met het bepalen van het vervoersaanbod, de ticketverkoop, het prijsbeleid en de reizigersinformatie. In geen enkele metropool functioneert het openbaar vervoer immers zonder een dergelijke instantie;
- de enige zinvolle zone is de GEN-zone met kerngebieden, zoals beschreven in de GEN-overeenkomst en in het voorstel van resolutie betreffende de GEN-zone (illustratie 3, blz. 7). Die zone is immers afgestemd op de realiteit, zoals blijkt uit illustratie 2 op de vorige bladzijde. Geometrische oefeningen waarbij bijvoorbeeld een "cirkel vanaf de Grote Markt" wordt getrokken (door de ICMIT bepaalde eenvormige concentrische tariefzone met een straal van 11,5 km) of waarbij over de gewestgrenzen wordt gegaan, zoals in het voorstel van resolutie betreffende het GEN-net wordt beoogd, bieden geen soelaas. Zulks is namelijk niet in overeenstemming met de werkelijkheid, waardoor het probleem alleen maar zal worden verplaatst;
- het GEN is geen treindienst maar een verlengd metronet met eigen sporen, eigen voertuigen en eigen tarieven, dat ingebed is in de volledige lokale mobiliteitsstructuur. Het GEN moet niet worden afgestemd op de hogesnelheidstrein, maar op de elektrische step.

Als alle aandacht uitsluitend naar de tariefintegratie gaat, zal de impact ervan minimaal zijn. Er is nood aan een gebruiksvriendelijk, volledig, geïntegreerd en vlot toegankelijk aanbod.

De prijs is niet alleenzalmakend. Nu al is het openbaar vervoer véél goedkoper dan de auto. Dat is in België nog méér het geval dan in veel andere Europese landen. En toch blijven veel mensen verknocht aan de auto.

De burger die vandaag de auto neemt, wacht een comfortabele rit van A naar B en stelt zich daar niet al te veel vragen bij. De *Waze*-app gidst hem door het verkeer en houdt hem uit de file. Het openbaar vervoer, samen met de vele nieuwe-mobiliteitsoplossingen, moet een respons bieden die:

- het volledige traject van A naar B dekt;
- comfortabel en voorspelbaar is;
- vlot toegankelijk is;
- boogt op volledige en geïntegreerde informatieverstrekking.

Tariefintegratie is méér dan “vlotte toegankelijkheid”. Die is nodig, maar volstaat op zich niet. De hamvraag luidt: wat wil men met het GEN bereiken? Dit advies gaat uit van het principe dat het de bedoeling is een volwaardig alternatief voor te stellen waarmee het gebruik van de auto in het Brusselse stads- en randstadsgebied sterk kan worden teruggedrongen. Nochtans bestaan er andere doelstellingen die de geopperde voorstellen in een heel andere richting zouden kunnen duwen. Zo zou het de bedoeling kunnen zijn het dichtslippen van het verkeer rond Brussel tegen te gaan. De maatregelen daartoe zijn minder drastisch. Enkele procenten auto's minder op de weg volstaat al. Omgekeerd zou kunnen worden gestreefd naar een totaalverbod voor alle voertuigen met een verbrandingsmotor, zoals dat tegen 2030-2040 wordt overwogen in Denemarken, Spanje en Ierland. In dat geval zal er nood zijn aan een volwaardig alternatief voor de burger, ook op het vlak van de mobiliteit, waarvoor het openbaar vervoer vooralsnog geen antwoord klaar heeft.

2. Een geïntegreerde mobiliteitsinstantie voor de GEN-zone

Of een reiziger nu 2 km aflegt met twee bussen van dezelfde maatschappij of met twee bussen van verschillende maatschappijen, de kostprijs blijft dezelfde. Waarom moet hij het dubbele betalen, of zelfs maar iets meer? Dat zou niet het geval zijn, mocht het aanbod complementair zijn en geen overlappende trajecten bevatten, en indien de inkomsten gelijk zouden worden verdeeld onder de dienstverleners. Omdat dit thans niet het geval is, telt De Lijn ruim zestig lijnen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnenkomen en die vaak het MIVB-netwerk op verschillende trajectgedeelten overlappen.

Een jaarabonnement voor de zone van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kost tegen het normale tarief 314 euro bij De Lijn, 320 euro bij de TEC, 499 euro bij de MIVB en 349 euro bij de NMBS. Een MTB-abonnement, dat voor dezelfde zone geldt, kost 583 euro, maar wordt weinig gebruikt omdat het de duurste formule is. Wat staat te gebeuren als het aanbod wordt uitgebreid met “Keolis” of “Uber Share”? Dit gaat over het tarief, maar er is ook nog het aspect van het vervoersbewijs: een reiziger die zijn traject aanvat in een bus van De Lijn en die daarvoor een *Jump*-ticket (1,40 euro indien per tien gekocht) gebruikt, mag in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnen het uur overstappen op eender welke van de drie andere operatoren. Als hij echter op dezelfde bus blijft zitten, moet hij, zodra de bus het gewest verlaat, ook een ticket van De Lijn (1,60 euro indien per tien gekocht) valideren. Had hij dat ticket aan het beginpunt gevalideerd, dan had hij slechts 1,60 euro moeten betalen, maar dan hij niet op een andere operator kunnen overstappen.

Deze Brusselse situatie doet zich doorgaans niet voor in andere Europese steden of landen. In vrijwel alle stedelijke agglomeraties bestaat daarentegen wel één overkoepelende transportautoriteit voor de verschillende dienstverleners.

België beschikt niet over een instantie die zorgt voor een geïntegreerd mobiliteitsaanbod, zoals het Nederlandse *Translink Systems*, *Transport for London*, *Île de France Mobilité* in Parijs of het *Verkéiersverbond* in het Groothertogdom Luxemburg. In België heeft BMC een heel beperkte rol toebedeeld gekregen als beheerder van de aan de MoBIB-kaart gekoppelde standaarden en van de heel schaarse gegevensuitwisseling tussen de operatoren. De vier voornoemde organisaties in Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Groot-Brittannië – om alleen de grootste metropolen of de buurlanden te noemen – fungeren niet alleen als operatoren voor de vervoersbewijzen voor de hele mobiliteitszone, maar zijn ook de enige verstrekkers van informatie aan de reizigers. Sommige organisaties, zoals *Île de France Mobilité* of *Verkéiersbond*, beheren ook het aanbod.

De meeste van die organisaties hebben een lang verleden. *Île de France Mobilité*, het vroegere STIF, is ontstaan uit het in 1938 opgerichte “*Comité des transports parisiens*”. *Transport for London* vindt zijn oorsprong in “*The London Passenger Transport Board* (LPTB)”, opgericht in 1933. Recentere organisaties achter een gemeenschappelijke vervoerskaart zijn het Nederlandse “*Trans Link Systems*”, opgericht in 2001, of het in 1994 in Hongkong opgerichte “*Octopus Cards Limited*”. Die twee laatste organisaties spitsen zich veeleer toe op de integratie van de vervoersbewijzen dan op een geïntegreerd aanbod.

In België werd BMC in december 2010 opgericht met een gelijkaardig oogmerk. Tot nu toe is de rol van BMC altijd beperkt gebleven tot het vastleggen van de standaarden en het ter beschikking stellen van een minimale hub voor gegevensuitwisseling; elke operator wil immers zijn eigen ticketsysteem behouden. Door de specifieke eigenschappen van de netwerken en van de beheersovereenkomsten hebben de operatoren er altijd de voorkeur aan gegeven hun ticketsystemen en tarievenstelsels afzonderlijk te ontwikkelen, wat uiteindelijk onduidelijk en weinig gebruiksvriendelijk is voor de reiziger die van meerdere vervoersmaatschappijen gebruik moet maken.

Om multimodaliteit mogelijk te maken, worden momenteel in de gewesten organisaties voor mobiliteitsbeheer opgericht. De *Service Public de Wallonie* heeft binnen haar DG02 een nieuwe directie opgericht die is belast met het vastleggen van het aanbod; die opdracht werd voorheen door de TEC uitgevoerd. Die directie zal ook een gewestelijke mobiliteitscentrale uitbouwen die de lokale mobiliteitscentrales met elkaar moet verbinden. Eenzelfde evolutie is in het Vlaams Gewest aan de gang onder de verantwoordelijkheid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid. Er loopt een marktraadpleging met het oog op de oprichting van een mobiliteitscentrale. Op nationaal niveau zal een “metahub” nodig zijn.

De andere landen breiden hun interoperabel model thans uit tot de andere transportmodi, wat moet leiden tot intermodale centrales. Nederland, Duitsland en Luxemburg maken ook werk van de grensoverschrijdende integratie van bepaalde mobiliteitszones. Zo zijn er de proefprojecten “*European Travellers Club*” in de regio Maastricht/Aachen en “*MaaS 4 Europe*” in de streek van de Saar. België zal zijn achterstand moeten inhalen.

BMC volgt die projecten op via internationale organisaties en werkt wat de behoeften en de standaarden betreft samen met de buurlanden, maar kan niet deelnemen aan een proefimplementatie aangezien het niet de instantie is die verantwoordelijk is voor de vervoersbewijzen.

Het vergt nochtans geen grote moeite om aan die patstelling een einde te maken. Wat in het buitenland werkt, moet hier worden overgenomen: er moet een mobiliteitsinstantie komen voor de Brusselse mobiliteitszone. Om buitenlandse modellen in België over te nemen, moet men zich ook laten inspireren door wat in een soortgelijke sector al werkt. In de sectoren van de gezondheidszorg en de sociale zekerheid werden respectievelijk eHealth en de Kruispuntbank van de sociale zekerheid opgericht. Ook die sectoren bundelen gewestelijke en federale aangelegenheden, actoren van uiteenlopende omvang en privé- en openbare actoren.

Om een einde te maken aan de patstelling, verdient het aanbeveling om een Kruispuntbank van de mobiliteit op te richten naar het model van eHealth. Die kruispuntbank zou een eerste stap zijn naar een mobiliteitsinstantie zoals die ook in andere landen bestaat.

3. De zone "GEN en Kernen" is de enige zinvolle zone

Het antwoord op de verwachtingen en dus ook de integratie moeten worden geënt op een mobiliteitszone. In Frankrijk vormt het *Île-de-France* (een gebied met 13 miljoen inwoners) een mobiliteitszone. In België liggen de zaken ingewikkelder. Men kan ervan uitgaan dat de mobiliteitszone van Brussel die van Antwerpen en van Charleroi overlapt. Er bestaan ook op de buurlanden gerichte mobiliteitszones. Aarlen maakt namelijk deel uit van de zone "*Grande Région*", veeleer dan van een in België gelegen mobiliteitszone. In mindere mate maakt Luik veeleer deel uit van de "Euregio Maas-Rijn" en is Kortrijk meer gericht op Rijsel dan op Gent of Brussel.

Algemeen wordt een mobiliteitszone niet vastgelegd op basis van afstanden maar op basis van de reisduur. In Europa bedraagt de standaardreisduur één uur. In Groot-Brittannië is dat twee uur. Als het traject meer tijd in beslag neemt, proberen de mensen te verhuizen. De vorm van de mobiliteitszones hangt vaak af van de aanwezigheid van verbindingssassen. Ook de overgang van het openbaar vervoer naar de wagen hangt af van die reisduur.

De GEN-zone, eventueel met 3 concentrische cirkels (namelijk "Brussels Hoofdstedelijk Gewest", "Kern" en "Volledige Zone") vormt een goede basis. Hoe dan ook schuilt de ingewikkeldheid in het feit dat die zone de drie gewesten omvat en dat de vier openbare vervoersmaatschappijen betrokken zijn, net als overigens nu al talrijke privé-spelers. Het vastleggen van cirkels met vaste stralen heeft alleen zin als de cirkel minstens heel de mobiliteitszone omvat.



4. Het GEN is geen treindienst, maar een verlengstuk van de metro

In haar brochure met de beschrijving van het S¹-aanbod, maakt de NMBS een duidelijk onderscheid tussen het S-aanbod en het GEN:

WAARVOOR STAAT DE 'S'?

De 'S' wordt gebruikt om het voorstedelijke treinaanbod van de NMBS aan te duiden. De treinen uit dit aanbod worden de S-treinen genoemd.

Het voorstedelijke treinaanbod:

- *bestrijkt een zone van ongeveer 30 km rond een stad. Die zone wordt de voorstedelijke zone van de agglomeratie genoemd.*
- *bestaat uit treinverbindingen die de steden en gemeenten uit de voorstedelijke zone met elkaar verbinden. De verbindingen worden S-verbindingen genoemd. Elke S-verbinding heeft haar eigen kleur en nummer.*
- *wordt gelanceerd op 13 december 2015, naar, van en rond Brussel.*

WAAROM 'S'?

De aanduiding 'S' wordt ook gebruikt in andere Europese landen die hun klanten een voorstedelijk treinaanbod aanbieden. Het is de 'S' van (voor-)Stedelijk, Stad of van Suburbain in het Frans.

¹ <http://www.belgianrail.be/nl/~media/5DB94C9B649E47069E264B2878B8E5B7.ashx>.

VERANDERT ER IETS AAN DE TARIEVEN?

Nee, de lancering van het S-aanbod brengt momenteel geen tariefwijzigingen met zich. In de regio Brussel-Hoofdstad kunnen met het gecombineerd NMBS en MIVB-abonnement, alsook met de JUMP-biljetten alle treinen van de NMBS worden genomen en kan men op het volledige net van de MIVB reizen. Met de individuele biljetten of de passes kan dat nog niet. De NMBS bekijkt momenteel samen met haar partners hoe de tarieven kunnen worden geharmoniseerd.

ZIJN ER SPECIFIEKE 'S'-TREINEN?

De 'S'-treinen zijn hoofdzakelijk Desiro's. Ze beschikken over veel zitplaatsen en zijn vlot toegankelijk voor minder mobiele reizigers. Dankzij de doorlopende vloer kan men zich gemakkelijk van het ene naar het andere rijtuig verplaatsen.

Wat is het GEN?

Het GEN, of het Gewestelijk ExpresNet omvat meer dan het S-treinaanbod. Het GEN is nog volop in ontwikkeling en wordt een mobiliteitsoplossing om verplaatsingen naar, in en rond Brussel te vergemakkelijken door de integratie van verschillende openbare vervoersmiddelen (trein, metro, tram en bus).

De aldus aan de klanten geboden integratie spitst zich vooral toe op de dienstregelingen, de tarieven, de gemeenschappelijke 'MOBIB-kaart' en geïntegreerde promotie. Het GEN moet helpen om de verkeersoverlast terug te dringen. Om hierin te slagen moet de modal shift van de auto naar het openbaar vervoer in de GEN-zone worden aangemoedigd.

BESTAAT ER ALLEEN EEN GEN IN BRUSSEL?

Oorspronkelijk werd er alleen aan een GEN voor Brussel gedacht. De NMBS bestudeert echter samen met haar partners of het wenselijk is een GEN-oplossing te ontwikkelen rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi.

IS HET BRUSSELSE GEN VERGELIJKBAAR MET HET PARIJSE RER?

Nee. In Brussel is het GEN een mobiliteitsoplossing die verschillende openbare vervoersmodi (trein, metro, tram en bus) integreert. Het Parijse RER bestaat uitsluitend uit een treinaanbod.

WAT OMVATTEN DE GEN-WERKEN?

De infrastructuurwerken die al verschillende jaren worden uitgevoerd, zijn bedoeld om de spoorcapaciteit op de assen van en naar Brussel te verhogen, door de betrokken lijnen van 2 op 4 sporen te brengen. Zo hoeven rechtstreekse treinen en treinen die vaker stoppen niet langer over eenzelfde spoor. Deze werken moeten ertoe bijdragen het spooraanbod te verbeteren.

Die beschrijving door de NMBS geeft het hele GEN-vraagstuk weer:

- er is geen sprake van een specifieke GEN-uitbating. Momenteel is er dus geen GEN in de eigenlijke zin van het woord. Een groot deel van de infrastructuur is nochtans al beschikbaar;
- de biljettenverkoop wordt niet gemeenschappelijke georganiseerd. Er bestaat dus geen met het gewestelijk openbaar vervoer gemeenschappelijk biljet. Wanneer elke operator via een beheersovereenkomst zijn beleid moet verantwoorden ten aanzien van een andere voogdijoverheid en op basis van andere subsidieregels financieel in evenwicht moet zijn, is het nagenoeg onmogelijk dat die operatoren door samenwerking tot een gemeenschappelijke benadering inzake tariefintegratie komen.

Het GEN, het S-aanbod of het voorstadsnet is geen treindienst maar veeleer een verlengstuk van de metro. Dat betekent dat er aparte sporen moeten zijn, alsook aangepaste rijtuigen, een specifieke tarifiering en een met het lokale openbaar vervoer geïntegreerde ticketverkoop.

Dat is helemaal niet revolutionair. Zo werkt het – met enkele varianten – in alle grote steden.

Aparte sporen betekent dat men het GEN altijd op dezelfde plaats neemt en alleen acht moet slaan op het rijtuignummer als men verder reist dan de volgende splitsing (zoals tussen de eindbestemmingen Hermann-Debroux en Stokkel na het station Merode, op lijn 1-5 van de Brusselse metro).

De rijtuigen moeten aangepast zijn. De NMBS heeft speciaal voor het GEN de Desiro's aangekocht, maar het gaat veeleer om gewone treinen dan om GEN-rijtuigen. Een GEN-rijtuig heeft geen eerste klasse. Aangezien de GEN-rijtuigen korte afstanden overbruggen, hebben de rijtuigen voor het voorstadsnet doorgaans meer deuren.

De ticketkoop voor een metro verloopt anders dan die voor een trein. Enkele voorbeelden:

- Het is niet mogelijk om op basis van ticketcontrole te werken; het systeem moet op validatie (d.w.z. ontwaarding) gebaseerd zijn. Het is ondenkbaar dat tussen de Brusselse metrostations Park en Kunst-Wet een treinbegeleider alle wagens van een metrostel doorloopt om de biljetten van de reizigers te controleren. Hetzelfde geldt voor een GEN-rijtuig. In december 1999 had de toenmalige minister van Mobiliteit en Vervoer, mevrouw Durant, naar aanleiding van de ICMIT de NMBS trouwens verzocht om over te gaan tot de aankoop, de vervanging of de aanpassing van de nodige ontwaardingssystemen.
- Het biljet op naam, zoals het biljet met een QR-code voor de Thalys of voor het vliegtuig, is voor het GEN geen optie. De juiste oplossing is een magnetisch of *near-field-communication*-biljet, dat bij het doorlopen snel kan worden ontwaard.
- Het GEN moet zonale tarieven hanteren, veeleer dan tarieven tussen stations.
- De prijs moet of wel per zone worden bepaald, ofwel van plaats tot plaats, maar dan wel op basis van *pay as you go* (met *check-in/check-out*).

Het GEN is een structuur die nog moet worden uitgebouwd. De infrastructuur is noodzakelijk, maar volstaat op zich niet. Om een volledig aanbod voor reizen van A naar B aan te reiken, is een integratie van alle mobiliteitsactoren vereist.

5. De resoluties

5.1. De uitbreidingsresolutie

De toelichting bij de resolutie is interessant, omdat zij met cijfers een reeks anomalieën in de tarieven belicht die een belemmering vormen voor de transparantie en dus voor een breder gebruik van het openbaar vervoer. In de toelichting wordt ook de potentiële (gekwantificeerde) groei onderstreept van het openbaar vervoer, mits men dat beter toegankelijk maakt.

Los van het milieuaspect zou een vermindering van het aantal auto's met enkele procenten de toegangswegen naar Brussel kunnen ontlasten. Om het fileleed te verminderen, volstaan "enkele procenten".

Anderzijds kan men zich afvragen of de precisering "dat wil zeggen binnen een afstand van 10 kilometer te rekenen van de Brusselse gewestgrens" wel nuttig is in het verzoek aan de federale regering. Er zijn twee zones gedefinieerd op GEN-niveau: de GEN-zone en de centrale kern van de GEN-zone (zie de resolutie over het GEN). Deze zones werden vastgelegd op basis van studies over de werkelijke verplaatsingen. Ze werden (reeds) 20 jaar geleden vastgelegd en zouden lichtjes kunnen worden bijgewerkt. Duidelijk is dat ze noch cirkelvormig zijn, noch een vaste afstand ten opzichte van de gewestgrenzen in acht nemen². Er bestaat al een tweede benadering, van het cirkelvormige type ("11,5 km vanaf de Grote Markt"); dat is de zogenaamde IMCIT-zone, die ook in de resolutie over het GEN is opgenomen. Deze afbakening is evenmin gebaseerd op de werkelijke verplaatsingen. Ten slotte bevestigt de kaart van 2011³, die ook in de GEN-resolutie is opgenomen, dat de werkelijke verplaatsingen veeleer overeenstemmen met de GEN-zones dan met de IMCIT-zone.

Tot besluit verdient het aanbeveling om de woorden "dat wil zeggen binnen een afstand van 10 kilometer te rekenen van de Brusselse gewestgrens" te vervangen door de woorden "dat wil zeggen in het kerngebied van het GEN".

5.2. De GEN-resolutie

De verzoeken in de resolutie zijn over het algemeen de verzoeken die sinds de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT) van 30 november 1999 werden verwoord. Een en ander werd nader uitgewerkt in de GEN-overeenkomst en vervolgens in de federale en gewestelijke wetgeving. Sindsdien hebben verschillende adviesorganen daaraan gewerkt, maar met weinig resultaat.

Gezien de huidige werkwijze al bijna 20 jaar faalt en niet is afgestemd op het voorbeeld van landen met een geïntegreerd aanbod per mobiliteitszone, moet een onafhankelijke organisatie met voldoende prerogatieven worden opgezet en gemandateerd.

² "op 10 km van de grens van het Brussels Gewest".

³ Bron: *l'Echo*.

Daarnaast bevat deze resolutie enkele onnauwkeurigheden, die hieronder worden vermeld:

5.2.1. Considerans H, bladzijde 9

In Considerans H staat “dat de wederzijdse gecombineerde abonnementen van de NMBS en de MIVB, De Lijn en TEC louter het voordeel van eenzelfde 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”.

Dit is niet langer de realiteit: de abonnementen van de 4 operatoren staan nu op de MoBIB-kaart. Wanneer men een combinatieticket NMBS + MIVB oplaadt, komt dit op de MoBIB-kaart. De in de resolutie beschreven situatie bestond enkel tussen 2010 en 2013.

5.2.2. Considerans J, bladzijde 9

“Overwegende dat de werkzaamheden inzake tariefintegratie al tien jaar duren;”

Als we teruggaan tot de oprichting van MTB in december 1970, zijn de pogingen tot tariefintegratie bijna 50 jaar oud. Het besluit om het GEN-tarief te integreren werd genomen op de ICMIT-bijeenkomst in november 1999, dat wil zeggen 19 jaar geleden. Het duurt in elk geval al langer dan 10 jaar.

5.2.3. Considerans M, bladzijde 10

“Gelet op het systeem dat op het grootstedelijk net van Lyon werd ingesteld door het *Syndicat Mixte de Transport Lyonnais*,”

We kunnen ook de voorbeelden opsommen van *Île de France Mobilité* in Parijs, *Transport for London* in Londen, *Translink System* in Nederland,... Er zijn er alleen al in Europa ten minste twintig. Brussel is een van de weinige grootsteden die geen bevoegdheid heeft om het vervoer in de eigen mobiliteitszone te organiseren.

Pierre-Paul Bertieaux
pierre paul.bertieaux@mobib.be

Avis concernant les résolutions

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

visant à étendre la zone MTB (Métro-Tram-Bus) aux gares de la périphérie afin de permettre aux Bruxellois et aux habitants de la périphérie de privilégier les transports publics

27 Décembre 2018

Table des matières

1	Introduction.....	3
1.1	Préambule	3
1.2	Résumé	5
2	Une autorité de mobilité intégrée sur la zone RER.....	7
3	La seule zone qui a du sens c'est la zone RER et Noyaux	9
4	Le RER, ce n'est pas un train mais c'est un métro allongé	10
5	Les résolutions	13
5.1	La résolution d'extension	13
5.2	La résolution RER.....	13

1 Introduction

Ce document répond deux demandes d'avis, de la Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises Publiques, relatifs aux résolutions

- Proposition de résolution visant à mettre en place une zone tarifaire unique pour les transports en commun de la zone RER autour de Bruxelles (Doc 54 3077/1)
- Proposition de résolution visant à étendre la zone MTB (Métro-Tram-Bus) aux gares de la périphérie afin de permettre aux Bruxellois et aux habitants de la périphérie de privilégier les transports publics (Doc 54 2992/1).

Les deux avis ayant beaucoup d'éléments en communs, ce document est commun aux deux propositions de résolution.

1.1 Préambule

Cette réponse n'est pas une réponse officielle de Belgian Mobility Card SA/NV.

L'avis est fait par Pierre-Paul Bertieaux, citoyen belge, assumant la fonction de délégué à la gestion journalière de Belgian Mobility Card (BMC). BMC est la filiale commune aux sociétés régionales de transport et à la SNCB, dont l'objet social est « la conceptualisation et le développement d'un système de ticketing commun pour le transport des passagers ». A ce titre, aujourd'hui, BMC est propriétaire de la marque MoBIB et de la propriété intellectuelle associée et accorde des licences d'utilisation aux quatre opérateurs de transport public ainsi qu'à d'autres acteurs de la mobilité, à savoir aujourd'hui : Interparking, B-Parking, Cyclo-Parking, Cambio, UbeeQo, Zen Car, Villo, Li bia villo et Blue bike. BMC travaille au jour le jour pour étendre au maximum les échanges entre opérateurs afin de faciliter l'interopérabilité. La carte MoBIB, distribuée à plus de 6,5 millions d'exemplaires supporte les abonnements des 4 opérateurs de transport ainsi que les tickets de la STIB et des TEC. L'usage par des véhicules partagés et des parkings, en croissance permanente, en fait le premier et le plus prometteur des outils d'intermodalité en Belgique.

Pour pouvoir fournir un avis officiel BMC, ce devrait être une position commune, validée par les 4 opérateurs. Aujourd'hui, une telle position n'existe pas. De plus, valider un tel document par les 4 opérateurs n'est pas faisable dans les délais demandés. Il s'agit donc de l'avis d'un expert en mobilité, impliqué quotidiennement dans les problèmes de billettique interopérable et multimodale en Belgique.

Néanmoins par mon travail, j'ai une connaissance des systèmes de billettique et des produits des 4 opérateurs de transport en Belgique ainsi que d'autres acteurs de la mobilité. Cette connaissance est bien moindre que celle qu'il y a au sein des opérateurs de transport mais est plus étendue. Par ailleurs, je représente également BMC au sein d'organisations internationales et notamment Calypso Network Association (CNA) qui est le support technologique de la carte MoBIB et où se retrouvent des opérateurs comme ACTV (Venise), OTLIS (Lisbonne), RATP et SNCF (Paris) ou CTS à Strasbourg ; e-Ticketing Schemes Association in Public Transport (e-TSAP) où se retrouvent entre autre les opérateurs de billettique du BeNeLux,

d'Allemagne, du Royaume Uni et d'Irlande, de Scandinavie de Suisse et de Slovénie ; Smart Ticketing Alliance lié à l'Union internationale des transports publics (UITP) où se retrouvent les mêmes acteurs mais aussi l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de Barcelone ou l'Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique (AFIMB). Au sein de ces organisations l'on discute très ouvertement des projets, aussi bien des succès que des échecs, de tous ces opérateurs. Les problèmes sont les mêmes. Les technologies et les évolutions sont les mêmes pour tous. Comme les sociétés ne sont pas concurrentes, il n'y a pas d'obstacle à échanger. Les discussions au sein de ces groupes de travail, au moins autant que la connaissance de la billettique belge ont inspiré cet avis.

1.2 Résumé

Ces résolutions, comme d'autres, n'auraient pas lieu d'être s'il y avait une approche intégrée de la mobilité sur la zone RER ou sur la Belgique. Par contre la problématique n'est pas neuve. Le MTB existe depuis près de 50 ans (décembre 1970). Depuis le début les limites génèrent des articles de presse et des interpellations parlementaires avec des cas récurrents comme la gare de Linkebeek dont une partie des quais sont sur Uccle mais qui ne fait pas partie de l'abonnement MTB. L'intégration tarifaire a eu un moment marquant avec la réunion du CIMIT de novembre 1999 dont les décisions n'ont toujours pas été mises en œuvre.

Ce qui change aujourd'hui est multiple :

- Les citoyens demandent une approche nouvelle de la mobilité, en marge d'une gestion responsable des changements climatiques mais aussi d'une autre vision de la qualité de vie. Posséder une voiture n'est plus un must pour les jeunes générations. Par contre se déplacer reste très important.
- La libéralisation est en marche et de quatre opérateurs aujourd'hui, l'on va passer rapidement à beaucoup plus. Déjà Keolis est présent à Bruxelles pour le transport scolaire ou Flixbus pour des trajets de longue distance. Le modèle monolithique lié aux monopoles ne va plus tenir.
- Le multimodal explose. Il y a 3 ans, il n'y avait à Bruxelles que Villo comme vélo partagés. Aujourd'hui pas un trottoir sans une trottinette ou un vélo électrique. Cambio et Zen Car comme voitures partagées ont été rejoints par les voitures en free floating qui ont envahi les rues. Demain, Uber Share ou les véhicules autonomes partagés à la demande vont faire le lien entre transport public et le transport privé.

Ce qu'il faut comme réponse et c'est ce qui est développé dans cet avis, c'est :

- Une autorité de mobilité intégrée sur la zone RER qui prenne en charge la définition de l'offre, la billettique, la tarification et l'information voyageur. Simplement parce qu'il n'y a pas une métropole où le transport public fonctionne qui n'ait pas un tel organisme.
- La seule zone qui a du sens c'est la zone RER et Noyaux, telles que décrites dans la convention RER et reprise dans le projet de résolution RER (Figure 3 page 7). Simplement parce que cette zone correspond à une réalité comme le montre la figure 2 à la page précédente. Les exercices géométriques de type « cercle depuis la Grand-Place » (Zone d'intégration tarifaire de 11,5 km définie par le CIMIT) ou une dilatation de la Région comme mentionné dans la résolution RER ne résout rien. Cela ne fait que reporter le problème vu que cela ne correspond pas à la réalité de terrain.
- Le RER, ce n'est pas un train mais c'est un métro allongé qui a ses voies, ses véhicules, ses tarifs et qui est intégré dans l'ensemble de la mobilité locale. Le RER ne doit pas s'intégrer avec le TGV mais avec les trottinettes électriques.

Enfin, l'intégration tarifaire n'aura qu'un impact très faible si c'est l'unique point d'attention. Il faut une offre qui soit confortable, complète, intégrée et simple d'accès.

Le prix n'est pas le seul facteur. Aujourd'hui le transport public est déjà beaucoup moins cher que la voiture. En Belgique, il est également beaucoup moins cher que dans de nombreux pays européens. Malgré cela beaucoup de personnes restent dans leur voiture.

Aujourd'hui, le citoyen, si il prend sa voiture va de A à B de façon confortable et sans trop se poser de question. Wase le guide et lui fait éviter les embouteillages. La réponse fournie par le transport public complété par les nombreuses solutions de « nouvelle mobilité » doit être :

- Complète de A à B
- Confortable et prédictible
- Facile d'accès
- Avec une information complète et intégrée

L'intégration tarifaire ne travaille que le « facile d'accès ». C'est nécessaire mais pas suffisant.

La question fondamentale est « Que veut-on faire avec le RER ? ». Dans cet avis je suis parti du principe que la volonté est de « proposer une alternative valable permettant de réduire sensiblement l'usage de la voiture en zone urbaine et péri-urbaine bruxelloise ». Il y a d'autres objectifs qui pourraient fortement nuancer ce qui est proposé. L'on peut envisager « réduire la congestion de mobilité autour de Bruxelles. » Ceci nécessite des mesures moins radicales. Quelques pourcents de voitures en moins suffisent. A l'opposé on peut envisager « l'interdiction de tout usage de voiture à moteur thermique » comme c'est envisagé à l'horizon 2030/2040 au Danemark, en Espagne ou en Irlande. Dans ce cas, il faudra une réelle alternative pour le citoyen, y compris pour la mobilité où le transport public ne peut pas répondre aujourd'hui.

2 Une autorité de mobilité intégrée sur la zone RER

Si un voyageur fait 2 km avec 2 bus de la même compagnie ou avec 2 bus de compagnies différentes, le coût est identique. Pourquoi doit-il payer le double ou même simplement un peu plus ? Ce ne devrait pas être le cas si les offres étaient complémentaires et ne faisaient jamais double emploi et que les revenus étaient répartis équitablement aux prestataires de service. Comme ce n'est pas le cas aujourd'hui, il y a plus de 60 lignes de De Lijn qui entrent dans Bruxelles et font souvent double emploi avec le réseau STIB sur différents tronçons.

En abonnement annuel à prix plein, cela donne : 314 EUR pour De Lijn, 320 EUR pour TEC, 499 EUR pour la STIB, 349 EUR pour la SNCB pour la couverture de la région bruxelloise et 583 EUR pour le MTB, toujours sur la même zone. Le MTB est peu utilisé car le plus cher. Que se passera-t-il quand il y aura en plus le « Keolis » ou « l'Uber Share » ? Ceci est l'aspect tarifaire mais il y a simplement l'aspect billettique : Si le voyageur a commencé son trajet dans un bus de De Lijn avec un ticket Jump (1,40 EUR acheté par 10), il peut passer dans l'heure, en région bruxelloise à n'importe lequel des 3 autres opérateurs. Par contre, si, en restant dans le même bus, il quitte la région, il doit aller valider un ticket De Lijn (1,60 EUR acheté par 10). Il aurait pu ne payer que 1,60 EUR s'il avait validé le ticket dès le départ mais ceci ne l'autorise pas à passer chez un autre opérateur.

Cette situation Bruxelloise ne se retrouve en général pas dans les autres villes ou les autres pays d'Europe. Par contre, l'on retrouve sur quasi toutes les agglomérations urbaines une autorité de transport unique chapeautant les prestataires de service.

Il n'y a pas en Belgique d'organisme d'intégration de la mobilité, comme Translink System pour les Pays-Bas, Transport for London, Ile de France Mobilité à Paris ou simplement Verkeiersverbond pour le Grand-Duché de Luxembourg. En Belgique BMC a un rôle très limité de gestionnaire des standards associés à la carte MoBIB et de fournisseur d'échanges de données, très limités, entre opérateurs. Les 4 organismes cités en France, Luxembourg, Pays-Bas et Grande-Bretagne pour ne parler que des grandes métropoles ou pays voisins, sont opérateurs de billettique pour l'ensemble du bassin de mobilité mais aussi fournisseurs uniques d'information voyageur et dans certains cas, comme Ile de France Mobilité ou Verkeiersverbond, gestionnaires de l'offre.

La plupart de ces organismes sont anciens. Ile de France Mobilité, anciennement le STIF, trouve son origine dans le « Comité des transports parisiens » créé en 1938. Transport for London trouve son origine dans « The London Passenger Transport Board (LPTB) » créé en 1933. D'autres organismes, liés à une carte commune, sont plus récents comme « Trans Link Systems » aux Pays-Bas, créé en 2001 ou « Octopus Cards Limited » à Hong-Kong, créée en 1994. Ces deux derniers organismes sont plus focalisés sur une intégration billettique que sur une offre intégrée.

En Belgique BMC a été créée en décembre 2010 dans un but similaire. A ce jour, l'action de BMC a toujours été limitée à définir des standards et fournir un hub minimal d'échange de données, chaque opérateur souhaitant maintenir son système de billettique propre. Les spécificités des réseaux et des contrats de gestion font que les opérateurs ont toujours préféré développer leurs systèmes de billettique et leurs gammes tarifaires séparément et à l'arrivée, peu lisible et peu confortable pour le voyageur si il doit utiliser plusieurs opérateurs.

Pour l'ouverture à la multimodalité, des organismes de gestion de la mobilité sont en cours de création dans les régions. Le SPW a, au sein de la DG02 une nouvelle direction en charge de la définition de l'offre, tâche au préalable traitée par les TEC. Cette direction va également mettre en place une centrale de mobilité régionale pour interconnecter les centrales de mobilité locales. Le même mouvement est en cours à la Région flamande sous la responsabilité de « Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid ». Une consultation de marché est en cours pour la mise en place d'une centrale de mobilité. Un « méta hub » au niveau national sera nécessaire.

Aujourd'hui, les autres pays travaillent sur l'ajout, à leur modèle interopérable, des autres modes pour obtenir des centrales intermodales. Les Pays-Bas, l'Allemagne et le Luxembourg travaillent aussi sur l'intégration transfrontalière pour certains bassins. Il y a le projet « European Travellers Club » en pilote sur la région Maastricht/Aix-la-Chapelle et « MaaS 4 Europe » en pilote sur la Saar. La Belgique va devoir rattraper son retard. BMC suit ces projets au travers des organisations internationales et travaille avec ses voisins sur les besoins et les standards mais n'a pas le pouvoir de participer à une implémentation pilote, n'étant pas l'organisme de billettique.

Si l'on veut débloquer la situation, il ne faut pas réinventer la roue. Il faut copier ce qui fonctionne à l'étranger : une autorité de mobilité sur le bassin de mobilité de Bruxelles. En ce qui concerne la transposition belge, il faut également s'inspirer de ce qui fonctionne déjà dans un secteur similaire. Dans les secteurs des soins de santé et de la sécurité sociale, il y a eHealth et la BCSS. Ces secteurs contiennent aussi des matières régionales et fédérales, des acteurs de tailles variées et des acteurs privés et public.

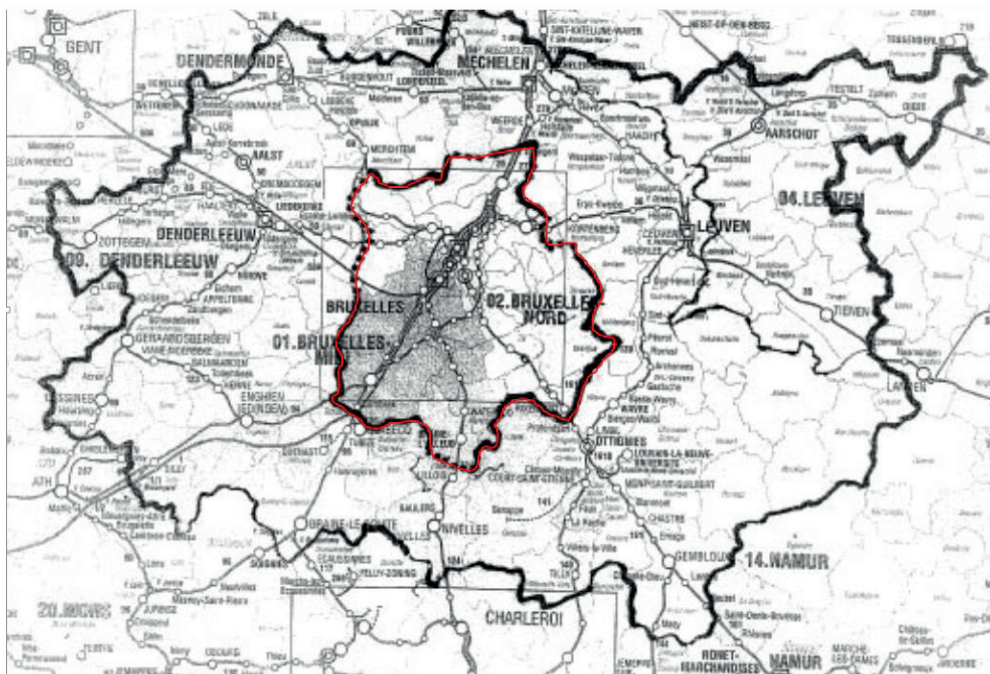
Pour débloquer la situation je conseillerais la mise en place d'une Banque Carrefour de la Mobilité, sur le modèle de eHealth qui serait une première étape vers une autorité de mobilité comme l'on trouve dans les autres pays.

3 La seule zone qui a du sens c'est la zone RER et Noyaux

La réponse aux attentes et donc l'intégration doit se faire sur un bassin de mobilité. En France, l'Île de France est un bassin de mobilité. C'est une surface représentant 13 millions d'habitants. En Belgique, c'est plus complexe. On peut considérer que le bassin de mobilité de Bruxelles est sécant à celui d'Anvers et celui de Charleroi. Il existe aussi des bassins tournés vers les pays voisins : Arlon fait partie du bassin de la « Grande Région » plutôt que de la Belgique et dans une moindre mesure Liège qui est plus intégré à « l'Euregio Meuse-Rhin » et Courtrai-Mouscron-Tournai est plus tourné vers Lille que vers Gand ou Bruxelles.

De façon générale, un bassin de mobilité n'est pas défini en kilomètres mais en durée de trajet. La durée standard en Europe est d'une heure. Elle est de deux heures en Grande-Bretagne. Si le trajet dépasse cette durée, les personnes cherchent à déménager. La forme des bassins est souvent conditionnée par la présence d'axes de communication. Le passage du transport en commun à la voiture est également conditionné par cette durée.

La zone RER, avec éventuellement 3 cercles concentriques : Région Bruxelloise, Noyau, Zone complète constitue une bonne base. La complexité est de toute façon que cette zone couvre les 3 régions et concerne les 4 opérateurs de transport public plus, déjà aujourd'hui, de nombreux acteurs privés. Définir des cercles à rayons fixes n'a de sens que si le cercle englobe au moins la totalité du bassin.



4 Le RER, ce n'est pas un train mais c'est un métro allongé

Dans la brochure de la SNCB décrivant l'offre S¹, la SNCB fait clairement la différence entre l'offre S et le RER :

Qu'est-ce que le S ?

Le S est l'appellation commerciale de l'offre ferroviaire suburbaine de la SNCB. Les trains qui la composent s'appellent les trains S.

L'offre ferroviaire suburbaine :

- *Couvre une zone d'environ 30km autour d'une ville. Celle-ci est appelée zone suburbaine de l'agglomération ;*
- *Est constituée de relations ferroviaires reliant les villes et communes au centre de la zone suburbaine. Les relations sont appelées Relations S et chacune dispose d'une couleur et un numéro spécifiques ;*
- *Sera lancée le 13 décembre 2015 dans, vers, depuis et autour de Bruxelles.*

POURQUOI S ?

L'appellation 'S' correspond au standard utilisé dans les pays européens où une solution ferroviaire suburbaine est proposée à la clientèle. Il s'agit du S de Suburbain en français et de (voor-)Stedelijk, Stad en néerlandais.

Y A-T-IL UN CHANGEMENT TARIFAIRE ?

Non, le lancement de l'offre S n'implique aujourd'hui aucune modification tarifaire. A Bruxelles, l'abonnement combiné SNCB et STIB ainsi que les billets JUMP permettent d'emprunter tous les trains de la SNCB et de circuler sur l'ensemble du réseau de la STIB. Cela n'est pas encore possible avec les billets individuels ou les pass. La SNCB étudie actuellement avec ses partenaires une harmonisation tarifaire.

Y A-T-IL DES TRAINS SPECIFIQUES S ?

Les trains S sont majoritairement des DESIROs. Ils offrent de nombreuses places assises et une bonne accessibilité aux voyageurs moins valides. Le plancher continu permet de circuler aisément entre les voitures.

Qu'est-ce que le RER ?

Le RER, ou Réseau Express Régional, est une notion plus large que l'offre ferroviaire suburbaine S. Le RER, encore en cours de développement, sera une solution de mobilité pour faciliter les déplacements de, vers, dans et autour de Bruxelles grâce à l'intégration des différents modes de transport public : train, métro, tram et bus.

¹ http://www.belgianrail.be/fr/~/_media/302A58AC9B644CF89A289F6FCB466941

Cette intégration proposée aux clients vise principalement les horaires, la tarification, le support unique « Mobib » ainsi qu'une information et une promotion intégrées. L'objectif du RER est de réduire la congestion routière. Il faut pour cela favoriser transfert modal de la voiture vers les transports en commun dans la zone RER

LE RER EXISTE-T-IL UNIQUEMENT A BRUXELLES ?

Historiquement, le RER a été envisagé pour Bruxelles. Cependant, la SNCB étudie, avec ses partenaires, l'opportunité de développer une solution RER autour des villes d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi.

EST-CE LA MÊME CHOSE QUE LE RER DE PARIS ?

Non. A Bruxelles, le RER est une solution de mobilité intégrant différents modes de transport public : train, métro, tram et bus. A Paris, le RER est une offre exclusivement ferroviaire.

EN QUOI CONSISTENT LES TRAVAUX RER ?

Les travaux d'infrastructure en cours depuis plusieurs années visent à augmenter la capacité ferroviaire sur les axes reliant Bruxelles, notamment en passant de 2 à 4 voies. Cela permettra de dissocier les trains directs des trains s'arrêtant plus souvent. Ces travaux doivent contribuer à améliorer l'offre ferroviaire.

Toute la problématique du RER se trouve dans ce descriptif de la SNCB :

- Il n'y a pas d'exploitation spécifique RER. Il n'y a donc en fait pas de RER au sens propre du terme aujourd'hui. Pourtant une partie importante de l'infrastructure est déjà disponible.
- Il n'y a pas d'organisme de billettique commun. Il n'y a donc pas de billet intégré avec le transport public régional. A partir du moment où chaque opérateur est, via un contrat de gestion, redevable de sa politique à une autorité de tutelle différente et qu'il doit atteindre l'équilibre financier avec des règles de subsidiations différentes, il est quasi impossible qu'en mode collaboratif, ils arrivent à une approche commune d'intégration tarifaire.

Le RER, offre S ou Suburbain n'est pas du train mais une forme de métro étendu. Cela signifie des voies dédiées, des véhicules adaptés, une tarification spécifique et une billettique intégrée avec le transport public local.

Il n'y a rien de révolutionnaire à cela. C'est le mode de fonctionnement dans toutes les grandes villes avec quelques variantes.

Des voies dédiées signifient que l'on prend toujours le RER au même endroit, on ne se soucie du numéro de la rame que si l'on va plus loin que le prochain aiguillage. Comme entre Herman-Debroux et Stockel après Mérode, sur la ligne de métro 1-5.

Les véhicules doivent être adaptés. La SNCB a acheté les Desiros spécifiquement pour le RER mais ce sont encore des véhicules plus « trains » que « RER ». Il n'y a pas de première classe dans un RER. Les RER étant sur des courtes distances, il y a en général plus de portes dans les rames destinées à l'offre suburbaine.

La billettique se fait différemment pour un métro et un train. Quelques exemples :

- Il n'est pas possible de travailler par contrôle, il faut travailler par validation. On ne pense pas avoir un contrôleur entre la station Parc et Art-Loi qui parcourt toutes les voitures d'une rame de métro pour contrôler les billets des voyageurs. Dans un RER, c'est la même chose. En Décembre 1999, Madame Durant, à l'époque Ministre de la Mobilité et des Transport avait d'ailleurs demandé à la SNCB, suite au CIMIT, de « *procéder à l'achat, au remplacement ou à l'adaptation des appareils d'oblitération nécessaires.* »
- Le billet nominatif, du style QR-Code comme dans le Thalys ou en avion n'est pas une option pour le RER. Il faut un billet de type magnétique ou NFC qui peut être validé rapidement « en passant ».
- La tarification RER ne doit pas être de gare à gare mais zonale !
- Il faut soit un prix « zoné » soit du point à point mais alors sur base d'un Pay as you Go (avec check-in/check-out).

Le RER c'est une organisation à mettre en place. L'infrastructure est nécessaire mais pas suffisante. Cela doit intégrer l'ensemble des acteurs de la mobilité pour fournir une offre complète de A à B.

5 Les résolutions

5.1 La résolution d'extension

La résolution est intéressante dans ses développements car elle met en avant de façon chiffrée une série d'anomalies tarifaires qui sont des freins à la transparence et par conséquent, à un usage accru du transport public. Ces développements mettent aussi en avant des potentialités de croissance (chiffrée) du transport en commun par une meilleure accessibilité de celui-ci.

Indépendamment de l'aspect environnemental, une réduction de quelques pourcent du nombre de voiture permettrait de décongestionner les axes d'accès à Bruxelles. Pour l'aspect embouteillage, « quelques pourcents » est suffisant.

Par contre, au niveau de la « Demande au gouvernement fédéral: », on peut se demander l'intérêt de « *c'est-à-dire dans un rayon de 10 km à partir de la frontière régionale bruxelloise* ». Il existe en effet deux zones définies au niveau du RER : La zone RER et la zone noyau du RER (cf la résolution sur le RER). Ces zones ont été définies sur base d'études sur la réalité des déplacements. Elles ont été définies il y a (déjà) 20 ans et pourraient être légèrement actualisées. Mais on constate qu'elles ne sont ni circulaires ni une projection à distance fixe des limites régionales². Il existe déjà une deuxième approche, de type circulaire (« 11,5 km à partir de la Grand-Place »), qui est la zone CIMIT, également reprise dans la résolution RER. Cette zone ne se base pas non plus sur la réalité des déplacements. Enfin, la carte de 2011³, également présente dans la résolution RER, confirme que la réalité des déplacements, correspond plutôt aux zones RER qu'à la zone CIMIT.

En conclusion, plutôt que « *c'est-à-dire dans un rayon de 10 km à partir de la frontière régionale bruxelloise* », je recommanderais « *c'est-à-dire dans la zone noyau du RER* »

5.2 La résolution RER

Les demandes formulées dans la résolution sont globalement les demandes faites depuis la Conférence Interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications (CIMIT) du 30 novembre 1999. Cela a été transcrit en détail dans la convention RER, puis dans des lois au fédéral et dans les régions. Différents organes consultatif y travaillent depuis lors mais avec peu de résultats.

Tenant compte que la méthode actuelle a échoué depuis près de 20 ans et qu'elle n'est pas alignée sur les méthodes qui sont en place dans les pays où il y a une gestion intégrée de l'offre sur un bassin de mobilité, il faut mettre sur pied et mandater une organisation indépendante disposant des prérogatives suffisantes.

² « à 10 km de la frontière de la Région Bruxelloise »

³ source : l'Echo

Par ailleurs, cette résolution reprend quelques inexactitudes mentionnées ci-après :

5.2.1 Point H page 9

Le point mentionne « 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; ».*

Ceci n'est plus la réalité à ce jour : les abonnements des 4 opérateurs sont aujourd'hui sur MoBIB. Quand on charge un SNCB + STIB, il est chargé sur MoBIB. La situation décrite n'a existé qu'entre 2010 et 2013.

5.2.2 Point J page 9

« *Considérant que les travaux sur l'intégration tarifaire durent depuis déjà 10 ans; »*

Si l'on remonte à la création du MTB, en décembre 1970, les tentatives d'intégration tarifaires ont près de 50 ans. La décision d'intégration tarifaire pour le RER date de la réunion du CIMIT de novembre 1999, soit 19 ans. En tous les cas, c'est plus de 10 ans.

5.2.3 Point M page 10

« *Vu le système mis en place, sur le périmètre métropolitain Lyonnais, du Syndicat Mixte de Transport Lyonnais, »*

On peut également citer Ile de France Mobilité à Paris, Transport for London à Londres, Translink System aux Pays-Bas, ... Il en existe au moins 20, rien qu'en Europe. En fait, aux niveaux des grandes métropoles, Bruxelles est une des rares exceptions n'ayant pas autorité organisatrice du transport sur le bassin de Mobilité.



.brussels 

Kenmerk Bdm/pb/1067448
Algemene Directie
Uw correspondent: Brieuc de Meeûs
Tel. 02 515 20 20
Fax 02 515 32 84
E-mail : brieuc.demeeus@mivb.brussels

Mevrouw Karine Lalieux
Voorzitter van de Commissie Infrastructuur,
Verkeer en Overheidsbedrijven van de Kamer
Natieplein 2
1008 BRUSSEL

Brussel, 10 januari 2019

Betreft : Voorstel van resolutie 2992/001 en 3077/001 met betrekking tot de uitbreiding van de MTB-zone naar de randstedelijke zone en de instelling van één enkele tariefzone in de GEN-zone rond Brussel.

Geachte Mevrouw de Voorzitter,

Gelieve hieronder ons advies te willen vinden naar aanleiding van uw schrijven van 8 november 2018.

Historiek van de tariefintegratie

Het Samenwerkingsakkoord over het geregeld vervoer van/naar Brussel van 1991, welke de beheermodaliteiten van de interregionale lijnen en de aanpassingen van dit aanbod regelt, voorziet in zijn art.5 een opdracht tot overleg tussen de hoofd- en secundaire exploitant, in het bijzonder met betrekking tot de harmonisatie van de tarieven.

In 1998 legde een Principieel Akkoord tussen de ministers van mobiliteit van het Brussels en Vlaams Gewest rond de principes van samenwerking op vlak van mobiliteit, vast hoe de twee gewesten moesten samenwerken teneinde het goed functioneren van de interregionale vervoerssystemen te garanderen en het bevatte een paragraaf met betrekking tot tariefintegratie (meerdere gemeenschappelijke zones moesten gedefinieerd worden binnen dewelke een gemeenschappelijke tariefintegratie moest tot stand gebracht worden). Het introduceerde bovendien het voorzien van een herziening van het Samenwerkingsakkoord van 1991.

Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
Rue Royale 76 Koningsstraat • Bruxelles 1000 Brussel
RPM Bruxelles / RPR Brussel 0247 499 953
IBAN: BE44 0910 0061 2745 - BIC: GKCCBEBB • www.stib.brussels • www.mivb.brussels





Vervolgblad 1 van de brief Bdm/pb/1067448 van 10 januari 2019
aan Mevrouw Karine Lalieux

Vervolgens stelde op 30 november 1999 de Interministriële Conferentie van Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie een technische werkgroep aan met als opdracht een harmonisatie van de tarieven voor te bereiden in een gemeenschappelijk bepaalde zone, de Brusselse stadszone en zijn 19 gemeenten en de randstedelijke zone, welke overeenkomt met een zone van 11,5 km rond de Grote Markt van Brussel.

Tot slot voorzag de GEN-overeenkomst van 04 april 2003 binnen de door haar vastgelegde GEN-zone een engagement tot verhoging van het aanbod in de GEN-zone en een streven naar tarief- en ticketharmonisatie. Ze voorzag tevens de opstart van de GEN-stuurgroep, en de GEN Operationele Groep, binnen dewelke de werkgroep prijs belast werd met het aspect tarief. Deze overeenkomst voorziet in artikel 15, dat de partijen moeten verder werken aan het aanbieden van een gemeenschappelijk tariefaanbod en dit in drie fases. De eerste fase was het (h)erkennen van gemeenschappelijke vervoerbewijzen van 1 rit, 5 ritten 10 ritten en 1 dag binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (het MTB-abonnement binnen de tarifaire zone Brussel-zone 20 bestond al meerdere decennia). Deze eerste fase werd gerealiseerd met de introductie van de Jump-vervoerbewijzen. De tweede fase bestond uit de uitgave van geïntegreerde vervoerbewijzen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn randstedelijke zone, die in 1999 door de ICMIT werd vastgelegd. Deze tweede fase heeft geleid tot het opstarten door de vier operatoren van een GEN-tariefintegratiestudie, met als resultaat de ontwikkeling van een simulatietool welke toelaat de effecten van de geïntegreerde tarieven voor elk van de operatoren te simuleren en dit voor verschillende scenario's van tariefintegratie. Deze studie en tool werden uitgevoerd door het studiebureau Stratec. De derde fase tot slot werd gerealiseerd met de introductie van MOBIB op nationale schaal, weliswaar als een geïntegreerde drager en niet als een inningssysteem.

De Stratec-studie is door de GEN-Werkgroep Prijs aangewend om verschillende scenario's te simuleren op hun effect op de modal split, OV-reizigersevolutie en financiële effecten voor de OV-operatoren.

De GEN-werkgroep prijs heeft vanuit de optiek van een snelle realisatie, een voorstel gepresenteerd op de GEN-stuurgroep van 22 juni 2018.

De ECMM van 26 juni 2018 heeft kennis genomen van de stand van zaken van de GEN-stuurgroep met betrekking tot de tarief- en ticketingintegratie gepresenteerd door M. Hansen. De ECMM gaf de stuurgroep de opdracht om een tariefvoorstel te doen voor de volgende ECMM.

Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel

Rue Royale 76 Koningsstraat • Bruxelles 1000 Brussel
RPM Bruxelles / RPR Brussel 0247 499 953

IBAN: BE44 0910 0061 2745 - BIC: GKCCBEBB • www.stib.brussels • www.mivb.brussels





Vervolgblad 2 van de brief Bdm/pb/1067448 van 10 januari 2019
aan Mevrouw Karine Lalieux

Ingevolge het ECMM van 26 juni 2018 en de GEN-stuurgroep van 24 augustus 2018 is er aan de GEN-werkgroep prijs gevraagd om op basis van het bovenvermelde tariefvoorstel een aangepast voorstel uit te werken, waarbij zowel een JUMP kort als een uitgebreide JUMP worden weerhouden. Het betreffende voorstel zal door de GEN-stuurgroep voorgelegd worden aan het eerstvolgend ECMM.

Conclusies en aanbevelingen

1. De uitvoering van de tariefintegratie zal in fases moeten gebeuren en dit omwille van:
 - De verschillende technische aspecten waar rekening moet mee gehouden worden voor implementatie van deze scenario's (aanwezigheid of niet van validatoren al naargelang de operator, aanwezigheid of niet van keuzeknoppen op de validatoren, noodzakelijke aanpassingen van de informaticasystemen, enz ...) en de lange deadlines voor een aantal van deze noodzakelijke aanpassingen om de bepaalde tariefscenario's te kunnen realiseren, maken dat oplossingen op kortere termijn nodig zijn om snellere stappen te kunnen zetten naar de tariefintegratie.
 - De grote diversiteit tussen de geldende voorwaarden bij de verschillende OV-operatoren voor het bekomen van sociale tarieven of verlaagde tarieven, maakt dat een eerste fase slaat op de klassieke abonnementen en de biljetten/kaarten. De sociale abonnementen, alsook de schoolabonnementen zullen in een tweede, latere fase gebeuren.
2. De parameters die de keuze tussen de verschillende mogelijke scenario's bepalen gaan in eerste instantie uit van de maximalisatie van de modal shift (daling van het aandeel auto) en in tweede instantie het behoud van de globale ontvangsten op een niveau dat minstens gelijk is aan het huidige. De in het voorstel van resolutie 2292/001 vooropgestelde potentiële toename (x2) van het aantal reizigers bij de uitbreiding van de MTB-zone tot de randstedelijke zone en de bijhorende extra inkomsten van 10 à 14 miljoen EUR, lijkt ons op basis van de simulaties in het Stratec-model enigszins te hoog ingeschat en deze simulaties geven bovendien per OV-operator geen homogeen resultaat. Men moet immers rekening houden met specifieke keuzeverschuivingen bij de huidige reizigers naar een

Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

Rue Royale 76 Koningsstraat • Bruxelles 1000 Brussel
RPM Bruxelles / RPR Brussel 0247 499 953

IBAN: BE44 0910 0061 2745 - BIC: GKCCBEBB • www.stib.brussels • www.mivb.brussels





Vervolgblad 3 van de brief Bdm/pb/1067448 van 10 januari 2019
aan Mevrouw Karine Lalieux

goedkopere optie/combinatie en verschuivingen op de B2B-markt (belangenconflicten tussen werknemers en werkgevers) met het risico van ontvangstenverlies.

3. Het is in een eerste fase aangewezen om met een systeem met twee zones van tariefintegratie te werken daar dit type van scenario een betere modal shift oplevert en bovendien minder nadelig is op de interne Brusselse verplaatsingen.
Dit systeem behoudt de geldigheid van de huidige MTB-zone, waaraan een tweede zone wordt toegevoegd die de volledige randstedelijke zone omvat. Deze randstedelijke zone omvat al de aangehaalde stations in het voorstel van resolutie 2992/001, met uitzondering van Brussels Airport dat wordt uitgesloten van het toepassingsgebied van de tariefintegratie. Dit laatste omwille van de Diabolo-toeslag en de omvangrijke financiële impact van Brussels Airport, vnml. voor de NMBS. Teneinde een snelle implementatie toe te laten gebeurt de afbakening van de randstedelijke zone op basis van de zonering van toepassing bij de regionale OV-operatoren.



Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

Rue Royale 76 Koningsstraat • Bruxelles 1000 Brussel
RPM Bruxelles / RPR Brussel 0247 499 953

IBAN: BE44 0910 0061 2745 - BIC: GKCCBEBB • www.stib.brussels • www.mivb.brussels



.brussels

Vervolgblad 4 van de brief Bdm/pb/1067448 van 10 januari 2019
aan Mevrouw Karine Lalieux



Roze zone = zone Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Roze + blauwe zone = zone MTB

Gele zone = randstedelijke zone (deze zone stemt overeen met de zone bedoeld in artikel 15 van het GEN-akkoord van 4 april 2003)

De huidige MTB-zone beschouwen als het eerste integratiegebied is gemakkelijker voor operatoren om te implementeren, maar ook voor de huidige MTB-reiziger om te begrijpen omdat het overeenkomt met de huidige situatie.

Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel

Rue Royale 76 Koningsstraat • Bruxelles 1000 Brussel
RPM Bruxelles / RPR Brussel 0247 499 953

IBAN: BE44 0910 0061 2745 - BIC: GKCCBEBB • www.stib.brussels • www.mivb.brussels





Vervolgblad 5 van de brief Bdm/pb/1067448 van 10 januari 2019
aan Mevrouw Karine Lalieux

4. Idealiter zou men een systeem moeten invoeren met uitsluitend geïntegreerde vervoerbewijzen in de twee zones, welke een afschaffing inhoudt van de mono-modale vervoerbewijzen. Maar teneinde een consensus te kunnen vinden tussen de verschillende partijen wordt er voorgesteld dat elke operator zijn eigen vervoerbewijzen kan aanbieden en geïntegreerde en mono-modale vervoerbewijzen naast elkaar blijven bestaan en dit ongeacht de zone. De reiziger krijgt de vrijheid te kiezen voor een geïntegreerd of een mono-modaal vervoerbewijs in functie van zijn voorkeur. De invoering van uitsluitend geïntegreerde vervoerbewijzen zou voor inwoners van de randstedelijke zone met zich meebrengen dat, al naar gelang ze naar Brussel of naar bv. Aalst gaan, gezinsleden een fors hoger bedrag dienen te betalen voor iets wat ze mogelijk niet gebruiken.

Uitgangspunt is een oplopend tarief met een Jump (MTB-zone) en een Jump+ (MTB+randstedelijke zone) voor de biljet en kaart- formule en een MTB en MTB+-abonnement (maand en jaar). Bij de prijszetting moet rekening gehouden worden met een aanvaardbare verhouding tot de combinatie van bv. twee OV-operatoren.

De producten komen op de MOBIB-kaart, wat in de toekomst de mogelijkheid moet geven om andere producten zoals, Villo, Cambio, ... erop te plaatsen. Ondertussen moeten ook de ontwikkelingen naar M-ticket, EMV, NFC opgevolgd worden, om de geïntegreerde tariefproducten de trend tijdig te laten volgen.

5. Voor de financiële flows stellen wij voor om de coördinatie te behouden bij het Belgian Mobility Card-platform (BMC).

6. In een verdere fase kan:

- De pertinentie van de zone die vastgelegd werd door de ICMIT van 30.11.1999 is ongetwijfeld geëvolueerd in de tijd, en kan een uitbreiding naar zones die relevanter geworden zijn, onderzocht worden.
- De uitbreiding naar andere abonnementen dan de standaard types bestudeerd worden en de mogelijkheid verder onderzocht worden om uitsluitend geïntegreerde vervoerbewijzen aan te bieden binnen de betrokken zone.

Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel

Rue Royale 76 Koningsstraat • Bruxelles 1000 Brussel
RPM Bruxelles / RPR Brussel 0247 499 953

IBAN: BE44 0910 0061 2745 - BIC: GKCCBEBB • www.stib.brussels • www.mivb.brussels





Vervolgblad 6 van de brief Bdm/pb/1067448 van 10 januari 2019
aan Mevrouw Karine Lalieux

- Indien nodig, het bestaande systeem worden aangevuld, gewijzigd of vervangen door meer aangepaste, moderne systemen die bij consensus worden aangenomen door de vier OV-operatoren.

Wij blijven ter uwer beschikking voor alle bijkomende informatie.

Met de meeste hoogachting

Brieuc de Meeûs
Bestuurder – directeur-generaal



Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

Rue Royale 76 Koningsstraat • Bruxelles 1000 Brussel
RPM Bruxelles / RPR Brussel 0247 499 953

IBAN: BE44 0910 0061 2745 - BIC: GKCCBEBB • www.stib.brussels • www.mivb.brussels

NL Avis STIB-f.docx

STIB.brussels

Référence : Bdm/pb/1067448
Direction générale
Votre correspondant : Brieuc de Meeûs
Tél. 02 515 20 20
Fax 02 515 32 84
E-mail : brieuc.demeus@stib.brussels

Madame Karine Lalieux
Présidente de la commission de l'Infrastructure,
des Communications et des Entreprises
publiques
Palais de la Nation, 2
1008 Bruxelles

Bruxelles, le 10 janvier 2019

Objet : Propositions de résolution 2992/001 et 3077/001 concernant l'extension de la zone MTB à la zone périurbaine et la mise en place d'une zone tarifaire unique dans la zone RER autour de Bruxelles

Madame la Présidente,

Veuillez trouver ci-dessous l'avis que vous avez sollicité dans votre lettre du 8 novembre 2018.

Historique de l'intégration tarifaire

L'Accord de coopération de 1991 concernant le transport régulier de et vers la Région de Bruxelles-Capitale, qui règle les modalités de gestion des lignes interrégionales et les modifications de l'offre dans ce domaine, prévoit en son article 5 une mission de concertation entre l'exploitant principal et l'exploitant secondaire, en particulier en ce qui concerne l'harmonisation des tarifs.

En 1998, un accord de principe conclu entre les ministres de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Région flamande concernant les principes de coopération en matière de mobilité fixait les modalités de collaboration entre les deux régions en vue garantir le bon fonctionnement des systèmes de transport. Cet accord de principe comportait notamment un paragraphe consacré à l'intégration tarifaire (il était prévu de

Société des Transports intercommunaux de Bruxelles
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
Rue Royale 76 Koningsstraat * Bruxelles 1000 Brussel
RPM Bruxelles / RPR Brussel 0247 499 953
IBAN: BE44 0910 0061 2745 – BIC: GKCCBEBB * www.stib.brussels

1 / 5

définir plusieurs zones communes au sein desquelles une intégration tarifaire serait mise en place). Cet accord prévoyait en outre une révision de l'Accord de coopération de 1991.

Ensuite, le 30 novembre 1999, la Conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et de la Télécommunication a mis en place un groupe de travail technique chargé de préparer une harmonisation tarifaire dans une zone donnée commune, composée de la zone urbaine de Bruxelles et de ses 19 communes ainsi que de la zone périurbaine, d'un rayon de 11,5 km autour de la Grand Place de Bruxelles.

Enfin, dans la zone RER qu'elle a délimitée, la Convention RER du 4 avril 2003 prévoyait un engagement à renforcer l'offre et à tendre vers une harmonisation des tarifs et des titres de transport. Elle prévoyait également la mise en place du Comité de pilotage RER et du Groupe opérationnel RER au sein duquel le groupe de travail « prix » a été chargé de la question tarifaire. L'article 15 de cette convention prévoit que les parties doivent continuer à élaborer une offre tarifaire commune en trois étapes, la première phase consistant à identifier (reconnaître) les transports en communs pour un, cinq et dix trajets, ainsi que ceux permettant de voyager durant une journée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (l'abonnement MTB pour la zone tarifaire de Bruxelles-Ville [zone 20] existe déjà depuis plusieurs décennies). Cette première étape a été franchie lors de l'introduction des titres de transport « Jump ». La deuxième phase a consisté à émettre des titres de transport intégrés pour la Région de Bruxelles-Capitale et sa zone périurbaine, délimitée en 1999 par la CIMIT. Cette deuxième étape a abouti au lancement d'une étude sur l'intégration tarifaire du RER par les quatre opérateurs, avec pour résultat le développement d'un outil de simulation permettant de simuler les effets des tarifs intégrés pour chacun des opérateurs dans différents scénarios d'intégration tarifaire. Cette étude et cet outil ont été réalisés par le bureau d'études Stratec. Enfin, la troisième phase a été réalisée en introduisant la carte MOBIB à l'échelle nationale, mais sous la forme d'un support intégré et non d'un système de perception.

L'étude Stratec a été utilisée par le groupe de travail RER « prix » afin de simuler les effets de différents scénarios sur la répartition modale et sur l'évolution des usagers des transports en commun, ainsi que les effets financiers pour les opérateurs de transports en commun.

Dans l'optique d'une réalisation rapide, le groupe de travail RER « prix » a soumis une proposition au Comité de pilotage RER du 22 juin 2018.

La CEMM du 26 juin 2018 a pris connaissance de l'état d'avancement des travaux du Comité de pilotage RER en ce qui concerne l'intégration des tarifs et des titres de transport présentée par M. Hansen. La CEMM a chargé le Comité de pilotage de soumettre une proposition tarifaire à la prochaine CEMM.

À la suite des réunions du CEMM du 26 juin 2018 et du Comité de Pilotage RER du 24 août 2018, il a été demandé au Comité de Pilotage RER « Prix » d'élaborer une

Société des Transports intercommunaux de Bruxelles
Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel
Rue Royale 76 Koningsstraat * Bruxelles 1000 Brussel
RPM Bruxelles / RPR Brussel 0247 499 953
IBAN: BE44 0910 0061 2745 – BIC: GKCCBEBB * www.stib.brussels

2 / 5

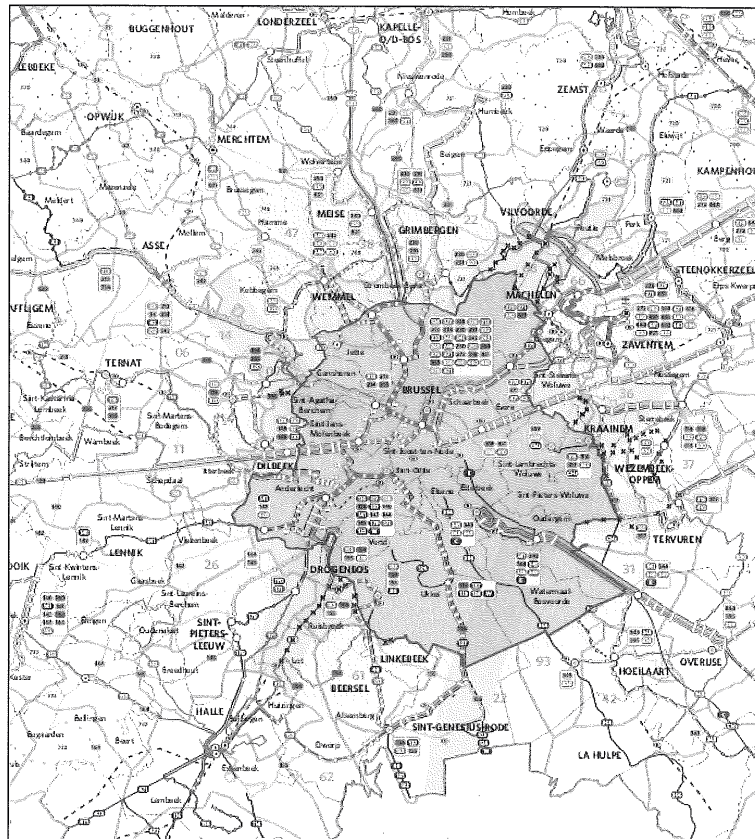
proposition adaptée sur la base de la proposition tarifaire susmentionnée, en retenant tant une formule JUMP limitée qu'une formule JUMP élargie. Le Comité de Pilotage RER présentera cette proposition à la prochaine réunion du CEMM.

Conclusions et recommandations

1. La mise en œuvre de l'intégration tarifaire devra avoir lieu en plusieurs étapes pour les raisons suivantes :
 - Compte tenu des différents aspects techniques dont il convient de tenir compte pour la mise en œuvre de ces scénarios (présence ou non de validateurs selon l'opérateur, présence ou non de boutons sur les validateurs, adaptations nécessaires des systèmes informatiques, etc.) et des longs délais nécessaires pour réaliser certaines des adaptations nécessaires pour mettre en œuvre les scénarios tarifaires prévus, des solutions à court terme seront indispensables pour parvenir plus rapidement à l'intégration tarifaire.
 - Compte tenu de la grande diversité de conditions en vigueur chez les différents opérateurs de transports en commun pour l'obtention des tarifs sociaux ou des tarifs réduits, une première phase concernera les abonnements et les billets/cartes classiques. Les abonnements sociaux, de même que les abonnements scolaires, seront adaptés au cours d'une deuxième phase.
2. Les paramètres déterminant le choix entre les différents scénarios possibles s'appuient d'abord sur la maximalisation du transfert modal ou « *modal shift* » (réduction de la part de la voiture) et, en deuxième lieu, sur le maintien des recettes globales à un niveau au moins égal au niveau actuel. L'augmentation potentielle (doublement) du nombre de voyageurs en cas d'élargissement de la zone MTB à la zone périurbaine prévue par la proposition de résolution 2292/001, ainsi que l'estimation des recettes supplémentaires, qui atteindraient 10 à 14 millions d'euros, nous semblent plutôt excessives sur la base des simulations du modèle Stratec. En outre, les résultats de ces simulations ne sont pas homogènes par opérateur de transports en commun. Il convient en effet de tenir compte de la possibilité que les voyageurs actuels choisissent une option/combinaison moins chère et que des changements aient lieu sur le marché B2B (conflits d'intérêts entre les travailleurs et employeurs), ce qui pourrait entraîner une baisse des recettes.
3. Il est conseillé de prévoir, dans un premier temps, un système à deux zones d'intégration tarifaire car cette formule permettra un meilleur transfert modal (modal shift) et nuira en outre moins aux déplacements internes à Bruxelles.
 Dans ce système, la validité de la zone MTB actuelle serait maintenue, à laquelle s'ajouterait une deuxième zone couvrant toute la zone périurbaine. Cette zone périurbaine inclut tous les arrêts mentionnés dans la proposition de résolution 2992/001, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles, qui est exclu du champ d'application de l'intégration tarifaire en raison de la surtaxe Diabolo et de l'impact financier substantiel de l'aéroport de Bruxelles, surtout pour la SNCB. Afin de

Société des Transports intercommunaux de Bruxelles
 Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel
 Rue Royale 76 Koningsstraat * Bruxelles 1000 Brussel
 RPM Bruxelles / RPR Brussel 0247 499 953
 IBAN: BE44 0910 0061 2745 – BIC: GKCCBEBB * www.stib.brussels

permettre une mise en œuvre rapide, la délimitation de la zone périurbaine s'opérera sur la base du zonage applicable aux opérateurs de transports publics régionaux.



Zone rose = zone de la Région de Bruxelles-Capitale

Zone rose + bleue = zone MTB

Zone jaune = zone périurbaine (cette zone correspond à la zone visée à l'article 15 de l'accord RER du 4 avril 2003)

Considérer la zone MTB actuelle comme la première zone d'intégration est une option plus facile à mettre en œuvre pour les opérateurs, mais aussi à comprendre pour le voyageur MTB actuel, car cette zone correspond à la situation actuelle.

4. Idéalement, un système exclusif de titres de transport intégrés devrait être adopté dans les deux zones. Cela entraînerait l'abandon des titres de transport monomodaux. Toutefois, afin de parvenir à un consensus entre les différentes parties, il est proposé que chaque opérateur puisse offrir ses propres titres de transport et que les titres intégrés et monomodaux coexistent, quelle que soit la zone. Le passager serait libre

Société des Transports intercommunaux de Bruxelles
Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel
Rue Royale 76 Koningsstraat * Bruxelles 1000 Brussel
RPM Bruxelles / RPR Brussel 0247 499 953
IBAN: BE44 0910 0061 2745 – BIC: GKCCBEBB * www.stib.brussels

4 / 5

de choisir entre un titre de transport intégré ou un titre monomodal selon ses préférences. L'introduction exclusive de billets intégrés signifierait, pour les habitants de la zone périurbaine, que, selon qu'ils se rendraient à Bruxelles ou à Alost, par exemple, les membres de ces familles devraient payer un montant nettement plus élevé pour un service qu'ils n'utiliseraient peut-être pas. Le point de départ consisterait à prévoir un tarif croissant prévoyant un Jump (zone MTB) et un Jump+ (zone MTB + zone périurbaine), pour la formule billet et carte, et un abonnement MTB et MTB+ (mois et année). La tarification devra tenir compte d'une relation acceptable avec la combinaison, par exemple, de deux opérateurs de transport public.

Les produits seront placés sur la carte MOBIB, ce qui devrait permettre d'y intégrer, à l'avenir, d'autres produits tels que Villo, Cambio, etc. Dans le même temps, il conviendra également de suivre l'évolution vers le M-ticket, EMV, NFC, afin que les produits tarifaires intégrés puissent suivre la tendance en temps utile.

5. S'agissant des flux financiers, nous proposons de maintenir la coordination au niveau de la plateforme Belgian Mobility Card (BMC).
6. Dans une phase ultérieure, il pourrait être envisagé :
 - d'examiner l'opportunité de procéder à une extension du système à des zones devenues plus pertinentes, la pertinence de la zone définie par la CIMIT du 30.11.1999 ayant indubitablement évolué au fil du temps ;
 - d'examiner l'opportunité de procéder à une extension du système à des abonnements autres que les abonnements standard et d'examiner plus en détail la possibilité de proposer uniquement des titres de transport intégrés dans la zone en question.
 - de compléter, modifier ou remplacer, si nécessaire, le système existant par des systèmes plus modernes et plus adaptés qui seraient adoptés unanimement par les quatre opérateurs de transports publics.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués,



Brieuc de Meeûs
Administrateur-Directeur général

Société des Transports intercommunaux de Bruxelles
Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel
Rue Royale 76 Koningsstraat * Bruxelles 1000 Brussel
RPM Bruxelles / RPR Brussel 0247 499 953
IBAN: BE44 0910 0061 2745 – BIC: GKCCBEBB * www.stib.brussels

5 / 5