

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 septembre 2022

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à instaurer
un billet intégré à un prix abordable
pour les transports en commun en Belgique**

(déposée par M. Joris Vandenbroucke)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 september 2022

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over de invoering
van een geïntegreerd en betaalbaar ticket
voor het openbaar vervoer in België**

(ingediend door de heer Joris Vandenbroucke)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le recours au télétravail est en augmentation depuis le début de la crise du coronavirus. Par ailleurs, certaines personnes ont aujourd'hui tendance à éviter les transports en commun. Tout cela a entraîné une forte diminution du nombre de passagers, qui se fait encore ressentir à l'heure actuelle: fin 2021, la SNCB avait transporté environ 80 % du nombre de personnes enregistré en 2019. Les chiffres sont de 75 % pour la STIB, basée à Bruxelles, et de 60 % seulement pour *De Lijn*. On s'attend à ce que le nombre de passagers ne recommence à augmenter que graduellement. Dans le même temps, nous sommes confrontés à une inflation générale et à une hausse des prix des carburants en raison de la guerre en Ukraine. Et nous devons aussi être à la hauteur de nos ambitions climatiques. Une mobilité plus durable doit contribuer à y parvenir. Si nous le voulons, les transports en commun peuvent constituer une alternative abordable et durable à la voiture pour beaucoup d'entre nous. La réalisation de cet objectif passe tout d'abord par une offre suffisante et fiable, mais le prix et la facilité d'utilisation des transports en commun sont également des facteurs importants qui déterminent nos choix de transport. Il est incompréhensible qu'il n'existe toujours pas – sauf à Bruxelles – de billet intégré pour les quatre sociétés de transport en commun (la SNCB, *De Lijn*, le TEC et la STIB). Pour se déplacer d'une région du pays à l'autre en utilisant exclusivement les transports publics, on est souvent forcé d'acheter trois billets à trois tarifs différents.

Le 11 mars 2022, un article du journal *Het Laatste Nieuws* évoquait le cas fictif d'une famille de quatre personnes souhaitant faire le trajet Wilrijk-Ostende en utilisant uniquement les transports en commun. D'après cet article, la famille devra déboursier 83 euros pour les billets de train et de bus, alors que le même trajet en voiture lui coûterait 50 euros en frais de carburant et de stationnement. Si elle achète un pass pour plusieurs voyages (dont le prix est plus avantageux), il lui en coûtera 73 euros, ce qui est toujours plus cher qu'un déplacement en voiture. Si l'on va plus loin en incluant les coûts annuels liés à la voiture (assurance, taxes et entretien), le prix d'une sortie à la mer en voiture passe à 56 euros, soit 30 % de moins que les formules les moins chères en train et en bus, et ce, malgré des prix à la pompe historiquement élevés. Le choix est vite fait.

La présente proposition de résolution invite le gouvernement fédéral à examiner en concertation avec la SNCB et les autres sociétés de transport en commun de notre pays la possibilité d'instaurer un billet intégré

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sinds het begin van de coronacrisis zijn wij met z'n allen meer gaan telewerken en zijn er personen die het openbaar vervoer mijden. Daardoor vielen de reizigersaantallen sterk terug. Wij stellen vast dat dit nog altijd zijn effect heeft: de NMBS vervoerde eind 2021 ongeveer 80 % van het aantal reizigers in vergelijking met 2019, de Brusselse maatschappij MIVB 75 % en De Lijn slechts 60 %. De inschatting is dat de reizigersaantallen slechts gestaag terug zullen stijgen. Tegelijkertijd worden wij geconfronteerd met algemene inflatie en stijgende brandstofprijzen ten gevolge van de oorlog in Oekraïne en moeten wij onze klimaatambities waarmaken. Duurzamere mobiliteit is daar een hefboom voor. Het openbaar vervoer kan voor velen een betaalbaar en duurzaam alternatief zijn voor de wagen als wij dat willen. Dat kan in de eerste plaats door te voorzien in een voldoende en betrouwbaar aanbod, maar ook de prijs en het gebruiksgemak van het openbaar vervoer zijn belangrijke factoren die bepalend zijn voor vervoerskeuzes die mensen maken. Het is eigenlijk onbegrijpelijk dat er, behalve in Brussel, nog steeds geen geïntegreerd ticket bestaat voor de vier openbare vervoersmaatschappijen NMBS, De Lijn, TEC en MIVB. Wie in ons land van het ene landsdeel naar het andere reist en daarbij enkel gebruik wil maken van het openbaar vervoer, betaalt al snel voor drie tickets aan drie verschillende tarieven.

Op 11 maart 2022 stond er in de krant *Het Laatste Nieuws* een fictief voorbeeld van een gezin van vier personen dat een uitstapje Wilrijk-Oostende plant en daarvoor enkel gebruik wil maken van het openbaar vervoer. Het gezin zou 83 euro kwijt zijn aan bus- en treintickets, tegenover 50 euro aan brandstof en parking. Zelfs als zij voordelige treinkaarten voor meerdere ritten zouden kopen, ligt de kostprijs voor het openbaar vervoer met 73 euro nog altijd een stuk hoger. Als wij de vergelijking nog gedetailleerder maken en de jaarlijkse kosten van de auto (verzekering, belastingen en onderhoud) in rekening brengen, dan stijgt de prijs van het uitstapje naar zee met de wagen tot 56 euro. Dat is nog altijd 30 % minder duur dan de goedkoopste formules met trein en bus, ondanks historisch hoge prijzen aan de pomp. Dan is de keuze snel gemaakt.

Met dit voorstel van resolutie willen wij de federale regering verzoeken om samen met de NMBS en de andere openbaarvervoerbedrijven in ons land de invoering van een geïntegreerd ticket ("Combiticket") aan één

("Combiticket") à un tarif attractif unique permettant aux voyageurs d'avoir accès à toutes les formes de transport en commun (bus, tram, train et métro). Le Combiticket est un titre de transport personnel valable une journée entière à partir de la date d'achat sur l'ensemble du réseau de transport public en Belgique (SNCB, *De Lijn*, STIB et TEC). Il peut être utilisé à tout moment de la journée ou de la semaine. La facilité d'utilisation de cette formule et son prix abordable pourraient changer la donne et convaincre davantage de personnes d'utiliser les transports en commun, et ce, également pour les déplacements qui ne sont pas liés aux trajets entre le domicile et le lieu de travail. Ceux-ci constituent l'essentiel de nos déplacements.

Le *Klimaticket*¹ autrichien, qui a été instauré fin 2021, est un exemple intéressant en la matière. Le "*Klimaticket Ö*" est une formule d'abonnement donnant accès à tous les services de transport en commun (train, tram, bus et métro) proposés par les sociétés de transport participantes sur l'ensemble du territoire autrichien. Il est le résultat d'une collaboration entre les neuf Länder autrichiens. Le billet n'est pas valable pour les transports touristiques comme le *Waldviertelbahn*, le *Wachaubahn*, le *Schneebergbahn* et le *Schafbergbahn*. Le prix standard du "*Klimaticket Ö*" est de 1 095 euros par an ou 3 euros par jour. Il est de 821 euros ou, avec la réduction pour réservation anticipée, de 699 euros par an pour les jeunes (moins de 26 ans), les seniors (plus de 64 ans) et les personnes handicapées. Moyennant un supplément de 110 euros, un adulte peut se faire accompagner gratuitement par maximum quatre enfants âgés de 6 à 15 ans. Les enfants de moins de 6 ans voyagent gratuitement; ceux de plus de 15 ans doivent avoir leur propre "*Klimaticket Ö*" (au tarif réduit prévu pour les jeunes) ou un autre billet. Le *Klimaticket* est un succès: depuis le lancement, plus de 170 000 de ces tickets ont été vendus. Fin août, la compagnie ferroviaire autrichienne ÖBB a enregistré une augmentation de 15 % du nombre d'utilisateurs par rapport à la période antérieure à la crise du coronavirus; certains de ces usagers n'utilisaient que peu ou pas les transports en commun auparavant.²

En Allemagne, le billet à 9 euros a été introduit cette année pour les mois de juin, juillet et août. Ce billet permet aux voyageurs d'utiliser de façon illimitée les transports en commun dans tout le pays, à l'exception des trains longue distance (ICE, IC ou EC). Il s'agit d'une compensation proposée par les autorités face à la hausse des prix de l'énergie. Cette formule a également connu un grand succès: 52 millions de billets ont été vendus, dont 20 %

aantrekkelijk tarief te onderzoeken, waarmee reizigers toegang zouden hebben tot alle vormen van openbaar vervoer (bus, tram, trein en metro). Het Combiticket is een persoonlijk vervoerbewijs dat vanaf de aankoopdatum voor een volledige dag geldig is op het volledige openbaarvervoernetwerk in België (NMBS, De Lijn, MIVB en TEC). Het kan op elk tijdstip van de dag en van de week worden gebruikt. De combinatie van gebruiksgemak en een betaalbare prijs kan een gamechanger zijn om meer mensen ervan te overtuigen om het openbaar vervoer te nemen, in het bijzonder ook voor verplaatsingen die niet woon-werkgerelateerd zijn. Zij vormen de hoofdmoot van onze verplaatsingen.

Het Oostenrijkse *Klimaticket*¹, ingevoerd eind 2021, is een goed voorbeeld. Het "*Klimaticket Ö*" is een abonnementsformule voor het gebruik van alle openbaarvervoerdiensten (trein, tram, bus en metro) die worden aangeboden door de deelnemende vervoerbedrijven op het volledige Oostenrijkse grondgebied. Het is het resultaat van een samenwerking tussen de negen deelstaten van Oostenrijk. Het vervoerbewijs geldt niet voor toeristisch vervoer, zoals *Waldviertelbahn*, *Wachaubahn*, *Schneebergbahn* en *Schafbergbahn*. De standaardprijs van het "*Klimaticket Ö*" bedraagt 1 095 euro per jaar of 3 euro per dag. Voor jongeren (jonger dan 26 jaar), senioren (ouder dan 64 jaar) en personen met een handicap bedraagt de prijs 821 euro per jaar of, met de vroegboekorting, 699 euro. Betaal je als volwassene nog eens 110 euro extra, dan kunnen tot vier kinderen van 6 tot 15 jaar gratis mee. Kinderen jonger dan 6 jaar reizen gratis; kinderen ouder dan 15 jaar dienen een eigen "*Klimaticket Ö*" (weliswaar tegen een verlaagd jongerentarief) of een ander vervoerbewijs te hebben. Het *Klimaticket* is een succes: sinds de lancering werden ruim 170 000 *Klimatickets* verkocht. Eind augustus noteerde de Oostenrijkse spoormaatschappij ÖBB 15 % meer treingebruikers dan voor de coronacrisis, met personen die voordien weinig of niet gebruik maakten van het openbaar vervoer.²

In Duitsland heeft men dit jaar gedurende de zomermaanden juni, juli en augustus het 9-euro-ticket ingevoerd. Met dit ticket kunnen reizigers onbeperkt door het land reizen met het openbaar vervoer, langeafstandstreinen ICE, IC of EC uitgezonderd. Het is een tegemoetkoming van de overheid voor de stijgende energieprijzen. Ook deze formule kende een groot succes: 52 miljoen tickets werden verkocht, waarvan 20 % aan personen die het

¹ <https://www.klimaticket.at/en/>.

² <https://de.euronews.com/2022/08/24/osterreichisches-klimaticket-auch-fur-deutschland-ein-modell>.
<https://www.derstandard.at/story/2000135868085/nationalrat-klimaticket-verkauft-sich-besser-als-erwartet>.

¹ <https://www.klimaticket.at/en/>.

² <https://de.euronews.com/2022/08/24/osterreichisches-klimaticket-auch-fur-deutschland-ein-modell>.
<https://www.derstandard.at/story/2000135868085/nationalrat-klimaticket-verkauft-sich-besser-als-erwartet>.

à des personnes qui n'utilisaient pas régulièrement les transports en commun auparavant³. Un voyage en train sur dix a remplacé un voyage en voiture. Le nombre de passagers de la *Deutsche Bahn* a aujourd'hui dépassé celui enregistré avant la pandémie. Ce système a permis d'éviter 1,8 million de tonnes d'émissions de CO₂ et la qualité de l'air s'est considérablement améliorée, en particulier dans les villes. Le gouvernement allemand a décidé de développer cette formule plus avant dans le cadre de l'augmentation du pouvoir d'achat et de la lutte contre le changement climatique.

Ces formules attractives contrastent fortement avec les prix pratiqués en Belgique: un abonnement illimité à la SNCB coûte 3 357 euros par an. Le supplément à payer si l'on souhaite un abonnement illimité au réseau *De Lijn*, STIB ou TEC s'élève respectivement à 299, 499 ou 585 euros.

Il existe déjà dans notre pays un billet intégré à petite échelle: le Brupass. Le "Brupass" et le "Brupass XL" sont le fruit d'une collaboration entre la SNCB, la STIB, le TEC, *De Lijn* et leurs autorités de tutelle. Le "Brupass" permet de voyager de manière illimitée avec n'importe quel moyen de transport en commun dans la zone "Brupass", qui couvre plus ou moins toute la Région de Bruxelles-Capitale; le "Brupass XL" s'étend sur une zone plus étendue de 11,5 kilomètres autour de la Région de Bruxelles-Capitale. Le "Brupass" et le "Brupass XL" sont disponibles selon plusieurs formules tarifaires: pour une utilisation sporadique des transports publics, on se procurera une carte "Brupass" ou "Brupass XL" pour un ou dix voyages, qui coûte respectivement 2,40 euros/3 euros pour un voyage et 15 euros/20 euros pour dix voyages.

openbaar vervoer voordien niet regelmatig gebruikten³. 1 op 10 treinritten vervingen een autorit. Het aantal reizigers is bij *Deutsche Bahn* inmiddels tot boven het precoronaniveau gestegen. Er werd 1,8 miljoen ton CO₂-uitstoot bespaard en de luchtkwaliteit verbeterde aanzienlijk, vooral in steden. De Duitse regering besliste inmiddels een vervolg op deze formule uit te werken, als koopkracht- en als klimaatmaatregel.

Deze aantrekkelijke formules staan in schril contrast met de Belgische prijzen: een ongelimiteerd abonnement bij de NMBS kost 3 357 euro per jaar. Het supplement voor een onbeperkt abonnement op De Lijn kost nog eens 299 euro extra, bij MIVB 499 euro en bij TEC 585 euro.

In eigen land is een geïntegreerd ticket al op een kleinere schaal ingevoerd met de Brupass. De "Brupass" en de "Brupass XL" zijn het resultaat van een samenwerking tussen NMBS, MIVB, TEC, De Lijn en hun voogdijoverheden. Met een "Brupass" kan je onbeperkt met om het even welk openbaarvervoermiddel reizen in de "Brupass"-zone, die min of meer het volledige Brussels Hoofdstedelijk Gewest omvat; met de "Brupass XL" kan bovendien in een uitgebreide zone van 11,5 kilometer rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden gereisd. De "Brupass" en "Brupass XL" bestaan in meerdere prijsformules: bij sporadisch gebruik van het openbaar vervoer kan je een "Brupass"- of "Brupass XL"-ticket kopen voor 1 of 10 ritten tegen de prijs van 2,40 euro (resp. 3 euro) voor 1 rit en 15 euro (resp. 20 euro) voor 10 ritten.

Joris VANDENBROUCKE (Vooruit)

³ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-08-30/germany-s-ultra-cheap-train-ticket-saved-1-8-million-tons-of-co2>.
<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2022/08/30/goedkoop-duits-ticket-voor-openbaar-vervoer-heeft-1-8-miljoen-to/>.

³ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-08-30/germany-s-ultra-cheap-train-ticket-saved-1-8-million-tons-of-co2>.
<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2022/08/30/goedkoop-duits-ticket-voor-openbaar-vervoer-heeft-1-8-miljoen-to/>.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu l'augmentation des prix du gaz et de l'électricité;

B. vu l'augmentation des prix de l'essence et du diesel;

C. vu les ambitions affichées par les différents gouvernements de notre pays en matière de transfert modal vers des moyens de transport durables, qui figurent notamment dans la "Vision du rail 2040";

D. vu le passage suivant de l'accord de gouvernement: "Afin de passer de la possession personnelle des moyens de transport à l'utilisation de moyens de transport partagés, le gouvernement, en collaboration avec les entités fédérées, élaborera un cadre pour déployer la "mobilité en tant que service". L'objectif sera de parvenir à un système intégré qui intègre l'ensemble du parcours et puisse être payé avec un seul ticket, par trajet ou pour une période déterminée.";

E. vu le succès des exemples étrangers de billet intégré pour les transports en commun, comme les formules instaurées en Autriche et en Allemagne, et vu le succès du "Brupass" en Belgique;

F. vu les ambitions en matière de multimodalité exprimées dans le nouveau contrat de gestion conclu entre l'autorité fédérale et la SNCB;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

d'examiner en concertation avec la SNCB et les sociétés régionales de transport en commun la possibilité d'instaurer un billet intégré à un tarif unique permettant aux voyageurs d'avoir accès à toutes les formes de transport en commun (bus, tram, train et métro).

5 septembre 2022

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de stijging van de elektriciteits- en gasprijzen;

B. gelet op de stijging van de benzine- en dieselprijzen;

C. gelet op de ambities van de verschillende regeringen in ons land rond de *modal shift* naar duurzame vervoersmiddelen, zoals onder meer opgenomen in de "Spoorvisie 2040";

D. gelet op de volgende passage in het regeerakkoord: "Om te komen tot een verschuiving van het persoonlijke bezit van vervoermiddelen naar het gebruik van gedeelde vervoermiddelen, werkt de regering samen met de deelstaten een kader uit om "*mobility as a service*" uit te rollen. De doelstelling moet zijn te komen tot een geïntegreerd systeem, dat het volledige traject uitstippelt en kan worden betaald met één enkel ticket, per traject of voor een bepaalde periode.";

E. gelet op het succes van buitenlandse voorbeelden van een geïntegreerd ticket voor openbaar vervoer, zoals in Oostenrijk en Duitsland, en het succes van de "Brupass" in eigen land;

F. gelet op de ambities rond multimodaliteit in het nieuwe beheerscontract tussen de federale overheid en de NMBS;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

In samenwerking met de NMBS en de regionale openbaarvervoerbedrijven, de invoering van een geïntegreerd ticket aan één tarief te onderzoeken, waarmee reizigers toegang hebben tot alle vormen van openbaar vervoer (bus, tram, trein en metro).

5 september 2022

Joris VANDENBROUCKE (Vooruit)