

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 février 2023

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la suppression de la distinction
de classes dans les trains et à l'instauration
de voitures silencieuses**

(déposée par
Mme Maria Vindevoghel et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 februari 2023

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het afschaffen van
het klassenonderscheid in de trein en
het invoeren van stiltewagons**

(ingediend door
mevrouw Maria Vindevoghel c.s.)

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,

La SNCB est confrontée à des défis importants à court et à long terme. En raison du malaise qui règne au sein de notre société ferroviaire nationale et de son sous-financement, celle-ci risque de perdre encore davantage de clients à l'avenir. Cette situation ne pourra être inversée qu'en écoutant les voyageurs et en proposant des solutions.

Les compositions de train réduites constituent aujourd'hui un grand problème pour les voyageurs. En raison de pannes techniques et d'une pénurie de personnel dans les ateliers de la SNCB, des rames doivent tous les jours être retirées de la circulation. Concrètement, ces suppressions de rames entraînent une diminution importante du nombre de places assises dans le train.

Lorsqu'il manque de places pour les voyageurs en deuxième classe, de nombreuses places sont cependant encore disponibles en première classe. Les passagers de deuxième classe ne peuvent toutefois s'installer en première classe que si l'accompagnateur de train décide de déclasser la première classe. En l'absence d'autorisation explicite, ils encourent une amende.

Tous égaux dans le train

Une société publique ne devrait pas pouvoir opérer de distinction entre les classes. Toute personne qui emprunte le train doit pouvoir compter sur un service de première classe. La distinction entre les première et deuxième classes ne résulte pas d'une demande des voyageurs mais de considérations économiques et discriminatoires.

En 1956, la troisième classe avait déjà été supprimée sur le rail belge. Ensuite, les 'voitures fumeurs' ont été supprimées en 2004. Aujourd'hui, il est temps de passer à l'étape suivante.

La différence entre les première et deuxième classes est aujourd'hui assez ténue. Elle se résume à un espace plus important pour les jambes et des sièges plus confortables en première classe. Dans certains trains, ces différences sont même inexistantes. Souvent, les voyageurs de deuxième classe se rendent seulement compte qu'ils se sont installés en première classe quand l'accompagnateur le leur signale. Vu le manque de places assises en deuxième classe, un billet de première classe représente aujourd'hui ni plus ni moins que la garantie d'une place assise.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De NMBS kampt met grote uitdagingen op korte en lange termijn. Door de malaise en de onderfinanciering dreigt onze openbare treinmaatschappij in de toekomst nog meer reizigers te verliezen. Dit kan enkel gekeerd worden door naar de reizigers te luisteren en oplossingen aan te reiken.

Op dit moment zijn de ingekorte treinstellen een groot probleem voor de reizigers. Door technische pannes en een gebrek aan personeel in de werkhuizen van de NMBS moeten er dagelijks treinstellen uit circulatie worden gehaald. Concreet wil dat zeggen dat het aantal zitplaatsen op de trein sterk vermindert.

Bij plaatstekort voor reizigers in tweede klasse zijn er echter nog veel zitplaatsen vrij in eerste klasse. Enkel wanneer de treinbegeleider de eerste klasse degradeert, mogen tweedeklassepassagiers in eerste klasse plaatsnemen. Zonder deze specifieke toestemming kunnen ze beboet worden.

Iedereen gelijk in de trein

Een openbaar bedrijf zou geen onderscheid mogen maken tussen klassen. Vandaag moet elke treinreiziger kunnen rekenen op een treinservice van eerste klasse. Het onderscheid tussen eerste en tweede klasse is er niet gekomen vanuit een vraag van de reizigers, maar vanuit een economisch en discriminerend gedachtegoed.

In 1956 werd reeds de derde klasse afgeschaft op onze Belgische spoorwegen. Ook de 'rookwagons' werden afgeschaft in 2004. Het is nu tijd voor de volgende stap.

Momenteel is het verschil tussen tweede en eerste klasse in de praktijk eerder beperkt. Behoudens meer beenruimte en zachtere zetels is er geen verschil. In sommige treinstellen zijn zelfs die verschillen onbestaande. De tweedeklassereizigers hebben vaak niet door dat ze hebben plaatsgenomen in eerste klasse tot de treinbegeleider hen daarop attent maakt. Een eersteklasseticket is vandaag niks meer dan een garantie op een zitplaats, door een gebrek aan zitplaatsen in tweede klasse.

Dans certaines provinces néerlandaises comme Groningen et la Frise, il n'est déjà plus possible, à la suite d'une décision politique, de voyager en première classe. Ces provinces ont en effet demandé à la société ferroviaire Arriva de supprimer les voitures de première classe et de revaloriser celles de deuxième classe. La société de transport Qbuzz ne propose également plus de billets de première classe pour ses trains depuis quelque temps.

La suppression de la distinction de classes dans les trains nationaux est une tendance internationale. Au Royaume-Uni également, un nombre croissant de sociétés ferroviaires décident de passer à un système de classe unique. La société nationalisée Southeastern a ainsi supprimé la distinction de classes en décembre 2022 en raison de la faible demande de billets de première classe.

Moins d'agressivité

Lorsqu'un membre du personnel de la SNCB demande à un voyageur d'aller dans une autre voiture, cela donne souvent lieu à des discussions. La distinction de classes entraîne donc également un risque plus élevé d'agressions à l'encontre du personnel de train et entre passagers. L'accompagnateur de train doit aujourd'hui séparer les voyageurs, ce qui entraîne un stress permanent et des frustrations, en particulier durant les heures de pointe. Un système de classe unique permettra dès lors de réduire les risques de discussions.

Davantage de places disponibles

Ouvrir la première classe à l'ensemble des voyageurs permettra d'augmenter d'un seul coup le nombre de places assises de 20 %. Les voyageurs seront ainsi mieux répartis sur l'ensemble du train, ce qui améliorera le confort de chacun.

Tarif unique

La suppression des classes dans les trains devra s'accompagner de l'instauration d'un tarif unique. Aujourd'hui, un billet ou un abonnement de première classe coûte près de 54 % plus cher que le titre de transport équivalent en deuxième classe. Il conviendra de supprimer cette différence tarifaire. Les tarifs en vigueur pour la deuxième classe devront devenir le tarif unique, sans augmentation.

Ce tarif unique permettrait également de faciliter l'instauration d'un billet unique valable pour l'ensemble des transports publics en Belgique.

In enkele Nederlandse provincies zoals Groningen en Friesland kan men al niet meer in eerste klasse treinen. Dat was een politieke beslissing. De bewuste provincies hebben de spoorwegmaatschappij Arriva de opdracht gegeven de eersteklassewagons te schrappen en de tweede klasse te upgraden. Ook vervoersmaatschappij Qbuzz biedt al langer geen eersteklassetickets meer aan op hun treinen.

Het afschaffen van het klassenonderscheid op de treinen voor binnenlands vervoer is een internationaal fenomeen. Ook in het Verenigd Koninkrijk zien we meer en meer treinmaatschappijen overstappen naar eenheids-treinen. Zo schafte het genationaliseerde Southeastern in december 2022 nog het klassenonderscheid af. Er was onvoldoende vraag naar eersteklassetickets.

Minder agressie

Vaak ontstaan er discussies tussen de reizigers en het NMBS-personeel, indien de reizigers gevraagd worden om zich naar een andere wagon te verplaatsen. Het klassenonderscheid zorgt dus ook voor een hoger risico op gevallen van agressie tegenover het treinpersoneel en passagiers onderling. Vandaag moet de treinbegeleider de reizigers scheiden, wat constante stress en frustraties met zich meebrengt, in het bijzonder tijdens de spitsuren. Met een gelijkschakeling krijgt men minder discussies.

Meer beschikbare plaatsen

Indien de eerste klasse voor iedereen beschikbaar wordt gesteld, creëert dat in één klap tot 20 % meer beschikbare zitplaatsen. Hierdoor kunnen reizigers zich beter verspreiden over een volle trein wat het comfort voor iedereen verhoogt.

Eenheidsprijs

De klassen op de trein afschaffen moet ook leiden tot een eenheidsprijs. Vandaag betaalt men voor een eersteklasseticket ongeveer 54 % meer dan voor een tweedeklasseticket, idem voor de abonnementen. Dat prijsverschil moet verdwijnen. De prijzen voor tweede klasse worden vanaf dan de eenheidsprijs, zonder extra prijsverhogingen.

Dergelijke eenheidsprijs zou ook gunstige effecten hebben op de totstandkoming van een eenheidsticket voor alle openbaar vervoer in België.

Pour atteindre l'objectif d'un billet intégré pour l'ensemble des transports publics en Belgique, il convient d'éliminer certains obstacles. La différence tarifaire entre les première et deuxième classes à la SNCB constitue l'un de ces obstacles. Les sociétés organisant le transport public en bus et en tram ne prévoient pas cette distinction, qui n'est plus appliquée que par la SNCB. Supprimer cette différence facilitera le processus d'instauration d'un billet unique.

Voitures silencieuses

Les voitures silencieuses existent déjà notamment en Allemagne, au Danemark, en Suisse, en Suède, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas. Aux Pays-Bas, elles existent depuis des décennies et rencontrent un franc succès. De nombreux trains internationaux disposent également de voitures ou de zones silencieuses. Un grand nombre de voyageurs ont déjà pu faire l'expérience de ce type de voiture et ont qualifié cette expérience de positive.

Les voitures silencieuses sont nécessaires pour les voyageurs qui souhaitent lire, travailler ou étudier. On peut également s'y reposer avant ou après le travail. Grâce à l'environnement faible en stimuli auditifs des voitures silencieuses, les personnes hypersensibles prendront plus souvent le train.

Une voiture silencieuse est une zone du train dans laquelle il convient de garder le silence, ce qui implique de ne pas téléphoner, de ne pas parler et de ne pas écouter de la musique à un volume élevé.

Ces rames sont destinées aux personnes souhaitant voyager dans le calme, par exemple pour lire, dormir ou travailler sur leur ordinateur portable en toute tranquillité. L'objectif est que ces personnes ne soient pas dérangées par les conversations bruyantes d'autres voyageurs. Il doit s'agir d'un environnement faible en stimuli auditifs. Les appareils électroniques doivent également être mis en mode silencieux.

La demande de voitures silencieuses existe également en Belgique. En 2005, déjà, une pétition avait été lancée pour l'instauration de ce type de voitures. Le porte-parole de la SNCB a récemment confirmé que les voyageurs émettent régulièrement cette demande et qu'un projet pilote est en préparation.

Aménagements concrets

Il n'est pas nécessaire de transformer les voitures de première classe: seuls les autocollants devront être remplacés. Il conviendra d'indiquer clairement quelles sont les voitures silencieuses.

Indien we naar een geïntegreerd ticket willen evolueren voor alle openbaar vervoer in België dan moeten we de drempels wegwerken. De verschillende tarieven tussen eerste klasse en tweede klasse bij de NMBS is zo een drempel. Onze openbare bus- en trambedrijven maken geen onderscheid. Enkel de NMBS hanteert nog een dergelijk tariefverschil. Dit verschil wegwerken vereenvoudigt het proces richting eenheidsticket.

Stiltewagons

Ze bestaan reeds in, onder andere, Duitsland, Denemarken, Zwitserland, Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Nederland: de stiltewagons. In Nederland bestaan ze al decennialang en zijn ze een succes gebleken. Ook vele internationale treinen beschikken over stiltewagons of stiltezones. Vele treinreizigers zijn daarmee reeds vertrouwd en evalueren die ervaring als positief.

De stiltewagons zijn nodig voor wie in stilte wil lezen, werken of studeren. Ze kunnen gebruikt worden om te rusten na of voor het werk. Hoogsensitieve personen zullen dankzij de prikkelarme omgeving van de stiltewagon vaker de trein nemen.

Een stiltewagon is een afdeling van de trein waarin men stil moet zijn. Dat houdt in: niet telefoneren, niet praten en niet hardop naar muziek luisteren.

Deze coupés zijn bedoeld voor mensen die in alle rust willen reizen, bijvoorbeeld om rustig te kunnen lezen, te kunnen slapen of om in stilte te kunnen werken op een laptop. Het idee is dat men in de stiltecoupé niet afgeleid wordt door luidruchtige gesprekken van andere reizigers. Het moet een prikkelarme omgeving zijn. De elektronische apparaten staan er op "stille modus".

De vraag naar stiltewagons leeft ook in België. Reeds in 2005 werd een petitie opgestart voor het invoeren van zulke wagons. De woordvoerder van de NMBS bevestigde onlangs nog dat die vraag regelmatig terugkomt vanuit de reizigers en dat er een proefproject op komst is.

Praktisch

Het ombouwen van de eersteklasserijtuigen is niet nodig, enkel de bestickering moet gewijzigd worden. De stiltewagons moeten duidelijk worden aangeduid.

Des pictogrammes permettront aux voyageurs de savoir ce que l'on attend d'eux dans les voitures silencieuses. Il appartiendra à la SNCB, en concertation avec les partenaires sociaux, d'établir un règlement à cet effet, de former le personnel et d'informer les voyageurs.

Il reviendra également à la SNCB de déterminer, en concertation avec les partenaires sociaux, le nombre de voitures silencieuses à prévoir et les lignes sur lesquelles elles circuleront.

Reizigers kunnen aan de hand van pictogrammen in en op de rijtuigen begrijpen wat van hen verwacht wordt in een stiltewagon. Het is aan de NMBS om, in samenspraak met de sociale partners, een reglement daartoe op te stellen, het personeel op te leiden en de reizigers te informeren.

Het is ook aan de NMBS om, in samenspraak met de sociale partners, te bepalen hoeveel stiltewagons men zal invoeren en op welke treinlijnen men deze wil inzetten.

Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)
Roberto D'Amico (PVDA-PTB)
Gaby Colebunders (PVDA-PTB)
Nadia Moscufo (PVDA-PTB)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu le manque de places assises en deuxième classe;

B. considérant qu'il a été demandé à la SNCB d'appliquer des tarifs moins complexes;

C. considérant que les différents gouvernements de notre pays ont l'ambition d'instaurer un ticket unique pour nos transports publics;

D. vu la demande de voitures silencieuses;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de demander à la SNCB de supprimer la distinction de classes dans les trains nationaux à partir du 1^{er} janvier 2024, sans supplément tarifaire pour les voyageurs, ainsi que de prévoir un remboursement adéquat pour les détenteurs d'un abonnement ou d'un billet de première classe valable le 1^{er} janvier 2024 ou après cette date;

2. de demander à la SNCB d'instaurer des voitures silencieuses à partir du 1^{er} janvier 2024 et de les mettre à la disposition des voyageurs sans supplément tarifaire;

3. de libérer suffisamment de moyens budgétaires pour permettre la mise en œuvre des mesures précitées.

23 janvier 2023

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het gebrek aan voldoende zitplaatsen in tweede klasse;

B. gelet op de vraag naar minder complexe tarieven bij de NMBS;

C. gelet op de ambities van de verschillende regeringen in ons land om tot een eenheidsticket te komen voor ons openbaar vervoer;

D. gelet op de vraag naar stiltewagons;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. de NMBS te vragen om vanaf 1 januari 2024 het klassenonderscheid op de binnenlandse treinen af te schaffen, zonder extra prijsverhoging voor de reizigers alsmede een gepaste terugbetaling te voorzien voor diegenen die nog een eersteklasseabonnement of -ticket bezitten geldig op of na 1 januari 2024;

2. de NMBS te vragen om vanaf 1 januari 2024 stiltewagons in te voeren en deze zonder extra prijsverhoging voor de reizigers beschikbaar te stellen;

3. voldoende budgetten vrij te maken om de voorgaande engagementen mogelijk te maken.

23 januari 2023

Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)
Roberto D'Amico (PVDA-PTB)
Gaby Colebunders (PVDA-PTB)
Nadia Moscufo (PVDA-PTB)