

# BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2015-2016

2 MEI 2016

**Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen**

## HOORZITTINGEN

# SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2015-2016

2 MAI 2016

**Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés**

## AUDITIONS

Zie :

Stukken van de Senaat :  
6-201 – 2014/2015 :

Nr. 1 : Verzoek tot het opstellen van een informatieverslag van mevrouw Brouwers, de heren Vanackere, Verstreken en Mahoux, de dames Zrihen en El Yousfi, de heer Prévet, de dames Vienne en Barzin, de heer Brotchi, de dames De Bue en Defraigne, de heren Destexhe, Destrebecq, Evrard, Miesen en Wahl, mevrouw Brusseel, de heren Daems, De Gucht, Vereeck en Anciaux, de dames Lieten, Segers en Turan, de heren Van Malderen, Bastin, Desquesnes en Mampaka Mankamba, de dames Waroux en De Sutter, de heer Henry, mevrouw Meuleman, de heer Sanctorum-Vandevoorde en mevrouw Thibaut.

6-201 – 2015/2016 :

Nr. 2 : Verslag.

Voir :

Documents du Sénat :  
6-201 – 2014/2015 :

N° 1 : Demande d'établissement d'un rapport d'information de Mme Brouwers, MM. Vanackere, Verstreken et Mahoux, Mmes Zrihen et El Yousfi, M. Prévet, Mmes Vienne et Barzin, M. Brotchi, Mmes De Bue et Defraigne, MM. Destexhe, Destrebecq, Evrard, Miesen et Wahl, Mme Brusseel, MM. Daems, De Gucht, Vereeck et Anciaux, Mmes Lieten, Segers et Turan, MM. Van Malderen, Bastin, Desquesnes et Mampaka Mankamba, Mmes Waroux et De Sutter, M. Henry, Mme Meuleman, M. Sanctorum-Vandevoorde et Mme Thibaut.

6-201 – 2015/2016 :

N° 2 : Rapport.

**INHOUD**

I.	Hoorzitting van 22 juni 2015 .....	3
A.	MIVB .....	3
B.	NMBS .....	16
C.	Gedachtwisseling .....	23
II.	Hoorzitting van 6 juli 2015 .....	34
A.	De Lijn .....	34
B.	TEC .....	40
C.	Gedachtwisseling .....	45
III.	Hoorzitting van 28 september 2015.....	55
A.	UITP.....	55
B.	Gedachtwisseling .....	59
IV.	Hoorzitting van 19 oktober 2015 .....	69
A.	Professor Vanderstraeten, UCL.....	69
B.	Professor Boussauw, VUB .....	71
C.	Professor Vansteenwegen, KUL.....	88
D.	Gedachtwisseling .....	89
V.	Hoorzitting van 23 oktober 2015 .....	97
A.	Professor Macharis, VUB .....	97
B.	Professor Lauwers, UGent.....	99
C.	Gedachtwisseling .....	105
VI.	Hoorzitting van 9 november 2015 .....	109
A.	Test-Aankoop, ASBL Navetteurs.be, TreinTramBus .....	109
B.	Gedachtwisseling .....	117
VII.	Hoorzitting van 9 november 2015 .....	121
A.	Fietsersbond en GRACQ .....	121
B.	Gedachtwisseling .....	124
VIII.	Hoorzitting van 9 november 2015 .....	126
A.	ACTP.....	126
B.	Gedachtwisseling .....	127
IX.	Hoorzitting van 7 december 2015.....	128
A.	Vlaamse overheid, departement Mobiliteit.....	128
B.	Gedachtwisseling .....	133
X.	Hoorzitting van 4 januari 2016.....	138
A.	Waalse regering, kabinet minister van Mobiliteit .....	138
B.	Gedachtwisseling .....	141
XI.	Hoorzitting van 4 januari 2016.....	145
A.	Kris Peeters, mobiliteitsexpert.....	145
B.	Gedachtwisseling .....	160
XII.	Hoorzitting van 4 januari 2016.....	163
A.	Brusselse Hoofdstedelijke regering, kabinet minister van Mobiliteit .....	163
B.	Gedachtwisseling .....	167
XIII.	Hoorzitting van 18 januari 2016 .....	169
A.	Federale regering, minister van Mobiliteit.....	169
B.	Gedachtwisseling .....	174
XIV.	Hoorzitting van 18 maart 2016 .....	186
A.	Consultancy Bureau Roland Berger .....	186
B.	Gedachtwisseling .....	196
	Bijlage .....	203

**SOMMAIRE**

I.	Audition du 22 juin 2015 .....	3
A.	STIB .....	3
B.	SNCB .....	16
C.	Échange de vues .....	23
II.	Audition du 6 juillet 2015 .....	34
A.	De Lijn .....	34
B.	TEC .....	40
C.	Échange de vues .....	45
III.	Audition du 28 septembre 2015 .....	55
A.	UITP.....	55
B.	Échange de vues .....	59
IV.	Audition du 19 octobre 2015.....	69
A.	Professeur Vanderstraeten, UCL.....	69
B.	Professeur Boussauw, VUB .....	71
C.	Professeur Vansteenwegen, KUL.....	88
D.	Échange de vues .....	89
V.	Audition du 23 octobre 2015.....	97
A.	Professeur Macharis, VUB.....	97
B.	Professeur Lauwers, UGent.....	99
C.	Échange de vues .....	105
VI.	Audition du 9 novembre 2015.....	109
A.	Test-Achats, ASBL Navetteurs.be, TreinTramBus .....	109
B.	Échange de vues .....	117
VII.	Audition du 9 novembre 2015 .....	121
A.	Fietsersbond et GRACQ .....	121
B.	Échange de vues .....	124
VIII.	Audition du 9 novembre 2015 .....	126
A.	ACTP.....	126
B.	Échange de vues .....	127
IX.	Audition du 7 décembre 2015 .....	128
A.	Autorité flamande, département Mobilité .....	128
B.	Échange de vues .....	133
X.	Audition du 4 janvier 2016.....	138
A.	Gouvernement wallon, cabinet ministre de la Mobilité .....	138
B.	Échange de vues .....	141
XI.	Audition du 4 janvier 2016.....	145
A.	Kris Peeters, expert en mobilité .....	145
B.	Échange de vues .....	160
XII.	Audition du 4 janvier 2016 .....	163
A.	Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, cabinet ministre de la Mobilité .....	163
B.	Échange de vues .....	167
XIII.	Audition du 18 janvier 2016 .....	169
A.	gouvernement fédéral, ministre de la Mobilité .....	169
B.	Échange de vues .....	174
XIV.	Audition du 18 mars 2016 .....	186
A.	Bureau de consultance Roland Berger .....	186
B.	Échange de vues .....	196
	Annexe .....	203

## I. HOORZITTING VAN 22 JUNI 2015

### A. MIVB

#### Inleiding door de heer Brieuc de Meeûs, directeur général van de MIVB

De heer de Meeûs verklaart dat de mobiliteit van de gebruiker de kernactiviteit van de MIVB blijft. Het reizigerscomfort impliceert ook de invoering van een begrijpelijke en consistente transversale tarificatie.

Het gemeenschappelijk gebruik van de MOBIB-kaart is sinds april 2015 in een stroomversnelling gekomen.

#### Uiteenzetting van de heer Kris Lauwers, adjoint-directeur général van de MIVB

##### *1. Reglementair en contractueel kader waarin de activiteiten van de MIVB verlopen*

###### **1.1. Algemeen overzicht van het reglementair en contractueel kader**

— ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

— samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, in verband met het geregelde vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

— principieel akkoord tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 10 juni 1998 ter regeling van de samenwerking inzake gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen ;

— koninklijk besluit van 18 oktober 2004 houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ;

— wet van 30 december 2005 houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel ;

— beheerscontract 2013-2017 van 13 maart 2013 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB.

## I. AUDITION DU 22 JUIN 2015

### A. STIB

#### Introduction par M. Brieuc de Meeûs, directeur général de la STIB

M. de Meeûs rappelle que la mobilité de l'usager demeure au cœur des activités de la STIB. Le confort du voyageur comprend également la mise en place d'une tarification transversale compréhensible et consistante.

L'utilisation commune de la carte MOBIB s'est accélérée en avril 2015.

#### Exposé de M. Kris Lauwers, directeur général adjoint de la STIB

##### *1. Cadre réglementaire et contractuel dans lequel s'inscrivent les activités de la STIB*

###### **1.1. Vue d'ensemble du cadre réglementaire et contractuel**

— ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale ;

— accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale ;

— accord de principe du 10 juin 1998 entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale organisant la coopération en matière de problèmes communs de mobilité ;

— arrêté royal du 18 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges ;

— loi du 30 décembre 2005 portant assentiment de la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles ;

— contrat de gestion 2013-2017 du 13 mars 2013 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB.

**1.2. Samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Dit is het enige samenwerkingsakkoord dat genomen is in uitvoering van artikel 92bis, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 waardoor de Gewesten verplicht worden om samenwerkingsakkoorden af te sluiten met betrekking tot onder andere diensten voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer die zich uitstrekken over meer dan één Gewest.

Het samenwerkingsakkoord wijst het beheer van de toen bestaande gewestgrensoverschrijdende lijnen toe aan de secundaire uitbater van die lijn, overeenkomstig artikel 2, § 2, van hetzelfde samenwerkingsakkoord.

Het akkoord beschrijft de regels van toewijzing, overleg of goedkeuring ingeval van uitbreiding of wijziging van gewestgrensoverschrijdende lijnen. Een toename van bijvoorbeeld meer dan 25 % op een bepaalde lijn vergt de goedkeuring van de betrokken Gewesten, overeenkomstig artikel 4.

Investeringen voor grensoverschrijdende lijnen kunnen, mits akkoord, geheel of gedeeltelijk ten laste gelegd worden van het Gewest op wiens grondgebied de investering gebeurt, conform artikel 6.

Het samenwerkingsakkoord heeft weliswaar kracht van wet, maar werd nooit geactualiseerd en heeft daardoor aan relevantie ingeboet.

**1.3. Principieel akkoord tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 10 juni 1998 ter regeling van de samenwerking inzake gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen**

Dit akkoord betreft niet alleen het openbaar vervoer, maar ook andere aspecten van de mobiliteit zoals het wegennet, problemen met parkings en de afstandsbediening van de verkeersborden.

Het voorziet ook in initiatieven om de tarieven van de vier operatoren te integreren : de invoering van gemeenschappelijke tarieven in stedelijke zones en in voorstedelijke zones.

De infrastructuurwerken beantwoorden aan het territorialiteitsbeginsel, waarbij een gebruiksvergoeding wordt betaald.

**1.2. Accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale**

C'est le seul accord de coopération pris en application de l'article 92bis, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1988 qui impose aux Régions de conclure des accords de coopération concernant entre autres les services de transport en commun urbains et vicinaux qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région.

Cet accord de coopération attribue la gestion des lignes interrégionales existantes à l'époque à l'exploitant secondaire de cette ligne, conformément à l'article 2, § 2, du même accord de coopération.

L'accord décrit les règles d'attribution, de concertation ou d'approbation en cas d'extension ou de modification des lignes interrégionales. Par exemple, une modification de l'offre de plus de 25 % sur une ligne déterminée exige l'accord des Régions concernées, conformément à l'article 4.

Les investissements pour les lignes interrégionales peuvent, moyennant accord, être totalement ou partiellement exécutés pour le compte de la Région sur le territoire de laquelle ils se font, conformément à l'article 6.

Si l'accord de coopération a force de loi, il n'a jamais été actualisé et a de ce fait perdu de sa pertinence.

**1.3. Accord de principe du 10 juin 1998 entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale organisant la collaboration en matière de problèmes communs de mobilité**

Cet accord ne concerne pas seulement le transport public, mais également d'autres aspects de la mobilité comme la voirie, les problèmes liés aux parkings et la télécommande de la signalisation routière.

Il prévoit en outre la prise d'initiatives en vue d'une intégration tarifaire entre les quatre opérateurs : l'instauration de tarifs communs dans une zone urbaine et une zone suburbaine.

Il stipule que les travaux d'infrastructure sont gouvernés par le principe de territorialité lié au paiement d'une redevance d'utilisation.

Dit akkoord heeft goed gewerkt, hoewel het niet het statuut van samenwerkingsakkoord heeft. De laatste jaren werd het echter niet meer aangepast.

#### **1.4. Koninklijk besluit van 18 oktober 2004 houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**

Artikel 5 van dit koninklijk besluit richt een Oriëntatiecomité binnen de NMBS op. Dit Oriëntatiecomité geeft advies over elke maatregel die de samenwerking met de gewestelijke vervoersmaatschappijen kan beïnvloeden. Het is samengesteld uit zes vertegenwoordigers van de NMBS, twee van De Lijn, twee van de TEC-groep en twee van de MIVB.

#### **1.5. Wet van 30 december 2005 houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel**

Deze wet heeft betrekking op de zeer belangrijke overeenkomst tussen de federale Staat en de drie Gewesten met het oog op het verhogen van het aanbod van openbaar vervoer via het oprichten van een gewestelijk expresnet (GEN) en houdt de verplichting in tot integratie van aanbod, tarieven, vervoerbewijzen en reizigersinformatie.

Overeenkomstig artikel 15 van de overeenkomst wordt : « de invoering van een gemeenschappelijk tarifaanbod nagestreefd. In een eerste fase voeren de vier maatschappijen voor openbaar vervoer een systeem in voor de wederzijdse erkenning van de vervoerbewijzen (...). In een tweede fase leveren de vier maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer compatibele vervoerbewijzen af die geldig zijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de « randzone » die door de interministeriële conferentie van 30 november 1999 goedgekeurd werd (...). In een derde fase voeren de vier maatschappijen voor de gehele GEN-zone een compatibel inningsysteem in, en dit in het vooruitzicht van een compatibel inningsysteem voor het hele grondgebied. (...) »

De wet regelt de *governance* van het GEN door het opzetten van samenwerkings-en overlegorganen. Vraag is of deze regels wel goed gewerkt hebben gelet op het feit dat het GEN niet de resultaten heeft opgeleverd zoals verhoop in de beginjaren 2000.

Cet accord a fonctionné, bien qu'il n'ait pas été doté du statut d'accord de coopération. Cependant, il n'a plus été adapté ces dernières années.

#### **1.4. Arrêté royal du 18 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des chemins de fer belges**

L'article 5 de cet arrêté royal prévoit la mise en place d'un Comité d'orientation au sein de la SNCB. Ce Comité d'orientation rend des avis au sujet de toute mesure susceptible d'influencer la coopération entre la SNCB et les sociétés régionales de transport public. Il est composé de six représentants de la SNCB, de deux représentants de De Lijn, de deux représentants du groupe TEC et de deux représentants de la STIB.

#### **1.5. Loi du 30 décembre 2005 portant assentiment de la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles**

Cette loi concerne la convention extrêmement importante conclue entre l'État fédéral et les trois Régions et visant à accroître l'offre de transport public par la création d'un Réseau express régional (RER). Elle impose l'intégration de l'offre, des tarifs, des titres de transport et de l'information aux voyageurs.

Conformément à l'article 15 de la convention : « les parties poursuivent la mise en place d'une offre tarifaire commune. Dans une première phase, les quatre sociétés de transport en commun mettent en place le dispositif de reconnaissance mutuelle des titres (...). Dans une deuxième phase, les quatre sociétés de transport en commun émettent des titres compatibles, valables sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et dans la « zone périurbaine » approuvée par la conférence interministérielle du 30 novembre 1999 (...). Dans une troisième phase, les quatre sociétés de transport en commun mettent en service un système compatible de perception dans l'ensemble de la zone RER, et ceci dans la perspective d'un système compatible de perception pour l'ensemble du territoire (...). »

La loi règle la gouvernance du RER en instituant des organes de coopération et de concertation. La question est de savoir si ces organes ont travaillé comme il se doit, étant donné que le projet de RER n'a pas atteint les objectifs fixés au début des années 2000.

**1.6. Beheerscontract 2013-2017 van 13 maart 2013 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB**

De MIVB sluit om de vijf jaar een beheerscontract af met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Artikel 50 van dit beheerscontract betreffende de coördinatie met de andere openbaar vervoersmaatschappijen in Brussel en de grootstedelijke zone voorziet in :

- een integratie van het aanbod van openbaar vervoer met het oog op een betere dienstverlening aan de Brusselaars, huidige en potentiële reizigers, met bijzondere aandacht voor een betere toegang tot tewerkstellingszones ;

- een verdere integratie van de vervoerbewijzen en tarieven als bepaald in het GEN-akkoord van 4 april 2003. Indien de tariefakkoorden die aan de operatoren worden opgelegd resulteren in een verlaging van de tarieven van de MIVB, zal zij een compensatie ontvangen voor de daaruit voortvloeiende vermindering van de netto-inkomsten, na aftrek van de ontvangen nieuwe inkomsten ;

- een geïntegreerde strategie voor informatie aan de reizigers en geleiding van de reizigersstromen om de complementariteit en het geïntegreerd gebruik van de verschillende netwerken te bevorderen. Mits de partijen een akkoord bereiken over de verdeling van de kosten ervan, kunnen in het raam van deze strategie geïntegreerde informatiecampagnes worden opgestart om het bestaande aanbod aan openbaar vervoer in de zone te promoten ;

- nauwere samenwerking met De Lijn voor het bestuderen en ontwikkelen van interregionale lijnen door bijvoorbeeld bijstand te verlenen in de keuze van de tracés, de integratie van de voorgestelde lijnen met het MIVB-net, het ontwikkelen van intermodale uitwisselingsspolen, het bepalen van specifieke exploitatievormen ;

- een coördinatie van de toegangswegen voor bussen ;

- samenwerking met het oog op studies en ontwikkeling van het Brabantnet voor trams (met voorrang voor de verbinding met de luchthaven) ;

- het onderhoud door de MIVB van de stopplaatsen van de NMBS.

**1.6. Contrat de gestion 2013-2017, conclu le 13 mars 2013 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB**

La STIB conclut des contrats de gestion avec la Région de Bruxelles-Capitale tous les cinq ans.

L'article 50 de ce contrat de gestion relatif à la coordination avec les autres opérateurs de transports publics actifs à Bruxelles et dans la zone métropolitaine, prévoit :

- l'intégration des offres de transports publics, dans l'optique d'un meilleur service aux Bruxellois, voyageurs actuels et potentiels, en particulier dans le cadre d'une meilleure desserte des zones d'emplois ;

- l'intégration billettique et tarifaire renforcée tel que prévue dans l'accord RER du 4 avril 2003. Dans l'hypothèse où les accords tarifaires qui seraient imposés aux opérateurs auraient pour conséquence de réduire les tarifs de la STIB, cette dernière obtiendra une compensation pour la réduction consécutive des recettes nettes, déduction faite des recettes nouvelles générées ;

- la mise en œuvre d'une stratégie intégrée d'information aux voyageurs et de guidage des flux de voyageurs entre les réseaux dans le but de favoriser la complémentarité et l'usage intégré des différents réseaux. Cette stratégie pourra inclure, moyennant un accord des parties sur le partage des coûts y afférents, des campagnes de communication intégrées destinées à promouvoir et valoriser l'offre globale existante en transports publics dans la zone ;

- l'intensification de la collaboration avec De Lijn sur les études et le développement des lignes interrégionales en fournissant par exemple une assistance aux choix des tracés, à l'intégration des lignes proposées avec le réseau de la STIB, au développement des pôles d'échanges intermodaux, à la définition de modalités d'exploitation spécifiques ;

- la coordination des voies d'accès pour les bus ;

- une collaboration en vue des études et du développement de Brabantnet pour les trams (avec priorité à la liaison avec l'aéroport) ;

- l'entretien par la STIB des points d'arrêt SNCF.

Artikel 34 van het beheerscontract betreffende de ontvangst en de verkoop regelt onder meer :

- het bepalen van standaarden voor de ontvangst van de reizigers ;
- de integratie van de vervoerbewijzen door middel van de MOBIB-kaart.

## *2. Realisaties sedert 1991 inzake samenwerking tussen de verschillende operatoren uit Brussels oogpunt, gegroepeerd rond de vier P's : Product, Prijs, Plaats en Promotie*

### **2.1. Product**

a) Creatie van een aantal speciale interregionale buslijnen, die met succes werden ingezet :

- Conforto (TEC) : snelbussen van Ottignies-Louvain-La-Neuve naar Etterbeek (station) en Woluwe (metro Kraainem en Roodebeek) ;
- Airport-Line (MIVB) : bussen van station Luxemburg, via metro Schuman, naar Brussels Airport ;
- nachtlijn 620 (De Lijn) : vanuit gebied luchthaven Zaventem doorheen Evere, Schaarbeek en Brussel naar Molenbeek en Anderlecht. Hier wordt ingespeeld op de nachtelijke economische activiteit binnen het luchthavengebied.

### b) Gewestelijk expresnet (GEN) :

- verbreding van het aanbod op treinlijn 26 met een metroverbinding en een verlenging van tramlijn 25 tot het station van Boondael ;
- bouw van een intermodaal Weststation (treinlijn 28 en metrolijnen 1, 2, 5 en 6). Dit wordt een sleutelstation waar alle metrolijnen van Brussel samenkommen ;
- rond eind 2015 : er wordt gedacht aan de exploitatie van de tunnel Schumann-Josaphat, met de indienstneming van het station Mouterij dat de verbinding maakt tussen de trein, tramlijn 81 en buslijn 95.

### c) Busnet van De Lijn :

- De Lijn heeft haar bestaande lijnen aanzienlijk versterkt binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gebied in vergelijking met 1991. Dat was niet eenvoudig te

L'article 34 du contrat de gestion relatif à l'accueil et à la vente des transports règle entre autres :

- le principe de définir des standards d'accueil pour le public ;
- l'intégration billettique par la carte MOBIB,

## *2. Coopérations réalisées depuis 1991 entre les différents opérateurs du point de vue bruxellois, regroupées selon les quatre P : Produit, Prix, Place et Promotion*

### **2.1. Produit**

a) Création réussie d'un certain nombre de lignes de bus interrégionales :

- Conforto (TEC), bus rapide au départ d'Ottignies-Louvain-la-Neuve vers la gare d'Etterbeek et les stations de métro de Kraainem et de Roodebeek à Woluwe ;
- Airport-Line (STIB), bus à partir de la gare de Luxembourg, via la station de métro Schuman, vers l'aéroport de Bruxelles-National ;
- Ligne nocturne 620 (De Lijn), à partir de la zone de l'aéroport de Zaventem à travers Evere, Schaerbeek et Bruxelles vers Molenbeek et Anderlecht. On a ainsi réagi à l'activité économique nocturne de la zone aéroportuaire.

### b) Réseau express régional (RER) :

- renforcement de l'offre sur la ligne de train 26 avec correspondances métro et la prolongation de la ligne de tram 25 vers la gare de Boondael ;
- construction d'une Gare de l'Ouest intermodale (ligne de train 28 et lignes de métro 1, 2, 5 et 6). Il s'agit d'une station de métro-clef où se rejoignent toutes les lignes du métro de Bruxelles ;

— vers la fin 2015 : l'exploitation du tunnel Schumann-Josaphat est envisagée, avec la mise en service de la gare Germoir qui assure la correspondance entre le train et les lignes de trams 81 et de bus 95.

### c) Réseau de bus de De Lijn :

- par rapport à la situation de 1991, De Lijn a considérablement renforcé ses lignes existantes en Région de Bruxelles-Capitale. Ce ne fut pas simple, étant donné

realiseren wegens de voorwaarden gesteld inzake beheer van gewestgrensoverschrijdende lijnen in het bestaande samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991. Het is uiteindelijk toch tot een goed einde gebracht ;

— De Lijn heeft de lijnen 34 en 190 – die enkel op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest reden – afgeschaft. De reizigers worden opgevangen binnen het aanbod van de MIVB ;

— een aantal intergewestelijke buslijnen werden om financiële redenen beperkt tot perifere transitpunten, zoals de metro's Kraainem en Roodebeek en het station van Etterbeek ;

Men kan hieruit besluiten dat uit de samenwerking met De Lijn een vorm van inter-modaliteit is gegroeid waartoe de MIVB zich krachtens zijn beheersovereenkomst heeft geëngageerd.

d) Voorbereiding van de herstructurering van het busplan MIVB in overleg met De Lijn en de TEC.

## 2.2. Prijs

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen tarifaire en billettieke integratie. Tarifaire integratie betekent dat één vervoersbewijs volstaat terwijl bij billettieke integratie er nog verschillende vervoersbewijzen nodig zijn.

### a) Tarifaire integratie

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaan al decennialang vervoersbewijzen die toegang geven tot de vier operatoren (NMBS, MIVB, De Lijn en TEC) op het grondgebied : maand- en jaarabonnementen en de JUMP-kaarten van een, vijf en tien ritten, alsmede de dagpassen.

### b) Billettieke integratie

De MIVB heeft in 2008 de MOBIB-kaart, als drager voor vervoersbewijzen, ingevoerd overeenkomstig de Europese standaard (1), en werd daarin gevolgd door de vier andere operatoren. Ze hebben gezamenlijk een filiaal opgericht, de *Belgian Mobility Card* (BMC), om de gemeenschappelijke billettiek te standardiseren en te beheren.

(1) MOBIB volgt de standard « Calypso ». Deze standard werd met de steun van Europese Commissie uitgewerkt en vormt een « open standard » die niet gebonden is aan één of andere producent van *soft-* of *hardware*.

les conditions imposées dans l'accord de coopération du 17 juin 1991 pour la gestion de lignes interrégionales, mais les choses ont malgré tout été menées à bonne fin ;

— De Lijn a supprimé les lignes 34 et 190 dont les trajets se situaient tout entier sur le territoire de Bruxelles-Capitale. Les voyageurs peuvent utiliser l'offre de la STIB ;

— pour des raisons financières, un certain nombre de lignes de bus interrégionales ont été limitées à des points de transit périphériques comme les stations de métro de Kraainem et de Roodebeek et la gare d'Etterbeek ;

On peut conclure de tout cela que la coopération avec De Lijn a permis le développement d'une forme d'intermodalité dans laquelle la STIB s'est engagée conformément à son contrat de gestion.

d) Préparation de la restructuration du plan des lignes de bus de la STIB en concertation avec De Lijn et le TEC.

## 2.2. Prix

Il faut faire une distinction entre intégration tarifaire et intégration billettique. L'intégration tarifaire signifie qu'il suffit d'un seul titre de transport alors qu'avec une intégration billettique, il est encore nécessaire d'avoir plusieurs titres de transport.

### a) Intégration tarifaire

Dans la Région de Bruxelles-Capitale, il existe depuis des décennies des titres de transport qui donnent accès sur le territoire aux véhicules des quatre opérateurs (SNCB, STIB, De Lijn, TEC). Il s'agit des abonnements mensuels et annuels et des cartes JUMP de un, cinq et dix voyages ainsi que des cartes valables un jour.

### b) Intégration billettique

Depuis 2008, la STIB a introduit la carte MOBIB comme support de titres de transport conformément à une norme européenne (1). Elle a été suivie par les quatre autres opérateurs. Ensemble ils ont créé une filiale commune, la *Belgian Mobility Card* (BMC), en vue de standardiser et de gérer une billettique commune.

(1) MOBIB est conforme à la norme « Calypso ». Cette norme a été développée avec l'appui de la Commission européenne et constitue une « norme ouverte » non liée à l'un ou l'autre producteur de logiciel ou de matériel.

Een MOBIB-kaart kan een al dan niet gepersonaliseerde chipkaart zijn, maar abonnementen kunnen enkel ingevoegd worden op een gepersonaliseerde kaart.

### **2.3. Plaats**

- gemeenschappelijke kwaliteitscertificatie van multimodale overstapplaatsen (Zuidstation, Luxemburgstation en Weststation, binnenkort ook Simonis) ;
- onderhoud van sommige stopplaatsen van de NMBS door de MIVB als onderaannemer ;
- invoeren van gemeenschappelijke namen voor bushaltes.

### **2.4. Promotie (gebruikersinformatie)**

- netplan en wijkplannen met integratie van de lijnen van de andere operatoren en ook met taxis, Villo en Cambio ;
- vereenvoudigd netplan met enkel Chrono lijnen dat collega's kunnen gebruiken voor hun klanten die Brussel minder goed kennen ;
- integratie van de andere operatoren in de reisplanner ;
- voor 2017 is de integratie gepland in de tijdsan- duiders aan de haltes.

## **3. Cases op niveau van de operatoren**

### **3.1. Nieuw vervoersplan van de NMBS**

De afstemming van de uurregelingen van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is van een geheel andere orde dan in een meer rurale zone gelet op het grote treinaanbod en de hoge frequentie van het stadsvervoer.

Het is een goede zaak dat de NMBS het initiatief neemt om de gewestelijke vervoersmaatschappijen te consulteren over haar nationaal vervoersplan. Er is weliswaar een visie op het toekomstig vervoersplan op nationaal vlak, maar er blijft grote onduidelijkheid op lange termijn over het realiseren van de doorsteek van het spoor in de Brusselse knoop.

Une carte MOBIB peut être une carte à puce personnalisée ou non, mais les abonnements ne peuvent être chargés que sur des cartes personnalisées.

### **2.3. Place**

- certification commune de la qualité des lieux de transit multimodaux (les gares du Midi, de Luxembourg et de l'Ouest, et bientôt la station de métro Simonis) ;
- entretien par la STIB, comme sous-traitant, de certains arrêts de la SNCB ;
- introduction de dénominations communes pour les arrêts d'autobus.

### **2.4. Promotion (information pour les usagers)**

- plan du réseau et plans de quartier reprenant les lignes des autres opérateurs mais aussi les emplacements de taxis, de Villo et de Cambio ;
- plan de réseau simplifié ne reprenant que les lignes Chrono que les collègues peuvent utiliser pour leurs clients qui ne connaissent pas bien Bruxelles ;
- intégration des autres opérateurs dans le planificateur de trajet ;
- pour 2017, intégration prévue des autres opérateurs dans les indicateurs de temps d'attente aux arrêts.

## **3. Dossiers au niveau des opérateurs**

### **3.1. Nouveau plan de transport de la SNCB**

L'harmonisation des horaires du transport public dans la Région de Bruxelles-Capitale est d'un tout autre ordre que dans une région plus rurale étant donné l'offre importante de trains et la fréquence élevée des transports urbains.

Que la SNCB prenne l'initiative de consulter les sociétés régionales de transport sur son plan national de transport est une bonne chose. Il existe, il est vrai, au niveau national une vision du plan de transport à venir mais il subsiste de grandes incertitudes sur la réalisation à long terme de voies de chemins de fer dans l'agglomération bruxelloise.

De organiserende federale overheden moeten dan ook dringend beslissingen nemen over de grote principes inzake de treinverbindingen in Brussel.

### **3.2. GEN**

Er is in dit dossier een grote vertraging geweest omdat de Belgische Staat zijn engagementen niet is nagekomen, vooral om budgettaire redenen.

Binnen de *governance* van het GEN is het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit (ECMM) het hoogste orgaan dat alle grote beslissingen in het GEN-dossier moet nemen. Dit werd geregeld in de wet van 30 december 2005 houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel. Het ECMM is echter de laatste jaren zeer weinig bijeengekomen en heeft bijgevolg ook geen strategische keuzes kunnen maken.

Daarentegen is de oprichting van een beperkte GENcel bij de NMBS door de federale regering een element in een positieve tendens die tot responsabilisering leidt, zelfs indien deze niet in staat is de fundamentele vraagstukken op te lossen.

### **3.3. Oriëntatiecomité NMBS**

Niettegenstaande het feit dat de formele bevoegdheid van het Comité de samenwerking tussen de NMBS en de gewestelijke vervoersmaatschappijen betreft, dient het Comité tevens als permanent overlegforum voor de directies van de vier operatoren.

Het Oriëntatiecomité heeft overigens onlangs beslist een bepaald aantal subwerkgroepen op te starten met betrekking tot multimodaal overleg.

### **3.4. Governance-akkoorden Brussel/Vlaanderen**

De Lijn heeft gedurende vele jaren haar aanbod in Brussel aangepast zonder de vereiste akkoorden van de Brusselse regering en dus in strijd met artikel 6 van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991. Sedert een aantal jaren is hierin echter een kentering gekomen en worden de afspraken nageleefd.

De afspraak om investeringen te laten betalen door het Gewest waar de investering gebeurt werd door het Vlaams Gewest niet gehonoreerd bij de heraanleg van de tramlijn naar Tervuren. Dit is in strijd met het

Les autorités fédérales organisatrices doivent dès lors prendre les décisions urgentes sur les grands principes des liaisons ferroviaires dans Bruxelles.

### **3.2. RER**

Ce dossier a pris beaucoup de retard parce que l'État belge n'a pas respecté ses engagements, principalement pour des raisons financières.

Dans le système de gouvernance du RER, le Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) est l'organe le plus élevé qui doit prendre toutes les décisions importantes dans le dossier du RER. Cela a été fixé dans la loi du 30 décembre 2005 portant assentiment de la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles. Le CEMM s'est toutefois rarement réuni durant ces dernières années et n'a en conséquence pu faire aucun choix stratégique.

En revanche, la mise en place par le gouvernement fédéral d'une cellule RER restreinte au sein de la SNCB constitue une tendance positive qui a conduit à une responsabilisation, même si celle-ci ne permet pas de résoudre les questions fondamentales.

### **3.3. Comité d'orientation SNCB**

En dépit du fait que la compétence formelle de ce Comité porte sur la collaboration entre la SNCB d'une part et les sociétés de transport régionales d'autre part, il fait également office de plateforme de concertation permanente entre les directions des quatre opérateurs.

Le Comité d'orientation a d'ailleurs récemment décidé de lancer un certain nombre de sous-groupes de travail concernant des thèmes de concertation multimodale.

### **3.4. Accords de gouvernance entre Bruxelles et la Flandre**

Durant de nombreuses années, De Lijn a adapté son offre dans Bruxelles sans l'accord du gouvernement bruxellois et donc en infraction de l'article 6 de l'accord de coopération du 17 juin 1991. Mais, depuis une dizaine d'années, il y a un revirement et les accords sont respectés.

L'accord sur les investissements à payer par la Région où ils sont faits n'a pas été respecté par la Région flamande pour le réaménagement de la ligne de tram vers Tervueren. C'est contraire à l'Accord de principe entre

principieel akkoord tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 10 juni 1998 ter regeling van de samenwerking inzake gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen. Dat akkoord voorzag de financiering van de werken ten laste van de begroting van het Vlaams Gewest en de betaling door de MIVB van een jaarlijkse vergoeding aan het Vlaams Gewest voor het gebruik van de trams. Er wordt nu een *de factosysteem* toegepast waarbij de investeringen voor sporen en bovenleidingen op het grondgebied van het andere Gewest gefinancierd worden door de initiatiefnemer.

Het principieel akkoord van 10 juni 1998 heeft een groot praktisch nut gehad. Zo werd in het kader van de doorstroming het systeem voor de afstelling van de verkeerslichten ook ter beschikking gesteld van de bussen van De Lijn.

De werkgroep van het principieel akkoord (de beide kabinetten en administraties en de operatoren) heeft ook regelmatig gewerkt, hoewel er de laatste tijd een stagnatie is (*cf. Brabantnet hierna*).

### **3.5. Brabantnet**

De Lijn en de Vlaamse regering hebben een aantal lijnen onderzocht die interessant zouden kunnen zijn om trams naar Brussel te brengen en hieruit werden drie mogelijke lijnen weerhouden. Ten eerste gaat het tot op vandaag meer bepaald om de lijn vanuit Willebroek die langs de A12 Brussel binnenkomt en in het Brussels Gewest door de zone van *Thurn und Taxis* naar het Noordstation zou lopen. Hier zou de MIVB volgens het beheerscontract een tramlijn creëren die door de voormalige lijn zou worden gebruikt. Ten tweede voorziet De Lijn een rokade (ringweg of *bypass*) die start aan het ziekenhuis van Jette over Vilvoorde naar de luchthaven. Ten derde zou een tram aangelegd worden van het centrum van Brussel naar de luchthaven.

Overeenkomstig het beheerscontract bestaat de missie van de MIVB erin met De Lijn samen te werken in het kader van de studies over interregionale lijnen, bijstand te verlenen in de keuze van de tracés, de integratie van De Lijn in het MIVB-netwerk en de vastlegging van de exploitatieregels.

Daarom was de MIVB van plan een beginselakkoord af te sluiten met De Lijn, teneinde de beide operatoren in staat te stellen het voorbereidend werk te verrichten in afwachting van de politieke beslissingen.

la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juin 1998 organisant la coopération en matière de problèmes communs de mobilité. Cet accord prévoyait la prise en charge du financement des travaux par le budget de la Région flamande et le paiement par la STIB d'une indemnité annuelle à la Région flamande pour l'utilisation des voies de tram. On applique aujourd'hui un système *de facto* où les investissements pour les voies et les caténaires sur le territoire de l'autre Région sont financés par le preneur d'initiative.

L'accord de principe du 10 juin 1998 a eu une grande utilité pratique. Ainsi, pour améliorer la fluidité, le système permettant de commander les feux de circulation a également été rendu accessible aux bus de De Lijn.

Le groupe de travail chargé de l'application de l'accord de principe (composé de membres des deux cabinets, de l'administration et des opérateurs) s'est régulièrement réuni, bien qu'il y ait une certaine stagnation ces derniers temps (*cf. Brabantnet ci-dessous*).

### **3.5. Brabantnet**

De Lijn et le gouvernement flamand ont examiné certains tracés qui pourraient se révéler intéressants pour amener des trams à Bruxelles ; trois d'entre eux ont été retenus. Le premier irait de Willebroek à Bruxelles, longeant la A12, et continuant jusqu'à la gare du Nord par la zone de Tour & Taxis en Région bruxelloise, où, conformément au contrat de gestion, la STIB serait responsable des installations qui seraient utilisées par cette ligne de tram rapide. Le deuxième serait une rocade (voie périphérique ou *bypass*) que De Lijn créerait et qui irait de l'hôpital de Jette jusqu'à l'aéroport, en passant par Vilvoorde. Le troisième serait une ligne de tram qui irait du centre de Bruxelles vers l'aéroport.

Conformément à son contrat de gestion, la STIB a la mission de collaborer avec De Lijn dans le cadre des études consacrées aux lignes interrégionales, de fournir assistance dans le choix des tracés, l'intégration avec le réseau de la STIB et la définition de modalités d'exploitation.

À cette fin, la STIB entendait conclure un accord d'intention avec De Lijn afin de permettre aux deux opérateurs d'effectuer le travail préparatoire en vue des décisions politiques à prendre.

De Brusselse regering verzette zich echter tegen het sluiten van een dergelijk beginselakkoord en verkoos dat het dossier door de bevoegde ministers zou worden behandeld. Ondertussen werd nog geen enkel beslissing genomen.

### **3.6. Bus De Lijn tot in het stadcentrum ?**

In het verleden heeft De Lijn steeds inspanningen geleverd om de rechtstreekse busverbindingen tot in het Brusselse stadscentrum te behouden.

In Brusselse politieke kringen werd er vaak op aangedrongen deze buslijnen te beperken tot de dichtstbijzijnde overstapplaats (bijvoorbeeld : metrohalte).

Aangezien de tariefintegratie nog niet is afgerond, zijn de klanten van De Lijn verplicht een tweede maal te betalen om toegang te krijgen tot het MIVB-netwerk. Deze anomalie moet weggewerkt worden, zodat de klanten hun manier van reizen kunnen bepalen op grond van het gebruiksgemak en niet van de kostprijs.

Zodra deze toestand wordt opgelost, is er nog slechts een enkel criterium van belang : kiezen voor een efficiënt aanbod (wat de kostprijs betreft) afgestemd op de noden van de klant.

Zo rijden er bussen van De Lijn vanuit de Brusselse noordrand naar het centrum van Brussel, parallel met de lijnen van de Brusselse metro. De bussen hebben een hoge kost maar beantwoorden wel aan een behoefte door een goede verbinding tussen deze twee punten te verzekeren. Men kan dit probleem echter ook oplossen door een performante tramverbinding naar het centrum van Brussel te voorzien die niet meer parallel loopt met de metro.

### **3.7. De tariefintegratie**

Momenteel bestaan er alleen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geïntegreerde tarieven. In ongeveer alle andere grote steden vindt men concentrische tariefzones waarbinnen men de diensten van alle operatoren kan gebruiken, mits het gepast zonaal tarief betaald wordt.

Artikel 4 van het GEN-akkoord van 4 april 2003 verplicht de invoering van een geïntegreerd tarief, ook in de randstedelijke zone. De vier operatoren hebben een gemeenschappelijke studieopdracht opgestart met als doelstelling de tariefintegratie tot stand te brengen.

Le gouvernement bruxellois s'est cependant opposé à la conclusion d'un tel accord d'intention et a préféré que le dossier soit traité entre les ministres compétents mais, entretemps, aucune décision n'a été prise.

### **3.6. Bus de De Lijn jusqu'au centre-ville ?**

Par le passé, De Lijn s'est toujours efforcée de maintenir ses liaisons de bus directes jusqu'au centre de la ville de Bruxelles.

Dans les milieux politiques bruxellois, on a souvent insisté pour circonscrire (limiter) ces lignes de bus au premier grand point de transit (par exemple : station de métro périphérique).

L'intégration tarifaire n'étant pas encore complète, les clients de De Lijn sont contraints de payer une seconde fois pour accéder à la STIB. Cette anomalie devrait être éliminée, afin que les clients puissent choisir de transiter ou non en fonction de leur facilité et non en raison du prix.

Dès que cet effet pervers aura été neutralisé, un seul critère devrait encore prévaloir : opter pour une offre efficace (en termes de coûts) répondant au mieux aux besoins du client.

Ainsi, des bus de De Lijn circulent de la périphérie nord de Bruxelles vers le centre de Bruxelles, parallèlement aux lignes du métro bruxellois. Les bus ont un coût élevé mais répondent bel et bien à un besoin en assurant une bonne liaison entre la périphérie et le centre. On peut toutefois résoudre le problème en prévoyant une liaison performante, par tram, vers le centre de Bruxelles, laquelle ne serait plus parallèle au métro.

### **3.7. L'intégration tarifaire**

À l'heure actuelle, seule la Région de Bruxelles-Capitale connaît des tarifs intégrés. On trouve, dans quasi toutes les grandes villes, des zones tarifaires concentriques au sein desquelles il est possible d'utiliser l'ensemble des opérateurs moyennant le tarif zonal approprié.

L'article 4 de l'accord RER du 4 avril 2003 impose l'introduction d'un tarif intégré dans la zone de « proche périphérie » également. Les quatre opérateurs ont lancé une mission d'étude conjointe qui vise la mise en place de l'intégration tarifaire.

#### 4. Brussels Metropolitan Mobility

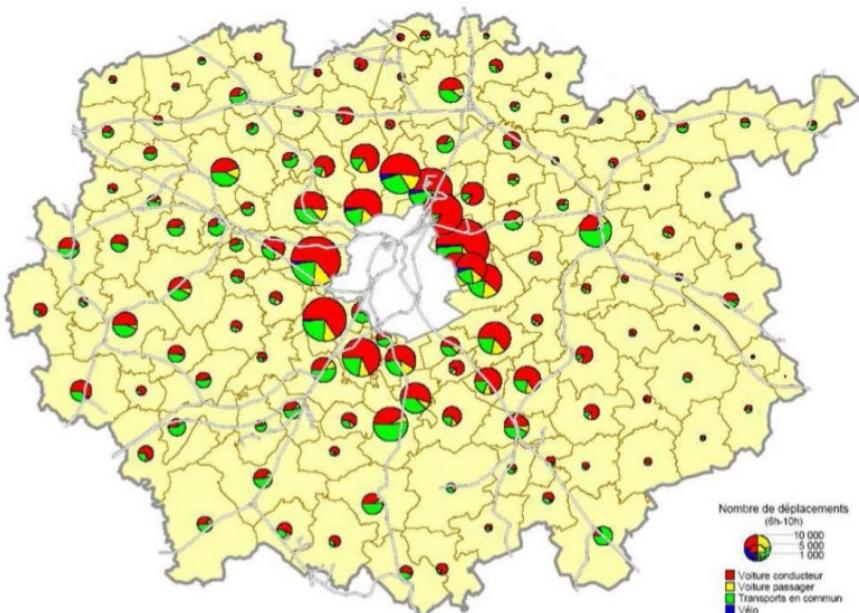
Ondanks goed openbaar vervoer in Brussel en een redelijk goed marktaandeel, is de globale situatie niet bevredigend.

Bijgevolg pendelen nog zeer velen met de auto naar Brussel. Zij zijn gemiddeld 78 % langer onderweg omwille van de drukte. Wie op een half uur rijden van zijn werk in de hoofdstad woont, verliest dagelijks drie kwartier bovenop de normale reistijd. Steden als Londen, Berlijn, Keulen, Milaan, München, Amsterdam, Barcelona en Madrid hebben allemaal minder files dan Brussel.

#### 4. Brussels Metropolitan Mobility

Malgré des transports publics de bonne qualité à Bruxelles et une part de marché correcte, la situation globale n'est pas satisfaisante.

Par conséquent, de très nombreux automobilistes font encore la navette vers Bruxelles. Ils mettent en moyenne 78 % plus longtemps pour faire le trajet en raison de la densité de la circulation. Tous ceux qui travaillent dans la capitale et habitent à une demi-heure de leur travail, perdent tous les jours trois quarts d'heure en plus du temps normal de parcours. Des villes comme Londres, Berlin, Cologne, Milan, Munich, Amsterdam, Barcelone et Madrid sont toutes moins embouteillées que Bruxelles.



Maar we hebben het ons natuurlijk ook niet gemakkelijk gemaakt. Net als milieuproblemen zijn mobiliteitsproblemen ook niet beperkt tot administratieve grenzen : de socio-economische stad Brussel reikt tot ver in het Vlaamse en het Waalse Gewest. Daardoor zijn maar liefst vier regeringen bevoegd voor de mobiliteit in en rond Brussel : de drie gewestregeringen en de federale regering die bevoegd is voor de spoorwegen.

Dat is geen beleid.

Vijfentwintig jaar geleden koos ons land terecht voor de regionalisering van openbare werken en vervoer. De situatie en de behoeften in de drie gewesten waren en zijn nog steeds zeer verschillend en de regel van de subsidiariteit en de eigen verantwoordelijkheid was dus

Mais nous n'avons évidemment pas rendu les choses faciles. Les problèmes de mobilité, tout comme les problèmes d'environnement, ne se limitent pas à des frontières administratives : l'influence socioéconomique de la ville de Bruxelles se fait sentir jusque dans les Régions flamande et wallonne. De ce fait, pas moins de quatre gouvernements sont compétents en matière de mobilité à l'intérieur et aux alentours de Bruxelles : les trois gouvernements régionaux et le gouvernement fédéral qui est compétent en matière de chemins de fer.

Ceci n'est pas une politique.

Voici vingt-cinq ans, notre pays a opté, à juste titre, pour la régionalisation des travaux publics et des transports. La situation et les besoins des trois Régions étant très différents à l'époque – c'est toujours le cas aujourd'hui –, la règle de la subsidiarité et de la

een goede keuze. Wie denkt dat de *founding fathers* van die regionalisering kortzichtig waren door de grensoverschrijdende problemen te onderschatten, vergist zich : de bijzondere wet van 8 augustus 1988 voorziet in de mogelijkheid – zelfs de verplichting – om samenwerkingsakkoorden af te sluiten tussen de Gewesten. Maar van die mogelijkheid werd slechts sporadisch gebruik gemaakt.

De erfgenamen keken minder ver : van zodra de Gewesten bevoegd waren voor de nieuw verworven beleidsdomeinen, hadden ze de neiging zich op zichzelf terug te plooien en weinig rekening te houden met wat er op enkele kilometers buiten het eigen grondgebied gebeurde. Wat in een eerste fase een voordeel was – een sterke focus om de eigen problemen aan te pakken – werd een nadeel : minder efficiënte oplossingen door gebrek aan integratie en samenwerking.

Voor het openbaar vervoer zijn het de regeringen die beslissen over het vervoersaanbod en de tarieven. Op basis van die beleidskeuzes krijgen de vier vervoersmaatschappijen (NMBS, De Lijn, TEC en MIVB) de opdracht om het net uit te baten. Daarom hanteren die vier maatschappijen, die overigens goed samenwerken op het terrein, verschillende tarieven en is hun aanbod onvoldoende geïntegreerd.

Bij ons lukt niet wat elders wel kan : in alle grote steden ter wereld vindt men geïntegreerde tariefstructuren, meestal in de vorm van concentrische cirkels. Een ticket of abonnement dat geldig is in een tariefzone kan gebruikt worden op alle treinen, trams, metro's of bussen, van om het even van welke operator. Zo'n tariefintegratie bestaat niet in de Brusselse rand. Hoewel alle vervoersmaatschappijen binnenkort, naar het voorbeeld van de MIVB, de MOBIB-chipkaart zullen invoeren, zodat één kaart volstaat, verandert er niets aan de aparte tarieven : wie van Asse, Gooik of Waver naar Brussel wil, moet nog steeds twee keer betalen als hij overstapt van de ene maatschappij op de andere. Dit is niet erg bemoedigend voor wie het openbaar vervoer boven de auto zou verkiezen.

Daarenboven ligt, door een tekort aan vlot en frequent openbaar vervoer in de Brusselse rand, in de nabije periferie het autogebruik hoger dan waar ook in ons land. Binnen het Brussels Gewest is het marktaandeel van het openbaar vervoer 38 %, maar in de GEN-zone buiten Brussel gaan slechts 28 % van de mensen met het openbaar vervoer naar Brussel. In de nabije periferie

responsabilité propre était un bon choix. Il serait erroné de penser que les pères fondateurs de cette régionalisation ont été imprévoyants en sous-estimant les problèmes transrégionaux : la loi spéciale du 8 août 1988 prévoit la possibilité – voire l'obligation – pour les Régions de conclure des accords de coopération. Toutefois, cette possibilité n'a été que rarement utilisée.

Les successeurs ont été moins prévoyants : dès que les Régions se sont vu confier les nouvelles compétences, elles ont eu tendance à se replier sur elles-mêmes et à ne guère tenir compte de ce qui se passait à quelques kilomètres de leur territoire. Ce qui, dans un premier temps, constituait un avantage – une forte incitation à régler ses propres problèmes – devint un inconvénient : les solutions se révélèrent moins efficaces du fait d'un manque d'intégration et de coopération.

En ce qui concerne les transports publics, ce sont les gouvernements qui décident de l'offre de transport et des tarifs. Les quatre sociétés de transport (SNCB, De Lijn, TEC et STIB) se voient chargées d'exploiter le réseau sur la base des choix politiques. C'est pourquoi ces quatre sociétés, qui coopèrent d'ailleurs efficacement sur le terrain, appliquent des tarifs différents et que leur offre est insuffisamment intégrée.

Ce qui est possible ailleurs ne l'est pas chez nous : dans toutes les grandes villes du monde, on trouve des structures de tarif intégrées, souvent sous la forme de cercles concentriques. Un ticket ou un abonnement valable dans une zone tarifaire peut être utilisé sur tous les trains, trams, métros ou bus, quel que soit l'opérateur concerné. Une telle intégration tarifaire n'existe pas en périphérie bruxelloise. Malgré le fait que toutes les sociétés de transport introduiront sous peu, à l'instar de la STIB, la carte à puce électronique MOBIB, afin que les usagers puissent n'utiliser qu'une seule carte, cela ne changera rien aux tarifs différenciés : quiconque va à Bruxelles au départ de Asse, Gooik ou Wavre doit toujours payer une seconde fois lorsqu'il passe d'une société à une autre. Ce n'est guère encourageant pour ceux qui choisiraient les transports publics en lieu et place de la voiture.

En outre, étant donné un manque de transports publics aisés et réguliers en périphérie bruxelloise, l'utilisation de la voiture y est plus importante que partout ailleurs dans notre pays. En Région bruxelloise, la part de marché des transports publics est de 38 %, mais dans la zone RER, en dehors de Bruxelles, seuls 28 % des navetteurs utilisent les transports publics pour se rendre

rond Brussel blijft dat marktaandeel zelfs beperkt tot amper 24 %.

De ontbrekende tariefintegratie verhoogt ook de druk op de andere vervoersmaatschappijen om met hun bussen tot in het centrum van Brussel te rijden, om te vermijden dat klanten een tweede keer zouden moeten betalen. Mocht er tariefintegratie zijn, dan zou de klant op de metro overstappen en zou het niet nodig zijn om overheids geld uit te geven om bussen te laten rijden op een traject waar er al een metro rijdt, vooral niet als men weet welke nood er elders is aan meer en vooral vlotter openbaar vervoer.

Het geplande GEN wordt uitgebaat met treinen en dus is de federale regering bevoegd en moet zij de – hoge – kosten van de uitbating dragen. De federale regering zit echter in geldnood en dus lijkt het dat de frequentie van de GEN-treinen eerder minimalistisch zal zijn. Treinen met lage frequentie zijn wel niet aantrekkelijk, waardoor de pendelaar allicht de auto blijft verkiezen. De Gewesten van hun kant eisen – terecht – een sterk GEN, maar ze dragen er de financiële lasten niet van. Het lijkt logisch om de opbrengsten uit de geplande kilometerheffing te benutten om alternatieven voor het autogebruik te financieren, maar dat soort opbrengsten zijn gewestmiddelen en kunnen in de huidige stand van zaken dus niet benut worden voor de uitbating van het GEN.

Het zou fout zijn te denken dat al die problemen hun oorzaak vinden in de regionalisering van het openbaar vervoer. Overal ter wereld vallen de administratieve grenzen van een stad niet samen met het grotere socio-economische stadsbekken. Men heeft dus een oplossing moeten vinden op eenzelfde vraagstuk : hoe kan men een geïntegreerd en geoptimaliseerd beleid voeren, terwijl men op het territorium moet werken van verschillende autoriteiten ? En bijna overal heeft men eenzelfde antwoord gevonden : het geïntegreerd beleid wordt toevertrouwd aan een gemeenschappelijke eenheid die samen bestuurd en gefinancierd wordt. Het kan gaan om een intercommunale, een agentschap of een syndicaat. De vorm is steeds anders, maar het principe blijft : als men onvoldkommen oplossingen wil overstijgen dan moeten middelen worden samengebracht om een gemeenschappelijk beleid uit te stippelen en uit te voeren.

Nadat men jarenlang grote aandacht heeft besteed aan het optimaliseren van de eigen behoeften, wordt het tijd om het grotere plaatje opnieuw in beeld brengen. Want welk Gewest is erbij gebaat om heel fier en heel autonoom bevoegd te zijn voor een beleidsdomein, wanneer ze er niet in slaagt om de problemen op het terrein

à Bruxelles. Dans la proche périphérie de Bruxelles, cette part de marché est même limitée à 24 %.

L'absence d'intégration tarifaire pousse également les autres sociétés de transport à faire circuler leurs bus jusqu'au centre de Bruxelles pour éviter que les clients ne doivent payer un deuxième ticket. Si les tarifs étaient intégrés, le client pourrait prendre le métro après le bus et il ne serait pas nécessaire de dépenser l'argent public pour faire circuler des bus sur le même trajet qu'un métro, surtout quand on sait les besoins existant ailleurs en matière de transports publics plus nombreux et rapides.

Le RER tel que prévu sera exploité avec des trains, ce qui relève de la compétence du gouvernement fédéral, qui doit dès lors supporter les coûts – élevés – de cette exploitation. Le gouvernement fédéral ayant besoin d'argent, la fréquence des trains du RER risque cependant d'être minimalistique. Les trains à faible fréquence n'étant pas attractifs, le navetteur continuera probablement à opter pour la voiture. De leur côté, les Régions exigent, à juste titre, un RER fort, mais elles n'en supportent pas les coûts. Il apparaît logique de mettre à profit les revenus générés par le prélèvement kilométrique pour financer des alternatives à l'usage de la voiture, mais ces revenus constituent des moyens régionaux et, dans l'état actuel des choses, ne peuvent pas être utilisés pour l'exploitation du RER.

Il serait erroné de penser que tous ces problèmes sont dus à la régionalisation des transports publics. Les frontières administratives des villes ne correspondent jamais, où que ce soit dans le monde, au pôle urbain socioéconomique, plus large. Il a donc fallu trouver une solution à une même question : comment mener une politique intégrée et optimisée tout en devant travailler sur le territoire de différentes autorités ? Et la réponse est quasi partout la même, à savoir confier la politique intégrée à une entité commune, organisée et financée de concert. Il peut s'agir d'une intercommunale, d'une agence ou d'un syndicat. La forme est toujours différente mais le principe reste le même : si l'on veut dépasser les solutions imparfaites, les moyens doivent être mis en commun pour définir et exécuter une politique commune.

Après avoir consacré, durant des années, une grande attention à l'optimisation des besoins propres, il est temps de remettre les choses dans une perspective plus large. Car quel est l'intérêt d'une Région d'avoir des compétences à titre autonome dans un domaine, si elle ne réussit pas à résoudre les problèmes sur le terrain ? Il

op te lossen ? Misschien is het beter wat meer samen te werken, en dus de eigen vrijheid wat in te perken.

Net als vijfentwintig jaar geleden biedt de federale wetgever een instrument om autonomie en samenwerking aan elkaar te koppelen : door de bijzondere wet van 19 juli 2012 werd de Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel opgericht. In dat orgaan, dat overleg kan plegen over alle gewestelijke bevoegdheden die meerdere Gewesten aanbelangen, zijn niet alleen de drie Gewesten maar ook de federale regering en de gemeenten vertegenwoordigd. Meer en meer beseffen de spelers op het terrein dat het tijd wordt om samen te werken. Het Brabantnet – een Vlaams project van grensoverschrijdende tramlijnen tussen Vlaanderen en Brussel – is daarvan een mooi voorbeeld.

Spreker hoopt dat zich rond deze voorbeelden een echt « *Brussels Metropolitan Mobility* » kristalliseert.

## B. NMBS

### 1. Uiteenzetting van Michaël Vanloubbeeck, general manager Communications and Public Affairs, NMBS

#### Inleiding

Het beheer van de mobiliteitslogica is vergelijkbaar met het beheer van stromen met aan de bron individuele initiatieven van klanten die zich willen verplaatsen en die samen een massa vormen. De verplaatsing moet aan de hand van verscheidene transportmiddelen worden beheerd. Het beheer van die stromen wordt tevens beïnvloed door een aantal contextuele aspecten die hetzelf gevlogen op lange termijn (bijvoorbeeld aspecten inzake ruimtelijke ordening), hetzelf gevlogen op korte termijn (zoals werkzaamheden die minder lang duren) hebben.

Individueel gezien is elke klant die een bus, tram of trein neemt een stukje stroom dat beheerd moet worden. De snelheid van elke persoon heeft een impact op de snelheid van de stroom.

De NMBS moet die gegevens over het hele grondgebied integreren en ze in de vorm van een mobiliteitsketting beheren, zoals bijvoorbeeld de verplaatsing van een persoon die opstapt in Aarlen en afstapt in Oostende.

Momenteel verloopt het leeuwendeel van de mobiliteit nog langs de weg. Het openbaar vervoer blijft zijn rol spelen. We stellen vast dat de vraag naar mobiliteit door middel van het openbaar vervoer elk jaar groter wordt. Het is echter niet mogelijk dat soort infrastructuur

est peut-être préférable de coopérer davantage et donc, de limiter quelque peu sa propre liberté.

Tout comme il l'a fait voici vingt-cinq ans, le législateur fédéral propose un instrument pour associer l'autonomie à la coopération : la loi spéciale du 19 juillet 2012 a créé la Communauté métropolitaine de Bruxelles. Sont représentés dans cet organe, qui peut mener des concertations sur toutes les compétences concernant plusieurs Régions, non seulement les trois Régions mais également le gouvernement fédéral et les communes. Les acteurs de terrain sont de plus en plus conscients qu'il est temps de collaborer. Le Brabantnet – un projet flamand relatif à des lignes de trams inter-régionales reliant la Flandre et Bruxelles – en est un bel exemple.

L'orateur espère qu'une véritable « *Brussels Metropolitan Mobility* » se cristallisera sur ces exemples.

## B. SNCB

### 1. Exposé de M. Michaël Vanloubbeeck, general manager Communications and Public Affairs, SNCB

#### Introduction

On peut comparer la gestion de la logique de la mobilité à la gestion de flux. On a, à la source, des initiatives individuelles de clients qui veulent se déplacer et qui, ensemble, forment une masse. Le déplacement doit être géré à travers différents modes de transport. La gestion de ces flux est aussi influencée par différents éléments de contexte qui exercent soit des effets sur le long terme (comme des éléments de l'aménagement du territoire), soit des effets sur le court terme (comme des travaux qui s'étalent dans le temps sur des délais plus courts).

Au niveau individuel, chaque client qui monte dans un bus, tram ou train constitue une tranche de flux à gérer. La rapidité de chaque personne a un impact sur la rapidité du flux.

La SNCB doit intégrer ces éléments sur l'ensemble du territoire et les gérer sous la forme d'une chaîne, par exemple le déplacement d'une personne qui monte à Arlon et descend à Ostende.

À l'heure actuelle, la route se taille encore la part du lion en termes de mobilité. Le transport en commun continue à assumer son rôle. On constate que la demande de mobilité au niveau des transports en commun devient de plus en plus grande chaque année. Or, il n'est pas

onbeperkt uit te breiden. Het gevolg is dat de vraag toeneemt en dat het aanbod niet volgt, waardoor flessenhalzen ontstaan. Op de wegen zien we steeds langere files. Dit is een enorme kans voor het openbaar vervoer, dat een alternatief kan zijn. Van 1995 tot 2012 heeft de trein zijn marktaandeel in reizigers-kilometers met 60 % opgevoerd. Dat is duidelijk meer dan de weg en dan alle transportmiddelen samen.

In 2014 vervoerde de NMBS 224,8 miljoen binnenlandse reizigers en 10,2 miljoen internationale reizigers. Die reizigers waren gespreid over 550 stations en stopplaatsen en in de week over 3 700 treinen per dag. Die cijfers geven een idee van de omvang van de stromen die moeten worden beheerd, wetende dat de reizigers zich niet gelijkelijk over het grondgebied verspreiden. Inzake het beheer van de stopplaatsen en stations zijn de cijfers veelzeggend. De NMBS ontving 80 % van haar reizigers in 80 stations (dit is 15 % van alle stations).

## Intermodaliteit

Elke dag stelt men vast dat er twee pieken zijn : 's ochtends van de woonplaats naar het werk en naar school, en op het einde van de dag in de omgekeerde richting. Het spoorwegaanbod van zitplaatsen (P-treinen en klokvaste treinen) is merkelijk groter 's morgens van 6 tot 9 uur en van 15 tot 19 uur. Dat heeft ook een weerslag op het concept van het vervoersplan, gezien de bijkomende vereisten 's ochtends en 's avonds, want het aantal sporen blijft uiteraard gelijk. De commerciële uitdaging bestaat erin meer klanten aan te trekken tijdens de daluren, aangezien de treinen rijden en merkelijk minder bezet zijn.

Tussen 2007 en 2013 is de stiptheid aanzienlijk verslechterd. Sinds 2014 kon die trend worden omgebogen, wat in 2015 bevestigd wordt. Over de eerste vijf maanden van het jaar 2015 is, zonder neutralisering, 90,8 % van de treinen binnen zes minuten na het verwachte tijdstip in het station van bestemming aangekomen. Indien men evenwel rekening houdt met een aantal externe oorzaken, zoals hinder die met derden te maken heeft, dan is tot 95,3 % van de treinen op tijd gekomen. Met het verstrijken van de jaren wordt het verschil na neutralisering steeds groter, wat erop wijst dat de oorzaken van vertraging steeds meer bij derden liggen.

possible de multiplier à l'infini ce type d'infrastructure. Cela a pour conséquence que la demande augmente et que l'offre ne suit pas, ce qui provoque des goulots d'étranglement. Sur les routes, on constate des bouchons de plus en plus importants. Cela représente une opportunité énorme pour les transports en commun qui peuvent constituer une alternative. De 1995 à 2012, le train a augmenté sa part de marché de 60 % en termes de voyageurs-kilomètres. C'est nettement plus que la route et que tous les modes de transport confondus.

En 2014, la SNCB a transporté 224,8 millions de voyageurs nationaux et 10,2 millions de voyageurs internationaux. Ces voyageurs ont transité par 550 gares et points d'arrêt et ont utilisé 3 700 trains par jour en semaine. Ces chiffres donnent une idée de l'ampleur des flux à gérer, puisqu'on sait que les différents voyageurs ne se répartissent pas de manière équitable sur le territoire. En ce qui concerne la gestion des points d'arrêt et des gares, les chiffres sont éloquents. La SNCB a accueilli 80 % de ses voyageurs dans 80 gares (c'est-à-dire 15 % de l'ensemble des gares).

## Intermodalité

On constate chaque jour deux pics horaires : le matin du domicile vers le travail ou l'école, et inversement en fin de journée. L'offre ferroviaire en places assises (trains P et trains cadencés) est nettement supérieure dans la tranche horaire de 6 à 9 heures du matin et de 15 à 19 heures. Cela a aussi un effet sur la conception du plan de transport, vu les contraintes supplémentaires le matin et le soir, étant donné que le nombre de rails reste évidemment le même. Le défi commercial est d'attirer plus de clients durant les heures creuses, puisque les trains roulent et sont nettement moins remplis.

Entre 2007 et 2013, la ponctualité s'est nettement dégradée. Depuis 2014, cette tendance s'est inversée et même confirmée en 2015. Sur les cinq premiers mois de l'année 2015, sans neutralisation, 90,8 % des trains sont arrivés dans les six minutes de l'heure prévue à la gare de destination. Si l'on tient cependant compte d'un certain nombre de causes externes, comme des perturbations liées à des tiers, on atteint 95,3 % de trains arrivés à l'heure. À noter qu'au fil des années, l'écart après neutralisation est de plus en plus grand, ce qui indique que les causes de retard sont de plus en plus imputables aux tiers.

## De mobiliteitsketting

Dankzij de mobiliteitsketting kan een klant worden verplaatst van zijn woonplaats naar zijn bestemming. Tussen beide punten wordt gebruik gemaakt van verscheidene vervoersmiddelen, die goed op elkaar moeten aansluiten. Behalve die voorzieningen kunnen ook de diverse concepten van ruimtelijke ordening of van de organisatie van de arbeidstijd een impact hebben op het mobiliteitsbeleid. Er is een verschil al naargelang de woonplaatsen of de ondernemingen geconcentreerd zijn dan wel over een groter grondgebied verspreid zijn. Bovendien kan de particulier in het begin of op het einde van de mobiliteitsketting voor individuele transportmiddelen kiezen, zoals stappen, fietsen of autorijden.

Het openbaar vervoer is afhankelijk van beslissingen die op verscheidene beleidsniveaus worden genomen. Dat betekent dat de administratieve termijnen gevolgen op lange termijn kunnen hebben.

Voor de aankoop van treinen moet men rekenen op acht jaar tussen de ondertekening van het contract en de laatste levering van de treinstellen. In die tussentijd kunnen zich maatschappelijke ontwikkelingen voordoen die de mobiliteitslogica beïnvloeden, terwijl het materieel waarover men beschikt niet kon worden aangepast.

De logica van het openbaar vervoer is dus het resultaat van verscheidene factoren die op elkaar inwerken en die de coördinatie soms bemoeilijken.

Ter illustratie van de complexiteit geeft spreker het voorbeeld van enkele scholen in Aarlen, in de wetenschap dat die specifieke situatie zich op het hele grondgebied kan voordoen : een aantal scholen bevinden zich op gelijke afstand van het station van Aarlen, maar vatten de lessen op verschillende uren aan. Twee scholen waar de lessen op hetzelfde tijdstip beginnen, bevinden zich echter op verschillende afstanden van het station. Men moet uiteraard proberen zoveel mogelijk mensen naar het station van Aarlen te brengen, maar tegelijk een reeks verschillende behoeften vervullen buiten het station.

Het is raadzaam het algemeen belang te verzoenen met een reeks particuliere belangen. Een vervoersplan moet rekening houden met de intermodaliteit en de complementariteit van de diverse vervoersmiddelen die in het Belgisch institutioneel landschap door de diverse overheden worden beheerd.

## La chaîne de la mobilité

La chaîne de la mobilité permet de déplacer un client de son domicile à son point d'arrivée. Entre ces deux points, plusieurs modes de transport interviennent et doivent bien s'articuler. En dehors de ce dispositif, les divers concepts de l'aménagement du territoire ou de l'organisation du temps de travail peuvent avoir un impact sur la politique de mobilité. Il y a une différence selon que les habitats ou les entreprises sont soit concentrés soit dispersés sur un territoire plus large. De plus, au début ou à la fin de la chaîne de la mobilité, le particulier peut choisir des modes de transport individuels comme la marche à pied, la bicyclette ou la voiture.

Le transport en commun dépend de décisions prises par plusieurs niveaux de pouvoir. Cela signifie que les délais administratifs peuvent avoir des conséquences à long terme.

Pour l'achat de trains, il faut compter jusqu'à huit années entre la signature du contrat et la dernière livraison des rames. Dans l'intervalle, des évolutions sociétales peuvent venir se greffer sur la logique de la mobilité sans que le matériel à disposition puisse être adapté.

La logique des transports en commun résulte donc de plusieurs facteurs qui ont une action réciproque et rendent la coordination parfois difficile.

Pour illustrer cette complexité, l'orateur donne l'exemple de quelques écoles à Arlon sachant que cette situation particulière peut se produire partout sur le territoire : certaines écoles se trouvent à distance égale de la gare d'Arlon mais commencent les cours à des heures différentes. En revanche, deux écoles qui commencent les cours à la même heure se trouvent à des distances différentes de la gare. Il faut évidemment chercher à amener un maximum de personnes à la gare d'Arlon tout en assurant, au-delà de la gare, une série de besoins différents.

Il convient de concilier l'intérêt général et une série d'intérêts particuliers. Un plan de transport doit tenir compte de l'intermodalité et de la complémentarité entre les différents modes de transport gérés dans le paysage institutionnel belge, par différentes autorités.

## De financiële dimensie

Men moet een evenwicht vinden tussen de uitgaven en de ontvangsten. De dotatie, het aanbod en de tarieven liggen vast in het beheerscontract, waarbij de dienstverlening aan de klant de centrale opdracht van de NMBS blijft. De kostprijs van de infrastructuur werd door de Staat zeer ruim vastgelegd.

De enige hefboom die het management kan gebruiken om ontvangsten en uitgaven in evenwicht te brengen, is dus de interne efficiëntie van de NMBS.

## **2. Uiteenzetting van de heer Koen Kerckaert, general manager Transport, NMBS**

Het huidige vervoersplan en de voorbereiding van het vervoersplan voor december 2017 zullen besproken worden, evenals de wijze waarop het toekomstige vervoersplan zal kaderen in de lange-termijn visie van de NMBS. Uiteraard wordt ook aandacht besteed aan de samenwerking met de regionale openbaar vervoersmaatschappijen.

Om het vervoersplan van de NMBS dagelijks opnieuw te realiseren zijn heel wat middelen nodig : personeel, infrastructuur en rollend materieel. Elke dag gebruiken 845 000 klanten de trein. Dit vraagt de inzet van o.a. treinbestuurders, treinbegeleiders, onderstationschefs en onderhoudspersoneel. De klant moet ook geïnformeerd worden, vaak in *real time*, door middel van omroepinstallaties en treinaankondigingsschermen in de stations en online toepassingen. Daarenboven moeten de treinen stipt rijden, betrouwbaar en netjes zijn, wat ook weer een heel arsenaal aan middelen vergt.

Het huidige vervoersplan is in werking getreden midden december 2014. Om dat te kunnen realiseren, werden de eerste voorbereidingen reeds in het najaar van 2010 getroffen. De NMBS wilde het vervoersplan reeds eind 2013 lanceren maar de toenmalige federale regering vond dat echter gewaagd, rekening houdend met de hervorming die zou ingaan op 1 januari 2014. Daarom werd beslist de invoering van het vervoersplan met 1 jaar uit te stellen.

In december 2013 heeft de heer Cornu, gedelegeerd bestuurder van de NMBS, toelichting gegeven bij het vervoersplan in de commissie Infrastructuur van de Kamer van volksvertegenwoordigers. In januari 2014 werden de regionale openbaar vervoersmaatschappijen geïnformeerd over de uurregelingen zodat zij ook hun dienstregeling zoveel mogelijk op de vraag van de klant konden afstemmen.

## Dimension financière

Il faut atteindre un équilibre entre les dépenses et les recettes. La dotation, l'offre et les tarifs sont fixés dans le contrat de gestion, le service au client demeurant au cœur de la mission de la SNCB. Le coût de l'infrastructure a été fixé de manière très large par l'État.

Il reste donc la seule efficacité interne de la SNCB comme levier sur lequel le management peut travailler pour veiller à équilibrer recettes et dépenses.

## **2. Exposé de M. Koen Kerckaert, general manager Transport, SNCB**

Le plan actuel de transport et la préparation du nouveau plan pour décembre 2017 feront l'objet d'une discussion tout comme la façon dont le plan futur cadrera avec la vision à long terme de la SNCB. L'attention se porte évidemment aussi sur la collaboration avec les sociétés régionales de transport public.

Pour pouvoir chaque jour à nouveau exécuter le plan de transport de la SNCB, il faut des moyens importants : du personnel, des infrastructures et du matériel roulant. Chaque jour, 845 000 clients empruntent le train. Cela demande la présence, entre autres, de conducteurs de train, d'accompagnateurs de train, de sous-chefs de gare et de personnel d'entretien. Le client doit aussi être informé en temps réel au moyen de communications par haut-parleurs et d'écrans d'affichage dans les gares mais aussi par des applications en ligne. De plus, les trains doivent être ponctuels, fiables et propres, ce qui exige encore la mise en œuvre d'un arsenal de moyens.

Le plan de transport actuel est entré en vigueur à la mi-décembre 2014 et pour y arriver on a commencé la préparation à l'automne 2010. La SNCB voulait lancer ce plan dès la fin de 2013 mais le gouvernement fédéral de l'époque trouvait cela risqué, compte tenu de la réforme qui entrerait en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014. C'est pourquoi il fut décidé de reporter l'application du plan d'un an.

En décembre 2013, M. Cornu, administrateur délégué de la SNCB, a donné des explications sur le plan de transport devant la commission de l'Infrastructure de la Chambre des représentants. En janvier 2014, les sociétés régionales de transport public ont été informées des horaires de sorte qu'elles puissent aussi, autant que possible, adapter leurs horaires à la demande des clients.

Er werd ook veel aandacht besteed aan de communicatie met de *stakeholders*, wat voorheen veel minder het geval was. In maart 2014 werden *roadshows* georganiseerd op provinciaal en nationaal niveau. De vragen die daaruit resulteerden, werden bestudeerd en kregen een positief gevolgrekende houdende met de technische haalbaarheid van de vraag, de budgettaire context en het potentieel aan klanten. In juni 2014 werden opnieuw *roadshows* op provinciaal niveau georganiseerd om hierover informatie te geven.

In juni 2014 kon het vervoersplan gefinaliseerd worden en in juli 2014 werd het aangenomen door de raad van bestuur van de NMBS.

Verder werd ook aandacht besteed aan de informatie van het betrokken personeel van zowel Infrabel als van de NMBS. Een goede samenwerking en voorbereiding met Infrabel is uiterst belangrijk om het vervoersplan goed uit te voeren. De informatie en opleiding van het personeel begon in juni 2014 en duurde vijf maanden.

Na de goedkeuring van het plan door de raad van bestuur werd de dienstregeling begin juli 2014 medegeleed aan de klanten via een *routeplanner*. Infrabel heeft midden augustus 2014 beslist over de definitieve toewijzing van de rijpaden en midden september 2014 tenslotte werd de officiële dienstregeling gepubliceerd. Na de implementatie werd een gemeenschappelijk opvolgingscomité NMBS en Infrabel opgericht om eventuele problemen te behandelen. In 2014 werd dus veel geïnvesteerd in externe en interne communicatie en de relaties met de *stakeholders*.

De resultaten van het vervoersplan geven tot nu toe aanleiding tot tevredenheid. De stiptheid is dit jaar, net zoals vorig jaar, gevoelig gestegen (in 2014 steeg de stiptheid met 2,6 % ; tot en met juni 2015 steeg de stiptheid opnieuw met 1,1 %). Niet enkel de stiptheid is belangrijk, maar ook een andere kwaliteitsfactoren worden opgevolgd, zoals het voorzien van voldoende zitplaatsen op de treinen. Het nieuwe vervoersplan heeft het aantal overbezette treinen doen dalen van dagelijks 100 à 120 treinen naar 40 à 60 treinen, wat aantoon dat rekening wordt gehouden met de behoeften van de klant.

Une grande attention a également été accordée à la communication avec les parties prenantes, ce qui était auparavant moins souvent le cas. En mars 2014, des *roadshows* furent organisés aux niveaux provincial et national. Les demandes qui en résultèrent ont été étudiées et ont reçu des suites positives, compte tenu de la faisabilité technique de la demande, du contexte budgétaire et du potentiel de clients. En juin 2014, des *roadshows* furent à nouveau organisés au niveau provincial pour donner des informations sur les suites données aux demandes.

En juin 2014, le plan de transport a pu être finalisé et il a été adopté par le conseil d'administration de la SNCB en juillet 2014.

On a également accordé beaucoup d'attention à l'information du personnel concerné d'Infrabel et de la SNCB. Il est extrêmement important d'avoir une bonne collaboration et une bonne préparation avec Infrabel pour que le plan de transport puisse être bien mis en œuvre. L'information et la formation du personnel a commencé en juin 2014 et a duré cinq mois.

Après l'adoption du plan par le conseil d'administration, les horaires ont été communiqués en juillet 2014 aux clients par le biais d'un système de navigation électronique (*routeplanner*). À la mi-août 2014, Infrabel a décidé de l'allocation définitive des voies et à la mi-septembre 2014 enfin les horaires officiels ont été publiés. Après la mise en œuvre, un comité commun de suivi rassemblant la SNCB et Infrabel a été créé pour gérer les problèmes éventuels. En 2014, on a donc beaucoup investi en communication interne et externe, et dans les relations avec les parties prenantes.

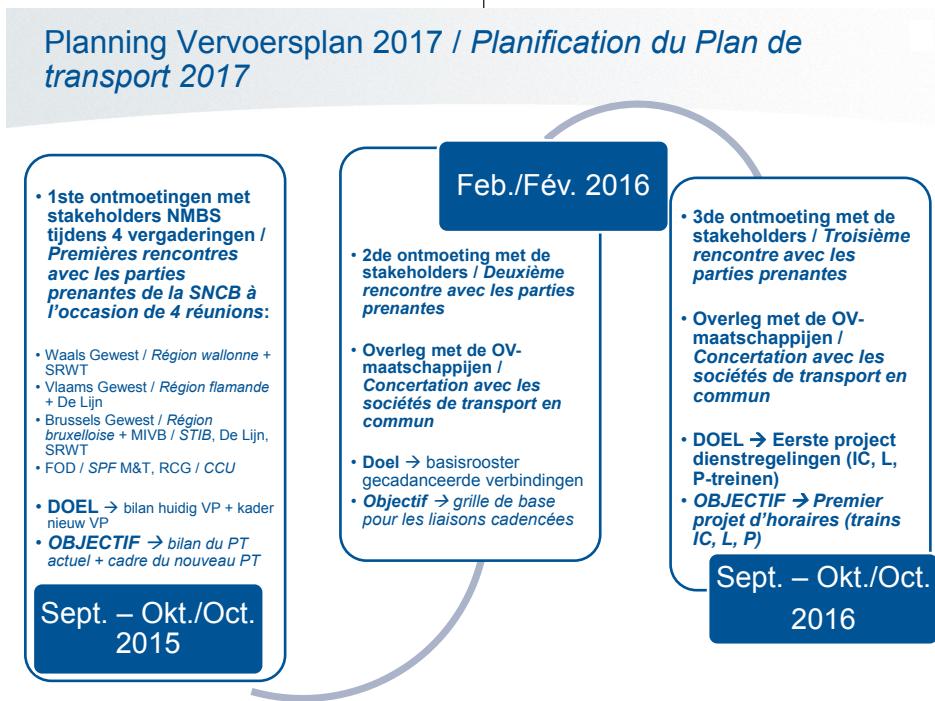
Les résultats du plan sont jusqu'à présent satisfaisants. Cette année, comme l'an dernier, la ponctualité est en hausse sensible (en 2014, elle a crû de 2,6 % et pour les six premiers mois de 2015, elle a encore crû de 1,1 %). La ponctualité est importante, mais d'autres facteurs de qualité font également l'objet d'un suivi, comme le souci d'avoir suffisamment de places assises dans les trains. Le nouveau plan de transport a eu comme effet de ramener le nombre de trains sur-occupés – qui était de 100 à 120 chaque jour – à 40 à 60, ce qui montre qu'on a tenu compte des besoins du client.

## Stand van zaken van het nieuwe vervoersplan december 2017

Het huidige vervoersplan is gestart op 14 december 2014 en is drie jaar geldig. In december 2017 zal dus een nieuw vervoersplan geïntroduceerd worden. De NMBS zal opnieuw, maar veel diepgaander, overleg plegen met de openbaar vervoersmaatschappijen en de *stakeholders*. Dit overleg zal reeds dit jaar starten.

## État d'avancement du nouveau plan de transport prévu pour décembre 2017

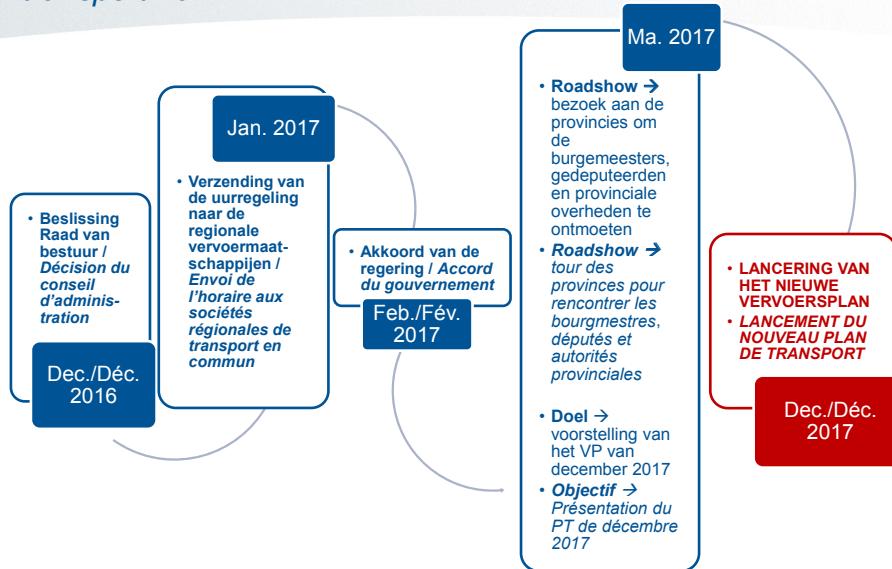
Le plan actuel est d'application depuis le 14 décembre 2014 et est valable pendant trois ans. En décembre 2017, on introduira donc un nouveau plan de transport. La SNCB reprendra, mais de manière bien plus approfondie, la concertation avec les sociétés régionales de transport public et avec les parties prenantes. Cette concertation commencera dès cette année.



In het najaar 2015 zijn vier vergaderingen met de *stakeholders* voorzien. Er zal gewerkt worden op gewestelijk niveau (een vergadering met het Waals Gewest, het Vlaams Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de respectievelijke regionale openbaar vervoersmaatschappijen) en op nationaal niveau met de federale overhedsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer en met de vertegenwoordigers van de reizigersorganisaties. De bedoeling is een balans op te maken van het huidig vervoersplan en het kader van het nieuwe vervoersplan toe te lichten. Er moet een evenwicht gevonden worden tussen de verzuchtingen van de *stakeholders* en de technische en budgettaire context. Er worden ook overlegvergaderingen gepland met de *stakeholders* in februari 2016 en september of oktober 2016.

Quatre réunions sont programmées avec les parties prenantes à l'automne 2015. On travaillera à l'échelon régional (une réunion est prévue avec la Région wallonne, la Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale et leurs sociétés régionales de transport public respectives) et à l'échelon national avec le service public fédéral (SPF) Mobilité et Transport, et avec les représentants des organisations de voyageurs. Le but est de faire le bilan de l'actuel plan de transport et de préciser le cadre du nouveau plan de transport. Il faut trouver un équilibre entre les attentes des parties prenantes et les possibilités techniques et budgétaires. On a également programmé des réunions de concertation avec les parties prenantes en février 2016 et en septembre ou octobre 2016.

## Planning Vervoersplan 2017 / Planification du Plan de transport 2017



Als alles naar wens verloopt mondert dit overleg eind 2016 uit in een beslissing van de raad van bestuur van de NMBS en een akkoord van de federale regering in februari 2017. Ondertussen wordt de informatie-uitwisseling met de regionale vervoermaatschappijen op operationeel vlak georganiseerd en worden alle elementen overgemaakt aan De Lijn, TEC en MIVB zodat zij de urregelingen voor de bussen en trams kunnen opmaken. Na het akkoord van de regering zal een communicatiecampagne opgezet worden via *roadshows* op provinciaal niveau.

In deze tijdlijn zit een belangrijk verschil ten opzichte van het vervoersplan 2014. Voor het vervoersplan 2014 werd een overlegronde georganiseerd in maart 2014, gevolgd door een definitief vervoersplan in juni 2014. Voor het vervoersplan 2017 wil de NMBS deze overlegronde vervroegen naar 2016, zodat in maart 2017 vooral informatie kan gegeven worden over het vervoersplan van december 2017.

### De context waarin de NMBS werkt

Het is evident dat de NMBS rekening houdt met de doelstellingen zoals vooropgesteld door het federaal regeerakkoord van 9 oktober 2014 :

- a) klantgerichtheid ;
- b) een vraag-gestuurd vervoersaanbod ;

Si tout se passe comme prévu, cette concertation se terminera à la fin de 2016 par une décision du conseil d'administration de la SNCB et un accord du gouvernement fédéral en février 2017. Entretemps, un échange d'informations avec les sociétés régionales de transport public sur le plan opérationnel sera organisé et tous les éléments seront transmis à De Lijn, au TEC et à la STIB pour leur permettre d'établir les horaires des bus et des trams. Après l'accord du gouvernement, il y aura une campagne de communication au niveau provincial avec des *roadshows*.

Il y a dans ce calendrier une grande différence par rapport à celui de l'élaboration du plan 2014. Pour celui-ci, un ensemble de concertations avait été organisé en mars 2014, suivi par un plan définitif en juin 2014. Pour le plan 2017, la SNCB veut avancer cet ensemble de concertations à 2016 de sorte qu'en mars 2017, on puisse surtout donner de l'information sur le plan de transport de décembre 2017.

### Le cadre dans lequel la SNCB travaille

Il est évident que la SNCB tiendra compte des objectifs repris dans l'accord de gouvernement fédéral du 9 octobre 2014 :

- a) l'orientation client ;
- b) une offre de transport orientée vers la demande ;

c) nastreven van kwaliteit (stiptheid, informatieverstrekkingsaan de klant, netheid van treinen en stations) ;

d) tot stand brengen van kostenefficiëntie binnen een strak budgettair kader met een lagere dotatie. Een vermindering van de overhead (kosten) en een hogere bezettingsgraad van de treinen met efficiënte inzet van treinbestuurders en -begeleiders zijn noodzakelijk ;

e) voltooiing van het GEN en integratie in het globaal vervoersnetwerk ;

f) uitwerken van het knooppuntensysteem. De grote knooppunten van het vervoersnetwerk worden met elkaar verbonden op een frequente en snelle manier. De knooppunten zijn logischerwijze de grote stations, die op hun beurt gevoed moeten worden met voor- en natransport door bussen, trams en metro of andere vervoersmodi en dit volgens het STOP-principe (stappers – trappers – openbaar vervoer – personenwagens) ;

g) de ketenmobiliteit met verplaatsingen van deur tot deur met voor- en natransport.

Er werd een langetermijn studie gemaakt van het geïntegreerde transportaanbod tot 2020-2030.

Deze studie kadert uiteraard in de doelstellingen zoals uitgestippeld in het federaal regeerakkoord van 9 oktober 2014. Ze houdt rekening met de oplossingen die worden voorzien op het vlak van de mobiliteit en ook met de demografische aspecten, zoals een vergrijzende bevolking die meer gebruik maakt van het openbaar vervoer. Ook met andere elementen, zoals de fiscaliteit, wordt rekening gehouden.

De NMBS gaat uit van een afstemming tussen enerzijds een kwalitatief IC-aanbod tussen de grote knooppunten en anderzijds een voorstadaanbod rond steden zoals Brussel, Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik. Tussen de grote knooppunten zijn snelheid en betrouwbaarheid belangrijke elementen om te concurreren met de auto en een oplossing te bieden voor de congestieproblematiek op de wegen.

### C. Gedachtwisseling

Volgens mevrouw Lieten is de samenwerking tussen de NMBS en de gewestelijke operatoren de voorbije jaren verbeterd maar de toekomst blijft onduidelijk. In het nieuwe vervoersplan 2017 zal de NMBS rekening houden met de zogenaamde knooppunten (treinstation als knooppunt voor het tram- of busvervoer). De

c) le respect de la qualité (ponctualité, communication d'informations au client, propreté des trains et des gares) ;

d) l'efficience des coûts dans un cadre budgétaire fixe avec une dotation moins élevée. Il est indispensable d'avoir une diminution des coûts et un plus grand taux d'occupation des trains avec une affectation efficace de conducteurs et d'accompagnateurs de train ;

e) l'achèvement du RER et son intégration dans le réseau global de transport ;

f) le développement du système de points noraux. Les liaisons entre grands points noraux du réseau de transport doivent être fréquentes et rapides. En toute logique, les points noraux sont les grandes gares, où l'on doit pouvoir prendre des autobus, des trams, le métro ou d'autres modes de transport vers ou à partir de celles-ci, selon le principe STOP en vigueur en Flandre (piétons, cyclistes, transport public, voitures particulières) ;

g) la mobilité en chaîne avec des déplacements de porte à porte, toutes formes de transport incluses.

Une étude à long terme de l'offre de transport intégrée jusqu'en 2020-2030 a été effectuée.

Cette étude reprend évidemment les objectifs inscrits dans l'accord de gouvernement fédéral du 9 octobre 2014. Elle tient compte des solutions qui sont envisagées dans le domaine de la mobilité mais aussi des aspects démographiques comme le vieillissement de la population, qui conduit à une plus grande utilisation des transports publics. D'autres éléments sont également pris en compte, comme la fiscalité par exemple.

La SNCB prend pour point de départ l'harmonisation entre, d'une part, une offre IC de qualité entre les grands points noraux et, d'autre part, une offre de banlieue autour des villes comme Bruxelles, Anvers, Gand, Charleroi et Liège. Entre les grands points noraux, les éléments les plus importants sont la rapidité et la fiabilité pour concurrencer l'automobile et offrir une solution à la congestion des routes.

### C. Échange de vues

Pour Mme Lieten, la collaboration entre la SNCB et les opérateurs régionaux s'est améliorée au cours de ces dernières années mais l'avenir reste vague. Dans le nouveau plan 2017, la SNCB tiendra compte de ce qu'on appelle les points noraux (gares ferroviaires comme point nodal pour le transport par autobus et trams).

Vlaamse regering heeft echter reeds in het besluit van 13 december 2002 haar visie uiteengezet op deze knooppunten binnen het zogenaamde netmanagement. Het netmanagement is gericht op de geïntegreerde en efficiënte organisatie van het openbaar vervoer. Hierbij moet maximaal tegemoet worden gekomen aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen. Het netmanagement gebruikt verschillende ruimtelijke schaalniveaus (bovengewestelijk, gewestelijk, bovenlokaal en lokaal) en de hieraan gekoppelde relaties om het openbaar vervoer in Vlaanderen hiërarchisch uit te bouwen.

Dertien jaar later wil de NMBS het knooppuntenbeleid toepassen, vertrekende van haar eigen trein aanbod met voor- en natransport. Dit beantwoordt totaal niet aan de visie op de knooppunten binnen het netmanagement zoals uiteengezet in het besluit van de Vlaamse regering van 2002.

Veel hangt af van de verhouding van de NMBS met haar *stakeholders* die soms problematisch is. Indien de NMBS de principes van netmanagement wel zou toepassen, komt ze mogelijk in conflict met de nieuwe beheersovereenkomst waarin de federale regering naast het budget ook het aanbod, de tarieven en de frequentie zal bepalen.

De NMBS wil terecht overleg plegen met de gewestelijke vervoersmaatschappijen. Men moet zich echter bezinnen over de manier waarop men een evenwicht tot stand wil brengen tussen verschillende elementen, zoals het budget en de infrastructuur, de internationale lijnen en de goederenlijnen. Het blijft onduidelijk waarom de NMBS bepaalde opties kiest.

Een goed aanbod is synoniem met een geïntegreerd aanbod. Een reiziger die vanuit Diepenbeek naar Brussel wil gaan, moet eerst een bus kunnen nemen naar het station, waar hij liefst geen halfuur zal wachten op de trein. Een goed geïntegreerd aanbod houdt goede overstapmogelijkheden in met weinig wachttijden. Dat is alleen mogelijk wanneer er duidelijke afspraken zijn over de frequentie en de amplitude (het tijdsblok waarbinnen er een aanbod moet zijn). De amplitude is heel belangrijk want het voorzien van bijvoorbeeld twee treinen per uur zonder ze voldoende te spreiden, heeft weinig nut.

Hoe kan het GEN-netwerk worden gedefinieerd ? Gaat het om de hoofdverbindingen met een hoger aanbod en een hogere frequentie van de NMBS-lijnen ? Volgens spreekster bestaat het GEN-netwerk uit de

Toutefois, dans un arrêté du 13 décembre 2002, le gouvernement flamand a déjà exposé sa vision à propos de ces points nodaux dans ce qu'on appelle le management du réseau. Le management du réseau vise à une organisation intégrée et efficace du transport public, dans le cadre de laquelle il y a lieu de satisfaire au maximum les besoins et les flux de déplacement. Le management du réseau utilise plusieurs échelles de niveau territoriales (suprarégional, régional, supralocal et local) et les liaisons qui vont de pair en vue de construire un système hiérarchisé de transport public en Flandre.

Treize ans plus tard, la SNCB veut appliquer la gestion par points nodaux, en partant de son offre propre de trains et en y intégrant le transport vers et à partir de ses gares. Cela ne correspond absolument pas à la vision des points nodaux dans le management du réseau telle qu'exposée dans l'arrêté du gouvernement flamand de 2002.

Bien des choses dépendent de l'attitude parfois problématique de la SNCB envers les parties prenantes. Si la SNCB souhaite appliquer les principes du management du réseau, elle risque d'entrer en conflit avec le nouveau contrat de gestion qui prévoit que le gouvernement fédéral fixera, outre le budget, l'offre, les tarifs et les fréquences.

La SNCB veut, à juste titre, se concerter avec les sociétés régionales de transport public. Il faut toutefois réfléchir à la manière dont on pourra trouver un équilibre entre différents éléments comme le budget et l'infrastructure, les lignes internationales et le transport du fret. La raison pour laquelle la SNCB choisit certaines options reste vague.

Une bonne offre est synonyme d'une offre intégrée. Un voyageur qui veut se rendre à Bruxelles à partir de Diepenbeek doit d'abord pouvoir prendre un autobus vers la gare, où il ne devra de préférence pas attendre un train pendant une demi-heure. Une bonne offre intégrée doit prévoir des bonnes modalités de correspondance dans le moins de temps possible. Ce n'est possible que quand il y a des accords clairs sur les fréquences et l'amplitude (le délai dans lequel il doit y avoir une offre de correspondance). L'amplitude est très importante car prévoir par exemple deux trains par heure sans les espacer suffisamment a peu d'intérêt.

Comment peut-on définir le RER ? S'agit-il d'axes principaux de lignes de la SNCB sur lesquels l'offre est plus importante et les fréquences meilleures ? Selon l'oratrice, le RER se compose de la totalité de l'offre

totaliteit van het aanbod dat in het Gewest georganiseerd wordt, zowel door de NMBS als door de MIVB als door De Lijn, en waarbij op een geïntegreerde manier nagegaan wordt hoe men de klanten naar het station kan brengen en hoe ze daar een vlotte overstap kunnen maken op een snelle trein naar het centrum. In deze visie van het GEN-netwerk is de stelling van de heer Lauwers van de MIVB, dat de Gewesten niet meebetalen aan het GEN-netwerk, onjuist. De MIVB betaalt uiteraard de tram- en buslijnen in haar Gewest die toevoer geven en stoppen aan de stations van de NMBS. Dat is ook zo voor De Lijn en voor de *Société régionale wallonne du transport* (SRWT).

De heer Lauwers verwees in zijn uiteenzetting naar het drama van de mobiliteit in Brussel, namelijk de enorme verkeersdruk op de ring rond Brussel. Dat probleem is ontstaan omdat de afgelopen vijftig jaar geen ruimtelijk beleid werd gevoerd. Brussel heeft niet alleen toegelaten dat de ring rond de stad werd aangelegd, maar ook dat zich daarrond bedrijfsterreinen vestigden met talrijke kantoren. Dat veroorzaakte een enorme tewerkstellingsvlucht vanuit het centrum naar de rand van de stad.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er niet in geslaagd een ééngemaakt ruimtelijk beleid te voeren waardoor het openbaar vervoer gedoemd blijft tot achtervolgen. Het loutere feit dat iedere Brusselse gemeente zijn eigen type bushokjes heeft toont aan hoe verspreid het mobiliteitsbeleid nu nog is.

Het GEN, dat absoluut noodzakelijk is, zal vooral geconcentreerd zijn op de radiale assen, wat de mobiliteit verbetert van de mensen die uit de provincie naar Brussel komen. Voor de rand rond Brussel is er echter, in plaats van radiale assen, een cirkellijn nodig. Slechts als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er in slaagt een ééngemaakt en grensoverschrijdend ruimtelijk beleid te ontwikkelen met een gemeenschappelijk auto- en parkeerbeleid, zal het openbaar vervoer aantrekkelijker zijn dan het gebruik van de auto. Is dit een prioriteit ?

De heer Bastin wil weten welk soort mobiliteits-projecten op touw gezet kunnen worden door de Hoofdstedelijke Gemeenschap.

Hoeveel keer per jaar vergadert het Oriëntatiecomité dat een vast overlegforum moet zijn voor de operatoren van openbaar vervoer ? Is dat voldoende om de coördinatie te verbeteren ?

qui est organisée dans la Région tant par la SNCB que par la STIB et par De Lijn, dans le cadre de laquelle on a réfléchi d'une manière intégrée comment amener les clients à la gare et leur permettre de trouver facilement une correspondance avec un train rapide vers le centre. Dans cette vision du RER, la position de M. Lauwers de la STIB, qui affirme que les Régions ne contribuent pas au financement du RER, est inexacte. La STIB finance évidemment dans sa Région les lignes de tram et d'autobus qui arrivent et s'arrêtent devant les gares de la SNCB. Il en est de même pour De Lijn et pour la Société régionale wallonne du transport (SRWT).

M. Lauwers s'est référé dans son exposé au drame de la mobilité à Bruxelles, à savoir l'énorme pression de la circulation sur le ring autour de Bruxelles. Ce problème est dû à l'absence de politique d'aménagement de l'espace durant les cinquante dernières années. Bruxelles a non seulement permis la création du ring autour de la ville, mais aussi autorisé la construction le long de ce ring de zones d'entreprises et de nombreux immeubles de bureaux. Cela a entraîné une énorme fuite d'emplois du centre vers la périphérie.

La Région de Bruxelles-Capitale n'a pas réussi à mener une politique urbanistique unifiée, ce qui s'est traduit par des transports publics à la traîne. Le simple fait que chaque commune bruxelloise a son propre type d'abribus montre que la politique de mobilité est encore très dispersée.

Le RER, qui est absolument nécessaire, sera surtout concentré sur les axes radiaux, ce qui améliorera la mobilité des personnes qui viennent de la province vers Bruxelles. Pour la périphérie bruxelloise, il est toutefois nécessaire d'avoir une ligne circulaire à la place d'axes radiaux. Si la Région de Bruxelles-Capitale réussit à développer une politique d'aménagement du territoire unifiée et interrégionale, avec une politique commune en matière de circulation automobile et de parking, alors seulement les transports publics seront plus attractifs que l'usage de l'automobile. Est-ce une priorité ?

M. Bastin souhaite savoir quel type de projet lié à la mobilité pourrait être pris en charge par la Communauté métropolitaine.

Combien de fois en moyenne le Comité d'orientation, qualifié de plateforme de concertation permanente entre les opérateurs de transport public, se réunit-il par an ? Est-ce suffisant pour améliorer la coordination ?

Hoe kan de NMBS bijdragen tot de aanleg van meer transitparkeerplaatsen, die de Brusselse regering heeft opgericht, nu de inwerkingtreding van het GEN met enkele jaren is uitgesteld ?

Zijn er naast het GEN andere projecten ten zuiden van Brussel om de ring vanuit Wallonië te ontlasten ?

Is een kaart zoals MOBIB, maar dan geldig in het hele land en voor alle vervoersmaatschappijen, mogelijk ?

Mevrouw Brouwers vraagt of de samenwerkingsakkoorden die de heer Lauwers in zijn inleidende uiteenzetting heeft opgesomd, ook de juiste evaluatie-instrumenten bevatten. Moet het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, niet geactualiseerd worden ?

Hoe zal het geïntegreerd vervoersplan van de vier operatoren met als centraal punt « het juiste vervoersmiddel voor de juiste situatie » eruit zien ? De Vlaamse overheid en De Lijn trachten het begrip van de « basisbereikbaarheid » te definiëren binnen een Vlaams bus- en tramplan. Er zal een hiërarchie van vervoersmogelijkheden worden uitgebouwd naargelang het gaat om de stad of het platteland. Kan het vervoersplan van de NMBS hieraan vlot worden aangepast ?

Zullen de trams in het kader van het Brabantnet kunnen doorrijden op de sporen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ? Ondanks het feit dat de Brusselse regering de beslissingen naar zich toe trekt, kunnen de operatoren misschien toch de technische voorbereiding van het Brabantnet voortzetten.

Zullen de nieuwe betaalwijzen via sms of kredietkaart de MOBIB-kaart op termijn vervangen of zal deze in haar huidige vorm nog een aantal jaren blijven bestaan ?

Wenst men de MOBIB-kaart gebruiksvriendelijker te maken via een soort tariefintegratie waarbij een bedrag kan worden op geladen, zodat ook kan betaald worden voor andere bijkomende vervoersmodi zoals fietsgebruik en taxivervoer ?

Het invoeren van een zogenaamd « mobiliteitsbudget » kan ook een gunstige werking hebben. Spreekster verwijst in dit verband naar het wetsvoorstel van 22 september 2014 betreffende het mobiliteitsbudget (stuk

Comment la SNCB peut-elle contribuer à l'augmentation de places de parking de rabattement, créées par le gouvernement bruxellois, sachant que l'entrée en vigueur du RER est reportée de quelques années ?

Y a-t-il, en dehors du RER, d'autres projets envisagés dans le sud de l'agglomération bruxelloise pour désengorger le ring depuis la Wallonie ?

La mise en place d'une carte de type MOBIB, valable pour l'ensemble du pays et émanant de tous les opérateurs liés à la mobilité, est-elle envisageable ?

Mme Brouwers aimerait savoir si les accords de coopération énumérés par M. Lauwers dans son exposé introductif sont assortis d'instruments d'évaluation corrects. Ne faut-il pas actualiser l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale ?

À quoi ressemblera le plan de transport intégré des quatre opérateurs articulé autour du principe du « bon moyen de transport au bon endroit » ? Les autorités flamandes et De Lijn tentent de définir la notion d'« accessibilité de base » dans le cadre d'un plan bus et tram flamand. Une hiérarchie des possibilités de transport sera développée selon que l'on se trouve en milieu urbain ou rural. Le plan de transport de la SNCB peut-il facilement être adapté à ce plan flamand ?

Les trams de De Lijn pourront-ils, dans le cadre du projet Brabantnet, emprunter les voies de tram de la Région de Bruxelles-Capitale ? En dépit du fait que c'est le gouvernement bruxellois qui prend les décisions, les opérateurs peuvent peut-être quand même poursuivre la préparation technique de Brabantnet.

Les nouveaux moyens de paiement par SMS ou carte de crédit remplaceront-ils, à terme, la carte MOBIB ou celle-ci subsistera-t-elle encore quelques années sous sa forme actuelle ?

Souhaite-t-on rendre la carte MOBIB plus conviviale en prévoyant une sorte d'intégration tarifaire permettant de charger un certain montant, de façon à pouvoir aussi payer d'autres modes de transport complémentaires tels que le vélo et le taxi ?

L'instauration d'un « budget mobilité » peut aussi avoir un effet positif. L'oratrice se réfère à cet égard à la proposition de loi du 22 septembre 2014 (doc. Chambre n° 54-0285/1), relative au budget mobilité, laquelle vise

Kamer, nr. 54-0285/1) dat ertoe strekt een mobiliteitsbudget in te voeren dat de werknemer kan aanwenden voor verschillende mogelijkheden van vervoer. Hij beslist zelf over de invulling van dat budget, in functie van zijn persoonlijke behoeften, mogelijkheden en wensen op vlak van de mobiliteit. Het mobiliteitsbudget krijgt een sociaal en fiscaal statuut dat concurrentieel is met dat van de bedrijfswagen. Zo wil het werknemers ertoe brengen vrijwillig hun (bedrijfs)wagen – geheel of gedeeltelijk – te laten staan ten voordele van andere vervoermiddelen.

Hebben de MIVB of de NMBS reeds contacten gehad met ondernemingen die daadwerkelijk deze geïntegreerde mobiliteitsoplossingen aanbieden ? Zullen er private partners in het kader van *peer-to-peer* initiatieven zoals taxis of nog *park-and-ride*-parkings worden betrokken bij het mobiliteitsplan ? Kunnen de tegemoetkomingen voor gehandicapten, die nu verschillen naargelang de vervoersoperator, éénvormig gemaakt worden ?

De Lijn, de MIVB en de TEC hebben geïntegreerde informatie uitgewerkt in de vorm van geïntegreerde *routeplanners* waarin de verschillende vervoersmodi worden opgenomen. In toepassing van het *open data* concept wordt deze informatie kosteloos of tegen een billijke vergoeding ter beschikking gesteld voor marktdoeleinden. In deze optiek kunnen talloze andere actoren, naast de openbaar vervoersmaatschappijen, deze geïntegreerde informatie ontwikkelen via apps en websites. Waarom weigert de NMBS zich hierbij aan te aansluiten ? Waarom werd trouwens het klantvriendelijke *Railtime* informatiesysteem vervangen door een ander minder toegankelijk systeem ? Mevrouw Brouwers verwijst in dit verband naar het voorstel van resolutie van 28 mei 2015 met betrekking tot *open data* bij de NMBS-groep (stuk Kamer, nr. 54-1117/6).

Welk belang hechten de operatoren aan de fietsbereikbaarheid van de verschillende haltes bij het uitbouwen van multimodale knooppunten ? Door de opkomst van de elektrische fiets is er een groot potentieel aan fietsverplaatsingen. In het Vlaams Parlement en in de Kamer van volksvertegenwoordigers werden trouwens vragen gesteld aan de bevoegde ministers waarom een aantal fietspunten werden afgeschaft binnen deze multimodale aanpak. Mevrouw Brouwers stelde hierover op 18 juni 2015 een vraag in het Vlaams parlement aan de ministers Homans en Weyts (stuk Vlaams Parlement, nr. 2014-2015, vraag nr. 2212). De heer Rob Beenders stelde hierover eveneens een vraag op 18 juni 2015 aan minister Weyts (stuk Vlaams Parlement, nr. 2014-2015, vraag nr. 2208).

à instaurer un budget que le travailleur peut consacrer à différents modes de transport en décidant lui-même, en fonction de ses besoins personnels, de ses possibilités et de ses souhaits en matière de mobilité, de la façon dont il l'utilisera. La proposition de loi confère au budget mobilité un statut social et fiscal concurrentiel par rapport à la voiture de société, l'objectif étant d'inciter les travailleurs à renoncer volontairement – en tout ou en partie – à leur voiture (de société) au profit d'autres modes de transport.

La STIB ou la SNCB ont-elles déjà eu des contacts avec des entreprises qui offrent effectivement ces solutions de mobilité intégrées ? Des partenaires privés seront-ils associés au plan de mobilité, dans le cadre d'initiatives collaboratives, comme les taxis ou encore les parkings de dissuasion (P+R) ? Peut-on uniformiser les interventions au profit des personnes handicapées, qui diffèrent actuellement d'un opérateur de transport à l'autre ?

De Lijn, la STIB et le TEC ont développé des informations intégrées sous forme de planificateurs d'itinéraire intégrés reprenant les différents modes de transport. En application du concept des données ouvertes, ces informations sont mises à disposition gratuitement ou contre une indemnité équitable à des fins économiques. Dans cette optique, outre les sociétés de transport public, de nombreux autres acteurs peuvent développer ces informations intégrées par le biais d'applications et de sites web. Pourquoi la SNCB refuse-t-elle d'adhérer à cette tendance ? Pourquoi le système d'information convivial *Railtime* a-t-il par ailleurs été remplacé par un autre système, moins accessible ? Mme Brouwers se réfère à cet égard à la proposition de résolution du 28 mai 2015 relative aux données ouvertes au sein du Groupe SNCB (doc. Chambre, n° 54-1117/6).

Quelle importance les opérateurs accordent-ils à l'accessibilité en vélo des différents arrêts dans le cadre du développement des points nœuds multimodaux ? Vu le succès du vélo électrique, les déplacements à vélo bénéficient encore d'un fort potentiel de croissance. Au Parlement flamand et à la Chambre des représentants, les ministres compétents ont d'ailleurs été interrogés sur les raisons de la suppression d'un certain nombre de points vélo dans le cadre de cette approche multimodale. Le 18 juin 2015, Mme Brouwers a interrogé les ministres Homans et Weyts à ce sujet au Parlement flamand (doc. Parlement flamand, n° 2014-2015, question n° 2212). M. Rob Beenders a également interrogé le ministre Weyts à ce sujet le 18 juin 2015 (doc. Parlement flamand, n° 2014-2015, question n° 2208).

Welke rol speelt de MIVB in het tot stand brengen van een vlotte verbinding tussen de *park-and ride*-voorzieningen (met een totale capaciteit van tienduizend plaatsen) en het centrum van Brussel ? Komt dit ook aan bod in het nieuwe busplan en in de tram- en metroplannen ?

Volgens het IRIS 2-plan van 9 september 2010 werd op basis van een strategisch studie van de bevolkingsdichtheid voorgesteld om, ter ontlasting van de ondergrondse Noord-Zuid doorsteek, een metro te voorzien tot Schaarbeek en Evere, in het noorden van Brussel, en tot Kalevoet via de Alsembergsesteenweg, in het zuiden.

Tegen 2030 moet er een globale mobiliteitsvisie worden ontwikkeld en het is dan ook belangrijk dat de vervoersoperatoren onder elkaar uitmaken welke vervoersmiddelen het meeste compatibel zijn. Zal de NMBS zich in de toekomst concentreren op de grote assen en zullen de openbaar vervoersmaatschappijen ook gebruik kunnen maken van de sporen van de NMBS ? De Lijn was alvast geen voorstander van het vervangen van niet rendabele treinlijnen door bussen.

Is er tussen de openbaar vervoersmaatschappijen overleg over het type bus dat zal worden gebruikt ? De Lijn is voorstander van het inzetten van hybride bussen terwijl de MIVB deze stap wil overslaan om te investeren in dieselbussen en vervolgens over te schakelen op elektrische bussen.

Hoe kan de werking van de overlegstructuren tussen de vervoersoperatoren onderling en tussen de overheid en de vervoersoperatoren, verbeterd en vereenvoudigd worden ? Spreekster verwijst in dit verband naar vraag nr. 153 van 20 januari 2015 van de heer Jef Van den Bergh aan mevrouw Galant, fédéral minister van Mobiliteit met antwoord van de minister (stuk Kamer, QRVA, 54-013, p. 240-241).

Tot slot kan het interessant zijn te weten hoe de verschillende vervoersoperatoren hun onderlinge samenwerking beoordelen.

Mevrouw De Bue stelt dat sommige samenwerkingsvormen inzake openbaar vervoer verbeterd zijn (ook al blijven ze sporadisch), maar de overlegorganen zijn niet gegaan voor integratie op landelijk niveau. Het dubbel gebruik in het aanbod werd nooit bestudeerd.

Kan men een verdere evolutie verwachten naar een integratie van de tarieven, aangezien de MOBIB-kaart slechts een integratie van de vervoersbewijzen betreft ?

Quel rôle la STIB joue-t-elle dans l'établissement d'une liaison rapide entre les parkings de dissuasion (P+R) (capacité totale de dix mille places) et le centre de Bruxelles ? Est-ce aussi prévu dans le cadre du nouveau réseau bus et des plans tram et métro ?

Selon le plan IRIS 2 du 9 septembre 2010, il a été proposé, sur la base d'une étude stratégique de la densité de population, de prévoir un métro vers Schaerbeek et Evere, au nord de Bruxelles, et jusqu'à Calevoet par la chaussée d'Alsemberg, au sud, et cela pour décharger la jonction Nord-Midi.

Une vision globale doit être développée pour 2030 en matière de mobilité et il importe donc que les opérateurs de transport s'entendent sur les modes de transport les plus compatibles. La SNCB se concentrera-t-elle à l'avenir sur les grands axes et les sociétés de transport public pourront-elles aussi utiliser les voies de la SNCB ? De Lijn n'était pas favorable au remplacement des lignes ferroviaires non rentables par des bus.

Les sociétés de transport public se concertent-elles au sujet du type de bus qui sera utilisé ? De Lijn est favorable aux bus hybrides tandis que la STIB souhaite sauter cette étape pour investir dans les bus au diesel et passer ensuite aux bus électriques.

Comment le fonctionnement des structures de concertation entre les opérateurs de transport, d'une part, et entre ceux-ci et les autorités, d'autre part, peut-il être amélioré et simplifié ? L'oratrice se réfère à cet égard à la question n° 153 de M. Jef Van den Bergh du 20 janvier 2015 à Mme Galant, ministre fédérale de la Mobilité, avec réponse de la ministre (doc. Chambre, QRVA, 54-013, p. 240-241).

Enfin, il peut être intéressant de savoir comment les différents opérateurs de transport jugent leur coopération mutuelle.

Mme De Bue déclare que, si certaines formes de collaboration en matière de transport public se sont améliorées (même si elles restent sporadiques), les organes de concertation n'ont pas misé sur l'intégration au niveau national. Les doublons au niveau de l'offre n'ont jamais été étudiés.

Peut-on espérer une évolution plus poussée vers une intégration tarifaire, étant donné que la carte MOBIB n'est qu'une intégration billettique ? Il y a lieu de créer

De verschillende vervoermodi moeten goed afgestemd zijn op nieuwe technologieën als applicaties voor smartphones.

Binnen welke termijn hoopt men het GEN te voltooien en wat is het doel en de inzet van de studieopdracht die de heer Lauwers vermeld heeft ?

Bij de voorbereiding van het nieuwe vervoersplan van de NMBS zouden eerst de verschillende partijen (*stakeholders*) moeten worden geraadpleegd om het beste vervoermiddel te bepalen tussen punt A en punt B. Zullen de gebruikersorganisaties, die tijdens de voorbereiding van het eerste vervoerplan niet echt werden geraadpleegd, nu wel worden geraadpleegd ?

De heer Sanctorum is van mening dat de sprekers vooral het gebrek aan politieke beslissingsbereidheid inzake gemeenschappelijke openbaar vervoersplanning betreuren. Het hoogste interregionaal overleg inzake het GEN ligt sedert geruime tijd stil. De oprichting van een Hoofdstedelijke Gemeenschap zou hier eventueel verandering kunnen in brengen. Het Brabantnet schiet niet op door het uitbliven van beslissingen op het niveau van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er is ook nog steeds onvoldoende duidelijkheid over de aard en omvang van het mobiliteitsbudget. Dit is ook het geval voor de slimme kilometerheffing voor de personenwagens of over de invloed van telewerk op de mobiliteit.

De heer Vereeck vindt dat men voor ogen moet houden dat de politieke beslissingen aangaande de organisatie van het openbaar vervoer niet in de Senaat worden genomen maar in de Kamer en binnen de gewestelijke Parlementen. Het lijkt dat de sprekers die vandaag aanwezig zijn, momenteel zowel de rol van regisseur als van uitvoerder vervullen. Zouden die rollen niet beter gesplitst worden ?

De heer Van Esbroeck is van oordeel dat niet zozeer het takenpakket van de vervoersoperatoren dan wel hun onderlinge samenwerking van belang is voor het informatieverslag. Er moeten oplossingen worden gezocht voor de problemen die deze samenwerking kan stellen.

#### *Antwoorden van de heren de Meeûs en Lauwers*

De heer de Meeûs herinnert eraan dat de MIVB en de drie andere operatoren niets anders doen dan hun

un lien solide entre les différents modes de déplacement et les nouvelles technologies comme les applications téléchargeables sur les smartphones.

Dans quel délai espère-t-on réaliser le RER et que sont l'objectif et l'enjeu de la mission d'étude que M. Lauwers a mentionnée ?

La préparation du nouveau plan de transport de la SNCB devrait d'abord impliquer une consultation des différentes parties prenantes (*stakeholders*) afin de pouvoir définir le meilleur mode de transport entre un point A et un point B. Les associations d'usagers, qui n'ont pas vraiment été consultées lors de l'élaboration du premier plan de transport, seront-elles aussi consultées à cet égard ?

M. Sanctorum estime que les orateurs déplorent surtout le manque de volonté politique en matière de planification commune des transports publics. L'instance suprême de concertation interrégionale pour le RER a depuis longtemps cessé de fonctionner. La création d'une Communauté métropolitaine pourrait éventuellement apporter du changement. Le Brabantnet ne progresse pas, faute de décisions à l'échelon du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

En outre, la nature et l'importance du budget mobilité sont encore incertaines. Il en va de même pour la redevance kilométrique intelligente relative aux voitures particulières ou encore pour l'influence du télétravail sur la mobilité.

Pour M. Vereeck, il faut tenir compte du fait que les décisions politiques concernant l'organisation des transports publics ne sont pas prises au Sénat mais le sont à la Chambre et dans les Parlements régionaux. Les orateurs ici présents semblent jouer les rôles à la fois de réalisateurs et d'exécutants. Ne vaudrait-il pas mieux scinder ces rôles ?

M. Van Esbroeck considère que la coopération des opérateurs de transport est plus importante pour le rapport d'information que leurs missions. Il faut s'efforcer de résoudre les éventuels problèmes posés par cette coopération.

#### *Réponses de MM. de Meeûs et Lauwers*

M. de Meeûs rappelle que la STIB et les trois autres opérateurs ne font qu'exécuter leur contrat de gestion,

beheerscontract uitvoeren, dat hun wordt opgelegd door een wettelijk en reglementair kader dat van de politieke overheden afkomstig is.

De heer Lauwers legt uit dat het GEN een geïntegreerde actie is van treinen, trams en bussen. Hij is het eens met mevrouw De Bue dat er veel meer aan samenwerking dan aan integratie wordt gedaan in dit kader. De vervoersmaatschappijen als operatoren slagen er relatief goed in om samen te werken maar de integratie is in de eerste plaats een gewestelijke beleidskwestie.

In de rand rond Brussel is er een groot mobiliteitsprobleem. Er is niet alleen een integrale visie op het vlak van de mobiliteit wenselijk, maar ook inzake stedenbouw. De heer Lauwers wijst er echter op dat de bedrijfsterreinen met talrijke kantoren buiten de Brusselse ring niet op Brussels maar op Vlaams grondgebied liggen.

In die rand is inderdaad niet enkel een axiaal openbaar vervoeraanbod nodig maar ook een tangentieel of circulair aanbod, wat in het Brabantnet wordt voorzien.

De organiserende overheden moeten inderdaad, vanuit een standpunt van institutionele autonomie, samen een aantal beslissingen nemen.

De overlegstructuren of afstemmingsstructuren vertonen vaak een gebrek aan responsabilisering. Dit kan best gerealiseerd worden door middel van een kleine voltijdse centrale cel.

Het Overlegcomité van de NMBS vergadert tweemaal per jaar. Er zijn subgroepen die vaker vergaderen, maar het gaat veeleer om samenwerking in plaats van om integratie.

Het samenwerkingsakkoord van 1991 tussen de federale Staat en de Gewesten moet aangepast worden, wat reeds werd aangegeven in het principieel akkoord van 1998 en in de huidige beheersovereenkomst van de MIVB. Dat is echter nog steeds niet gebeurd.

Het is de vaste wil van de beide operatoren (De Lijn en de MIVB) dat de trams van de MIVB en van Brabantnet op dezelfde sporen zullen kunnen rijden. De technische voorbereiding hiertoe maakte (onder andere) deel uit van het ontwerp van principiesakkoord tussen de MIVB en De Lijn waartegen de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich heeft verzet.

qui leur est imposé par un cadre légal et réglementaire émanant des autorités politiques.

M. Lauwers explique que le projet du RER intègre les trains, les trams et les bus. Comme Mme De Bue, il estime que, dans ce cadre, l'effort porte bien davantage sur la coopération que sur l'intégration. En tant qu'opérateurs, les sociétés de transport parviennent assez bien à coopérer, mais l'intégration est avant tout une responsabilité politique régionale.

La mobilité pose gravement problème en périphérie bruxelloise. Une vision globale est souhaitable en matière non seulement de mobilité, mais aussi d'urbanisme. M. Lauwers souligne cependant que les terrains industriels abritant de nombreux bureaux à l'extérieur du ring de Bruxelles se trouvent non en territoire bruxellois mais en territoire flamand.

En effet, la périphérie a besoin d'une offre de transports publics non seulement axiale, mais aussi tangentielle ou circulaire, ce que prévoit le Brabantnet.

Les autorités organisatrices doivent effectivement prendre un certain nombre de décisions ensemble à partir d'une position d'autonomie institutionnelle.

Les structures de concertation ou d'harmonisation souffrent souvent de lacunes en matière de responsabilisation. Une petite cellule centrale à plein temps constitue le meilleur moyen d'y remédier.

Le Comité de concertation de la SNCB se réunit deux fois par an. Il y a des sous-groupes qui se réunissent plus fréquemment mais il s'agit plutôt d'une coopération que d'une intégration.

L'accord de coopération de 1991 entre l'État fédéral et les Régions doit être adapté, ce qui figurait déjà dans l'accord de principe de 1998 et dans l'actuel contrat de gestion de la STIB. Cela n'a toutefois pas encore été fait.

Les deux opérateurs (De Lijn et la STIB) souhaitent à tout prix que les trams de la STIB et du Brabantnet puissent emprunter les mêmes voies. Le travail technique préparatoire faisait (entre autres) partie du projet d'accord de principe entre la STIB et De Lijn, auquel le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'est opposé.

Er werd door de vier operatoren een studie besteld over het creëren van een tweede schil rond Brussel inzake geïntegreerde tarificatie. Deze schil is kleiner dan de eigenlijke GEN-zone. Het is bovendien belangrijk een tariefzetting na te streven waarbij geen enkele operator inkomsten verliest.

De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft *park-and-ride* voorzieningen gecreëerd in de buurt van de metrostations.

De openbaar vervoersmaatschappijen hebben tot op vandaag enkel de rol van uitvoerder en niet die van regisseur. De *know how* inzake vervoer ligt echter wel bij de vervoersmaatschappijen zodat zij *de facto* toch de rol van regisseur vervullen. Dit is geen goede situatie omdat hiervoor geen rechtsbasis is. Als de organiserende overheden goed zouden samenwerken in een soort « bond », zoals in de meeste grote steden het geval is, dan zouden zowel de overheden als de operatoren elk hun rol ten volle kunnen spelen.

De uitbreiding van de huidige Nood-Zuid premetrolijn naar het noorden van Brussel dient om de bevolkingsdichtheid (zowel qua bewoning als qua werkstelling) op te vangen in Schaerbeek en Evere, en kan niet gebruikt als vervanging voor de treinen. Wel kan voor een overstap worden gezorgd (GEN-stations Verboeckhoven en Bordet).

#### *Antwoorden van de heren Kerckaert en Vanloubbeeck*

De heer Kerckaert stipt aan dat de NMBS een beheerscontract heeft afgesloten met de federale overheid voor het spooraanbod. Het aanbod van geïntegreerd openbaar vervoer moet echter door de politieke overheden worden geregeld. In het federaal regeerakkoord van 9 oktober 2014 wordt gesteld dat « De NMBS en Infrabel zullen meewerken aan en zich inschrijven in een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod. Daarbij zal uitgegaan worden van een « knooppuntensysteem », de noodzakelijke samenwerking tussen alle publieke vervoersbedrijven om een « ketenmobiliteit » te implementeren en het binnen het ECMM opgestarte globale mobiliteitsdebat en de in dat kader gevraagde mobiliteitsstudies. Het geïntegreerd openbaar vervoeraanbod zal rekening houden met de specifieke noden van dunbevolkte gebieden. » (federaal regeerakkoord, 9 oktober 2014, blz. 216).

Het politiek overleg moet dus gevoerd worden door de gewestelijke en federale regeringen en, in bijkomende orde, ook door de NMBS en de gewestelijke openbaar vervoersmaatschappijen.

Les quatre opérateurs ont commandé, concernant la tarification intégrée, une étude portant sur la création d'une deuxième couronne autour de Bruxelles. Cette couronne est plus petite que la zone du RER. Il importe en outre de tendre vers une tarification évitant à chaque opérateur de perdre des revenus.

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a créé des parkings de dissuasion (P+R) à proximité des stations de métro.

À ce jour, les sociétés de transport public ont un rôle d'exécutant et non de réalisateur. Les sociétés de transport possèdent toutefois l'expertise en la matière, de sorte qu'elles jouent *de facto* le rôle de réalisateur. Cette situation n'est pas idéale car elle ne repose sur aucune base juridique. Si les autorités organisatrices coopéraient de façon efficace dans le cadre d'une sorte de « ligue », comme c'est le cas dans la plupart des grandes villes, les autorités comme les opérateurs pourraient jouer pleinement leur rôle.

L'extension de la ligne de prémétro Nord-Sud vers le nord de Bruxelles vise à faire face à la densité de population (en matière tant de logements que d'emplois) à Schaerbeek et à Evere, et ne peut servir à remplacer les trains. Une correspondance peut toutefois être prévue (Stations de RER Verboeckhoven et Bordet).

#### *Réponses de MM. Kerckaert et Vanloubbeeck*

M. Kerckaert fait remarquer que la SNCB a conclu un contrat de gestion avec l'État fédéral pour l'offre de transport par rail. L'offre de transports publics intégrés doit toutefois être réglée par les autorités politiques. L'accord de gouvernement fédéral du 9 octobre 2014 prévoit que : « La SNCB et Infrabel s'inscriront dans une offre de transports publics intégrés à laquelle ils participeront. L'approche sera fondée sur un « système de points nodaux » et sur la nécessaire collaboration de l'ensemble des sociétés de transport public afin de pouvoir développer une « mobilité en chaîne ». Cette démarche s'inscrira dans le cadre d'un débat global sur la mobilité, mené au sein du CEMM, et des études demandées dans ce cadre. Cette offre de transports publics intégrés tiendra compte des besoins spécifiques des régions à faible densité de population. » (accord de gouvernement fédéral, 9 octobre 2014, p. 216).

La concertation politique doit donc être menée par les gouvernements régional et fédéral et, à titre subsidiaire, également par la SNCB et les sociétés de transport public régionales.

Door in overleg te treden met zijn *stakeholders* wil de NMBS duiding geven over de keuzes die zij moet maken met betrekking tot het vervoersplan, rekening houdende met technische elementen, budgettaire aspecten en het klantenpotentieel (dit is de vraag). In de schoot van het Oriëntatiecomité van de NMBS zal tevens overleg worden gepleegd met de gewestelijke openbaar vervoersmaatschappijen.

De heer Vanloubbeeck legt uit dat de NMBS vooral het bestaande openbaar vervoer binnen de GEN-zone wil promoten. Aan de rand van de GEN-zone wil de NMBS de capaciteit van de *park and ride* voorzieningen opvoeren. Van 2008 tot 2013 werd de capaciteit van de parkings voor personenwagens voor Waals-Brabant en Vlaams-Brabant met 12 % opgevoerd.

De definitieve contracten in het raam van het nieuwe vervoersplan stuiten op budgettaire limieten.

De heer Kerckaert legt uit dat de NMBS eveneens vragende partij is om het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in verband met het geregelde vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, te actualiseren.

De trein kan als ruggengraat van het openbaar vervoer worden gezien omdat de trein ook in een internationaal en interstedelijk kader moet kunnen werken, wat voor de gewestelijke openbaar vervoersmaatschappijen niet het geval is.

Een globaal transportplan moet in theorie kunnen inspelen op de noden van het langeafstand-vervoer maar evenzeer op de lokale noden. Dit is een moeilijke opgave en daarom is het beter de taken te differentiëren naargelang het internationaal, interstedelijk en lokaal niveau.

De heer Vanloubbeeck merkt verder op dat de NMBS de *Railtime* (ontwikkeld door de bedrijfswereld) heeft afgevoerd en een gelijkwaardige, en zelfs meer performante, zoekfunctie binnen het kader van de NMBS zelf heeft ingevoerd. De NMBS heeft wel de intentie om de dienstregelingen kosteloos ter beschikking te stellen van derde partijen. Iedereen die de licentievoorwaarden aanvaardt, zal gebruik kunnen maken van deze informatie.

De heer Kerckaert stipt nog aan dat rond de stations de fiets een zeer belangrijke transportmodus is. Er wordt massaal geïnvesteerd in fietsstallingen en in de veiligheid van de fietspaden van en naar de stations. Er is ondertussen ook een evaluatie van de « fietspunten »

En se concertant avec ses parties prenantes, la SNCB veut expliquer les choix qu'elle doit poser concernant le plan de transport, compte tenu des éléments techniques, des aspects budgétaires et du nombre de clients potentiels (c'est-à-dire la demande). Une concertation sera également menée, au sein du Comité d'orientation de la SNCB, avec les sociétés de transport public régionales.

M. Vanloubbeeck explique que la SNCB vise surtout à promouvoir les transports en commun existant à l'intérieur de la couronne RER. À la limite de la couronne RER, la SNCB entend augmenter la capacité des parkings de délestage. De 2008 à 2013, la capacité des parkings « voitures » a été augmentée de 12 % pour le Brabant wallon et le Brabant flamand.

Les contrats définis dans le cadre du nouveau plan d'investissement sont soumis à des limites budgétaires.

M. Kerckaert explique que la SNCB est aussi demandeuse d'une actualisation de l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale.

Le train peut être considéré comme la colonne vertébrale du transport public car il doit aussi pouvoir fonctionner dans un cadre international et interurbain, ce qui n'est pas le cas pour les sociétés de transport public régionales.

Théoriquement, un plan de transport global doit pouvoir répondre aux besoins en termes de transport sur de longues distances, mais aussi aux besoins locaux. C'est une mission difficile, raison pour laquelle il est préférable de différencier les tâches en fonction des niveaux international, interurbain et local.

M. Vanloubbeeck signale également que la SNCB a supprimé l'application *Railtime* (développée par le monde de l'entreprise) et a instauré une fonction de recherche équivalente, voire plus performante, dans le cadre même de la SNCB. La SNCB a cependant l'intention de mettre gratuitement les horaires à la disposition de tiers. Quiconque acceptera les conditions de licence pourra utiliser ces informations.

M. Kerckaert fait encore remarquer qu'aux alentours des gares, le vélo est un mode de transport essentiel. On investit massivement dans les parkings à vélos et dans la sécurité des pistes cyclables à partir ou à destination des gares. Entre-temps, les « points vélo » ont également fait

gebeurd. Sommige fietspunten bleken zeer weinig te worden gebruikt en in overleg met de gemeentes zullen alternatieven worden gezocht.

De beperkte GEN-cel met zeven mensen, die in 2014 werd opgericht en door de heer Giovanni Palmieri wordt geleid, legt zich toe op de problematiek van de GEN's van Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. De AnGeLiC-studie (letterwoord gevormd uit de namen van die vier laatste steden) bekijkt de mogelijkheid om die steden in 2018 van een GEN te voorzien. Die studie wordt door de federale Staat en de Gewesten gemaakt en zal eind 2015 klaar zijn. Zoals in de uiteenzetting verklaard, worden in 2015 vier vergaderingen voor het vervoersplan georganiseerd, drie op gewestelijk niveau en de vierde met de FOD Mobiliteit. Het staat vast dat de gebruikers, waaronder het raadgevend comité van de treinreizigers, bij de voorbereiding van het nieuwe vervoersplan betrokken zullen worden.

Heel wat know-how zit bij de operatoren die op termijn voor een deel zou moeten overgeheveld worden naar de organiserende overheid.

\*  
\* \* \*

l'objet d'une évaluation. Certains points vélo semblent avoir été très peu utilisés ; d'autres emplacements seront recherchés en concertation avec les communes.

Le rôle de la cellule restreinte RER de sept personnes, installée en 2014 et gérée par M. Giovanni Palmieri, se concentre sur la problématique des RER de Bruxelles, d'Anvers, de Gand, de Liège et de Charleroi. L'étude AnGeLiC (acronyme des noms de ces quatre villes) porte sur la possibilité de doter celles-ci d'un RER en 2018. Cette étude est effectuée par l'État fédéral et par les Régions et sera finalisée fin 2015. Comme expliqué dans l'exposé, quatre réunions seront organisées en 2015 pour le plan transport, trois au niveau des Régions et la quatrième avec le SPF Mobilité. Les usagers, dont le comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires, seront certainement impliqués dans la préparation du nouveau plan de transport.

Les opérateurs possèdent une grande expertise qui, à terme, devrait être partiellement transférée à l'autorité organisatrice.

\*  
\* \* \*

## **II. HOORZITTING VAN 6 JULI 2015**

### **A. De Lijn**

#### **Uiteenzetting van de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn**

##### **Het bedrijf en de beheersovereenkomst**

De Lijn is een extern verzelfstandigd agentschap van de Vlaamse Overheid, binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het is een overheidsbedrijf waarvan de aandelen voor 80 % in handen zijn van de Vlaamse overheid en voor 20 % in handen van gemeenten en provincies.

Al sinds het begin van de jaren '90 werkt De Lijn op basis van een beheersovereenkomst met de Vlaamse regering. De huidige beheersovereenkomst loopt van 2011 tot 2015. Zij wordt op basis van tientallen indicatoren geëvalueerd, zoals de aansluitingen en de activiteiten van De Lijn en de NMBS. Een tweearelijkse enquête peilt naar de klanttevredenheid over de rit zelf en over de aansluitingen binnen het totale mobiliteitssysteem.

De onderhandelingen voor de volgende beheersovereenkomst zijn al begonnen. Er vonden een aantal discussies plaats over de nieuwe beheersovereenkomst in het Vlaams Parlement en er wordt nu binnen de meerderheid gewerkt aan een resolutie die de kijntlijnen zou bevatten van de volgende beheersovereenkomst.

##### **De opdracht van De Lijn**

De opdracht van De Lijn omvat verschillende aspecten. Zo verzorgt De Lijn « geregeld openbaar stads- en streekvervoer » maar ook beleidsvoorbereiding, beheer, ontwikkeling en exploitatie van het net behoort tot het pakket, uiteraard in samenwerking met het ministerie van Mobiliteit binnen de Vlaamse regering.

De exploitatie gebeurt zowel publiek als privaat, wat ook het geval is bij de TEC maar niet bij de MIVB. De tramexploitatie gebeurt volledig in eigen beheer met eigen rollend materieel en eigen personeel. De bus-exploitatie is voor 50 % uitbesteed aan tientallen privé-exploitanten die in opdracht van De Lijn werken.

Sinds een aantal jaren concentreert De Lijn zich ook op mobiliteitsmanagement en nieuwere vormen van collectief of duurzaam vervoer. Zo is De Lijn sinds 2004 meerderheidsaandeelhouder in Vlaanderen van het

## **II. AUDITION DU 6 JUILLET 2015**

### **A. De Lijn**

#### **Exposé de M. Roger Kesteloot, directeur général, De Lijn**

##### **L'entreprise et le contrat de gestion**

De Lijn est une agence autonome externe de l'autorité flamande, active dans le domaine de la Mobilité et des Travaux publics. Il s'agit d'une entreprise publique dont les actions sont détenues à 80 % par l'autorité flamande et à 20 % par les communes et les provinces.

Depuis le début des années 90, De Lijn fonctionne sur la base d'un contrat de gestion avec le gouvernement flamand. Le contrat de gestion actuel court de 2011 à 2015. Il est évalué sur la base de dizaines d'indicateurs, comme les correspondances et les activités de De Lijn et de la SNCB. Une enquête bisannuelle permet de sonder la satisfaction des clients quant au trajet proprement dit et aux correspondances dans le cadre du système de mobilité global.

Les négociations en vue du prochain contrat de gestion ont déjà commencé. Plusieurs discussions concernant le nouveau contrat de gestion ont été menées au Parlement flamand et la majorité planche actuellement sur une résolution qui doit définir les lignes directrices du prochain contrat.

##### **La mission de De Lijn**

La mission de De Lijn couvre plusieurs aspects. De Lijn assure ainsi un transport public urbain et vicinal régulier, mais la préparation stratégique, la gestion, le développement et l'exploitation du réseau font également partie de ses missions, évidemment en collaboration avec le ministère de la Mobilité du gouvernement flamand.

L'exploitation est à la fois publique et privée, ce qui est également le cas pour le TEC mais pas pour la STIB. L'exploitation des trams se fait intégralement en gestion propre, avec matériel roulant et personnel propres. L'exploitation des bus est sous-traitée à concurrence de 50 % à plusieurs dizaines d'exploitants privés qui travaillent pour le compte de De Lijn.

Depuis un certain nombre d'années, De Lijn se concentre aussi sur la gestion de la mobilité et sur de nouvelles formes de transport collectif ou durable. De Lijn est ainsi, depuis 2004, actionnaire majoritaire du

autodeelsysteem Cambio. Ze is ook partner geworden in het *Blue Bike* initiatief van de NMBS en in Antwerpen ondersteunt de maatschappij, ook financieel, het deelfietsensysteem « Velo ».

### Toegankelijke mobiliteitsknooppunten

De Lijn beheert en organiseert het netwerk van het stads- en streekvervoer in het Vlaams Gewest. Alhoewel De Lijn één juridische entiteit vormt, zijn er vijf operationele *business units*, ongeveer in elke provincie één, van waaruit het net wordt beheerd en ontwikkeld. Daarbij wordt getracht op basis van netmanagement éénzelfde methodiek te gebruiken voor het gehele Vlaamse Gewest. Uiteraard is het zo dat de ontwikkeling van het netwerk gekenmerkt wordt door zeer lokale punten. In het kader van het debat over de nieuwe beheersovereenkomst wordt trouwens aandacht besteed aan de noodzaak van het vinden van een evenwicht tussen enerzijds het vervoersgebiedoverschrijdende netmanagement voor de verbindende lijnen en anderzijds het behandelen van zeer specifieke behoeften en noden van, onder andere, lokale besturen.

Het knooppuntenmodel wordt door De Lijn beschouwd als uitgangspunt voor het netmanagement van het kernnet. In elke gemeente worden telkens een aantal hoofdhaltes bepaald waar het overstappen zo comfortabel mogelijk gemaakt wordt. Het gaat dan zowel om overstappen tussen trein en bus of tram, alsook tussen bussen. Men heeft nu reeds enige ervaring met dit model, zoals onder andere in Mechelen en Antwerpen, zij het met wisselend succes. Dit neemt niet weg dat De Lijn zich in toenemende mate wil schikken naar een hiërarchisch opgebouwd openbaar vervoersnet, met goede knooppunten en met een goed overstapcomfort, waar de verschillende duurzame vervoersmodi bij elkaar moeten gebracht worden in complementariteit. De minister van Mobiliteit in de Vlaamse regering heeft dit in zijn beleidsnota « Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 » benadrukt.

Er wordt ook bijzondere aandacht besteed aan de toegankelijkheid van het vervoerssysteem voor personen met een mobiliteitsbeperking, zoals rolstoelgebruikers. In samenspraak met de sector van personen met een mobiliteitsbeperking, probeert De Lijn daar nu vooruitgang te boeken. Er werd al heel wat gerealiseerd op het vlak van het rollend materiaal. Voor de lopende leveringen van bussen is bijvoorbeeld 85 % « toegankelijk » in de meest ruime betekenis van het woord.

système de voitures partagées Cambio en Flandre. Elle est également partenaire de l'initiative *Blue Bike* de la SNCB ; à Anvers, elle soutient notamment financièrement le système de vélos partagés « Velo ».

### Des points nodaux de mobilité accessibles

De Lijn gère et organise le réseau de transport urbain et vicinal en Région flamande. Bien que De Lijn constitue une seule entité juridique, elle compte cinq unités opérationnelles, soit environ une par province, à partir desquelles le réseau est géré et développé. Ce faisant, De Lijn tente d'utiliser une seule et même méthodologie pour toute la Région flamande, sur la base de la gestion de réseau. Il est évident que le développement du réseau se caractérise par des aspects très locaux. Dans le cadre du débat sur le nouveau contrat de gestion, on accorde d'ailleurs beaucoup d'attention à la nécessité d'un équilibre entre, d'une part, la gestion du réseau de transport interrégional pour les lignes de liaison et, d'autre part, la satisfaction de besoins et nécessités très spécifiques des administrations locales, entre autres.

De Lijn considère le système de points nodaux comme point de départ de la gestion du réseau central. Dans chaque commune sont définis un certain nombre d'arrêts principaux où il est possible de changer de ligne dans les meilleures conditions possibles. Il peut s'agir aussi bien d'une correspondance train-bus ou train-tram que d'une correspondance entre bus. De Lijn a déjà acquis une certaine expérience dans l'application de ce modèle, à Malines et Anvers notamment, avec plus ou moins de succès. Il n'empêche que De Lijn entend se conformer de plus en plus au principe d'un réseau de transport public hiérarchisé, offrant des points nodaux de qualité et une facilité de passage d'un mode de transport à l'autre, dans un souci de complémentarité entre les différents modes de transport durables. Tel est un des objectifs mis en avant par le ministre de la Mobilité du gouvernement flamand dans sa note de politique générale « Mobilité et Travaux publics 2014-2019 ».

Une attention particulière est aussi accordée à l'accessibilité du système de transport aux personnes à mobilité réduite, comme les personnes en chaise roulante. De Lijn tente de réaliser des avancées dans ce domaine, en concertation avec le secteur des personnes à mobilité réduite. Beaucoup a déjà été fait sur le plan du matériel roulant. En ce qui concerne les livraisons de bus en cours, par exemple, 85 % sont « accessibles » au sens le plus large du terme.

De toegankelijkheid van de haltes stelt echter problemen. Het gaat dan zowel over hoofdhaltes als over een aantal combinaties treinstation/busstation, maar ook over haltes die onder de bevoegdheid vallen van lokale wegbeheerders. Zij proberen daar samen met De Lijn aan te werken.

Op korte termijn wenst De Lijn een aantal « corridors » te definiëren waardoor volledige lijnen toegankelijk worden in plaats van enkel *ad hoc* haltes. Uiteraard is ook de overstapfaciliteit richting spoor daar een belangrijk element van en het is dan ook noodzakelijk rekening te houden met de symbiose met het spoor.

### **Intermodaal overstapcomfort**

In het verleden werd standaardisering nagestreefd van de onderdelen van een stationsomgeving, zoals bijvoorbeeld een standaardhandleiding voor de veiligheid en de perronuitrusting van busstations. Belangrijk zijn ook de looplijnen tussen tram/bus en trein. Aan de informatie moet nog behoorlijk wat gewerkt worden. Het is niet omdat je er in slaagt de stationsomgeving infrastructureel goed te organiseren, dat de signalisatie altijd even duidelijk is.

Sinds lang worden afspraken gemaakt over de wachtijd van buschauffeurs op de aankomst van de trein waarop aansluiting moet worden gegeven. Er wordt vooraf bepaald op welke treinen aansluiting moet worden gegeven in functie van het natransport met bus of tram. Dit systeem heeft de naam « Aribus » gekregen en houdt in dat de buschauffeurs pas mogen vertrekken wanneer ze het signaal krijgen dat de trein al voldoende lang is aangekomen om de mensen de kans te geven de overstap van trein naar bus te maken. Dat systeem heeft in het verleden zijn nut bewezen en er wordt nog verder aan gewerkt. Uiteraard is het wel zo dat de bus niet eeuwig kan blijven wachten op een trein met vertraging : volgens de afspraak mag de bus na vijf minuten vertrekken zodat de mensen die al op de bus zitten, niet te lang hoeven te laten wachten. Er wordt onderzocht welke verbeteringen nog mogelijk zijn, vooral zodat de laatste aansluiting 's avonds niet gemist wordt, maar het is natuurlijk onmogelijk volledig te garanderen dat de laatste aansluiting van de dag mogelijk blijft.

De vraag naar de slaagmogelijkheden van een overstap tussen trein en bus maken deel uit van de vragenlijst over de klanttevredenheid. Er wordt gepeild naar de tevredenheid over de stiptheid en ook naar de tevredenheid over de verschillende overstapmogelijkheden, dus zowel bus/trein, trein/bus als binnen het eigen vervoerssysteem. Uit de resultaten blijkt dat dat betrouwbaarheid

L'accessibilité des arrêts pose toutefois problème, qu'il s'agisse d'arrêts principaux ou de certaines combinaisons gare ferroviaire/gare d'autobus, ou encore d'arrêts relevant de la compétence des voiries locales. Ces dernières tentent dans ce cas de dégager des solutions en concertation avec De Lijn.

À court terme, De Lijn souhaite définir des « corridors » qui permettraient un accès à des lignes complètes plutôt qu'à un nombre limité d'arrêts *ad hoc*. Il va de soi que la facilité de correspondance avec le chemin de fer est un élément important dans un tel système et qu'il importe donc de tenir compte de la symbiose avec le rail.

### **Confort de correspondance intermodale**

Dans le passé, on tendait à la standardisation de tout ce qui concernait les abords des gares, comme un manuel standard pour la sécurité ou l'équipement des quais des gares d'autobus, par exemple. Les voies d'accès à pied entre le tram/bus et le train sont également importantes. Il reste encore beaucoup à faire en matière d'information. Ce n'est pas parce qu'on parvient à bien organiser les infrastructures des abords d'une gare que la signalisation est toujours claire pour autant.

Cela fait longtemps déjà que des accords ont été conclus concernant la durée pendant laquelle les conducteurs de bus sont tenus d'attendre l'arrivée du train avec lequel ils doivent assurer une correspondance. On détermine à l'avance pour quels trains ils doivent assurer une correspondance, en fonction du transport en bus ou en tram à partir de la gare. Ce système, baptisé « Aribus », prévoit que les conducteurs de bus ne peuvent démarrer que lorsqu'ils sont informés que le train est déjà arrivé depuis assez longtemps pour permettre aux voyageurs de passer du train au bus. Ce système a prouvé son utilité dans le passé et il fait encore l'objet d'améliorations. Il est toutefois évident que le bus ne peut pas attendre éternellement un train en retard : selon les accords prévus, le bus peut partir après cinq minutes, afin que les passagers qui se trouvent déjà à bord ne doivent pas attendre trop longtemps. Des possibilités d'amélioration sont à l'étude, principalement pour faire en sorte que personne ne rate la dernière correspondance du soir, mais il est évidemment impossible d'offrir une garantie à 100 %.

Le questionnaire de satisfaction des clients comprend une question relative aux possibilités d'une bonne correspondance entre le train et le bus. On sonde la satisfaction des clients quant à la ponctualité mais aussi concernant les diverses possibilités de correspondances bus/train, train/bus ou au sein d'un même système de transport. Les enquêtes révèlent que, pour des raisons

van het hele vervoerssysteem, om begrijpelijke redenen, een belangrijke tevredenheidsfactor is en een stooffactor als het misloopt. De evolutie van de stiptheid van De Lijn is de laatste jaren problematischer geworden. Ongeveer 50 % van de bussen slaagt erin stipt te rijden. Uiteraard heeft dat veel te maken met het feit dat de bussen zich in een gemengde verkeerssituatie bevinden. Zeker in de voorstadbediening (wanneer naar de centrumsteden wordt gereden) draagt De Lijn de gevolgen van de toenemende verkeersdrukte mee. In dat opzicht kan trouwens aan Vlaamse kant nog heel wat werk verricht worden inzake doorstroming van het openbaar vervoer.

### Afstemming dienstregelingen

De afstemming is wel belangrijk maar niet overal prioritair. Antwerpen en Gent hebben een hoogfrequent tramnet met tijdens de piekuren om de vijf à zes minuten een tram. Dat is helemaal anders in het streekvervoer, waar je bijvoorbeeld maar om het uur een busverbinding hebt die dan aansluiting moet geven op een treinverbinding zodat afstemming wel prioritair is.

Er moet ook rekening gehouden worden met een aantal specifieke aspecten. Wanneer een streeklijn twee stations met elkaar verbindt, moet een keuze gemaakt worden in welk station prioritair aansluiting zal worden gegeven met een bepaalde treinverbinding. De dienstregelingen bij het spoor zijn soms van die aard dat De Lijn er niet altijd gemakkelijk kan op aansluiten. De NMBS organiseert haar dienstregeling immers in spiegelvorm, waardoor de treinen op het einde van de dag opnieuw beschikbaar zijn op de plaats waar ze de volgende ochtend weer moeten vertrekken. In de treinbediening zit daardoor halverwege de dag een cesuur, zijnde het moment waarop gespiegeld wordt. Bij De Lijn kan dat echter tot problemen leiden omdat hierdoor de vaste cadans van de streeklijnen wordt doorbroken.

Voor De Lijn, en ongetwijfeld ook voor het andere streekvervoer, is het zeer belangrijk om tot goede afspraken te komen telkens de NMBS een nieuw vervoersplan opmaakt. Dit kan immers grote gevolgen hebben voor de exploitatiekosten. Een verschuiving van enkele minuten in het treinschema kan heel belangrijke consequenties hebben op het gebied van dienstregeling, zeker voor het streekvervoer. Zo heeft de jongste wijziging van de dienstregeling van de NMBS in West-Vlaanderen geleid tot een hertekening van honderden ritten. Uiteraard

bien compréhensibles, la fiabilité de l'ensemble du système de transport est un facteur de satisfaction important et, partant, un facteur de perturbation en cas de dysfonctionnement. Au cours des dernières années, la ponctualité de De Lijn a connu une évolution de plus en plus désastreuse. Environ 50 % des bus parviennent à respecter les horaires, ce qui s'explique évidemment en grande partie par le fait qu'ils empruntent des voies de circulation mixtes. En particulier pour la desserte en banlieue (en direction des centres-villes), De Lijn subit les conséquences de la densification du trafic. À cet égard, d'ailleurs, la Région flamande a encore beaucoup à faire en matière de fluidification de la circulation pour les transports en commun.

### Harmonisation des horaires

Si l'harmonisation est importante, elle n'est pas pour autant prioritaire partout. Des villes comme Anvers et Gand disposent d'un réseau de tram à haute fréquence, avec un tram toutes les cinq à six minutes pendant les heures de pointe. Mais il en va tout autrement pour le transport vicinal, où l'on n'a par exemple qu'un bus par heure, qui doit en outre assurer une correspondance avec une liaison ferroviaire ; dans ce cas, l'harmonisation des horaires est prioritaire.

Il faut également tenir compte d'un certain nombre d'aspects spécifiques. Lorsqu'une ligne vicinale relie deux gares, il faut décider dans quelle gare la correspondance sera prioritairement assurée avec une liaison ferroviaire déterminée. Les horaires des chemins de fer sont parfois de nature à compliquer la tâche de De Lijn lorsqu'il s'agit d'assurer les correspondances. En effet, la SNCB organise ses horaires selon le principe du « miroir », de sorte qu'en fin de journée, les trains soient à nouveau disponibles à l'endroit d'où ils doivent repartir le lendemain matin. Il y a de ce fait une césure dans le service ferroviaire en milieu de journée, c'est-à-dire au moment où le principe du miroir est activé. Cela peut poser des problèmes pour De Lijn, car la cadence fixe des lignes vicinales est ainsi rompue.

Pour De Lijn, et incontestablement aussi pour les autres transports vicinaux, il est très important de conclure de bons accords chaque fois que la SNCB élabore un nouveau plan de transport, car il peut y avoir des conséquences non négligeables en termes de coûts d'exploitation. Un glissement de quelques minutes dans le schéma de circulation des trains peut être très lourd de conséquences pour les horaires, en particulier pour le transport vicinal. C'est ainsi que la dernière modification en date des horaires de la SNCB a donné lieu à la

moet er dan nauwgezet op toegekeken worden dat de exploitatiekosten niet de pan uit rijzen.

### Eéngemaakt ticket

Alle openbaar vervoersmaatschappijen willen de reiziger een ééngemaakt vervoersbewijs ter beschikking stellen. Het gaat eigenlijk om een ééngemaakte drager die de reizigers een interoperabel systeem aanbiedt. Daarover zijn ook afspraken gemaakt binnen de huidige beheersovereenkomst.

In functie daarvan werd, samen met de NMBS, de TEC en de MIVB, de « *Belgian Mobility Card* » (BMC) onderneming opgericht. Er wordt frequent overleg over de interoperabiliteit van het vervoerbewijzensysteem waarover een aantal tariefafspraken in de maak zijn. Binnen het GEN-netwerk werd in overleg tussen de vier partijen afgesproken dat De Lijn de werkgroep betreffende prijsvorming, zal leiden.

### Overlegorganen mobiliteit in België

In het overleg tussen de verschillende vervoersmaatschappijen en tussen de regionale vervoersbedrijven en de spoorweggroep, is er de jongste jaren een toenemende openheid om op zijn minst naar mekaar problemen te luisteren en oplossingen te vinden in functie van de klant.

In het voorbereidend overleg voor het Oriëntatiecomité binnen de NMBS worden thema's zoals communicatie, marketing en techniek besproken. Tamelijk recent werd, op initiatief van de NMBS, een nieuwe vorm van intermodaal overleg met de vier operatoren op gang getrokken. Daar zoeken de operatoren, zowel op korte als langere termijn, oplossingen over aanbod, communicatie en toegang tot het net.

Het is een goede zaak dat de NMBS de regionale vervoersmaatschappijen uitnodigt om nu al mee aan tafel te zitten over het vervoerplan voor 2017. In het verleden werden de andere vervoersmaatschappijen dikwijls zeer laat op de hoogte gebracht van de nieuwe vervoerplannen en de nieuwe dienstregelingen van de spoorwegen.

Het voorbereidend overleg gebeurt in functie van wat er op het Oriëntatiecomité geagendeerd wordt. Op het terrein wordt er behoorlijk goed samengewerkt maar dat verschilt wel van regio tot regio.

refonte de centaines de parcours en Flandre occidentale. À cet égard, il faut évidemment veiller attentivement à ce que les coûts d'exploitation ne s'envolent pas.

### Ticket unique

Toutes les sociétés de transport en commun veulent mettre à la disposition du voyageur un titre de transport unique. Il s'agit en réalité d'un support unique offrant aux voyageurs un système interopérable. Des accords ont également été conclus à ce sujet dans le contrat de gestion actuel.

C'est dans le cadre de cet objectif qu'a été créée la société « *Belgian Mobility Card* » (BMC) en collaboration avec la SNCB, le TEC et la STIB. Des concertations sont menées régulièrement sur l'interopérabilité du système de titres de transport, dans le cadre de laquelle une série d'accords tarifaires sont en cours d'élaboration. Au sein du réseau RER, il a été convenu, en concertation entre les quatre parties, que le groupe de travail relatif à la formation des prix serait dirigé par De Lijn.

### Organes de concertation concernant la mobilité en Belgique

Dans le cadre de la concertation menée entre les différentes sociétés de transport et entre les sociétés de transport régionales et le groupe ferroviaire, on a pu, ces dernières années, observer, à tout le moins, une plus grande disposition à écouter les problèmes les uns des autres et à trouver des solutions orientées client.

Des thèmes tels que la communication, le marketing et la technique sont abordés dans le cadre de la concertation préparatoire au Comité d'orientation au sein de la SNCB. À l'initiative de la SNCB, une nouvelle forme de concertation intermodale a été mise sur pied assez récemment avec les quatre opérateurs. Elle permet aux opérateurs de rechercher ensemble des solutions tant à court terme qu'à long terme en ce qui concerne l'offre, la communication et l'accès au réseau.

C'est une bonne chose que la SNCB invite dès à présent les sociétés de transport régionales à se mettre autour de la table pour discuter du plan de transport 2017. Par le passé, les autres sociétés de transport étaient souvent informées très tardivement des nouveaux plans de transport et des nouveaux horaires des chemins de fer.

La concertation préparatoire est organisée sur la base des points mis à l'ordre du jour du Comité d'orientation. On observe une collaboration relativement bonne sur le terrain, mais la situation varie d'une région à l'autre.

Op operationeel gebied zijn er al een aantal overlegmomenten en -organen die functioneren. Zo werd een protocol gesloten in het kader van de sociale veiligheid dat de betrokkenen in principe vier keer per jaar samenbrengt. De vaste procedure voor het organiseren van vervangbussen bij spoorbelemmeringen is regelmatig aan de orde en er is ook het protocol over de aansluitingen trein en bus. De Lijn vraagt zich af of het ook in de andere richting kan, namelijk dat in sommige gevallen de laatste trein wacht op de laatste bus.

Binnen de provinciale vervoerscommissies wordt meer overlegd op het vlak van de infrastructuur, zoals over stationsomgevingen.

De Lijn is al begonnen met de voorbereiding van de gesprekken over het vervoersplan 2017. Het is evident dat men een spoortransportplan niet zomaar overhoop kan gooien omwille van behoeften aan de basis. Men moet werken op basis van de verplaatsingsnoden zoals ze op het terrein worden gedefinieerd. Het is opmerkelijk dat voor de opbouw van de spoorbediening, die uiteindelijk de ruggengraat van het openbaar vervoer is in ons land, heel vaak gedacht wordt in termen van infrastructuur en veel minder in termen van de klant. Men moet steeds uitgaan van het standpunt van de klant als men een betere integratie van spoor-, stads- en streekvervoer en de duurzame vervoersmiddelen wil realiseren.

De komst van de elektrische fiets zorgt voor een uitbreiding van de radius van voor- en natransport met de fiets. Daardoor moet er in de uitbouw van stationsomgevingen nog meer aandacht besteed worden aan de fiets en aan conflictvrije trajecten – waarbij men elkaar onderling zo weinig mogelijk hindert – tussen al de vervoerssystemen die in deze omgeving samenkommen. De Lijn is een actieve partner geworden in deelfietsensystemen, samen met de collega's van de spoorwegen.

Er is nog veel werk voor de boeg om tot een beter geïntegreerd openbaar vervoer en collectief vervoerssysteem te komen maar er wordt gelukkig door alle vervoersmaatschappijen meer aandacht besteed aan de klant.

Sur le plan opérationnel, il existe déjà une série de moments et d'organes de concertation qui fonctionnent. Il existe ainsi un protocole conclu dans le cadre de la sécurité sociale qui rassemble, en principe quatre fois par an, les personnes concernées. La procédure fixe relative à l'organisation des bus de remplacement en cas de perturbations sur le rail est régulièrement à l'ordre du jour et il existe également un protocole sur les correspondances train-bus. De Lijn se demande si le système peut aussi fonctionner dans l'autre sens, de manière à ce que, dans certains cas, le dernier train attende le dernier bus.

Au sein des commissions de transport provinciales, la concertation porte davantage sur la question de l'infrastructure, par exemple aux abords des gares.

De Lijn a déjà commencé à préparer les discussions relatives au plan de transport 2017. Il va sans dire que l'on ne peut pas vouloir changer de fond en comble un plan de transport ferroviaire en fonction des besoins de la base. Il faut travailler en fonction des besoins de déplacement tels qu'ils sont définis sur le terrain. Il est à noter que dans le cadre de l'organisation de la desserte ferroviaire, qui est *in fine* la colonne vertébrale des transports en commun dans notre pays, on réfléchit très souvent en termes d'infrastructure et beaucoup moins en termes de client. Il faut toujours partir du point de vue du client si l'on veut réaliser une meilleure intégration des transports ferroviaires, urbains et régionaux et offrir des moyens de transport durables.

L'arrivée du vélo électrique permet d'élargir le rayon des trajets effectués en vélo avant et après le trajet principal. C'est pourquoi il convient, dans le cadre de l'aménagement des abords des gares, d'être encore plus attentif aux cyclistes et à la possibilité de concilier harmonieusement les différents systèmes de transport qui se rencontrent dans l'environnement concerné, c'est-à-dire de veiller à ce qu'ils représentent le moins d'entraves possible les uns pour les autres. De Lijn est désormais un partenaire actif dans les systèmes de vélos partagés, avec les collègues des chemins de fer.

Il reste beaucoup à faire avant de parvenir à une meilleure intégration des transports publics et du système de transport collectif, mais toutes les sociétés de transport accordent heureusement une plus grande attention au client.

**B. TEC****Uiteenzetting van de heer Jean-Marc Vandenbroucke,  
administrateur-generaal van de TEC**

Deze uiteenzetting bestaat uit vier delen :

- cijfers en werking van de TEC-groep ;
- samenwerking tussen de TEC en de NMBS ;
- evolutie van het TEC-net en intermodaliteit ;
- toekomstige samenwerking TEC-NMBS.

***1. Cijfers en werking van de TEC-groep***

- Inventaris van het aanbod : 776 lijnen, een vrij fijnmazig net ;
- 327 gemeenten worden bediend, waarvan 262 in het Waals Gewest ;
- 34 000 stopplaatsen in het Waals Gewest ;
- 118 miljoen km afgelegd per jaar (99 % door bussen).

De laatste vijfien jaar is het aantal ritten verdubbeld en is het aantal abonnees sterk gestegen (van 92 452 in 2000 tot 225 000 in 2014). Ook het aantal gecombineerde abonnementen (TEC-NMBS) is sterk gestegen.

***2. Samenwerking TEC-NMBS***

De dagelijkse samenwerking tussen de TEC en de NMBS vindt plaats in de provinciale commissies voor het openbaar vervoer en aansluitingsprotocollen. In de CPTP komen mensen met praktijkervaring van de TEC en de NMBS samen om heel concrete, klantgerichte operationele onderwerpen te bespreken.

Het grote publiek heeft de indruk dat de vervoersmaatschappijen heel weinig overleggen. Nochtans bestaat er een zeer gerichte samenwerking tussen de regionale maatschappijen en de NMBS om de aansluitingen tussen de netten van de TEC en de NMBS te optimaliseren. Er wordt overlegd over de dienstregeling, de aansluitingsprotocollen (voor elke verbinding bepalen hoe lang TEC-bussen kunnen wachten in geval van treinvertragingen) en de procedures voor het informeren van de TEC over de aankomst van treinen in de stations

**B. TEC****Exposé de M. Jean-Marc Vandenbroucke,  
administrateur général du TEC**

Cet exposé sera divisé en quatre parties, à savoir :

- chiffres et fonctionnement du groupe TEC ;
- collaboration entre le TEC et la SNCB ;
- l'évolution du réseau TEC et l'intermodalité ;
- pistes d'évolution sur la collaboration TEC-SNCB.

***1. Chiffres et fonctionnement du groupe TEC***

- Inventaire de l'offre : 776 lignes, ce qui constitue un réseau assez bien maillé ;
- 327 communes desservies, dont 262 communes en Région wallonne ;
- 34 000 points d'arrêt en Région wallonne ;
- 118 millions de km parcourus par an (à 99 % par des bus).

Depuis quinze ans, le nombre de voyages a doublé, avec une forte augmentation du nombre d'abonnés (de 92 452 en 2000 à 225 000 en 2014). Le nombre des abonnements combinés (TEC-SNCB) est aussi en nette progression.

***2. Collaboration entre le TEC et la SNCB***

La collaboration au jour le jour entre le TEC et la SNCB se fait par les commissions provinciales de transport public (CPTP) et protocoles de correspondances. Les CPTP réunissent les acteurs de terrain du TEC et de la SNCB et abordent des sujets opérationnels très concrets orientés clients.

Le grand public a l'impression que les opérateurs du transport public se concertent très peu. Or, il existe une collaboration extrêmement précise entre les sociétés régionales et la SNCB pour favoriser les correspondances entre les réseaux TEC et SNCB. Cette collaboration porte sur les horaires, sur les protocoles de correspondance (définition, liaison par liaison, des temps d'attente des bus du TEC en cas de retard des trains) et sur les procédures de transmission de l'information au TEC sur l'arrivée des trains en gare (le système Aribus). Pour

(het Aribus-systeem). Voor alle 64 aansluitingsstations in het Waals Gewest zijn 9 000 aansluitingen tussen de NMBS en de TEC in de protocollen geïdentificeerd en behandeld.

Het is dus van het grootste belang dat de wijzigingen aan de dienstregeling van de NMBS zo snel mogelijk meegedeeld worden aan de regionale vervoersmaatschappijen zodat de aanpassingen aan de aansluitingen kunnen worden voorbereid.

De heer Vandenbroucke wijst erop dat er met het nieuwe vervoerplan van de NMBS duidelijk vooruitgang is geboekt aangezien het grootste deel van de informatie een jaar voorop aan de regionale vervoersmaatschappijen werd meegedeeld.

### **3. Evolutie van de TEC-netten en intermodaliteit**

#### **3.1. Vaststellingen**

De vervoersmaatschappij moet een evenwicht vinden tussen aspecten die op het eerste zicht tegenstrijdig zijn : het sociale, het economische en het milieu.

Openbaar vervoer is in de eerste plaats bedoeld voor burgers die geen ander vervoermiddel hebben. 88 % van de Waalse bevolking beschikt over een stopplaats op minder dan zeshonderd meter en 52 % over gemiddeld één bus per uur. De gemiddelde verplaatsingssnelheid op het hele TEC-net is 31,6 km per uur, maar in stedelijke omgeving is dat 22 km per uur.

Het openbaar vervoer moet steeds meer rekening houden met strikte budgettaire beperkingen. De maatschappelijke kosten van één kilometer bedragen 5 euro per kilometer. De gemiddelde dekkingsgraad ligt tussen 25 en 30 %.

Ten slotte speelt het openbaar vervoer ook een rol op het vlak van het milieu. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de TEC-groep bedraagt 63 gram per kilometer en per passagier. Een bus moet altijd minstens twaalf passagiers vervoeren om minder vervuilend te zijn dan de auto. De schadelijke emissies van de dieselmotoren van bussen zijn minder gedaald dan die van de auto's. Er is echter een evolutie naar een geleidelijke vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van bussen.

l'ensemble des 64 gares de correspondance en Région wallonne, il y a 9 000 correspondances SNCB-TEC identifiées et traitées dans les protocoles.

Il est donc fondamental que les modifications apportées aux horaires SNCB soient communiquées le plus rapidement possible aux société de transport public régionales pour préparer les adaptations de correspondances.

M. Vandenbroucke tient à souligner que, dans le cadre du nouveau plan de transport de la SNCB, une amélioration significative a pu être observée sur ce point puisque l'essentiel des informations a été transmis un an à l'avance aux opérateurs régionaux.

### **3. L'évolution du réseau TEC et l'intermodalité**

#### **3.1. Constats**

L'opérateur de transport doit trouver un équilibre entre des éléments *a priori* contradictoires, à savoir les éléments sociaux, économiques et environnementaux.

Les transports en commun ont d'abord pour but d'assurer des possibilités de déplacement à des citoyens qui n'en ont pas d'autres. 88 % de la population wallonne dispose d'une offre à moins de six cents mètres et 52 % dispose d'une offre moyenne d'un bus par heure. La vitesse moyenne de déplacement sur l'ensemble du réseau TEC est de 31,6 km par heure, mais de 22 km par heure en zone urbaine.

De plus en plus, les transports doivent s'inscrire dans un contexte budgétaire souvent très strict. Le coût sociétal d'un kilomètre d'offre est de 5 euro par kilomètre. Le taux de couverture moyen se situe entre 25 et 30 %.

Enfin, le transport public a aussi un rôle environnemental. Les émissions de CO<sub>2</sub> du groupe TEC s'élèvent à 63 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre et par passager. Il convient de noter qu'il faut au moins douze passagers en permanence dans un autobus pour qu'il pollue moins que la voiture. Il faut constater que les émissions polluantes des moteurs diesel de bus ont moins diminué que celle des voitures. On évolue cependant aussi vers une réduction progressive des émissions de CO<sub>2</sub> des autobus.

### **3.2. Huidig TEC-net**

De geografische dekking is vandaag uitgebreid en in de stedelijke omgeving is de frequentie hoog.

Men stelt vast dat dit complexe net niet erg hiërarchisch is. Het is gedeeltelijk gebaseerd op toevoegingen aan historische lagen.

Vanaf het begin heeft de TEC naar vernieuwende oplossingen gezocht. Snelle langeafstandslijnen werden aangelegd op plaatsen waar geen spooraanbod was. Er waren leemten in het NMBS-net, dat grotendeels in stervorm rond Brussel is georganiseerd. De eerste expressverbinding, de lijn Namen-Couvin, heeft een enorm succes gekend bij gebrek aan een spoorverbinding. Hetzelfde geldt voor de lijn Bastogne-Namen. De inrichting van de Conforto-lijn van Waver naar Brussel, een van de wegverbindingen van het oorspronkelijke GEN-plan, en de transversale verbindingen in Waals-Brabant hebben ook een groot succes gekend.

### **3.3. Uitdagingen**

— Een langetermijnvisie ontwikkelen die mobiliteit met ruimtelijke ordening verbindt :

Om in de toekomst een aantrekkelijke dienstverlening te kunnen aanbieden is het noodzakelijk om nu de ruimte te ordenen en de versnippering ervan tegen te gaan zodat de vervoerkosten niet meer stijgen. Bovendien leidt een versnipperde ruimte tot een minder goede dienstverlening ;

— De vloot inzetten op de trajecten waar de potentiële vraag het gebruik van autobussen rechtvaardigt en combineren met andere mobiliteitsoplossingen :

Klassieke autobussen met een vervoercapaciteit van negentig personen moeten geconcentreerd zijn op trajecten die hun economische en milieukosten rechtvaardigen. Hiervoor moeten op het net hoofdlijnen worden vastgesteld waar de kleinere vervoerstromen samengebracht worden. Voor deze kleinere stromen denkt men aan alternatieve oplossingen die mogelijk worden dankzij nieuwe technologieën (*carpooling*, Proxibus, vervoer op aanvraag, ...) ;

— Wegraken uit de impasse van de kostenvermindering *versus* het behoud van de dienstverlening in plattelandsgebieden :

### **3.2. Réseau TEC actuel**

Il existe aujourd’hui une couverture spatiale importante et, dans les milieux urbains, un service à haute fréquence est organisé.

On constate que le réseau qui revêt un caractère complexe n'est en soi pas très hiérarchisé ; il est en partie basé sur l'addition de couches historiques.

Dès le début du TEC, des solutions novatrices ont été recherchées. Des lignes express longue distance ont été créées aux endroits où il n'y avait pas d'offre ferrée. Il y avait des lacunes dans la desserte de la SNCB, essentiellement orientée en étoile sur Bruxelles. La ligne Namur-Couvin, la première ligne express, a rencontré un énorme succès faute de liaison ferrée. Il en va de même pour la ligne Bastogne-Namur. La mise en place de la ligne « Conforto » de Wavre à Bruxelles, identifiée comme l'une des liaisons routières du plan RER initial, et les liaisons transversales en Brabant wallon ont également rencontré un beau succès.

### **3.3. Enjeux**

— Développer une vision à long terme permettant de combiner la mobilité et l'aménagement du territoire :

Pour pouvoir offrir un service attrayant dans le futur, il est indispensable de structurer dès aujourd’hui l'espace et de freiner la dispersion de l'habitat pour éviter une augmentation des coûts de transport. En outre, plus l'habitat est dispersé, plus le service est médiocre ;

— Utiliser les autobus sur les tronçons où la demande potentielle le justifie et combiner avec les autres solutions de mobilité :

Les autobus classiques, dotés d'une capacité de transport de nonante personnes, doivent être concentrés sur des itinéraires qui justifient leur coût tant économique qu'environnemental. Cela suppose une définition des lignes principales dans le réseau, sur lesquelles sont rabattus les flux moins importants. Pour ces flux, des solutions alternatives, essentiellement liées aux nouvelles technologies, émergent (co-voiturage, Proxibus, transport à la demande, ...) ;

— Sortir de l'impasse qui oppose la réduction des coûts et le maintien de la desserte en zone rurale :

De kilometerkosten per reiziger liggen hoger in plattelandsgebieden omdat er minder reizigers zijn. De dienstverlening in plattelandsgebieden is momenteel ontoereikend. De NMBS overweegt partnerschappen met lokale actoren, zoals bijvoorbeeld een microdienstverlening met de gemeentes. Het is evident dat alternatieve oplossingen nodig zijn.

*Carpooling* blijft een bron die moet worden aangeboord. Het ongebruikte autoaanbod in Wallonië bedraagt 120 miljard passagiers.km, terwijl het huidige busaanbod 8 miljard passagiers.km bedraagt ;

— De geprogrammeerde daling van het marktaandeel bij gebrek aan initiatieven om de commerciële snelheid te verbeteren, voorkomen :

Het Planbureau wijst erop dat het openbaar vervoer steeds inefficiënter dreigt te worden door de files, het uitblijven van een systeem dat het openbaar vervoer bevordert en een complex aanbod dat te maken heeft met het voornemen om op alle punten van het grondgebied verbindingen aan te leggen.

De commerciële snelheid van de bussen moet dankzij gepaste investeringen verbeterd worden. Er moet een politieke wil zijn om voorrang te verlenen aan de bus. Banen die voor bussen zijn voorbehouden, belemmeren vaak de doorstroom van het autoverkeer of gaan ten koste van parkeerplaatsen.

#### 3.4. Doelstellingen van het *Plan réseau TEC 2020*

— Een structurele band creëren tussen de netstructuur en de ruimtelijke ordening ;

— De intermodaliteit verbeteren dankzij een betere complementariteit met de alternatieven in het vroegere (trein) en het latere (« *last mile* ») stadium ;

— De gemiddelde bezettingsgraad verhogen voor betere economische en milieuprestaties. Een gemiddelde bezettingsgraad per lijn van minder dan 20 personen roept vragen op en een gemiddelde bezettingsgraad van minder dan tien personen vraagt om een grondige studie ;

— De snelheid en leesbaarheid van het net verhogen door een referentierooster vast te stellen dat de snelheden per type verbinding aangeeft ;

Le coût du kilomètre par voyageur en zone rurale est plus élevé car le nombre de voyageurs est plus faible. La desserte en zone rurale est actuellement insatisfaisante. La SNCB envisage la mise en place de partenariats avec des acteurs locaux, comme par exemple des micro-des-sertes avec les communes. Il est évident que de nouvelles solutions alternatives s'imposent.

Le co-voiturage reste une manne à exploiter. L'offre voiture inutilisée en Wallonie s'élève à 120 milliards de passagers.km, tandis que l'offre actuelle en bus s'élève à 8 milliards de passagers.km ;

— Prévenir la baisse de part de marché programmée du TEC en l'absence d'actions visant à améliorer la vitesse commerciale :

Le Bureau du Plan estime que les transports en commun risquent de devenir de moins en moins efficaces en raison des embouteillages, de l'absence de système privilégiant les transports en commun et d'une offre complexe liée à la volonté de desservir tous les points du territoire.

Il faut augmenter la vitesse commerciale des bus par des investissements adéquats. Il faut une volonté politique pour donner priorité aux bus. La réservation de bandes réservées aux bus ralentit souvent la fluidité du trafic voitures ou se fait au détriment des bandes de stationnement.

#### 3.4. Objectifs du Plan réseau TEC 2020

— Créer un lien structurel entre l'ossature du réseau et l'organisation du territoire ;

— Améliorer les performances en matière d'inter-modalité en travaillant sur la complémentarité avec les offres alternatives tant en amont (train) qu'en aval (« *last mile* ») ;

— Augmenter le taux de charge moyen par une meilleure performance économique et environnementale. Un taux de charge moyen par ligne, inférieur à vingt personnes suscite la réflexion et un taux de charge moyen inférieur à dix personnes justifie, quant à lui, une étude approfondie ;

— Augmenter la vitesse et la lisibilité du réseau en fixant une grille de référence des vitesses à atteindre par type de desserte ;

— Methodologie :

Naargelang van de vaststellingen, de uitdagingen en de doelstellingen zal de TEC-groep in overleg met de andere partijen werken aan het bepalen van een « ideaal » net, dat vervolgens getoetst wordt aan het werkelijke net. Door, steeds in overleg met de *stakeholders*, prioriteiten te bepalen zal men het werkelijke net geleidelijk aan laten samenvallen met het ideale net.

#### **4. De toekomstige samenwerking NMBS-TEC**

Er moet een gezamenlijke visie komen op de principes voor het structureren van het net, in een eerste fase zonder rekening te houden met de vervoermiddelen en overeenkomstig het *Schéma de développement de l'espace régional* (SDER). Het SDER geeft de mogelijkheden voor ordening en duurzame ontwikkeling aan op het hele Waalse grondgebied.

De intermodale knooppunten, het niveau van de huidige dienst en de kosten moeten worden vastgesteld om het meest gepaste vervoermiddel te bepalen.

Er moet samen worden nagedacht over oplossingen voor minder belangrijke stromen.

Wat de vervoerbewijzen betreft, heeft de MIVB met de TEC en de NMBS – en in 2016 ook met De Lijn – de MOBIB-kaart gelanceerd. Tariefintegratie is zinvol op een grondgebied als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar de vier openbaar vervoersmaatschappijen aanwezig zijn en dezelfde soort dienst aanbieden. Het is echter veel moeilijker gemeenschappelijke tariefprincipes te hanteren voor verschillende soorten diensten in het Waals Gewest. Daarom verkiest de TEC de interoperabiliteit van de vervoerbewijzen boven de tariefintegratie.

Als ze willen samenwerken, moeten de regionale vervoersmaatschappijen aanvaarden dat er een hiërarchie binnen het net bestaat, gaande van de meest structurerende naar de minst structurerende. Vóór de regionalisering werd het vervoer per bus, tram en metro trouwens « secundair vervoer » genoemd, wat er duidelijk op wijst dat er een hiërarchie bestaat in de vervoermiddelen.

Spreker onderstreept echter dat slechts 10 % van de TEC-gebruikers de diensten van de TEC combineert met die van een andere vervoersmaatschappij. Men moet dus voorkomen dat men in naam van de interoperabiliteit

— Méthodologie :

En fonction des constats, des enjeux et des objectifs, le groupe TEC, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, travaillera à la définition d'un réseau « idéal », qui sera ensuite confronté au réseau réel. Une détermination des priorités permettra ensuite, toujours en concertation avec les parties prenantes, de faire progressivement coïncider réseau idéal et réseau réel.

#### **4. Le futur de la collaboration SNCB-TEC**

Il faut envisager une vision partagée sur les principes de structuration du réseau, dans un premier temps indépendamment des modes de transport et en liaison avec le Schéma de développement de l'espace régional (SDER). Ce dernier exprime les options d'aménagement et de développement durable pour l'ensemble du territoire de la Wallonie.

Il convient d'identifier les nœuds intermodaux, le niveau de service actuel et les coûts afin de déterminer le mode de transport le plus adéquat.

Il convient d'avoir une réflexion mutuelle sur les solutions à développer pour assurer les flux moins ou peu importants.

Au niveau de la billettique, la STIB a mis en place la carte MOBIB avec le TEC et la SNCB ; dans le courant de l'année 2016, De Lijn se joindra à cette initiative. L'intégration tarifaire a du sens sur un territoire comme la Région de Bruxelles-Capitale, où les quatre opérateurs du transport en commun sont présents et où ils assurent tous le même type de service. En revanche, trouver des principes de tarification communs en Région wallonne où il y a une diversité de services revêt un caractère beaucoup plus compliqué. C'est pourquoi le TEC priviliegié l'interopérabilité billettique à l'intégration tarifaire.

Dans le cadre de leur collaboration, les opérateurs régionaux du transport public doivent accepter une hiérarchisation du réseau, du plus structurant au moins structurant. Avant la régionalisation, le transport public par bus, tram et métro était d'ailleurs qualifié de « transport secondaire », ce qui exprimait clairement une hiérarchie entre les modes de transport.

Ceci dit, l'orateur signale qu'il n'y a que 10 % des clients du TEC qui utilisent de manière combinée les services du TEC et ceux d'une autre société de transport. Il faut éviter qu'au nom de l'intermodalité, on néglige

klanten verwaarloost die de TEC-diensten alleen voor korte verplaatsingen gebruiken.

De aansluitingen zijn één van de elementen die aan bod komen in kwaliteitsonderzoeken, maar het betreft alle aansluitingen, ook die van bus naar bus die nog veel talrijker zijn. In het geval van aansluitingen tussen de NMBS en de TEC hebben gebruikers die de bus missen de neiging om de TEC daarvoor verantwoordelijk te stellen, terwijl het in werkelijkheid de trein is die vertraging heeft.

De toestand kan pas veranderen als de openbaar vervoersmaatschappijen de stiptheid verbeteren. De aansluitingen zijn gebaseerd op theoretische reistijden. Als deze tijden niet gehaald worden, is het risico op ontsporing natuurlijk groot.

### C. Gedachtewisseling

Volgens de heer Bastin is de dienstverlening in de landelijke gemeenten van Wallonië de laatste tijd achteruit gegaan, vooral door de schrapping van het aantal stopplaatsen, stations en lijnen van de TEC.

In het protocol met de NMBS is voorzien dat de bus vijf minuten wacht aan het station indien de trein vertraging heeft, maar zou deze bepaling niet kunnen gewijzigd worden, vooral dan voor de landelijke gebieden, zodat de laatste bus niet juist voor de aankomst van de trein vertrekt. De treinbestuurder kan met de buschauffeur contact opnemen om het tijdstip van aankomst mede te delen.

De heer Peumans heeft bezwaren tegen het gebruik van de termen « primair » en « secundair » vervoer voor respectievelijk het spoorvervoer en het stad- en streekvervoer want deze laatste vervoeren meer reizigers dan de eerste, ook al is dit over minder grote afstanden. Er mag geen hiërarchie bestaan tussen de NMBS, TEC en De Lijn.

Verder vraagt spreker hoe vaak de overlegmechanismen, opgesomd in het verzoek tot het opstellen van het informatieverslag (stuk Senaat, nr. 6-201/1, p. 2) ook daadwerkelijk zijn samengekomen.

In het betoog van beide sprekers mist de heer Peumans een kritisch overzicht van de grote knelpunten binnen het overleg. Wat loopt er mis tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen ?

De heer Vanackere vraagt hoe goed het politiek overleg wel functioneert en hoe het operationeel overleg

les clients qui n'utilisent que les services du TEC pour des déplacements de pure proximité.

Les correspondances font partie des éléments sur lesquels portent les enquêtes qualité, mais il s'agit de l'ensemble des correspondances, y compris celles de bus à bus, beaucoup plus nombreuses encore. Dans le cas des correspondances SNCF-TEC, les clients qui ratent le bus ont tendance à incriminer le TEC, alors qu'en réalité, ce sont les trains qui sont en retard.

La situation ne changera que si les sociétés de transport public peuvent améliorer la ponctualité. Les correspondances sont basées sur des horaires théoriques. Si ces horaires ne sont pas respectés, il y a évidemment des risques de dérapage.

### C. Échange de vues

Selon M. Bastin, l'offre de services a régressé ces derniers temps dans les communes rurales de Wallonie, surtout à cause de la suppression d'arrêts, de gares et de lignes du TEC.

Le protocole avec la SNCF prévoit que le bus attend cinq minutes à la gare si le train a du retard. Cette disposition ne pourrait-elle toutefois pas être modifiée, surtout pour les régions rurales, de manière à ce que le dernier bus ne parte pas juste avant l'arrivée du train ? Le conducteur du train peut prendre contact avec celui du bus pour lui communiquer l'heure d'arrivée.

M. Peumans émet des objections vis-à-vis de l'utilisation des expressions « transport primaire » et « transport secondaire » pour désigner respectivement le transport ferroviaire et le transport urbain et vicinal car ce dernier transporte davantage de voyageurs que le premier, même si c'est sur des distances moins grandes. Il ne peut y avoir aucune hiérarchie entre la SNCF, le TEC et De Lijn.

L'intervenant demande en outre à quelle fréquence se sont réellement réunis les mécanismes de concertation énumérés dans la demande d'établissement d'un rapport d'information (doc. Sénat, n° 6-201/1, p. 2).

Selon M. Peumans, il manque, dans l'exposé des deux orateurs, un aperçu critique des grandes pierres d'achoppement de la concertation. Qu'est-ce qui ne va pas entre la SNCF et les sociétés régionales de transport ?

M. Vanackere demande si la concertation politique fonctionne bien et comment se déroule la concertation

verloopt eens de politieke keuzes zijn gemaakt ? Zijn al de bestaande overlegmechanismen aangepast aan de realiteit of kunnen enkele ervan afgeschaft dan wel vervangen worden ?

De heer Henry ziet in de vier voorbije hoorzittingen enige convergentie, te weten de aandacht voor de gebruiker met zijn individuele vraag naar vervoer.

Er bestaan overlegmechanismen tussen de vervoersmaatschappijen, maar verbetering is grotendeels afhankelijk van de efficiëntie van de maatschappijen zelf.

De vraag wordt gesteld naar de interactie tussen federale en gewestelijke bevoegdheden. Voldoen de bestaande overlegstructuren ? Volgens de sprekers zouden er geen functionele moeilijkheden zijn tussen de vervoersmaatschappijen, maar er moeten toch verbeteringen mogelijk zijn.

De laatste jaren is de informatieverstrekking aan de reizigers zeker geëvolueerd. Er zijn nu ook internetsites die zich buiten de vervoersmaatschappijen ontwikkelen en waarin de verschillende vervoersmodi geïntegreerd zijn. Toch blijft informatie een gevoelig punt. Welke evolutie kunnen we voor de volgende jaren verwachten, vooral dan op het vlak van de interactie tussen de verschillende vervoersmogelijkheden ?

Mevrouw De Bue vraagt of De Lijn meer gegevens kan verstrekken over het knooppuntensysteem. Volgens de TEC zou slechts 10 % van de reizigers gebruik maken van intermodaal vervoer.

Hoe kan het overleg binnen de provinciale commissies voor het openbaar vervoer verder verbeterd worden volgens de vervoersmaatschappijen ? Waarover handelt het overleg tussen de TEC en de NMBS en tussen de vier vervoersmaatschappijen onderling ? Omvat dit ook de tariefintegratie en dan vooral rond Brussel ?

Het vervoersplan 2014 van de NMBS heeft aanleiding geven tot veel discussie, vooral dan in Wallonië. Zal het nieuwe plan beter beantwoorden aan de problemen inzake aansluitingen ? Moet er niet eerder een vervoersplan met de vier maatschappijen worden uitgewerkt in plaats van enkel de vier plannen naast elkaar te leggen ? Elke vervoersmaatschappij anticipeert wellicht op dat plan van de NMBS, goed wetende dat het spoorwegnet in feite het territorium structureert zodat elke operator zijn netwerk in functie van dit spoorwegnet moet organiseren.

opérationnelle une fois que les choix politiques ont été posés. Tous les mécanismes de concertation existants ont-ils été adaptés à la réalité ou quelques-uns d'entre eux peuvent-ils être supprimés ou remplacés ?

M. Henry voit une certaine convergence entre les quatre auditions précédentes, à savoir l'attention portée à l'usager et à sa demande individuelle de transport.

Il existe des mécanismes de concertation entre les sociétés de transport mais les améliorations dépendent en grande partie de l'efficacité des sociétés elles-mêmes.

Est posée la question de l'interaction entre les compétences fédérales et les compétences régionales. Les structures de concertation existantes suffisent-elles ? Selon les orateurs, il n'y aurait aucune difficulté fonctionnelle entre les sociétés de transport mais des améliorations doivent quand même être possibles.

Ces dernières années, l'information aux voyageurs a en tout cas évolué. Il y a aussi aujourd'hui des sites Internet qui se développent en dehors des sociétés de transport et auxquels sont intégrés les différents modes de transport. L'information reste toutefois un point sensible. À quelle évolution pouvons-nous nous attendre pour les prochaines années, surtout quant à l'interaction entre les différents moyens de transport ?

Mme De Bue demande si De Lijn peut fournir davantage de données concernant le système de points nodaux. Selon le TEC, 10 % seulement des voyageurs auraient recours au transport intermodal.

Selon les sociétés de transport, comment la concertation au sein des commissions provinciales des transports en commun peut-elle encore être améliorée ? Sur quoi la concertation entre le TEC et la SNCB et entre les quatre sociétés de transport porte-t-elle ? Concerne-t-elle également l'intégration tarifaire, surtout autour de Bruxelles ?

Le plan de transport 2014 de la SNCB a donné lieu à beaucoup de discussions, surtout en Wallonie. Le nouveau plan répondra-t-il mieux aux problèmes des correspondances ? Ne faudrait-il pas élaborer un plan de transport avec les quatre sociétés plutôt que de seulement juxtaposer les quatre plans ? Chaque société de transport anticipe peut-être sur ce plan de la SNCB, sachant bien que le réseau ferroviaire structure en fait le territoire, si bien que chaque opérateur doit organiser son réseau en fonction de ce réseau ferroviaire.

Mevrouw De Bue besluit dat de bestaande overleg-mechanismen grondig geëvalueerd moeten worden met het oog op het opstellen van aanbevelingen.

Mevrouw Lambelin onderlijnt eveneens de noodzaak van coördinatie en samenwerking en wenst het standpunt van beide sprekers te kennen over het vervoersplan 2014.

In de provincie Waals-Brabant is er enerzijds een grote verkeersflux van en naar Brussel en anderzijds vervoer tussen enkele geïsoleerde, landelijke gemeenten. Hoe zullen deze gemeenten worden bediend ?

Wat is het beleid betreffende de implantation van bus-stations in de stadscentra ?

Mevrouw Brouwers verwijst naar het voorstel van resolutie betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer (stuk Vlaams Parlement, 2014-2015, nr. 414). Hierin wordt gevraagd om de nieuwe beheersovereenkomst met de gewestelijke vervoersmaatschappijen één jaar uit te stellen zodat deze zou samenvallen met het nieuwe vervoersplan van de NMBS dat in 2017 operationeel zou moeten worden. Dit biedt kansen om tot een meer geïntegreerd plan te komen.

Kan er meer uitleg gegeven worden over het overleg tussen TEC en De Lijn ? Bestaat er ook een soort JUMP-kaart voor iemand die op de taalgrens woont en zowel een abonnement van TEC als De Lijn nodig heeft ?

Spreekster betreurt de uitspraak van de federale minister voor Mobiliteit over onrendabele treinen die zouden moeten vervangen worden door busdiensten. Dat is in feite een doorschuifoperatie.

Aangezien er nu, volgens de sprekers, meer overleg zou zijn, zowel voor het vervoersplan als voor de tarief-integratie, kan er ook vooruitgang worden gemaakt op andere punten.

Kan er meer uitleg gegeven worden over de knelpunten inzake de MOBIB-kaart, waar Vlaanderen toch enige achterstand moet inhalen ? Hoe zien sprekers de evolutie van de geïntegreerde informatie ?

Wordt telkens met vier vervoersmaatschappijen ge-organiseerd of zijn er ook bilaterales ?

L'intervenante conclut que les mécanismes de concertation existants doivent être sérieusement évalués en vue de l'établissement de recommandations.

Mme Lambelin souligne également la nécessité d'une coordination et d'une collaboration et aimerait connaître le point de vue des deux intervenants sur le plan de transport 2014.

Dans la province du Brabant wallon, il y a, d'une part, un important flux de circulation à partir et en direction de Bruxelles et, d'autre part, des transports à assurer entre quelques communes rurales isolées. Comment ces communes seront-elles desservies ?

En quoi consiste la politique d'implantation des gares d'autobus dans les centres urbains ?

Mme Brouwers renvoie à la proposition de résolution relative à l'instauration du principe d'accessibilité de base dans le transport urbain et vicinal flamand (doc. Parlement flamand, 2014-2015, n° 414). Les auteurs de cette proposition demandent que l'on reporte d'un an le nouveau contrat de gestion avec les sociétés régionales de transport afin de le faire coïncider avec le nouveau plan de transport de la SNCB qui devrait être opérationnel en 2017. Cela devrait permettre d'aboutir à un plan plus intégré.

Pourrait-on fournir de plus amples précisions sur la concertation entre le TEC et De Lijn ? Existe-t-il aussi une sorte de ticket JUMP pour les personnes qui habitent à la frontière linguistique et qui ont besoin à la fois d'un abonnement au TEC et d'un abonnement à De Lijn ?

L'intervenante regrette les propos de la ministre fédérale de la Mobilité concernant les trains non rentables qu'il faudrait remplacer par des services de bus. Une telle solution ne ferait en fait que déplacer le problème.

Dès lors que, selon les intervenants, il y aurait davantage de concertation, tant pour le plan de transport que pour l'intégration tarifaire, des avancées peuvent aussi être réalisées dans d'autres domaines.

Serait-il possible d'en savoir plus sur les problèmes liés à la carte MOBIB, où la Flandre a un certain retard à rattraper ? Comment les orateurs envisagent-ils l'évolution de l'information intégrée ?

La concertation est-elle chaque fois organisée avec quatre sociétés de transport ou y a-t-il aussi des bilatérales ?

Het uitbouwen van multimodale knooppunthaltes is een belangrijke ambitie voor De Lijn. In haar beheersovereenkomst vermeldt De Lijn dat zij de installatie van fietsvoorzieningen bij minstens alle hoofdhalten aan het openbaar vervoer zal promoten bij lokale besturen. Wat als deze besturen hier niet op ingaan ? Hoe verloopt trouwens het overleg hierover ?

Kan het overleg verbeterd worden door het invoeren van een vaste kalender ?

Volgens de MIVB ligt het probleem niet bij de operatoren maar vaak bij de politiek. Er moet een scheiding zijn tussen enerzijds de taken van de overheid als regisseur en anderzijds de openbaar vervoersmaatschappij als operator. Op dit moment is de scheiding niet voldoende duidelijk waardoor er heel veel kennis bij de openbaar vervoersmaatschappijen zit, en minder bij de overheid. Wie moet nu de regierol opnemen en wat verstaan we er daarjuist onder ? Gaat het over het ontwikkelen van de visie op het netwerk en de knooppunten of moet het verder gaan ?

In het Vlaams Gewest wordt de mogelijkheid overwogen om de taxisector in te schakelen voor de « *last mile* ». Is dat ook zo voor de TEC ?

Volgens de heer Vanackere is afstemming niet alleen zaak van connectiviteit, maar ook van het vermijden van dubbel aanbod. Dit komt het sterkst tot uiting in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar bussen rijden tot in het centrum van de stad terwijl een overstap op metro of tram een gunstiger prijs/kwaliteit verhouding zou opleveren voor de overheid. Wordt er hier vooruitgang geboekt of blijft men, om de klanten ter wille te zijn, desnoods dubbele kilometers rijden ?

Beide sprekers hebben laten blijken dat zij zich nu meer betrokken voelen bij de uitwerking van het vervoersplan van de NMBS dan in het verleden. Is er nu wel een verplichte overleg- en adviesprocedure met garanties voor inspraak of moeten de vervoersmaatschappijen weer de beslissingen van de federale politici en de NMBS afwachten ?

La mise en place d'arrêts nodaux multimodaux est un défi considérable pour De Lijn. Dans son contrat de gestion, De Lijn indique qu'elle promouvra auprès des pouvoirs locaux l'installation d'aménagements vélos au moins à tous les arrêts principaux des transports publics. Mais *quid* si les pouvoirs locaux ne sont pas preneurs ? Par ailleurs, comment se passe la concertation à ce sujet ?

Pourrait-on améliorer la concertation en instaurant un calendrier fixe ?

Selon la STIB, ce n'est pas tant un problème d'opérateurs qu'un problème politique. Il faut clairement distinguer, d'une part, les missions des pouvoirs publics en tant que régisseur et, d'autre part, la société de transport en tant qu'opérateur. Actuellement, cette distinction n'est pas assez claire, de sorte que ce sont surtout les sociétés de transports publics, et moins les autorités, qui possèdent les connaissances nécessaires. Qui doit à présent assumer le rôle de régisseur, et qu'entend-on exactement par là ? Cela se limite-t-il à développer une vision du réseau et des points nodaux, ou faut-il aller plus loin ?

En Région flamande, on envisage la possibilité de mobiliser le secteur des taxis pour le « dernier kilomètre ». Est-ce également prévu pour le TEC ?

Selon M. Vanackere, l'harmonisation n'est pas seulement une question de connectivité ; elle consiste aussi à éviter une offre double. Cela est particulièrement vrai en Région de Bruxelles-Capitale, où les bus roulent jusqu'au centre-ville alors que le passage au métro ou au tram serait synonyme d'un rapport qualité-prix plus avantageux pour les pouvoirs publics. Veut-on progresser dans ce domaine ou préfère-t-on continuer à satisfaire la clientèle, quitte à maintenir une offre double ?

Les deux orateurs ont fait savoir qu'ils se sentaient à présent davantage concernés par l'élaboration du plan de transport de la SNCB que par le passé. Existe-t-il maintenant une procédure obligatoire de concertation et d'avis offrant des garanties de participation ou les sociétés de transport doivent-elles à nouveau attendre les décisions des responsables politiques fédéraux et de la SNCB ?

## *Antwoorden van de heer Vandenbroucke*

### **Overleg**

Er zijn onderwerpen waarvoor meer overleg tussen de federale Staat en het gewestelijke niveau aangewezen zou zijn. Investeringen, infrastructuur en budgettaire beperkingen zijn daarbij sleutelthema's.

Op het gebied van overleg hebben we een aanzienlijke evolutie gezien sinds de oprichting van de TEC 25 jaar geleden. In het begin had het overleg enkel betrekking op operationele aspecten. Er was weinig coördinatie over de meer strategische aspecten, zoals de afstemming tussen de vervoerswijzen. De wet heeft voorzien in overleg met de gewestelijke operatoren en met de NMBS via het Overlegcomité. Voordien waren er informelere ontmoetingen tussen de CEO's van de vier operatoren van het openbaar vervoer.

Men dient evenwel op te merken dat de vier vervoersmaatschappijen elk hun eigen cliënteel hebben, waarmee ze rekening moeten houden.

### **Overlappingen**

De TEC heeft maatregelen genomen om te voorkomen dat het aanbod van de TEC en dat van de NMBS elkaar overlappen. Men moet een goed evenwicht vinden om overlapping van dezelfde lijnen te voorkomen, zonder de klant te straffen door hem te dicht bij zijn bestemming te laten overstappen. In die context kunnen sommige overlappingen gerechtvaardigd zijn.

### **Aansluitingen**

Voor de aansluitingen in landelijk gebied houdt men rekening met de frequentie om de wachttijden te bepalen. Ook let men erop om de wachttijd voor de laatste trein van de dag te verlengen.

De fysieke kwaliteit van de aansluitingen is eveneens belangrijk in het kader van de intermodaliteit. De nieuwe stations van Bergen en Namen zullen een voorbeeld zijn van goede intermodaliteit. De overstap bus-trein zal in Bergen van spoor tot spoor verlopen en in Namen via een verticale overstap (busstation boven de sporen van de NMBS).

## *Réponses de M. Vandenbroucke*

### **Concertation**

Il y a des sujets pour lesquels une plus grande concertation entre l'État fédéral et le niveau régional serait pertinente. Les investissements, les infrastructures et les contraintes budgétaires sont des thèmes-clés.

On a assisté à une importante évolution au niveau de la concertation depuis la création du TEC il y a vingt-cinq ans. Au début, la concertation portait uniquement sur des aspects opérationnels. Il y avait peu de coordination en ce qui concerne les éléments plus stratégiques, comme l'articulation des modes de transports. La loi a prévu une concertation avec les opérateurs régionaux et avec la SNCB à travers le Comité de concertation. Auparavant, il y avait des rencontres plus informelles entre les CEO des quatre opérateurs de transport public.

Il faut cependant noter que les quatre sociétés de transport ont leur propre clientèle, dont elles doivent tenir compte.

### **Les doublons**

Le TEC a pris des dispositions pour éviter de doubler l'offre du TEC et de la SNCB. Il faut trouver le bon équilibre pour ne pas doubler les lignes tout en ne pénalisant pas le client par une rupture de charge trop près de sa destination. Dans ce contexte, certains doublons peuvent se justifier.

### **Correspondances**

Pour les correspondances en milieu rural, on tient compte de la fréquence pour fixer les temps d'attente. De même, on sera attentif à allonger le temps d'attente pour le dernier train de la journée.

La qualité physique des correspondances est également importante dans le cadre de l'intermodalité. Les nouvelles gares de Mons et de Namur seront un exemple d'une bonne intermodalité. Le transfert bus-train s'y fera quai par quai à Mons tandis que Namur présentera un transfert vertical (gare des bus au-dessus de la dalle SNCB).

## Intermodale knooppunten

Men zou gezamenlijk moeten nadenken over de intermodale knooppunten, gelet op het stroeve systeem van de NMBS (beperkingen van een beperkte infrastructuur).

De keuze tussen radiale en diametrale lijnen in een stad is een complexe aangelegenheid. Men moet een keuze maken tussen de belangen van de klant enerzijds (waaraan beter wordt tegemoetgekomen in het geval van een diametrale lijn) en het binnendringen van de bussen in de stedelijke ruimtes anderzijds (meer beperkt in het geval van een diametrale lijn).

## Structuur van de organisatie

In tegenstelling tot De Lijn heeft de TEC geopteerd voor een tweelagige bedrijfsform met rechtstreekse betrokkenheid van de gemeenten bij de lokale TEC. Momenteel gaan stemmen op om te evolueren naar een gecentraliseerde model, waarbij de gemeenten niet langer rechtstreeks betrokken zijn. Tegelijk pleiten in Vlaanderen sommigen ervoor om inzake stedelijk vervoer meer verantwoordelijkheden over te dragen aan de gemeenten...

## Taxisector : TaxiTEC

In landelijk gebied – waar de vraag rijst – is het taxi-aanbod nagenoeg onbestaande. TaxiTEC functioneert daarentegen zeer goed in Namen. Mensen met een TEC-abonnement kunnen, eventueel met hun gezelschap, een taxi gebruiken tegen een toegankelijke prijs. Er bestaat namelijk een overeenkomst tussen de taxi-uitbaters en de TEC die gedeeltelijk in de prijs van de rit tegemoetkomt. Dit is een soepele oplossing die minder duur is dan de avondbus.

## Operationele samenwerking

Het project van de interoperabele kaart heeft het dankzij regelmatige bijeenkomsten van de *teams* van de vier operatoren mogelijk gemaakt om de samenwerking over andere operationele aspecten te versterken. Wat de informatie aan het cliënteel betreft, bestaan er reeds sinds twintig jaar informatiesites waarop alle gegevens van de operatoren terug te vinden zijn.

De bedoeling is om binnenkort alle informatie voor de klanten ter beschikking van het publiek te stellen (concept van *open data*). De ervaring van buitenlandse netwerken (London, Genève, ...) toont aan dat de klanten op basis van deze gegevens hun eigen toepassingen

## Nœuds d'intermodalité

Il faut une réflexion commune sur les nœuds d'intermodalité, vu le système figé de la SNCB (contraintes d'une infrastructure limitée).

Le choix entre lignes radiales et diamétrales en ville revêt un caractère complexe. Il faut opérer un choix entre les intérêts du client d'une part (mieux rencontrés en cas de ligne diamétrale) et l'empêtement que les bus prennent sur les espaces urbains d'autre part (davantage limité en cas de ligne diamétrale).

## Structure de l'organisation

Le TEC, à l'inverse de De Lijn, a opté pour une forme de société à deux étages avec une association directe des communes aux TEC locaux. Actuellement, certains souhaitent s'orienter vers un modèle plus centralisé, où les communes ne seront plus impliquées directement, alors que dans le même temps, en Flandre, certains plaident pour transférer davantage de responsabilités aux communes en matière de transport urbain...

## Secteur taxi : TaxiTEC

En zone rurale, où la question se pose, l'offre taxi est pratiquement inexistante. Par contre, le TaxiTEC fonctionne très bien à Namur. Les abonnés du TEC peuvent utiliser, éventuellement avec leurs compagnons de sortie, un taxi pour un prix accessible, étant donné qu'il existe une convention entre les exploitants des taxis et le TEC, qui intervient pour partie dans le prix de la course. Cette solution est souple et moins coûteuse que les bus du soir.

## Collaborations opérationnelles

Le projet de la carte interopérable, en faisant se renconter régulièrement les équipes des quatre opérateurs, a permis de renforcer les collaborations sur d'autres aspects opérationnels. En ce qui concerne l'information à la clientèle, des sites d'information, qui reprennent l'ensemble des données des opérateurs, existent depuis déjà vingt ans.

L'objectif est de mettre prochainement l'ensemble des informations à l'intention des clients à la disposition du public (concept de l'*open data*). L'expérience de réseaux étrangers (Londres, Genève, etc.) montre qu'à partir de ces données, les clients mettent en place leurs propres

opzetten die aangepast zijn aan hun eigen specifieke behoeften. De TEC, De Lijn, alsook de NMBS, neigen kennelijk naar een « *open data* »-systeem.

#### *Antwoorden van de heer Kesteloot*

##### **Politiek en operationeel overleg**

Het operationeel overleg verloopt soepeler dan het meer strategisch politiek overleg. Dit wordt ten overvloede geïllustreerd door de moeizame politieke discussie over het GEN rond Brussel.

Er ligt al zeer veel van de strategische regie in handen van de overheid van het Vlaams Gewest. Zo zouden de openbaar vervoersmaatschappijen en de NMBS zeker overleg moeten plegen over hun lange termijninvesteringsplannen om onderlinge tegenstrijdigheden tussen de plannen te vermijden. Dit geldt zeker in tijden van besparing.

De strategische regierol is voor een groot deel overgenomen door de organiserende overheden binnen het Vlaams Gewest. Zo wordt in het besluit van de Vlaamse regering van 29 november 2002 betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest « de maximale afstand, gemeten in vogelvlucht, van het vertrekpunt in een woonzone tot een halte van geregelde vervoer » bepaald naargelang type van stedelijk gebied. De regering heeft ook per besluit vastgelegd dat een gemeente aan de rand van een vervoergebied met maximaal één overstap de vervoerskern van een ander vervoergebied moet kunnen bereiken.

Eenmaal de strategische keuzes gemaakt, is de tactische aanpak van de vervoersoperatoren op het terrein van doorslaggevend belang doordat een terugkoppeling wordt opgebouwd naar de dienstregeling en de inplanting van haltes.

Harde garanties voor inspraak voor de vervoersoperatoren inzake het vervoersplan van de NMBS zijn er niet. Ondanks het ontbreken van een formele hiërarchie, blijft het spoor hoe dan ook de ruggengraat van het openbaar vervoer in ons land.

##### **Overleg tussen de verschillende actoren over de lange termijn-investeringsplannen**

De gewestelijke vervoersmaatschappijen en de NMBS zouden zeker overleg moeten plegen over hun lange termijninvesteringsplannen om onderlinge

applications adaptées selon leurs propres intérêts ciblés. Le TEC et De Lijn, ainsi que la SNCB, semble-t-il, s'orientent vers un régime « *open data* ».

#### *Réponses de M. Kesteloot*

##### **Concertation politique et opérationnelle**

La concertation opérationnelle se déroule de manière plus souple que la concertation politique, plus stratégique. La laborieuse discussion politique relative au RER autour de Bruxelles le montre à l'envi.

Une très grande partie de la régie stratégique se trouve déjà aux mains des autorités de la Région flamande. Les sociétés de transport public et la SNCB devraient assurément se concerter au sujet de leurs plans d'investissement à long terme afin d'éviter toute contradiction entre ces derniers. Cela vaut particulièrement en période d'économies.

Le rôle de coordination stratégique est assuré en grande partie par les autorités organisatrices au sein de la Région flamande. Ainsi, l'arrêté du gouvernement flamand du 29 novembre 2002 relatif à la mobilité de base dans la Région flamande détermine, en fonction du type de zone urbaine, « la distance maximale, mesurée [à] vol d'oiseau, du point de départ dans une zone résidentielle jusqu'à une halte des transports réguliers ». Le gouvernement a également décidé par arrêté qu'au départ d'une commune située en périphérie d'une zone de transport, on doit pouvoir atteindre le nœud de transport d'une autre zone de transport avec au maximum une correspondance.

Une fois les choix stratégiques posés, l'approche tactique des opérateurs de transport sur le terrain est déterminante car un *feed-back* est établi et a un effet sur les horaires et l'implantation des arrêts.

Il n'y a pas de garanties solides quant à la participation des opérateurs de transport dans le plan de transport de la SNCB. Malgré l'absence de hiérarchie formelle, le rail reste quoi qu'il en soit la colonne vertébrale du transport public dans notre pays.

##### **Concertation entre les différents acteurs au sujet des plans d'investissement à long terme**

Les sociétés régionales de transport en commun et la SNCB devraient sans doute se concerter au sujet de leurs plans d'investissement à long terme afin d'éviter

tegenstrijdigheden tussen deze plannen te vermijden. Dit geldt zeker gelet op de noodzaak tot besparing.

Het is opmerkelijk dat in ons land, in tegenstelling tot het buitenland, relatief weinig gezocht wordt naar oplossingen « *light rail* » of « *sneltram* » die liggen tussen het « *heavy rail* » van de spoorwegen en het stads- en streekvervoer.

Er zijn nogal wat discussies tussen de NMBS en de gewestelijke vervoersmaatschappijen inzake de inplanting van autobussen en parkings rond de stations.

De heer Vanackere vraagt wie in deze het laatste woord heeft : degene die toevallig eigenaar is van de grond ?

De heer Kesteloot antwoordt dat de gewestelijke vervoersmaatschappijen vergaderen met een groot aantal gesprekspartners : de NMBS, het stadsbestuur en het wegbeheer. In de stationsomgeving weegt het gewicht van de NMBS als eigenaar van de gronden en vastgoedontwikkelaar meestal zwaar door.

De heer Vandenbroucke merkt op dat de NMBS zo verstandig is geweest om eigenaar te worden van de grond rond de stations, hetgeen uiteraard problemen oplevert voor de operatoren inzake openbaar vervoer.

De heer Kesteloot vindt dat sneller oplossingen zouden kunnen gevonden worden door de vervoersoperatoren onderling dan wel door de inrichtende overheden.

Mevrouw De Bue stelt vast dat de uitdaging voor de toekomst erin bestaat om investeringen op lange termijn te plannen. Bestaat er een plaats voor dialoog tussen de gewestelijke operatoren of gaat het veeleer om politiek overleg ?

De heer Vandenbroucke legt uit dat er in de procedure voor de goedkeuring van het investeringsplan van de NMBS een formeel optreden van het Oriënteringscomité is dat een advies moet geven. De operatoren halen het onderwerp onder elkaar aan, maar het is de federale overheid die bepaalt welk(e) investeringsvoorstel(len) uiteindelijk in aanmerking wordt/worden genomen.

### **Dubbel aanbod**

Via bilateraal overleg tussen de vervoersoperatoren NMBS-De Lijn moet op het terrein worden nagaan of er geen dubbel aanbod is. Men moet dan de mogelijkheid overwegen van een overstapmodel met maximaal één

les contradictions entre ces derniers. C'est particulièrement le cas vu la nécessité de procéder à des économies.

Il est étonnant que, dans notre pays, contrairement à ce qui se passe à l'étranger, on recherche relativement peu des solutions « *light rail* » ou « *tram rapide* » situées entre le « *heavy rail* » des chemins de fer et le transport urbain et vicinal.

Il y a pas mal de discussions entre la SNCB et les sociétés régionales de transport en commun en ce qui concerne l'implantation des bus et des parkings autour des gares.

M. Vanackere demande qui a le dernier mot à ce sujet : celui qui est le propriétaire du terrain ?

M. Kesteloot répond que les sociétés régionales de transport en commun se réunissent avec de nombreux interlocuteurs : la SNCB, l'administration communale et le gestionnaire des routes. Aux abords des gares, la SNCB, en tant que propriétaire des terrains et promoteur immobilier, pèse généralement d'un grand poids.

M. Vandenbroucke remarque que la SNCB a eu l'intelligence d'acquérir le foncier autour des gares, ce qui cause évidemment des problèmes pour les opérateurs de transport public.

M. Kesteloot estime que des solutions pourraient être trouvées plus rapidement par les opérateurs de transport en concertation que par les autorités organisatrices.

Mme De Bue constate que l'enjeu pour l'avenir est la planification des investissements à long terme. Existe-t-il un lieu de dialogue entre les opérateurs régionaux ou s'agit-il plutôt d'une concertation politique ?

M. Vandenbroucke explique qu'au niveau de la procédure d'adoption du plan d'investissements de la SNCB, il y a une intervention formelle, sous forme d'avis, du Comité d'orientation. Les opérateurs évoquent le sujet entre eux, mais le tri final par rapport à l'ensemble des propositions sur les investissements relève de l'État fédéral.

### **Offre double**

Par le biais d'une concertation bilatérale entre les opérateurs de transport que sont la SNCB et De Lijn, il faut vérifier sur le terrain s'il n'existe pas une offre double. Il faut alors envisager la possibilité d'un modèle

overstap. Dit speelt mee in het doorrijden tot in Brussel-Noord, dat voor een deel wordt gebruikt door reizigers uit de Vlaamse rand die tot Brussel-Noord rijden om dan terug de trein te nemen naar een andere bestemmingen in het Vlaams Gewest. Indien men echter reeds een overstap zou moeten doen van bus naar metro of tram om tot Brussel-Noord te geraken om daar dan opnieuw de trein te nemen tot zijn eindbestemming, zou het reizigerscomfort in het gedrang komen. Twee overstappen moeten maken roept een sterke weerstand op.

Een doorschuifoperatie waarbij niet renderende treinen worden vervangen door bussen kan geen antwoord bieden voor het vermijden van een dubbelaanbod.

### **Intermodaliteit**

Er zijn bij De Lijn zo'n tienduizend gecombineerde betalende abonnementen, wat lager ligt dan de TEC. De Lijn, TEC en de MIVB moeten een evenwicht vinden tussen de intermodaliteit en de belangen van de reiziger die hier geen gebruik van maakt.

Het is te betreuren dat in de binnensteden de NMBS eerder de overstap van de trein naar de auto voorstaat dan naar het openbaar vervoer. Zo is er aan het treinstation Antwerpen-Centraal een grote parking aangelegd. Dit heeft als gevolg dat de talrijke wagens de commerciële snelheid van de bussen op de grote verkeersassen beknotten.

### **Tarificatie**

Ook voor gewestgrensoverschrijdend openbaar vervoer, dat weliswaar beperkt is, moet op zijn minst een inter-operabel vervoerbewijs ingevoerd worden. De Lijn zal als laatste in de rij verdere inspanningen doen om dit ook in de praktijk te brengen.

### **Open data en reizigersinformatie**

De Lijn is resoluut aanhanger van het concept van de « *open data* ». De Lijn heeft licentie-overeenkomsten afgesloten waarbij men vrij apps kan ontwikkelen op basis van de reizigersinformatie op voorwaarde dat men de meest actuele versie hanteert. Trouwens, ook de NMBS heeft, na de regionale vervoersmaatschappijen, de stap naar « *open data* » gezet.

Voor de reizigersinformatie werken de vervoersoperatoren en de NMBS reeds geruime tijd en grotendeels op basis van dezelfde software. Op het vlak van de signaletica kan de uitwisseling van reizigersinformatie verbeterd worden. De gebruikers moeten zo snel

avec une correspondance au maximum. Cela joue un rôle dans le parcours jusqu'à Bruxelles-Nord, qui est utilisé en partie par les voyageurs de la périphérie flamande qui se rendent dans cette gare pour y reprendre le train vers une autre destination en Région flamande. Toutefois, s'il fallait déjà prendre une correspondance du bus vers le métro ou le tram pour atteindre Bruxelles-Nord et y prendre ensuite à nouveau le train vers sa destination finale, le confort du voyageur s'en trouverait compromis. Personne n'aime devoir prendre deux correspondances.

Une « opération de glissement » lors de laquelle les trains non rentables sont remplacés par des bus ne permet pas d'éviter une offre double.

### **Intermodalité**

On compte chez De Lijn environ dix mille abonnements combinés payants, ce qui est moins qu'au TEC. De Lijn, le TEC et la STIB doivent trouver un équilibre entre l'intermodalité et les intérêts du voyageur qui ne l'utilise pas.

Il est regrettable que dans les centres urbains, la SNCB préconise le passage du train à la voiture plutôt que vers les transports en commun. Un vaste parking a ainsi été aménagé à la gare centrale d'Anvers. Par conséquent, les nombreuses voitures restreignent la vitesse commerciale des bus sur les grands axes routiers.

### **Tarification**

Il faudrait au moins instaurer un titre de transport interopérable pour les transports en commun transrégionaux, même si ceux-ci sont limités. De Lijn sera la dernière à faire d'autres efforts pour le permettre aussi dans la pratique.

### **Open data et information aux voyageurs**

De Lijn est résolument partisane du concept d'*open data*. De Lijn a conclu des contrats de licence grâce auxquels on peut développer librement des applications sur la base des informations aux voyageurs, à condition d'utiliser la version la plus actuelle. Après les sociétés régionales de transport, la SNCB a d'ailleurs, elle aussi, franchi le pas de l'*open data*.

Pour l'information aux voyageurs, les opérateurs de transport et la SNCB recourent depuis un certain temps déjà et en grande partie au même logiciel. Sur le plan de la signalétique, l'échange d'informations aux voyageurs peut être amélioré. Les utilisateurs doivent

mogelijk de weg kunnen vinden van het treinperron naar het busstation en vice-versa. In het overstap-treinstation Antwerpen-Berchem werd een pilootproject gestart om de signaletica te verbeteren.

### ***Replieken***

De heer Vanackere stelt voor dat het vervoersplan van de NMBS niet enkel ter informatie, zoals het geval was voor het vervoersplan 2014, maar tijdig, ter overleg en ter besprekking, aan de gewestelijke vervoersmaatschappijen wordt voorgelegd binnen het Oriëntatiecomité. Aldus wordt de welwillendheid inzake overleg die ongetwijfeld aanwezig is, verankerd binnen een reeds bestaande overlegstructuur.

De heer Vandenbroucke wil dat het vervoersplan niet gewoon wordt meegeleid aan de Gewesten en de gewestelijke operatoren, maar dat het vooraf wordt voorgesteld door de NMBS met het oog op besprekking.

De heer Kesteloot legt uit dat de NMBS het vervoersplan 2014 slechts heeft voorgelegd aan de vervoersmaatschappijen als zeker was welke *slots* de NMBS moet aanvragen bij Infrabel. Dan is er uiteraard nog weinig manoeuvreerruimte.

De heer Peumans concludeert dat het politiek overleg inzake openbaar vervoer tussen de Gewesten en de federale Staat nog steeds zeer moeizaam verloopt. De samenwerking tussen de spoorwegen en de regionale maatschappijen moet dringend geëvalueerd worden. Vragen de ministers trouwens geen advies aan de vervoersmaatschappijen bij dit overleg ? Hoe kan men garanderen dat het overleg tussen de NMBS en de gewestelijke vervoersmaatschappijen beter zal verlopen in 2017 ?

De heer Peumans vindt dat De Lijn – die volgens de heer Vandenbroucke in tegenstelling tot de TEC vooral een sterk centraal gezag kent – ook voor sommige aspecten decentralisatie voorstaat.

\*  
\* \* \*

pouvoir trouver le plus rapidement possible leur chemin du quai de la gare vers la gare des bus et vice versa. Pour la correspondance ferroviaire Anvers-Berchem, un projet pilote a été lancé afin d'améliorer la signalétique.

### ***Répliques***

M. Vanackere propose que le plan de transport de la SNCB ne soit pas uniquement soumis pour information, comme ce fut le cas pour le plan 2014, mais aussi dans les temps, pour concertation et discussion, aux sociétés régionales de transport, au sein du Comité d'orientation. La disposition à la concertation, indubitablement présente, serait ainsi ancrée dans une structure de concertation déjà existante.

M. Vandenbroucke souhaite que le plan de transport ne soit pas simplement communiqué aux Régions et aux opérateurs régionaux, mais qu'il soit présenté en amont par la SNCB pour discussion.

M. Kesteloot explique que la SNCB n'a présenté le plan de transport 2014 aux sociétés de transport que lorsqu'elle a su avec certitude quels *slots* horaires elle devait demander à Infrabel. Bien sûr, la marge de manœuvre est alors réduite.

M. Peumans conclut que la concertation politique entre les Régions et l'État fédéral en matière de transports publics est toujours laborieuse. Il est urgent d'évaluer la collaboration entre les chemins de fer et les sociétés régionales. Les ministres ne sollicitent-ils d'ailleurs pas l'avis des sociétés de transport lors de cette concertation ? Comment garantir que la concertation entre la SNCB et les sociétés régionales de transport s'améliorera en 2017 ?

M. Peumans estime que De Lijn – qui, selon M. Vandenbroucke, est surtout dotée d'une autorité centrale forte contrairement au TEC – prône également une décentralisation pour certains aspects.

\*  
\* \* \*

### **III HOORZITTING VAN 28 SEPTEMBER 2015**

#### **A. Uiteenzetting van de heer Alain Flausch, secretaris-generaal van de International Association of Public Transport (UITP)**

##### **1. *Het marktaandeel van het openbaar vervoer vergroten door integratie op diverse gebieden***

Het openbaar vervoer is een belangrijk gegeven in de organisatie van het leven in een stad. De UITP heeft als doel het marktaandeel van het openbaar vervoer tegen 2025 te verdubbelen. Het is van essentieel belang dat men de vele burgers, al dan niet pendelaars, die zich dagelijks naar hun arbeidsplaats, school of vrijetijdsbesteding moeten begeven een gemakkelijk, efficiënt en schoon alternatief transportmiddel biedt.

De gebruiker van het openbaar vervoer zoekt in de eerste plaats een transportmiddel dat even gemakkelijk is als de auto. Sinds de auto bestaat, werd alles in het werk gesteld om zijn mobiliteit te bevorderen. Hoewel de auto geleidelijk aan een soort gevangenis is geworden, als gevolg van de toenemende verkeerscongestie, is het objectief moeilijker om gebruik te maken van het openbaar vervoer : men moet vooraf inlichtingen inwinnen over de te bereiken bestemming en welke lijn u ter plaatse zal brengen, men moet de dienstregeling raadplegen, zijn reistijd berekenen, in staat zijn een kaartje te kopen, naar het station of de halte gaan, bij een storing een alternatieve oplossing vinden, ...

Het gebruik van het openbaar vervoer faciliteren gebeurt onder andere door :

- een geïntegreerde infrastructuur ;
- een geïntegreerd aanbod van de gewestelijke operatoren en de NMBS ;
- een geïntegreerde kaartjesverkoop : binnenkort heeft men de mogelijkheid om met hetzelfde vervoersbewijs in heel België te reizen ;
- geïntegreerde tarieven : men moet een tariefpool tot stand brengen waarin alle operatoren bereid zijn kortingen te geven op hun eigen tarieven, zoals dat reeds in heel wat andere landen van de Europese Unie het geval is, en wel om de bezettingsgraad van het openbaar vervoer op te voeren.

### **III. AUDITION DU 28 SEPTEMBRE 2015**

#### **A. Exposé de M. Alain Flausch, secrétaire général de l'Union internationale des transports publics (UITP)**

##### **1. *Augmenter la part de marché des transports publics par l'intégration dans plusieurs domaines***

Les transports publics constituent un élément important dans l'organisation de la vie d'une ville. L'UITP a pour objet de doubler la part de marché des transports en commun d'ici à 2025. Il est essentiel d'offrir un moyen de transport alternatif facile, efficace et propre aux nombreux citoyens, navetteurs ou non, qui doivent quotidiennement se rendre vers leur lieu de travail, d'école ou de loisir.

Le client des transports publics recherche en premier lieu un moyen de transport aussi facile que la voiture. Depuis l'avènement de la voiture, tout a été fait pour promouvoir sa mobilité. Bien que la voiture soit devenue progressivement une sorte de prison en raison de la congestion grandissante, les transports en commun sont objectivement plus difficiles à utiliser : il faut se renseigner au préalable sur la destination à atteindre et voir quelle ligne vous y amènera, consulter les horaires, calculer son temps de trajet, être en mesure d'acheter un ticket, se rendre à la gare où à l'arrêt, trouver une solution alternative en cas de perturbation, etc.

Faciliter l'utilisation du transport public passe notamment par :

- l'intégration physique ;
- une intégration de l'offre entre les opérateurs régionaux et la SNCB ;
- une intégration billettique : on aura sous peu l'occasion de circuler avec le même titre de transport dans toute la Belgique ;
- l'intégration tarifaire : il faut créer un pool tarifaire où tous les opérateurs acceptent de faire des réductions sur leurs propres tarifs, comme c'est déjà le cas dans beaucoup d'autres pays de l'Union européenne et ce, pour accroître la fréquentation des transports publics.

Er is dus behoefte aan een openbaar vervoer van goede kwaliteit, dat een goed gecoördineerde oplossing van deur tot deur biedt tegen een redelijke prijs.

De stad Madrid bijvoorbeeld heeft een gecoördineerde organisatie tot stand gebracht, met geïntegreerde tarieven van het regionaal vervoer en het stedelijk vervoer. Bovendien heeft ze ondergrondse *hubs* gebouwd waarin de bussen die van buiten de stad komen hun eindhalte hebben naast metrohaltes. Dat komt de verplaatsing naar de binnenstad zeer ten goede.

Dankzij de hefboom van die geïntegreerde aanpak heeft het openbaar vervoer in de meeste gevallen zijn marktaandeel aanzienlijk kunnen opvoeren.

## **2. Men moet de juiste territoriale maat op institutioneel gebied zoeken**

Men moet immers rekening houden met enerzijds de vervoerbekkens en anderzijds de bevolkingsbekkens. De Franse *communautés urbaines* bijvoorbeeld stellen de gemeenten rond de grote steden in de gelegenheid zich te verenigen op maat van de werkelijkheid van de echte vervoersstromen.

Uiteraard moet men er in België ook rekening mee houden dat de territoriale grenzen van de gemeenten niet de echte vervoerbekkens vormen. Momenteel is er echter geen enkel systeem van vervoerscollectiviteit met een holistische visie op alle verplaatsingen om die stroom te beheren.

Het *Syndicat des transports d'Île-de-France* (STIF) bijvoorbeeld, een organisatie die Île-de-France volledig bestrijkt, sluit beheerscontracten met alle operatoren en plant het volledige openbaar vervoer in de regio. Binnenkort worden overigens de contracten voor de jaren 2016, 2017 en 2018 ondertekend. Ze zijn van aanzienlijke budgetten voorzien. Dankzij dat geïntegreerd systeem voor het bevolkingsbekken en het vervoerbekken van Île-de-France kan men ervoor zorgen dat alle actoren vergelijkbare en convergerende doelstellingen hebben.

Het GEN-gebied is de juiste territoriale maat voor het bevolkingsgebied rond Brussel. Idealiter zou elk Gewest de taak om de volledige mobiliteit in het betreffende gebied te beheren moeten overdragen aan een onafhankelijke organisatie onder politieke controle. In verscheidene landen van de Europese Unie werd reeds een dergelijke overheid opgericht die instaat voor het

Il faut donc avoir un système de transport en commun de bonne qualité, offrant une solution de porte-à-porte bien coordonnée et à un prix raisonnable.

Ainsi par exemple, la ville de Madrid a mis en place une organisation coordonnée, dotée d'une intégration tarifaire entre le transport régional et les transports urbains. Elle a créé au surplus des *hubs* souterrains au sein desquels les bus qui viennent de l'extérieur de la ville ont leurs terminus côté-à-côte avec les métros. Ainsi, le transfert vers l'intérieur de la ville est grandement facilité.

Par ce levier de l'intégration, les transports en commun ont pu, dans la plupart des cas, considérablement augmenter leur part de marché.

## **2. Il faut rechercher la bonne échelle territoriale du point de vue institutionnel**

Il faut en effet tenir compte, d'une part, des bassins de transport et, d'autre part, des bassins de population. Les communautés urbaines françaises, par exemple, permettent aux communes autour des grandes villes de se regrouper à l'échelle notamment de la réalité des vrais flux de transport.

En Belgique, il faut évidemment aussi tenir compte du fait que les limites territoriales des communes ne constituent pas les vrais bassins de transport. Or, il n'y a, à l'heure actuelle, aucun système de communauté de transport qui assure une vision holistique de l'ensemble des déplacements pour gérer ce flux.

Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), une organisation qui couvre l'ensemble de l'Île-de-France, conclut par exemple des contrats de gestion avec les différents opérateurs et planifie l'ensemble des transports en commun dans la région. Les contrats pour les années 2016, 2017 et 2018, dotés de budgets considérables, seront d'ailleurs signés sous peu. Ce système intégré pour le bassin de population et le bassin de transport de l'Île-de-France permet de s'assurer que tous les acteurs ont des objectifs comparables et convergents.

La zone RER est la bonne échelle territoriale de la zone de population gravitant autour de Bruxelles. Idéalement, chacune des Régions devrait déléguer à une organisation indépendante sous contrôle politique le soin de gérer l'ensemble de la mobilité dans la zone en question. Dans plusieurs pays de l'Union européenne, une telle autorité qui se charge de gérer la mobilité à

beheer van de mobiliteit op de schaal van het desbetreffende stedelijk en randstedelijk gebied.

Waarvoor moeten deze overheden instaan ?

In Duitsland bestaat er vaak een « *Verkehrsverbund* », dat is een vereniging van diverse operatoren en overheden die beslist over het geïntegreerde tarief voor alle openbaar vervoeroperatoren van het desbetreffende gebied.

In Frankrijk beslist meestal de organiserende overheid over de planning van het aanbod. De dienstregeling daarentegen is meestal een bevoegdheid van de operatoren.

In Santiago de Chile is de nationale minister van Transport verplicht zich zelf bezig te houden met het met elkaar laten concurreren van de diverse vervoerders en met de evaluatie van hun prestaties.

Bij goed bestuur zouden die heel tactische taken veeleer moeten worden opgedragen aan een organiserende overheid, die de bevoegdheid heeft de mobiliteit te organiseren, inclusief het openbaar vervoer op de schaal van een welomschreven territoriale entiteit (GEN of stadsgemeenschap).

Het dient gezegd dat geïntegreerde tarieven tot dusver nooit een zorg van de NMBS zijn geweest. Het resultaat van de samenwerking inzake dienstregelingen met de operatoren van het openbaar vervoer in de Gewesten daarentegen is meer dan bevredigend.

Volgens de heer Flausch heeft het overleg met de gewestelijke operatoren in het Oriënteringscomité van de NMBS geen resultaat opgeleverd. Het is overigens betrekenswaardig dat de NMBS tot voor kort niet beschikte over een persoon die voor het GEN verantwoordelijk was en de dynamiek van het project incarneerde. Dat project ligt momenteel overigens volledig stil.

### **3. Voorbeelden van andere landen van de Europese Unie**

#### **Nederland**

De Nederlandse Spoorwegen (NS) genieten een concessie van tien jaar die werd toegewezen door de minister van Infrastructuur. Hun beheersovereenkomst voorziet in de verplichting om samen te werken met de regionale en lokale vervoersmaatschappijen wat deur-tot-deuraanbod, levensvatbaarheid, veiligheid en duurzaamheid betreft. Elk jaar vindt er overleg plaats,

l'échelle de la zone urbaine et périurbaine concernée a déjà été mise en place.

Quelles sont les missions de ces autorités ?

En Allemagne, il existe souvent un « *Verkehrsverbund* », c'est-à-dire une association des différents opérateurs et des autorités qui décide des modalités de l'intégration tarifaire pour tous les opérateurs des transports en commun de la zone concernée.

En France, la planification de l'offre est, dans la plupart des cas, décidée par l'autorité organisatrice. En revanche, les horaires sont généralement de la compétence des opérateurs.

À Santiago du Chili, le ministre national des Transports est obligé de s'occuper lui-même du processus de mise en concurrence et de l'évaluation des performances des différents transporteurs.

Or, ces tâches très tactiques devraient, en bonne gouvernance, être plutôt confiées à une autorité organisatrice qui a pour compétence d'organiser la mobilité, en ce compris les transports en commun à l'échelle d'une entité territoriale bien définie (RER ou communauté urbaine).

Il faut noter que l'intégration tarifaire n'a jusqu'à présent jamais été une préoccupation de la SNCB. En revanche, la coopération en matière d'horaires avec les opérateurs des transports en commun régionaux fonctionne de façon plus satisfaisante.

Selon M. Flausch, la concertation avec les opérateurs régionaux au sein du Comité d'orientation de la SNCB n'a pas donné de résultat. Il est d'ailleurs regrettable que, jusqu'il y a peu, la SNCB n'ait pas disposé d'une personne responsable du RER qui incarne la dynamique de ce projet. Celui-ci est d'ailleurs pour le moment complètement à l'arrêt.

### **3. Exemples d'autres pays de l'Union européenne**

#### **Les Pays-Bas**

Les chemins de fer néerlandais (*Nederlandse Spoorwegen* – NS) bénéficient d'une concession de dix ans octroyée par le ministre des Infrastructures. Leur contrat de gestion prévoit l'obligation de coopérer avec les transporteurs régionaux et locaux quant à l'offre de porte-à-porte, la viabilité, la sécurité et la durabilité. Chaque année, une concertation a lieu, une fois au niveau

één keer op nationaal niveau en twee keer op regionaal niveau, over de uitvoeringsbepalingen van de coördinatie met het openbaar vervoer. De Nederlandse ervaring toont aan dat het belangrijk is dat naast de NS, Prorail (de overheidsinstelling die de spoorinfrastructuur beheert) en de regionale operatoren, er bij dit overleg ook politici aanwezig zijn die belast zijn met de formele besluitvorming.

Dit coördinatiemechanisme is dus formeel van aard en functioneert volgens de betrokken actoren goed. Men zou dit model dan ook in België kunnen overnemen : de coördinatie verloopt er tussen gelijke partners, maar we moeten erkennen dat het zeer moeilijk is om tot beslissingen te komen. Men hangt immers af van elkaar's *goodwill*.

De coordinatie wordt wel geregeld geëvalueerd, waardoor verbetering mogelijk is.

### Noorwegen

De *Norges Statsbaner* (NSB AS, de spoorwegen van de Noorse Staat) hangen rechtstreeks af van de minister van Transport. De spoorwegmaatschappij – en niet het ministerie van Transport – zorgt voor de coördinatie met de regionale vervoersmaatschappijen. Dit leidt evenwel tot spanningen : de Organiserende Autoriteit van Oslo (RUTER) vindt dat het veeleer haar taak is om de regionale lijnen te beheren dan die van de nationale spooreenheden. Dit illustreert de Europese tendens in de richting van een regionalisering van het openbaar vervoer. In België is het openbaar vervoer sinds 1989 geregionaliseerd en er is geregeld sprake van om ook de spoorwegen te regionaliseren. Zelfs in Frankrijk, nochtans een centralistisch land, ziet men al een tijdje hetzelfde fenomeen, ook al blijft de spooroperator nationaal.

Bovendien biedt de centrale Noorse regering de regionale overheden financiële stimulansen om steunmaatregelen voor het openbaar vervoer op te zetten, zoals de tenlasteneming van de bouw van *park and ride*-parkings. Deze financiële maatregelen, die worden toegewezen aan specifieke doelen, leveren goede resultaten op.

### Italië

Er is geen nationaal kader voor de organisatie van het openbaar vervoer. Alles wordt geval per geval geregeld en het is dan ook niet verwonderlijk dat het systeem moeilijk functioneert.

national et deux fois au niveau régional, sur les modalités d'exécution de la coordination avec les transports en commun. À côté des NS, de Prorail (l'organisme public qui gère les infrastructures ferroviaires) et des opérateurs régionaux, l'expérience hollandaise montre qu'il est important que soient aussi présents, dans cette concertation, des responsables politiques chargés de prendre les décisions formelles.

Ce mécanisme de coordination revêt donc un caractère formel et fonctionne bien, selon les acteurs concernés. Ce modèle pourrait dès lors être adopté en Belgique parce que la coordination s'y fait entre partenaires égaux mais il faut reconnaître qu'il est très difficile d'arriver à des décisions. On dépend en effet de la bonne volonté des uns et des autres.

La coordination fait l'objet d'une évaluation régulière, ce qui permet de l'améliorer.

### La Norvège

La *Norges Statsbaner* (NSB AS, les chemins de fer de l'État norvégien) dépend directement du ministre des Transports. La société des chemins de fer – et non le ministère des Transports – assure la coordination avec les opérateurs du transport régional. Cela donne cependant lieu à des tensions : l'Autorité organisatrice d'Oslo (RUTER) estime qu'il lui revient, plutôt qu'à l'entité ferroviaire nationale, de gérer les lignes régionales. Cela illustre la tendance européenne à une régionalisation des transports en commun. En Belgique, les transports en commun sont régionalisés depuis 1989 et la tendance à la régionalisation des chemins de fer est régulièrement évoquée. Même en France, un pays très centralisé, le même phénomène est engagé depuis un moment, même si l'opérateur ferroviaire reste national.

De plus, le gouvernement central norvégien offre des incitants financiers aux autorités régionales pour mettre en œuvre des mesures de soutien aux transports publics, comme la prise en charge de la construction de parkings de persuasion. Ces mesures financières, affectées à des buts bien particuliers, donnent de bons résultats.

### L'Italie

Il n'y a pas de cadre national d'organisation des transports en commun. Tout est réglé au cas par cas et il n'est guère étonnant que le système fonctionne difficilement.

## Frankrijk

Elke regio sluit een overeenkomst met de SNCF en financiert zelf de exploitatie van de regionale lijnen. Heel wat regio's voelen zich echter een beetje het slachtoffer van de SNCF en ijveren voor de openstelling van de markt van de regionale spoorwegen, aangezien het monopolie niet altijd als zeer efficiënt wordt aangevoeld. Wat het openbaar vervoer betreft, zijn de stedelijke gemeenschappen bevoegd en worden er lokale comités georganiseerd per lijn om er de goede werking van te garanderen, maar ze zouden meer moeten worden geformaliseerd met het oog op meer efficiëntie.

## Duitsland

De *Deutsche Bahn Aktiengesellschaft* (DBA) beheert alle nationale lijnen. De regionale lijnen worden geëxploiteerd door de *Länder* of door kleinere deelgebieden en worden gereguleerd door een openmarkteconomie. Binnen de *Verkehrsverbünde*, die de lokale operatoren van het openbaar vervoer groeperen (waaronder de stedelijke gemeenschappen) en de DBA worden het aanbod en de tarieven gecoördineerd. Deze coördinatie verloopt uitmuntend en het openbaar vervoer functioneert bijgevolg vrij goed.

## Besluit

Om de goede werking van het openbaar vervoer (stedelijk, voorstedelijk en interstedelijk spoorvervoer) in het algemeen te garanderen, is het volgende noodzakelijk :

1. formelere coördinatiemechanismen waarbij de verschillende operatoren worden betrokken ;
2. beheersovereenkomsten tussen de bevoegde overheden en de verschillende operatoren ;
3. financiële stimulansen vanwege de federale overheid om de coördinatie tussen de operatoren aan te moedigen/te bevorderen ;
4. het creëren van organiserende beheersautoriteiten die onder het gezag van de politieke beleidsmakers belast zijn met het plannen van het openbaar vervoersaanbod op een geïntegreerde manier en op de juiste territoriale schaal.

## B. Gedachtewisseling

Mevrouw Lieten vraagt wat de heer Flausch als het ideale model voor Brussel beschouwt. De structuur en

## La France

Chaque région conclut un accord avec la SNCF et finance elle-même l'exploitation des lignes régionales. Toutefois, beaucoup de régions se sentent un peu victimes de la SNCF et poussent à l'ouverture du marché des chemins de fer régionaux, le monopole n'étant pas toujours perçu comme très efficace. Pour ce qui est des transports publics, les communautés urbaines sont compétentes et des comités locaux sont organisés par ligne pour en assurer le bon fonctionnement, mais ils devraient être plus formalisés dans un souci d'efficacité.

## L'Allemagne

La *Deutsche Bahn Aktiengesellschaft* (DBA) gère toutes les lignes nationales. Les lignes régionales sont exploitées par les *Länder* ou par des entités plus petites et sont soumises à un système de marché ouvert. Au sein des *Verkehrsverbunden*, regroupant les opérateurs locaux des transports en commun (dont les communautés urbaines) et la DBA, l'offre et les tarifs sont coordonnés. Cette coordination est excellente et, par conséquent, les transports en commun fonctionnent assez bien.

## Conclusion

Pour assurer le bon fonctionnement des transports publics en général (urbains, suburbains et ferroviaires inter-cités), il faut :

1. des mécanismes de coordination plus formels impliquant les différents opérateurs ;
2. des contrats de gestion entre les autorités compétentes et les différents opérateurs ;
3. des incitants financiers de provenance fédérale pour encourager/favoriser la coordination entre les opérateurs ;
4. la mise en place d'autorités organisatrices gérantes qui, sous l'autorité des décideurs politiques, sont chargées de planifier l'offre de transport public de façon intégrée et à la bonne échelle territoriale.

## B. Échange de vues

Mme Lieten aimerait savoir ce que M. Flausch considère comme le modèle idéal pour Bruxelles. La structure

het beheer van een *communauté urbaine* in Brussel zijn uiteraard zeer belangrijk. Welke aandeelhouders zouden daar deel van uitmaken en hoe is het stemrecht geregeld ? Blijft dergelijke *communauté urbaine* beperkt tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of wordt de Brusselse rand erbij betrokken, waar natuurlijk ook veel vervoersstromen zijn ?

Mevrouw Brouwers wenst te weten of de hier voorgestelde schaal enkel Brussel of ook de rand omvat ? Blijft er dan een groot gebied over waar De Lijn of de TEC de belangrijkste actoren zijn of worden er vervoersregio's gecreëerd die een verdere differentiatie van ons land inhouden ? De hamvraag blijft evenwel wie het systeem zal financieren

De heer Vanackere vraagt zich af waar, in het ideale model van de heer Flausch, de grens tussen de politieke en de operationele beslissingen zich bevindt ? Zit het evenwicht tussen experten en politici in België momenteel goed ?

De heer Flausch antwoordt dat in principe De Lijn en de TEC, naast het GEN-net dat in Brussel moet tot stand moet worden gebracht, meester moeten blijven over de rest van hun respectieve gebied. Men moet echter wel rekening houden met de mogelijkheid dat bijvoorbeeld ook Antwerpen of Luik een *communauté urbaine* wensen. Dit kan perfect samengaan met een intraregionaal systeem.

In Brussel rijst een specifiek probleem omdat hier drie Gewesten bij betrokken zijn. Elke regering moet in onderling overleg criteria vastleggen op basis bijvoorbeeld van ofwel het aantal afgelegde reizigers/kilometers ofwel van het aantal reizigers.

In de rand rond Brussel en in Vlaams-Brabant is De Lijn de belangrijkste speler. Het budget van De Lijn en de MIVB zijn gekend evenals het aantal kilometer dat ze afleggen en dit zou dus samen kunnen besproken worden. De *communauté urbaine* zou moeten reiken tot aan de GEN-tariefzone maar dat moet worden uitgemaakt worden door een interministeriële groep. Experten kunnen een criterium voorstellen dat technisch en politiek haalbaar is.

Spreker verwijst vervolgens naar de situatie in Île-de-France. Volgens een bepaalde verdeling zijn er in de *communauté urbaine* vertegenwoordigers van de Staat, van de Gewesten en van de gemeenten (die deel uitmaken van de Gewesten). Het gaat dus om politieke vertegenwoordigers en niet om technici. Een equipe van

et la gestion d'une communauté urbaine à Bruxelles sont évidemment très importantes. Qui seraient les parties prenantes et comment le droit de vote est-il réglé ? Une telle communauté urbaine reste-t-elle cantonnée à la Région de Bruxelles-Capitale ou la périphérie bruxelloise y est-elle associée, avec ses nombreux flux de transport ?

Mme Brouwers aimerait savoir si le projet présenté couvre uniquement Bruxelles ou s'il inclut également la périphérie. Reste-t-il dans ce cas une vaste zone dans laquelle De Lijn ou le TEC sont les acteurs principaux, ou crée-t-on des régions de transport qui impliquent une différenciation plus poussée de notre pays ? Toute la question reste toutefois de savoir qui financera le système.

M. Vanackere se demande où se situe, dans le modèle idéal de M. Flausch, la frontière entre les décisions politiques et les décisions opérationnelles. Y a-t-il actuellement un bon équilibre entre experts et responsables politiques en Belgique ?

M. Flausch répond qu'en principe, De Lijn et le TEC doivent, parallèlement au réseau RER à mettre en place à Bruxelles, garder la maîtrise sur la partie restante de leur zone respective. Mais il faut garder à l'esprit que des villes comme Anvers ou Liège, par exemple, peuvent très bien souhaiter créer elles aussi une communauté urbaine, ce qui serait parfaitement compatible avec un système intrarégional.

À Bruxelles, la spécificité du problème réside en ce que trois Régions sont concernées. Chaque gouvernement doit fixer des critères de commun accord, soit sur la base du nombre de voyageurs-kilomètres parcourus, soit sur la base du nombre de voyageurs.

Dans la périphérie bruxelloise et en Brabant flamand, De Lijn est l'acteur principal. Le budget de De Lijn et celui de la STIB sont connus, de même que le nombre de kilomètres parcourus ; cela pourrait donc faire l'objet d'une discussion conjointe. La communauté urbaine devrait s'étendre jusqu'à la zone tarifaire RER, mais une telle décision relève de la compétence d'un groupe interministériel. Des experts peuvent proposer un critère techniquement et politiquement réaliste.

L'intervenant évoque ensuite la situation en Île-de-France. Une clé de répartition déterminée prévoit la présence, au sein de la communauté urbaine, de représentants de l'État, des Régions et des communes (lesquelles font partie des Régions). Il s'agit donc de représentants politiques, et non de techniciens. Une

honderd personen in de STIF (*Syndicat des transports d'Île-de-France*) formuleert voorstellen, zoekt haalbare oplossingen en meerderheden hiervoor. Het gaat hier om grensoverschrijdende of gewestoverschrijdende samenwerking. Voor Brussel zal de situatie nog moeilijker zijn omdat het afhankelijk is van de andere Gewesten maar die zijn waarschijnlijk ook vragende partij voor het oprichten van een *communauté urbaine*.

In Frankrijk worden er ook technische voorstellen inzake tarivering voorgelegd aan de politici. Zo wordt in bepaalde modellen voorgesteld om mensen die veraf wonen te bevoordelen, zoals gebeurd is in Parijs. Als je daar van zone 5 naar zone 1 reist, wordt de prijs niet met een factor 5 vermenigvuldigt, maar met factor 3,5. De redenering hierachter is dat kapitaalkrachtige personen zich kunnen veroorloven dicht bij zone 1 te wonen en minder kapitaalkrachtige mensen op zoek moeten gaan naar een betaalbare woning verder uit de stad. Sociale en politieke overwegingen kunnen dus het beslissingsproces beïnvloeden. Daar is ook wat « gissen en missen » bij want de ideale formule bestaat uiteraard niet.

Er moet ook rekening worden gehouden met de bevoegdhedsverdeling en de wijze waarop het systeem inkomsten moet genereren. Het is evident dat een bevoegheidsoverdracht moet gepaard gaan met de overdracht van de nodige financiële middelen, anders moet er telkens weer om geld gebedeld worden wat niet werkbaar is. In Parijs en Barcelona is het evenwel gelukt, het is dus geen onmogelijke taak.

Volgens mevrouw Lieten vertrekt de heer Flausch van een vervoerskundige afbakening, namelijk het GEN. Er kan gedebatteerd worden over de steden of randgebieden die binnen dit systeem opgenomen zijn. Deze steden en gebieden worden vertegenwoordigd in de *communauté urbaine*, met stemrecht op basis van ofwel het aantal kilometer ofwel het budget dat ze voorzien voor het systeem.

In het geval van Vilvoorde zou dat betekenen dat de stad haar bevoegdheden voor het organiseren van openbaar vervoer afstaat aan de *communauté urbaine*, mits toestemming van het Vlaams Gewest. Vilvoorde brengt ook geld in, maar de beslissingen in de *communauté urbaine* worden bij meerderheid genomen. Bijgevolg zou de *communauté urbaine* dan verantwoordelijk moeten zijn voor de vier essentiële onderdelen van integratie. Het gaat dan in de eerste plaats om de fysieke integratie (de overstapmogelijkheden, de inrichting van de stations

équipe de cent personnes au sein du STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) formule des propositions et recherche des solutions et des majorités permettant de les mettre en œuvre. Il est question ici d'une collaboration transfrontalière ou transrégionale. Pour Bruxelles, la situation sera encore plus difficile car elle dépend des autres Régions, lesquelles sont toutefois vraisemblablement demandeuses, elles aussi, de la création d'une communauté urbaine.

En France, des propositions techniques de tarification sont également soumises aux responsables politiques. Certains modèles proposent ainsi d'avantage les personnes qui ont un long trajet domicile-lieu de travail, comme cela s'est fait à Paris. Lorsqu'on voyage de la zone 5 à la zone 1, par exemple, le prix n'est pas multiplié par un facteur 5 mais par un facteur 3,5. Le raisonnement sous-jacent est que les personnes qui sont financièrement à l'aise peuvent se permettre d'habiter près de la zone 1, alors que les personnes moins aisées doivent chercher un logement plus abordable et donc plus éloigné du centre-ville. Le processus décisionnel peut donc être influencé par des considérations sociales et politiques. Mais on procède parfois par tâtonnements, car la formule idéale n'existe évidemment pas.

Il faut aussi tenir compte de la répartition des compétences et de la manière dont le système doit générer des revenus. Il est évident qu'un transfert de compétences doit s'accompagner du transfert des moyens financiers nécessaires, faute de quoi il faudra toujours aller « mendier » des moyens, ce qui n'est pas l'idéal. Mais la tâche n'est pas insurmontable, comme l'ont montré les succès enregistrés à Paris et Barcelone.

Selon Mme Lieten, M. Flausch part d'un mode de délimitation spécifique aux transports, à savoir le RER. L'on peut discuter des villes ou des périphéries incluses dans ce système. Ces villes et ces zones périphériques sont représentées dans la communauté urbaine, où leur droit de vote est déterminé soit en fonction du nombre de kilomètres, soit en fonction du budget qu'elles prévoient d'affecter au système.

Dans le cas de Vilvoorde, cela signifierait que la ville cède à la communauté urbaine, moyennant l'autorisation de la Région flamande, ses compétences d'organisation des transports publics. Vilvoorde apporte aussi des fonds, mais les décisions au sein de la communauté urbaine sont prises à la majorité. Par conséquent, la communauté urbaine devrait être responsable des quatre composantes d'intégration essentielles. Il s'agit premièrement de l'intégration physique (les possibilités de correspondance, l'aménagement des gares et des quais), deuxièmement de

en van de perrons), ten tweede om het bepalen van het aanbod, ten derde om de vervoersbewijzen en tenslotte om de tariefintegratie. Deze vier bevoegdheden worden dan in de *communauté urbaine* gebracht, wat volgens de heer Flausch een ideaal model voorstelt.

De heer Flausch merkt op dat ook het aanbod in de verschillende steden of zones op elkaar moet afgestemd worden. Hiertoe wordt een overeenkomst afgesloten met de gewestelijke vervoersmaatschappijen, dat zowel voor Brussel, Vlaanderen en Wallonië geldt.

Voor mevrouw Lieten is het van ondergeschikt belang wie zich juist bezighoudt met de praktische uitvoering van de *communauté urbaine*. Het gaat in eerste instantie over wie bepaalt waar de bus gaat rijden volgens welke dienstregeling en wie instaat voor de financiering. De *communauté urbaine* zou niet alleen bevoegd worden voor de integratie van het gewestelijk stads- en streekvervoer, maar ook voor het nationale spoornet.

De heer Flausch bevestigt dit. Zo werkt het bijvoorbeeld in Parijs. De SNCF moet een aanbod doen en wordt betaald door de STIF. In Parijs beriep de SNCF zich steeds op zijn nationale bevoegdheid, maar nu moet de SNCF meewerken met de STIF omdat ze jaarlijks 9 miljard euro voor haar aanbod krijgt (van de STIF).

Volgens mevrouw Lieten betekent dit ook dat het flankerend beleid, inzake parkeerbeleid en eventueel ook de kilometerheffing, eveneens in de *communauté urbaine* zou moeten geïntegreerd worden.

De heer Flausch vindt het ook beter dat deze verschillende beleidsaspecten onder de bevoegdheid van de *communauté urbaine* vallen. In Londen is het zelfs zo dat de *communauté urbaine* ook bevoegd is voor de wegen en de onderhoud ervan. Voor ons land lijkt het echter aangewezen om stap voor stap te werken en op kleine schaal te beginnen met een groep competente personen, afkomstig van de Vlaamse, Waalse of Brusselse administraties. België is geen groot land en heeft er dus voordeel bij om financiële middelen en bevoegdheden in één enkele overkoepelende entiteit onder te brengen om zo schaalvoordeel te bekomen. Samenwerking via afstemming is op zich een goede zaak maar de praktische resultaten zijn bedroevend.

Volgens de heer Vanackere is de situatie van onze hoofdstad – althans voor wat de spoorwegen betreft – complexer dan in andere landen. In weinig landen is het spoorwegnetwerk zo intens verstrengeld met het centrum als draaischijf. Het aanbod van de NMBS in

la détermination de l'offre, troisièmement des titres de transport et, enfin, de l'intégration tarifaire. Ces quatre compétences seraient alors cédées à la communauté urbaine, ce qui serait le modèle idéal selon M. Flausch.

M. Flausch fait remarquer qu'il faut aussi harmoniser l'offre dans les différentes villes ou zones. Cela suppose la conclusion, avec les sociétés de transport régionales, d'une convention valable à la fois pour Bruxelles, la Flandre et la Wallonie.

Pour Mme Lieten, l'essentiel n'est pas tant de savoir qui s'occupe de la mise en œuvre pratique de la communauté urbaine, mais il s'agit avant tout de savoir qui décide où le bus va rouler et selon quels horaires, et qui prendra en charge le financement. La communauté urbaine serait compétente non seulement pour l'intégration du transport urbain et vicinal régional, mais aussi pour le réseau ferroviaire national.

M. Flausch confirme, en ajoutant que les choses se passent de cette manière à Paris. La SNCF doit faire une offre et est payée par le STIF. À Paris, la SNCF s'est toujours prévalué de sa compétence nationale, mais elle doit à présent collaborer avec le STIF car elle reçoit de ce dernier chaque année 9 milliards d'euros pour son offre.

Selon Mme Lieten, cela signifie aussi que la politique connexe, concernant notamment la politique de stationnement et éventuellement aussi le prélèvement kilométrique, devrait également être intégrée dans la communauté urbaine.

M. Flausch estime lui aussi qu'il serait préférable d'intégrer ces diverses politiques dans les compétences de la communauté urbaine. À Londres, par exemple, la communauté urbaine est même compétente pour les routes et leur entretien. Mais pour notre pays, il semble indiqué de procéder par étapes et de commencer à une petite échelle, avec un groupe de personnes compétentes issues des administrations flamande, wallonne ou bruxelloise. La Belgique n'est pas grande et a donc intérêt à regrouper les moyens financiers et les compétences au sein d'une seule entité faîtière, afin de réaliser des économies d'échelle. La collaboration par le biais de l'harmonisation est une bonne chose en soi, mais les résultats concrets sont souvent décevants.

Selon M. Vanackere, la situation de notre capitale – du moins en ce qui concerne les chemins de fer – est plus complexe que dans d'autres pays. Il y a peu de pays où le réseau ferroviaire est si densément enchevêtré avec le centre de la plaque tournante. L'offre de la SNCB à

Brussel, eventueel in een GEN-structuur ingekapseld, is onlosmakelijk verbonden met het aanbod op het gehele grondgebied.

De ambitieuze benadering van de heer Flausch, waarbij ook aspecten van ruimtelijke ordening aan bod komen, is ongetwijfeld de meest logische. Er zal niet alleen overleg nodig zijn tussen de verschillende vervoersoperatoren maar er zullen ook beleidsbeslissingen moeten genomen worden. Een geleidelijke aanpak binnen een « overleg-beslissingsstructuur » op basis van de *shared sovereignty* lijkt hier dan ook het meest aangewezen.

De heer Flausch meent dat de NMBS niet echt zin heeft om in Brussel een echt GEN uit te bouwen. In elk geval moet men eerst het probleem van de 350 000 pendelaars per dag van de grote steden naar Brussel oplossen. Eigenaardig genoeg bestaat er momenteel een echt GEN-systeem vanuit Gent naar Brussel, met nagenoeg om de tien minuten een vertrekende trein, maar het Waalse gedeelte en de omgeving van Brussel genieten dergelijke kwaliteitsservice niet.

Men moet beseffen dat het GEN-concept niet volledig werd uitgevoerd. Op 14 september 2015, bij de aanvang van de Week van de mobiliteit, heeft de NMBS onverwachts aangekondigd dat half december 2015 een voorstedelijk net wordt geopend, dat voortaan « S » als logo zal hebben. De federale minister van Mobiliteit moet echter methodisch handelen en voor de uitrol van een systematisch en goed gecoördineerd GEN zorgen.

Volgens de heer Peumans zijn Duitsland en Zwitserland wel bij machte een goed gecoördineerd openbaar vervoersysteem uit te werken. In België slaagt men er zelfs niet in om een aanbod-en tariferingsintegratie tot stand te brengen. Het invoeren van de zogenaamde JUMP-kaart waarbij een ticket van De Lijn ook geldig zou zijn op de trein heeft vier jaar op zich laten wachten.

De MIVB en De Lijn beschikken in Brussel over verschillende lijnen. Er zijn nu zo'n achtentwintig NMBS stations, waarvan een aantal zeer weinig worden gebruikt door de reizigers. Nochtans komt men er niet toe een efficiënt GEN-net uit te werken om deze toestand te rationaliseren.

Het voorstel van de heer Flausch is interessant maar noch in het federale noch in de regionale regeerakkoorden is sprake van dit soort model. Het is dus belangrijk de politieke besluitvormers te overtuigen. Nu hebben de managers een grotere beslissingsmacht dan de politieke

Bruxelles, éventuellement intégrée dans une structure RER, est indissociablement liée à l'offre sur tout le territoire.

L'approche ambitieuse de M. Flausch, qui inclut aussi des aspects liés à l'aménagement du territoire, est incontestablement la plus logique. Il faudra non seulement mettre en place une concertation entre les différents opérateurs de transport, mais aussi prendre des décisions politiques. Une approche graduelle dans le cadre d'une « structure de concertation-décision » sur la base d'un partage de souveraineté semble dès lors la solution la plus indiquée en l'espèce.

M. Flausch estime que la SNCB n'a pas vraiment envie de mettre en place un vrai RER à Bruxelles. Il faut en tout cas d'abord régler le problème des 350 000 navetteurs quotidiens vers Bruxelles depuis les grandes villes. À l'heure actuelle, curieusement, il existe un vrai système RER de Gand vers Bruxelles avec des trains qui partent pratiquement toutes les dix minutes mais la partie wallonne et les alentours de Bruxelles ne bénéficient pas d'une telle qualité de service.

Il faut se rendre compte que le concept du RER n'a pas été mené à son terme. Le 14 septembre 2015, au début de la Semaine de la mobilité, la SNCB a annoncé à l'improviste l'inauguration d'un réseau suburbain qui portera dorénavant le logo « S » à la mi-décembre 2015. Or, il faut que le ministre fédéral de la Mobilité procède avec méthode et s'occupe de la mise en œuvre d'un RER systématique et bien coordonné.

Selon M. Peumans, l'Allemagne et la Suisse sont en mesure de développer un système de transports en commun bien coordonné, alors qu'on ne parvient même pas, en Belgique, à mettre en place un système d'offre et de tarification intégrées. Il a fallu quatre ans pour arriver au billet JUMP qui permet au détenteur d'un titre de transport De Lijn de prendre également le train avec le même billet.

La SNCB et De Lijn exploitent plusieurs lignes à Bruxelles. La SNCB y compte vingt-huit gares, dont certaines sont fortement sous-utilisées par les voyageurs. On ne parvient cependant pas à développer un réseau RER efficace pour rationaliser la situation.

La proposition faite par M. Flausch est intéressante, mais le modèle qu'il y défend ne figure ni dans l'accord de gouvernement fédéral, ni dans les accords de gouvernement régionaux. Il importe donc de convaincre les décideurs politiques. À l'heure actuelle, les managers

vertegenwoordigers in de raad van bestuur van de openbaar vervoersmaatschappijen.

Het komt er in de eerste plaats op aan het aanbod van de verschillende vervoersoperatoren zowel federaal als regionaal op elkaar af te stemmen en de goede elementen van het huidige systeem te behouden en verder te ontwikkelen.

Als men een GEN wil creëren in Brussel, met de NMBS in samenwerking met de lokale vervoersoperatoren, dan kan men een gelijkaardig systeem ook toe passen op de andere grote steden zoals Luik, Charleroi, Antwerpen en Gent.

Volgens mevrouw Lieten vergt zo'n *communauté urbaine* een staatshervorming. De huidige gewestbevoegdheden inzake organisatie van het openbaar vervoer, beheer van het wegennet en ruimtelijke ordening moeten dan gedeeltelijk overgedragen worden aan de *communauté urbaine*. Heel wat bevoegdheden van de « stadsstaten » binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen dan ook aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overgedragen moeten worden . Op dit ogenblik kunnen de Brusselse gemeenten het zelfs niet eens worden over eenvormige bushokjes.

De heer Vanackere is van oordeel dat er een oplossing mogelijk moet zijn zonder nieuwe staatshervorming. De huidige bevoegdheden die aan de Gewesten zijn toegekend, blijven onverkort bestaan (dus geen nieuwe overdracht van bevoegdheden) maar de Gewesten zullen die bevoegdheden uitoefenen door te participeren in een aantal organen en instrumenten onder het gezag van hun respectieve Parlementen en regeringen. Hierbij sluit ook de vraag aan betreffende de afbakening van operationele en politieke beslissingen.

De heer Flausch acht dit een overkomelijk obstakel.

In Frankrijk gaat het niet om een afstand van bevoegdheden omdat de overdracht van bevoegdheden door middel van een contract georganiseerd wordt : de gemeenten delegeren bepaalde bevoegdheden – omdat dat schaalvoordelen biedt – maar behouden controle-instrumenten. Het is duidelijk dat een stad als Parijs geen beslissingen over haar openbaar vervoer kan aanvaarden indien ze niet van bij het begin aan het debat kan deelnemen.

Het is raadzaam te weten hoe men de bevoegdheden over de verscheidene beleidsniveaus zal verdelen.

ont plus à dire au sein du conseil d'administration des sociétés de transports en commun que les représentants politiques.

Il s'agit en premier lieu d'harmoniser l'offre des différents opérateurs de transports aux niveaux fédéral et régional, et de maintenir et de continuer à développer les éléments positifs du système actuel.

Un système similaire au réseau RER autour de Bruxelles, qui serait créé en collaboration avec la SNCB et les opérateurs de transport locaux, pourrait aussi être développé dans les autres grandes villes que sont Liège, Charleroi, Anvers et Gand.

Selon Mme Lieten, pareille communauté urbaine nécessite une réforme de l'État, puisque les compétences régionales actuelles en matière d'organisation des transports en commun, de gestion du réseau routier et d'aménagement du territoire doivent lui être en partie transférées. De nombreuses compétences appartenant actuellement aux « baronnies » à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale devront dès lors lui être transférées alors que les communes bruxelloises n'arrivent même pas à se mettre d'accord sur un projet uniforme d'abribus.

M. Vanackere pense qu'une solution doit être possible sans avoir à passer par une nouvelle réforme de l'État. Les compétences qui sont actuellement octroyées aux Régions resteront inchangées (il n'y aura donc pas de nouveau transfert de compétences), mais les Régions les exercent en prenant part à un certain nombre d'instances et d'instruments sous l'autorité de leur Parlement et de leur gouvernement respectifs. Se pose également la question de savoir dans quel cadre se situent les décisions opérationnelles et politiques.

M. Flausch estime que ceci constitue un obstacle surmontable.

En France, il ne s'agit pas d'un abandon de compétences parce que le transfert des compétences est organisé par voie de contrat : les communes délèguent certaines compétences – pour des raisons d'économies d'échelle – en gardant des instruments de contrôle. Il est évident qu'une ville comme Paris n'accepterait pas de décisions sur les transports en commun chez lui sans pouvoir participer dès le départ aux débats.

Il convient de savoir comment répartir les compétences entre les différents niveaux de pouvoir.

Volgens de heer Flausch is niet het openbaar vervoer het belangrijkste probleem, maar wel de vraag : « Welke stad willen wij ? ». Aan die vraag zitten verscheidene aspecten, zoals het beleid van ruimtelijke ordening (uitgestrekte steden *versus* compacte steden). Van de politieke besluitvormers verwacht men dat ze een visie ontwikkelen en van de deskundigen verwacht men dat ze opties voorstellen. De lokale leidinggevenden kunnen aandringen op bushaltes om de honderd meter, maar dat is zeer duur en de commerciële snelheid van de bus zou te laag zijn, met als gevolg dat weinig mensen van de bus gebruik zullen maken. Een halte om de vierhonderd meter zal niet zo duur zijn, de snelheid van de bus zal verhogen en een hogere bezettingsgraad mogelijk maken. Het beleid moet het eens worden over een aanvaardbaar model van frequentie van de haltes.

Mevrouw De Bue antwoordt dat de institutionele werkelijkheid in België sterk verschilt van die in Frankrijk en vraagt zich af of het model dat de heer Flausch voor België voorstelt werkbaar zal zijn. De institutionele context om een overdracht van bevoegdheden voor die aangelegenheid te realiseren, is momenteel onbestaande. Er is in België geen nationaal mobiliteitsplan. Er is nooit grondig nagedacht over de mobiliteit als geheel en we zijn zelfs niet in staat om door middel van een samenwerkingsmechanisme een GEN tot stand te brengen.

Aan de hand van de vier parameters van de heer Flausch zou men er voor de stad Brussel en haar hinterland en voor de andere grote steden moeten in slagen de vervoermiddelen te integreren. Maar, ook de interactie tussen de spoorweg en de bus voor de kleine en middelgrote steden is nog niet onderzocht.

De commissie heeft de vier operatoren van het openbaar vervoer al gehoord en volgens hen gaat alles goed, maar wanneer men vragen stelt aan de gebruikers, is dat niet het geval.

Tot slot wil spreekster meer uitleg horen over het Zwitserse model.

Volgens de heer Flausch hoeft men de grote institutionele evenwichten in ons land niet te veranderen, maar mag men niet vergeten dat de werkelijkheid sterker is dan onze instellingen : naar Brussel komen is een nachtmerrie voor de reizigers. Ons openbaar vervoer verdient een gevorderde vorm van samenwerking.

Er zijn voorbeelden in het buitenland, zoals de *communauté urbaine* in Parijs, waar collectiviteiten die niet de minste reden hadden om het eens te worden (de burgemeester van een kleine Franse gemeente heeft geen

Selon M. Flausch, les transports en commun ne constituent pas l'élément le plus important; la question essentielle est celle de savoir quelle ville nous voulons. Cette question comprend plusieurs éléments, comme la politique d'aménagement du territoire (villes étalées *versus* villes denses). On attend des décideurs politiques le développement d'une vision et on attend des experts des propositions d'options. Les responsables locaux peuvent insister sur des arrêts de bus tous les cent mètres, mais ceci est extrêmement coûteux et la vitesse commerciale du bus sera insuffisante, ce qui aura comme conséquence que peu de personnes utiliseront le bus. Un arrêt tous les quatre cents mètres sera moins coûteux, augmentera la vitesse du bus et permettra une plus haute fréquence. La politique doit se mettre d'accord sur un modèle acceptable de fréquence d'arrêts.

Mme De Bue répond que la réalité institutionnelle en Belgique est fort différente de celle de la France et elle se pose des questions sur l'opérationnalité du modèle que M. Flausch propose pour la Belgique. Le contexte institutionnel pour réaliser un transfert de compétences en la matière n'est actuellement pas présent. En Belgique, il n'y a pas de plan national de mobilité. On n'a jamais mené de réflexion en profondeur sur l'ensemble de la mobilité et on n'est même pas en mesure de mettre en place un RER suivant le mécanisme de coopération.

Il faut réussir l'intégration des transports suivant les quatre paramètres de M. Flausch au niveau de la ville de Bruxelles et de son *hinterland* et des autres grandes villes. De plus, pour les petites et moyennes villes, l'interaction entre le chemin de fer et le bus n'a pas encore été étudiée.

La commission a déjà entendu les quatre opérateurs des transports en commun et selon eux, tout va bien, mais ce n'est pas le cas quand on interroge les utilisateurs.

Enfin, l'intervenante souhaite de plus amples explications sur le modèle suisse.

Selon M. Flausch, il ne faut pas changer les grands équilibres institutionnels de notre pays, mais il ne faut pas oublier que la réalité est plus forte que nos institutions : se rendre à Bruxelles est un cauchemar pour les voyageurs. Nos transports en commun méritent une forme poussée de coopération.

Il y a des exemples à l'étranger, comme la communauté urbaine à Paris où des collectivités qui n'avaient aucune raison de s'entendre (le maire d'une petite commune française n'a pas envie de devenir le troisième

zin om het vijfde wiel aan de wagen te worden van een grote *communauté urbaine*) toch een contract hebben gesloten omdat de werkelijkheid sterker is dan zij.

Men moet dus aan *intelligent engineering* doen om binnen onze structuren een middel te vinden om de integratie van de mobiliteit tot stand te brengen. De contractuele aanpak lijkt interessant. De enige manier om voortgang te boeken is dat we ons van een organisatie en van goed bestuur voorzien. Als de Senaat die visie uitdraagt, kunnen we vooruitgaan.

De integratie aan de hand van de vier parameters geldt niet alleen voor Brussel. Brussel is een grote stad, de verkeersstromen zijn er groot, maar men moet ook aandacht hebben voor de coördinatie tussen de spoorwegen en de bussen in de kleine steden. In de transversale gebieden, zoals bijvoorbeeld tussen Leuven en Waver, is er evenmin coördinatie. Er zijn evenwel uitstekende voorbeelden van samenwerking, zoals tussen Rijssel en Kortrijk, waaruit blijkt dat België aan een gemeenschappelijk aanbod kan werken.

Met het Zwitserse model zijn er significante verschillen. De spoorwegmaatschappij wordt er goed beheerd en Zwitserland kent een zeer actief democratisch systeem : door aanhoudende volksinitiatieven kan de bevolking beslissen aanzienlijke bedragen te investeren in de ontwikkeling van de trein en het lokaal openbaar vervoer. Die financiële middelen mogen vervolgens door de regering worden gebruikt in ruil voor de realisatie van het initiatief.

Mevrouw Brouwers stelt zich vragen over de financiering. In Frankrijk dragen de gemeenten bij in het systeem van de *communauté urbaine* terwijl dit in ons land onmogelijk is omdat niet de gemeenten maar wel de Gewesten bevoegd zijn. Hoe zal dat de financiering in ons land dan gebeuren ?

Het Vlaams Gewest heeft beslist een Brabantnet uit te bouwen met drie tramlijnen (deze procedure zit echter nog in de beginfase). Wie zal ditfinancieren ? Als een *communauté urbaine* zou worden opgericht, gaat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan mee beslissen over dat Brabantnet en zal het Vlaamse Gewest dan inspraak hebben in de uitbreiding van het metronet in Brussel ?

De heer Flausch geeft toe dat de Gewesten en de federale overheid inderdaad bevoegd zijn en dat zij bijdragen tot het systeem.

larron dans une grande communauté urbaine) ont quand même conclu un contrat parce que la réalité est plus forte qu'eux.

Il faut donc faire de l'*engineering intelligent* pour essayer de trouver à l'intérieur de nos structures un moyen de réaliser l'intégration de la mobilité. L'approche contractuelle semble intéressante. La seule manière d'avancer est de se doter d'une organisation et d'une bonne gouvernance. Si le Sénat était porteur de cette vision, on pourrait avancer.

L'intégration suivant les quatre paramètres ne vaut pas exclusivement pour Bruxelles. Bruxelles est une grande ville, les flux y sont importants et il faut également se préoccuper de la coordination entre le chemin de fer et le bus dans les petites villes. Les zones transversales comme par exemple de Louvain à Wavre ne sont pas non plus coordonnées. Il y a par contre de très bons exemples de coopération, comme entre Lille et Courtrai, ce qui montre que la Belgique est capable de travailler sur une offre commune.

Il existe des différences significatives avec le modèle suisse. La société des chemins de fer y est bien gérée et la Suisse connaît un système de démocratie très active : par des initiatives populaires soutenues, la population peut décider d'engager des sommes considérables au développement du train et des transports en commun locaux. Ces moyens financiers peuvent ensuite être utilisés par le gouvernement en échange de la réalisation de l'initiative.

Mme Brouwers se pose des questions à propos du financement. En France, les municipalités contribuent au système de la communauté urbaine, ce qui est impossible chez nous, puisque ce sont les Régions, et non pas les communes, qui sont compétentes. Compte tenu de cet élément, d'où viendra le financement dans notre pays ?

La Région flamande a décidé de développer le réseau Brabantnet, qui comptera trois lignes de tram, mais cette procédure est encore dans sa phase initiale. Par qui sera-t-il financé ? Si une communauté urbaine devait être créée chez nous, cela signifierait-il que la Région de Bruxelles-Capitale aurait son mot à dire sur le projet du réseau Brabantnet et la Région flamande, sur l'extension du réseau du métro à Bruxelles ?

M. Flausch concède que les Régions et l'autorité fédérale sont en effet compétentes et contribuent au système.

In Frankrijk bestaat er het systeem van « vervoerheffingen » : alle werkgevers (privé en overheidsbedrijven) van meer dan negen personen binnen de stedelijke zones betalen een vervoerbelasting. Deze heffingen financieren bijna 40 % van het vervoer. Aangezien de overeenkomst gesloten wordt met bedrijven, zullen zij erop aandringen dat er vervoer voorhanden is voor hun personeel. Het oorspronkelijke systeem werd in Frankrijk al gewijzigd. De bijdragen van de departementen in het vervoer werden bij wet afgeschaft. Dit maakt het systeem duidelijker en vergemakkelijkt het overleg aangezien nog slechts de regio's en de steden bevoegd zijn voor openbaar vervoer.

In België zou men de inkomsten uit het rekeningrijden aan openbaar vervoer kunnen besteden.

Waarom zouden onze politici en deskundigen in « institutionele engineering » niet in staat zijn een model te ontwikkelen dat evenwichtig en voor iedereen aanvaardbaar is ? Dat zou weliswaar betekenen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beslissingen zou kunnen nemen voor het Vlaams Gewest en omgekeerd.

Mevrouw Lieten wenst meer informatie over de rechtsgevolgen van de oprichting van een *communauté urbaine* (in de vorm van het huidige GEN), met de vier vormen van integratie. Het is uiterst belangrijk dat de nieuwe *governance* structuur het politiek vertrouwen geniet van de verschillende deelnemende partners.

De organisatie van het openbaar vervoer is een bevoegdheid die aan de Gewesten is overgedragen. Het Vlaams Gewest heeft reeds de grote strategieën ter zake bepaald, met name in het decreet basismobiliteit van 20 april 2001 (dat bepaalt hoe het aanbod van stads- en streekvervoer minimaal zou moeten georganiseerd worden) en het besluit van de Vlaamse regering betreffende het net-management van 13 december 2002 (voor de geïntegreerde en efficiënte organisatie van het openbaar vervoer). In dat besluit is het visgraatmodel vastgelegd om het openbaar vervoer aantrekkelijk te houden. Na 10 jaar stellen we echter vast dat er zeer weinig werd uitgevoerd omdat één belangrijke partner, de NMBS, niet meewerkte.

Zo heeft Vlaanderen sinds enkele jaren een Vlaamse spoorstrategie goedgekeurd en de NMBS slaagt er niet in om hier zelfs maar een begin van uitvoering aan te geven. Het Vlaams Gewest heeft vragen gesteld in verband met de inrichting van spoorwegen, de veiligheid

En France, il existe le système du « versement transport » : tous les employeurs (entreprises privées et publiques) de plus de neuf personnes à l'intérieur de périmètres du transport urbain paient une taxe de transport et ces versements finissent presque 40 % du transport. Comme le contrat est conclu avec les entreprises, celles-ci insisteront pour que l'on prévoie un transport de leur personnel. En France, le système initial a déjà été modifié. L'intervention des départements dans les transports a été supprimée récemment par la loi. Cela rend le système plus lisible et la concertation plus facile puisqu'il ne reste plus que les régions et les communautés urbaines à être compétentes en matière de transport collectif.

En Belgique, on pourrait décider d'allouer les revenus issus de la tarification routière aux transports en commun.

Pourquoi nos décideurs politiques et experts en « *engineering* institutionnel », ne seraient-ils pas capables d'élaborer un modèle avec les équilibres nécessaires qui seraient acceptables pour tous ? Il est vrai que la Région de Bruxelles-Capitale pourrait alors prendre des décisions pour la Région flamande et vice-versa.

Mme Lieten demande de plus amples informations sur les conséquences juridiques de la création d'une communauté urbaine (sous la forme de l'actuel RER), avec les quatre formes d'intégration. Il est capital que la nouvelle structure de gouvernance jouisse de la confiance politique des différents participants.

L'organisation des transports publics est une compétence qui a été transférée aux Régions. La Région flamande a déjà défini ses grandes stratégies en la matière, notamment dans le décret « mobilité de base » du 20 avril 2001 (qui définit l'organisation minimale de l'offre de transports urbains et vicinaux) et l'arrêté du gouvernement flamand du 13 décembre 2002 relatif au management du réseau (pour l'organisation intégrée efficace des transports publics). Cet arrêté définit le modèle en arête de poisson destiné à maintenir l'attrait des transports publics. Dix ans plus tard, nous constatons cependant que presque rien n'a été fait parce qu'un des principaux partenaires, la SNCB, ne coopère pas.

Cela fait déjà plusieurs années que la Flandre a approuvé une stratégie ferroviaire flamande, mais la SNCB ne parvient pas à y donner ne fût-ce qu'un commencement de concrétisation. La Région flamande a posé des questions concernant l'organisation des chemins de fer,

en andere aangelegenheden, maar het blijft uiteindelijk de raad van bestuur van de NMBS die soeverein beslist.

Kan er ook een model worden voorgesteld waarbij het budget van de NMBS wordt verdeeld over de drie Gewesten en de NMBS verplicht wordt een beheersovereenkomst te sluiten met elk Gewest ? In de beheersovereenkomst met een bepaald Gewest kan dan duidelijk worden gestipuleerd welk aanbod de NMBS wil bieden met de financiering door het Gewest en volgens haar kwaliteitscriteria.

De heer Peumans vraagt zich af of het niet logischer zou zijn om ook het spoorvervoer te regionaliseren. In ieder geval moeten de afspraken tussen de spoorwegen en het stads- en streekvervoer op basis van gelijkheid worden genomen.

Verder wenst spreker te weten wat de oprichting van een tariefverbond (integratie van het aanbod en integratie van tarieven) in de weg staat.

Het model van de *communauté urbaine* moet in ieder geval getoetst worden aan het regeerakkoord, zowel fédéral als regional. Wellicht kan dat model op langere termijn uitgevoerd worden (na 2020). Men kan het systeem van de *communauté urbaine* zoals het in Nederland (de vervoerregio's) bestaat, verder bestuderen.

Wat met de verdere liberalisering van het spoorvervoer ? (Het vrachtvervoer is al geliberaliseerd, nu nog het personenvervoer). In Zweden rijden al privé treinen op bepaalde delen van het spoorwegnet.

la sécurité et d'autres matières, mais c'est toujours le conseil d'administration de la SNCB qui décide souverainement en fin de compte.

Pourrait-on aussi proposer un modèle dans lequel le budget de la SNCB serait réparti entre les trois Régions et la SNCB aurait l'obligation de conclure un contrat de gestion avec chaque Région ? Le contrat de gestion conclu avec une Région pourrait alors prévoir clairement quelle offre la SNCB veut offrir au moyen du financement fourni par ladite Région et selon les critères de qualité fixés par celle-ci.

M. Peumans se demande s'il ne serait pas plus logique de régionaliser les chemins de fer. Des accords doivent en tout cas être conclus avec les chemins de fer sur la même base que ceux existant avec les transports urbains et vicinaux.

Il aimeraît par ailleurs savoir ce qui fait obstacle à la création d'une communauté tarifaire (intégration de l'offre et intégration des tarifs).

Le modèle de la communauté urbaine doit en tout état de cause être examiné à la lumière de l'accord de gouvernement, tant fédéral que régional. Sans doute ce modèle pourra-t-il voir le jour à long terme (après 2020). L'on peut examiner plus avant le système de la communauté urbaine tel qu'il existe aux Pays-Bas (les « vervoerregio's » ou zones de transports).

*Quid de la libéralisation du rail ? (Le transport des marchandises a déjà été libéralisé, c'est à présent au tour du transport des personnes). En Suède, des opérateurs privés assurent déjà les transports sur certains tronçons du réseau ferroviaire.*

\*  
\* \* \*

\*  
\* \* \*

#### **IV. HOORZITTING VAN 19 OKTOBER 2015**

##### **A. Uiteenzetting van de heer Vanderstraeten, professor, Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme, Université catholique de Louvain**

###### **Systemisch denken : de economische, sociale en milieusferen samenvoegen**

Een aanbod en een plan voor het openbaar vervoer instellen is bij uitstek een systemische aangelegenheid. Om de integratie te verwezenlijken moeten de sociale, economische en milieudimensies samengevoegd worden. Om de leefbaarheid van de intermodale knooppunten te waarborgen is een gemeenschappelijk beleid inzake openbaar vervoer en ruimtelijke ordening vereist. Beide beleidsdomeinen zijn onafscheidelijk met elkaar verbonden.

In onze Gewesten, maar ook op het niveau van de Europese Unie en de grootstedelijke zones, evolueert men naar een planning van polycentrische territoriale structuren.

Een dergelijke structuur biedt volgende voordelen :

— zij vergroot de kritische massa van potentiële reizigers en dus de houdbaarheid van de dienstverlening. Wanneer de woongebieden en activiteiten te versnipperd zijn, is het moeilijk om een openbaar vervoersnet doeltreffend uit te baten. Plannen voor ruimtelijke ordening moeten met dit aspect rekening houden.

— zij vergemakkelijkt de kettingmobiliteit dank zij de hiërarchische samenhang. Dankzij deze duidelijke polycentrische structuur kunnen hoofdknooppunten en secundaire knooppunten worden geïdentificeerd : men kan bepalen waar complementaire buslijnen en structurerende buslijnen moeten komen. Dankzij de hiërarchische samenhang kan dit net beter worden geïntegreerd. De studie over de actualisering van het *Schéma de développement de l'espace régional* (SDER) van het Waals Gewest toont aan dat de hiërarchie van het TEC-net nauw verbonden is met het spoorwegennet en met het niveau van het dienstenaanbod ;

— zij verbetert het vervoersaanbod doordat de centra verschillende functies verenigen : zij zijn zowel herkomst als bestemming op verschillende tijdstippen van de dag. Dit vergemakkelijkt het aanbod aangezien de treinen in principe niet leeg rijden ;

#### **IV. AUDITION DU 19 OCTOBRE 2015**

##### **A. Exposé de M. Vanderstraeten, professeur, Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme, Université catholique de Louvain**

###### **Penser systémique : ré-encastrer les sphères économique, sociale et environnementale**

Instaurer une offre et un plan de transports publics constitue une question éminemment systémique. Il faut encastrer les dimensions sociale, économique et environnementale du transport public pour réussir l'intégration. Pour garantir la viabilité des nœuds intermodaux, il faut une politique commune des transports publics et de l'aménagement du territoire. Les deux politiques sont indissociablement liées.

Dans nos Régions, mais aussi aux niveaux de l'Union européenne et des aires métropolitaines, on évolue vers la planification de structures territoriales polycentriques.

Cette structure présente les avantages suivants :

— elle accroît la masse critique de voyageurs potentiels et par conséquent la viabilisation du service. Dans un contexte trop dispersé d'habitat et d'activités, on n'arrive pas à viabiliser suffisamment clairement et efficacement un réseau de transport en commun. Cet élément est à considérer dans l'organisation de l'urbanisation du territoire ;

— elle facilite la mobilité en chaîne par la cohérence hiérarchique. Cette clarté dans la structure polycentrique permet d'identifier les nœuds principaux et les nœuds secondaires : on peut déterminer où doivent être situées des lignes de bus complémentaires et des lignes de bus structurantes. La cohérence hiérarchique permet de mieux organiser l'intégration de ce réseau. On a ainsi pu démontrer dans l'étude d'actualisation du Schéma de développement de l'espace régional (SDER) de la Région wallonne que la mise en place de la hiérarchie du réseau du TEC est étroitement liée à l'armature des chemins de fer et au niveau de service qu'elle offre ;

— elle améliore l'offre de transports par la mixité fonctionnelle des centres qui sont tout à la fois origine et destination aux différents moments de la journée. Dans ces conditions, l'offre de transport est facilitée puisque les trains ne circulent en principe pas à vide ;

— zij stimuleert de ontwikkeling van stationsomgevingen voor woningen, diensten en economische activiteiten. Een beperkte versnippering van de woningen en de activiteiten maakt verplaatsingen te voet, met de fiets, de bus en de tram interessant. Zij vermindert ook de noodzaak van het autogebruik en van *park and rides*. Stationsomgevingen kunnen een belangrijke rol spelen in de ruimtelijke ordening. Vele dorpen, kleine en middelgrote steden in België bevinden zich in oude industriegebieden nabij spoorwegen en kunnen een belangrijke rol spelen als nieuwe woon- en werkgebieden.

### **De werking van knooppunten optimaliseren**

De spreker verwijst naar een citaat uit 1977 van de Amerikaanse architect-urbanist Christophe Alexander :

*« We propose the opposite : namely, that the interchanges are primary and that the transport lines are secondary elements which connect the interchanges... In this scheme, responsibility for public transportation shifts from lines to interchanges »* (Alexander C., Ishikawa S., Silverstein M., Jacobson M., Fiksdahl-King I., Angel S., 1977, *A Pattern Language*, New York, Oxford University Press, p. 93).

De spreker wijst op het belang van de rol, de doeltreffendheid en de kwaliteit van de « *interchanges* », de intermodale knooppunten.

In Frankrijk bestaan er contracten voor multimodale knooppunten tussen de verschillende betrokken openbare diensten. De bestekken gaan gewoonlijk over multimodale informatie, geïntegreerde tarieven, aanpassing van de dienstregelingen, functionele ordening en het activeren van de hefboom stadsontwikkeling.

### **Het creëren van een « knooppuntmanager »**

Als men de zaken ernstig en structureel wil aanpakken, moet men een nieuwe functie, een nieuw beroep, instellen : dat van beheerder, operator of « knooppuntmanager », zoals er stationschefs bestaan. De stationschef is verantwoordelijk voor alle activiteiten binnen een station, de knooppuntmanager zou alle activiteiten in en rond het station coördineren. Hij zou er alles aan moeten doen om de reiziger « tijd te doen winnen ». Niet alleen moeten de wachttijden zo kort mogelijk zijn, zij moeten ook en vooral gevaloriseerd worden. « *Temps distance* » kan « *temps substance* » worden, zoals Georges Amar zei, door sociale en productieve

— elle permet de stimuler le développement du foncier près des gares pour de l'habitat, des services et des activités économiques. La limitation de la dispersion de l'habitat et des activités fait de la marche, du vélo, du bus et du tram des modes performants et viables ; elle réduit ainsi la dépendance à la voiture et les besoins en parcs-relais. L'enjeu autour des gares sur la disponibilité foncière constitue un élément important. Il faut noter qu'il y a en Belgique un tissu de bourgs, de petites et de moyennes villes souvent situés dans d'anciens territoires industriels à proximité des sites des chemins de fer qui constituent un atout à valoriser au niveau de l'accueil de nouvelles populations et d'activités.

### **Optimiser le fonctionnement des nœuds**

L'orateur se réfère à une citation de Christophe Alexander, architecte-urbaniste américain en 1977 :

*« We propose the opposite : namely, that the interchanges are primary and that the transport lines are secondary elements which connect the interchanges... In this scheme, responsibility for public transportation shifts from lines to interchanges »* (Alexander C., Ishikawa S., Silverstein M., Jacobson M., Fiksdahl-King I., Angel S., 1977, *A Pattern Language*, New York, Oxford University Press, p. 93).

L'orateur introduit ainsi à la nécessité d'être davantage attentif au rôle, à la performance et à la qualité des « *interchanges* », les nœuds intermodaux.

En France, il existe des contrats de pôles d'échange multimodal entre les différents acteurs publics concernés. Les cahiers des charges y reprennent et se structurent généralement autour de l'information multimodale, de la tarification intégrée, de l'ajustement des horaires, de l'aménagement fonctionnel et de l'activation du levier de développement urbain.

### **La mise en place d'un « chef de nœud »**

Si l'on veut sérieusement et structurellement prendre les choses en main, on devrait pouvoir mettre en place une nouvelle fonction, un nouveau métier qui serait celui de gestionnaire, d'opérateur ou de « *chef de nœud* » à l'instar des chefs de gare. Si ce dernier est responsable et coordonne l'ensemble des activités à l'intérieur de la gare, le chef de nœud coordonnerait l'ensemble des activités dans la gare et autour de la gare. Il devrait tout mettre en œuvre pour que les voyageurs puissent « *gagner du temps* ». Il ne s'agit pas uniquement de réduire le temps d'attente, il faut aussi et surtout valoriser ce temps d'attente. Le « *temps distance* » peut devenir « *temps*

activiteiten, en ontspanning mogelijk te maken en te bevorderen (groeiend belang van het telewerken, flexibele werkplekken).

### **Infrastructuur delen door het oprichten van een tramtreindienst**

Het voordeel van tramtreinen of lichte treinen is dat zij besparen op de bestaande infrastructuur en een fijnmazig net mogelijk maken (vooral in voorstedelijke zones). Zo kan men problemen met overbezetting voorkomen. Het is belangrijk om hiermee rekening te houden voor de organisatie van het openbaar vervoer van reizigers, maar ook voor het goederenvervoer in grootstedelijke zones.

### **B. Uiteenzetting van de heer Boussauw, professor, Ruimtelijke planning en mobiliteit, Vrije Universiteit Brussel**

#### **Openbaar vervoer en metropolitane ontwikkeling in België**

Prof. Boussauw legt eerst uit dat de VUB betrokken is bij twee onderzoeksprojecten waarbij het eerste onderzoeksproject wordt gefinancierd door INNOVIRIS, het Brussels Instituut voor onderzoek en innovatie, en het tweede door het Vlaamse Gewest als een kortlopende onderzoeksopdracht.

#### **Toekomstige rol van het openbaar vervoer in de metropolitane ontwikkeling in België : twee perspectieven**

— *eerste perspectief*: overbrugging van de ruimtelijk onevenwichtige residentiële markt versus de arbeidsmarkt.

Hier wordt de problematiek van gewestgrensoverschrijdend openbaar vervoer voornamelijk vanuit het perspectief van een onevenwichtige arbeidsbalans bekeken. Dat betekent dat er niet in elke gemeente evenveel jobs vorhanden zijn dan er mensen wonen die een deel van de arbeidsmarkt vormen of zouden kunnen vormen. Speelt gebrekkig openbaar vervoer hier een rol ? Centraal staat hier het begrip « vervoersarmoede », het fenomeen waarin mensen er niet in slagen om een potentiële job te aanvaarden precies omwille van mobiliteitsbeperkingen.

substance » – pour reprendre l'expression de Georges Amar – en favorisant et en accueillant les activités de sociabilité, de productivité (l'importance croissante du télétravail, des tiers lieux) et de détente.

### **Un partage des infrastructures par la mise en place d'un service tram-train**

Les trams-trains ou trains légers présentent l'avantage d'économiser les infrastructures existantes et d'offrir une desserte fine du territoire (surtout en zone périurbaine). Ils permettent d'éviter la pénibilité due à la rupture de charge. Il importe de garder cette nouvelle perspective à l'esprit pour l'organisation du transport public des voyageurs mais aussi des marchandises dans les territoires métropolitains.

### **B. Exposé de M. Boussauw, professeur, Ruimtelijke planning en mobiliteit, Vrije Universiteit Brussel**

#### **Transports en commun et développement métropolitain en Belgique**

Le professeur Boussauw explique tout d'abord que la VUB participe à deux projets de recherche, dont l'un est financé par INNOVIRIS, l'Institut bruxellois pour la recherche et l'innovation, et l'autre par la Région flamande en tant que mission d'étude à court terme.

#### **Le futur rôle des transports en commun dans le développement métropolitain en Belgique : deux perspectives**

— *première perspective* : résolution du déséquilibre spatial du marché résidentiel par rapport au marché du travail.

La problématique des transports en commun interrégionaux est abordée ici principalement sous l'angle du déséquilibre géographique des emplois disponibles. Cela signifie que toutes les communes ne comptent pas autant d'emplois que d'habitants actifs sur le marché du travail ou susceptibles de l'être. Est-ce en partie imputable à une défaillance du système des transports en commun ? Une notion centrale à cet égard est celle de « pauvreté en matière de transport », qui désigne la situation de personnes qui ne peuvent pas accepter un emploi potentiel en raison précisément de restrictions de mobilité.

— tweede perspectief: openbaar (spoor)vervoer als ruggengraat voor georganiseerde verstedelijking.

Dit perspectief vertrekt vanuit de verdere verstedelijking van België en zoekt naar trajecten om de bevolkingsgroei op een duurzame manier op te vangen, met als hypothese dat het gebruik van – voornamelijk – spoorvervoer een interessante leidraad kan zijn om verdere verstedelijking in goede banen te leiden en tegelijkertijd de autoafhankelijkheid van de centrale economische agglomeratie van België te reduceren.

### Overbrugging van onevenwichten op de arbeidsmarkt

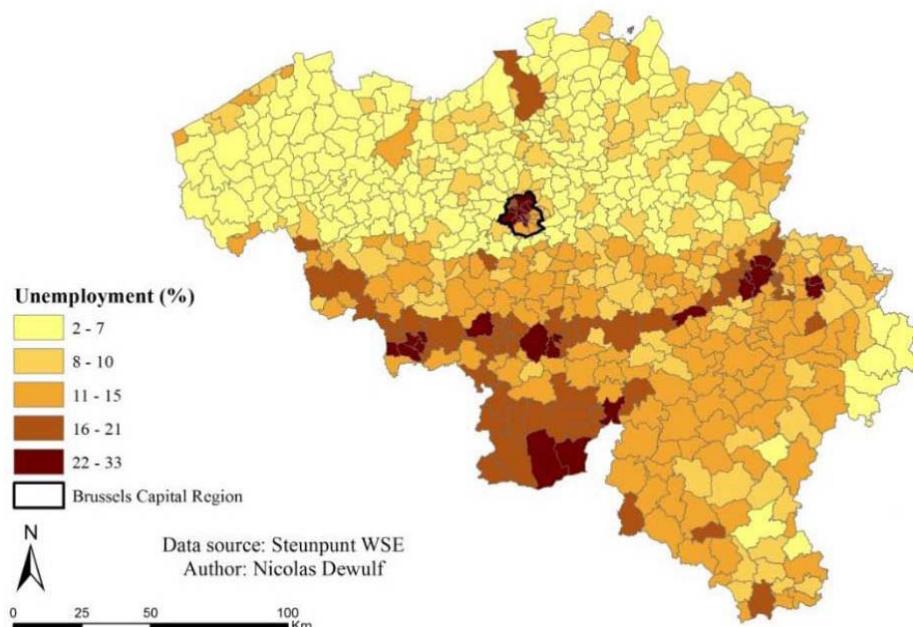
Dit perspectief betreft het onderzoeksproject BMiX (*Living and Working in the Brussels Metropolitan Area*) dat uitgevoerd wordt aan de VUB in samenwerking met de ULB en de UGent.

De focus van het onderzoek ligt op de dubbele *mismatch* tussen wonen en werken :

— een sterke Brusselse arbeidsmarkt versus een hoge werkloosheid : er zijn veel jobs in Brussel, maar er is een duidelijk verschil tussen het profiel van de aangeboden jobs en de het profiel van de werkzoekende Brusselaar ;

— jobs voor laaggeschoolden bevinden zich eerder in de rand rond Brussel, terwijl de laaggeschoolden eerder in de stad wonen.

*Kaart van de werkloosheidscijfers voor België :*



— deuxième perspective : les transports en commun (sur rails) comme colonne vertébrale d'une urbanisation organisée.

Cette perspective s'inscrit dans le cadre de la poursuite de l'urbanisation de la Belgique et vise à apporter des solutions durables au défi de la croissance démographique, en s'appuyant sur l'hypothèse que le recours – à titre principal – aux transports sur rails peut être un fil conducteur intéressant pour mener à bien la poursuite de l'urbanisation tout en diminuant la dépendance à la voiture dans l'agglomération économique centrale de la Belgique.

### Résolution de déséquilibres du marché du travail

Cette perspective concerne le projet de recherche BMiX (*Living and Working in the Brussels Metropolitan Area*) mené par la VUB en collaboration avec l'ULB et l'UGent.

L'accent est mis en l'occurrence sur le double déséquilibre entre le logement et le travail :

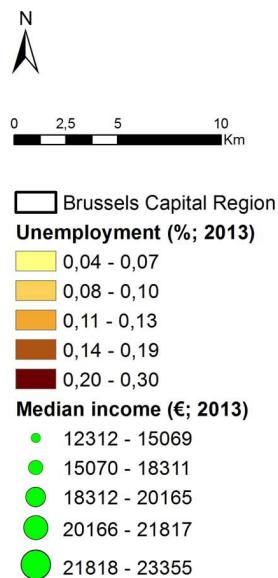
— Bruxelles connaît un marché du travail fort mais un taux de chômage élevé : Bruxelles est un grand pourvoyeur d'emplois, mais il existe un net décalage entre le profil demandé pour les emplois disponibles et le profil du demandeur d'emploi bruxellois ;

— les emplois peu qualifiés se situent principalement dans la périphérie bruxelloise, alors que les personnes peu qualifiées habitent principalement en ville.

*Carte des taux de chômage en Belgique :*

Deze kaart toont dat werkloosheid een groter probleem is in de stedelijke gebieden.

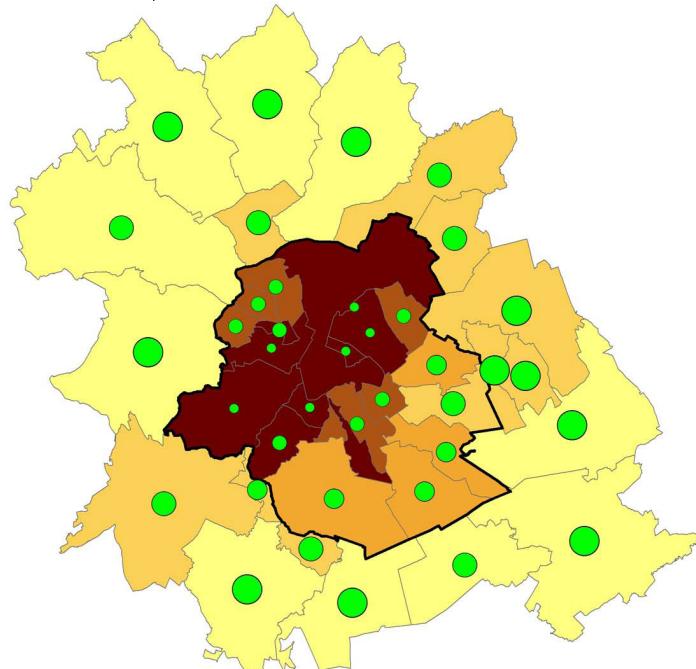
Frappant is vooral het beeld voor Brussel waar naast de werkloosheidscijfers ook het mediaan gezinsinkomen wordt vermeld (cartografie : Nicolas Dewulf (BMiX – VUB)) :



We stellen een groot contrast vast in Brussel en de rand : in de rand is de werkloosheid laag en het mediaan inkomen hoog, terwijl voor Brussel precies het omgekeerde geldt, vooral dan de westelijke kant van het Brussels Gewest.

Cette carte montre que le problème du chômage se pose avec plus d'acuité dans les régions urbaines.

La carte illustrant la situation de Bruxelles, qui renseigne non seulement les chiffres du chômage mais également le revenu médian des ménages, est particulièrement éloquente (cartographie : Nicolas Dewulf (BMiX – VUB)) :



La situation de Bruxelles et celle de la périphérie sont très contrastées : alors que dans la périphérie, le taux de chômage est bas et le revenu médian élevé, c'est exactement la situation inverse qui prévaut à Bruxelles, principalement dans la partie ouest de la Région bruxelloise.

*Wat betreft het aanbod aan werkgelegenheid :*

*En ce qui concerne l'offre d'emplois :*



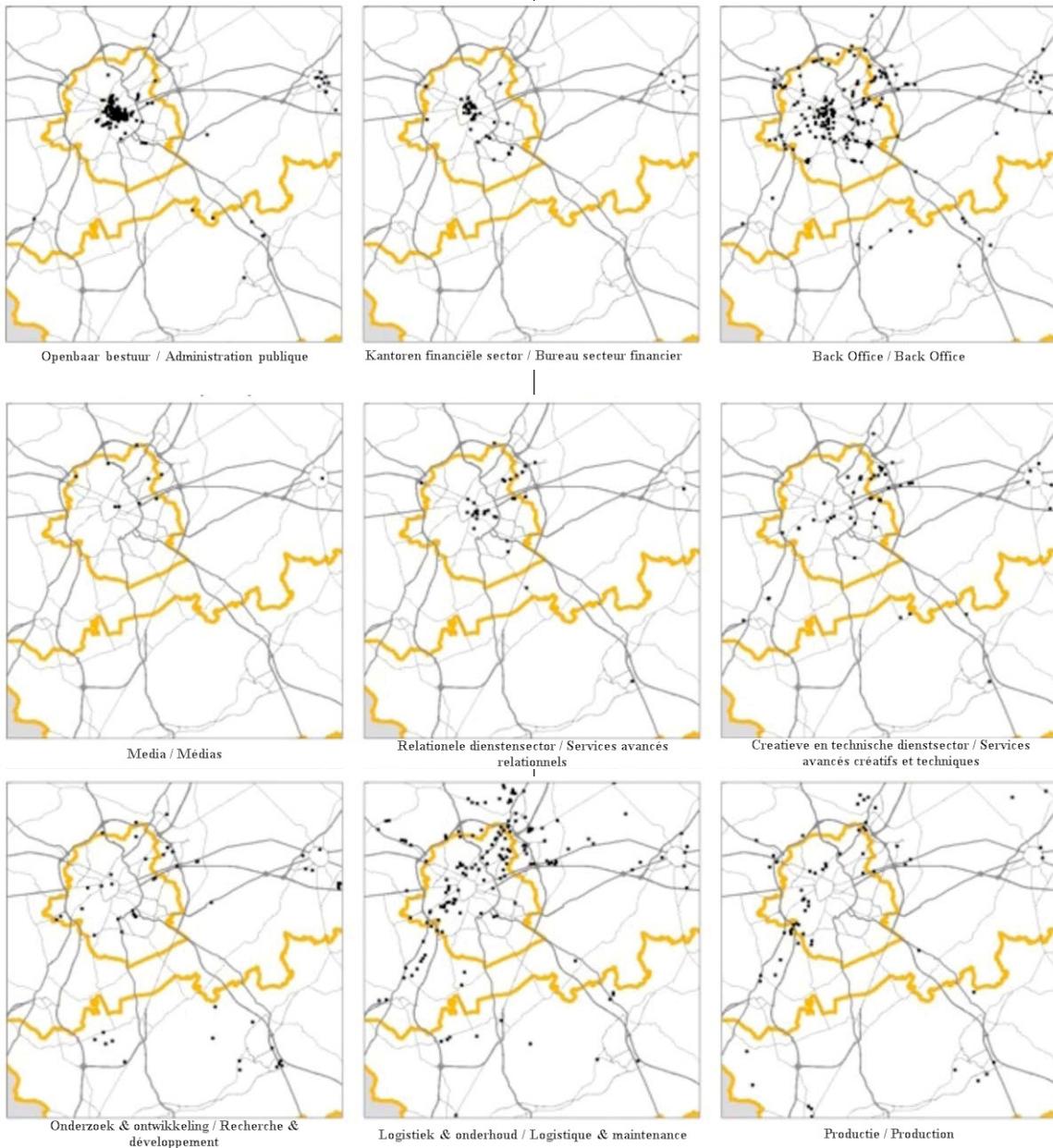
Deze kaart toont de dichtheid aan tewerkstellingsplaatsen : de concentratie aan jobs bevinden zich niet alleen in Brussel, maar ook net buiten de gewestgrens, vooral dan in noordoostelijke richting (Zaventem, Vilvoorde, het kanaal) waar zich een aantal nieuwe bedrijven hebben gevestigd (cartografie : Kobe Boussauw op basis van gegevens Vlaams Verkeerscentrum).

Noot : deze kaart is een benadering, gebaseerd op het Vlaams verkeersmodel, zodat de achterliggende data niet altijd vanzelfsprekend zijn. Zo zijn de zelfstandigen en vrije beroepen bijvoorbeeld niet opgenomen.

La carte relative à l'offre d'emplois illustre la densité d'emplois : les emplois se concentrent non seulement à Bruxelles, mais aussi juste en dehors de la frontière régionale, principalement dans la direction nord-est (Zaventem, Vilvoorde, le canal) où sont établies une série de nouvelles entreprises (cartographie : Kobe Boussauw sur la base des données du *Vlaams Verkeerscentrum*).

Note : cette carte est une approximation basée sur le modèle de trafic flamand si bien que les données sous-jacentes ne coulent pas toujours de source. Ainsi, par exemple, les indépendants et les professions libérales ne sont pas repris.

De volgende kaart geeft een overzicht van de werkgelegenheidssectoren met hun ruimtelijke distributie (bron : Vandermotten, 2009) :



Ook deze afbeeldingen zijn in feite een onderbouwing van de hypothese waarvan werd uitgegaan : een concentratie van de overheidssector in het centrum van Brussel, hetzelfde geldt voor het bank- en verzekeringswezen, maar de sectoren logistiek, onderhoud en productie liggen meer gespreid en vele jobs uit deze sectoren worden buiten het Brussels Gewest aangeboden.

De hierna volgende pendelcijfers illustreren een deel van dat sociaal economisch fenomeen : er is veel pendel vanuit de rand naar het centrum, maar in het noordoosten stellen we ook een sterk omgekeerde beweging vast met

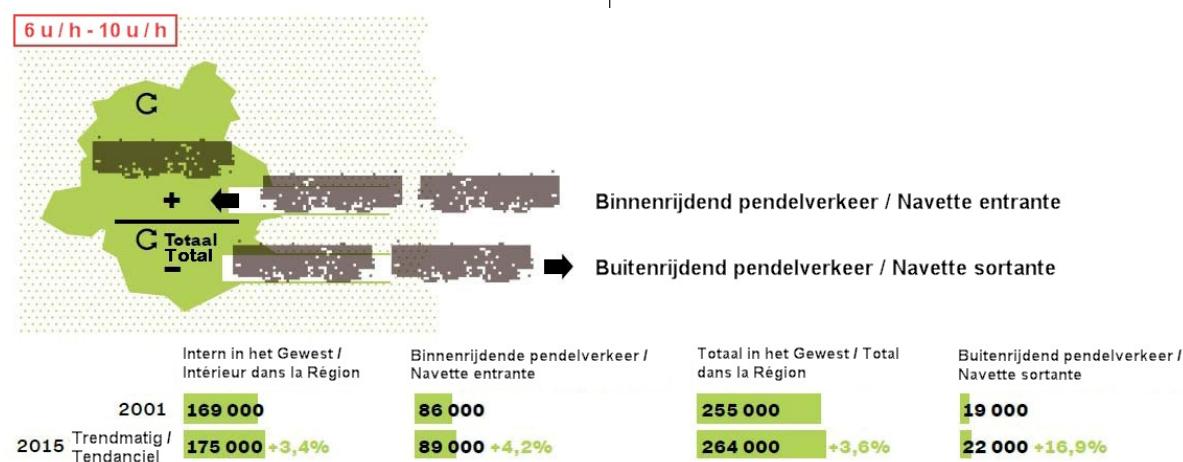
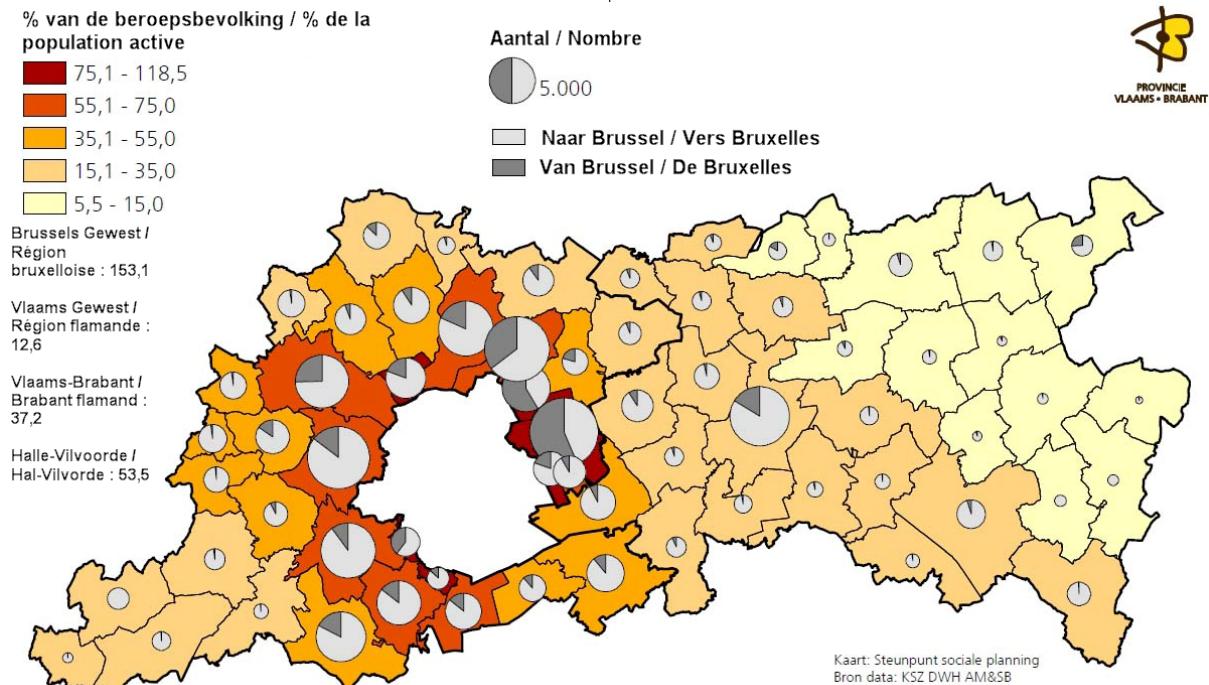
La carte suivante montre la distribution spatiale des différents secteurs d'emplois (source : Vandermotten, 2009) :

Elle constitue en réalité également un fondement du postulat de départ, à savoir le fait que le secteur public et le secteur des banques et des assurances se concentrent dans le centre de Bruxelles, tandis que les secteurs de la logistique, de l'entretien et de la production sont géographiquement plus dispersés et pourvoient de nombreux emplois en dehors de la Région bruxelloise.

Les chiffres suivants concernant les navetteurs illustrent un aspect de ce phénomène socioéconomique : de nombreuses personnes font la navette de la périphérie vers le centre, mais on constate aussi dans le nord-est un

veel pendel vanuit het Brussels Gewest naar gemeenten zoals Machelen, Zaventem en Vilvoorde.

mouvement inverse bien marqué, à savoir de nombreuses personnes faisant la navette de la Région bruxelloise vers des communes telles que Machelen, Zaventem et Vilvorde.



Bron : Iris 2 Mobiliteitsplan Brussels Gewest.

Deze prognose van het Brussel Mobiliteit geeft de trend in de pendel aan tussen Brussel en de rand, zijnde dat de pendel vanuit het centrum naar de rand sneller stijgt dan de pendel vanuit de rand naar Brussel.

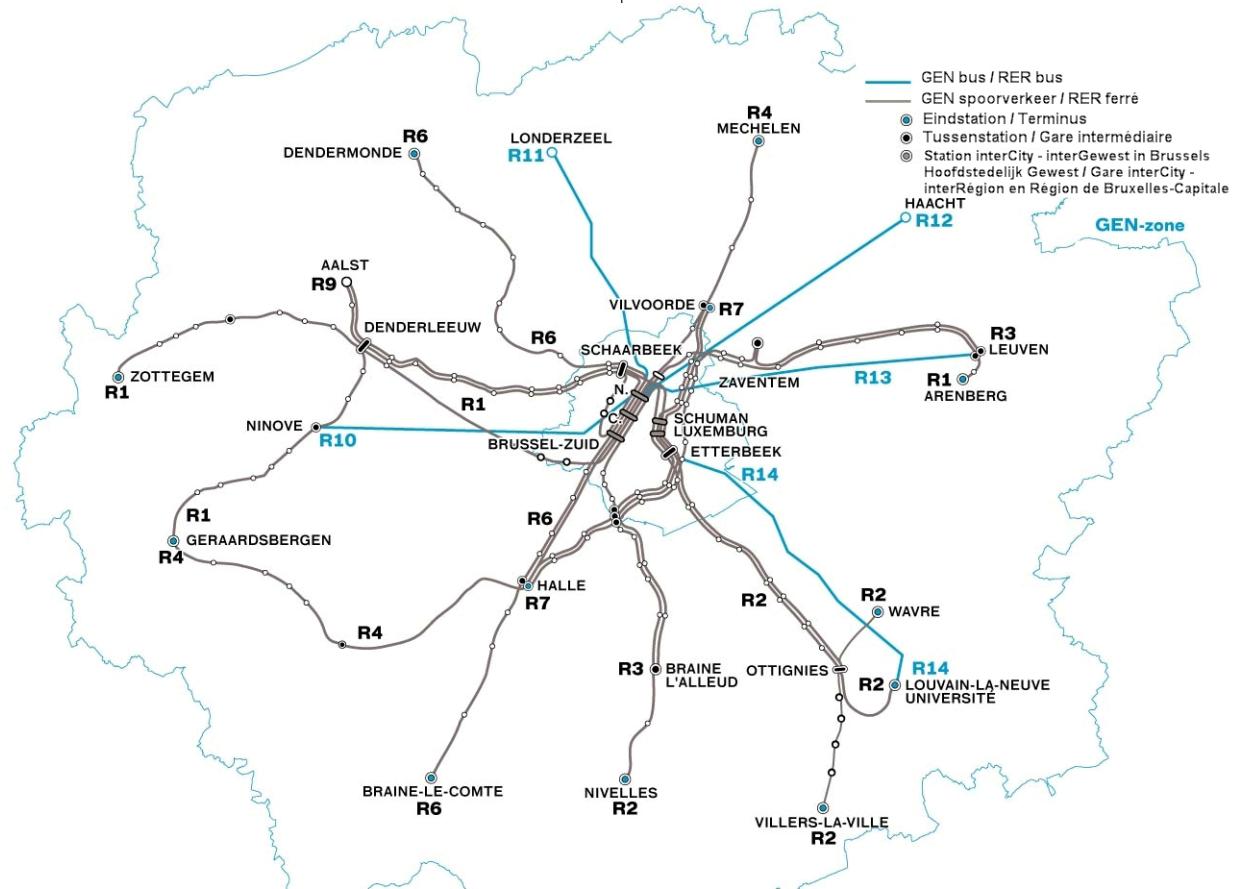
Source : Iris 2 Plan mobilité Région de Bruxelles-Capitale.

Ces prévisions de Bruxelles Mobilité montrent la tendance en ce qui concerne le phénomène des navetteurs entre Bruxelles et la périphérie, à savoir le fait que les navettes du centre vers la périphérie augmentent plus rapidement que les navettes de la périphérie vers Bruxelles.

De vraag hierbij is : is het openbaar vervoer aangepast aan dit soort gewestgrensoverschrijdende bewegingen ?

Het GEN-net, zodat dat in 2001 door de NMBS werd omgeschreven, leert ons dat de spoorwegen zich als voornaamste taak hebben gesteld om openbaar vervoer op relatief grote afstand te verzorgen (bron : Iris 2 Mobiliteitsplan Brussels Gewest).

*GEN-net zoals dat in 2001 door de NMBS werd omschreven*



In feite wordt de onmiddellijke rand buiten Brussel, waar de groei van de tewerkstelling en van laaggeschoolde jobs het grootst is, nauwelijks bediend door het GEN-net dat inzet op verplaatsingen vanuit Leuven, Denderleeuw, Ottignies, ...

On peut se demander à cet égard si les transports en commun sont adaptés à ce genre de mouvements interrégionaux.

Le réseau RER, tel qu'il a été déterminé par la SNCB en 2001, montre que les chemins de fer se sont assigné comme tâche principale d'assurer des transports publics sur une distance relativement grande (source : IRIS 2, plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale).

*Réseau RER tel que déterminé en 2001 par la SNCB*

En fait, la périphérie directe autour de Bruxelles, où la croissance de l'emploi et des emplois peu qualifiés est la plus élevée, est à peine desservie par le réseau RER, qui mise sur des déplacements depuis Louvain, Denderleeuw, Ottignies, etc.

*Het net van de MIVB (bron : Iris 2, Mobiliteitsplan Brussels Gewest)*

*Le réseau de la STIB (source : Iris 2, plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale)*



De belangrijkste lijnen van de MIVB (in casu de metro) overschrijden de gewestgrenzen niet : in een aantal gevallen buigt de metro op het einde af zodat het voorlaatste station vlak bij de gewestgrens ligt, waarna de metrolijn de gewestgrens volgt om toch maar niet de gewestgrens te moeten overschrijden en geconfronteerd te worden met institutionele problemen. Er zijn wel vier tramlijnen en verschillende buslijnen die de gewestgrens oversteken, maar de onmiddellijke rand rond Brussel blijft onderbediend inzake snel, aantrekkelijk en hoogwaardig openbaar vervoer (trein en metro).

Les principales lignes de la STIB (en l'occurrence du métro) ne sortent pas des frontières régionales : dans un certain nombre de cas, la ligne de métro oblique en fin de parcours de sorte que l'avant-dernière station se situe tout près de la frontière régionale, après quoi la ligne de métro suit cette frontière sans la franchir pour éviter de soulever des problèmes institutionnels. Il y a bien quatre lignes de tram et plusieurs lignes de bus qui franchissent la frontière régionale, mais la périphérie immédiate de Bruxelles reste sous-desservie en lignes de transports en commun de qualité, rapides et attractives (train et métro).

## Openbaar (spoor)vervoer als ruggengraat voor stedelijke ontwikkeling

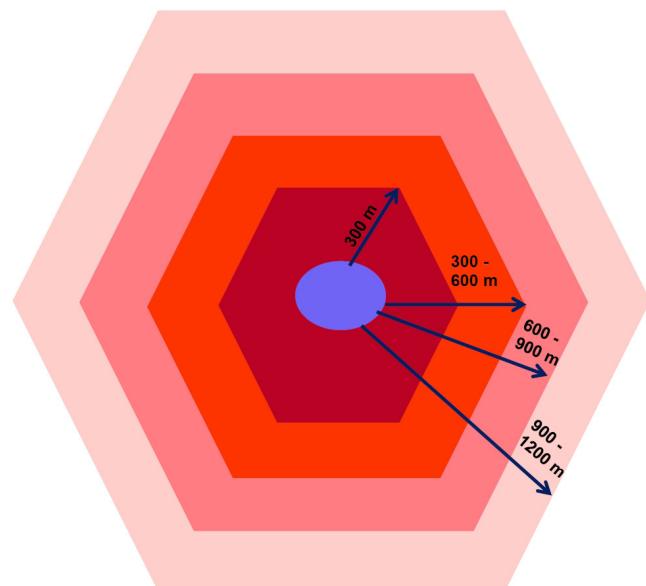
Dit perspectief betreft het onderzoeksproject « Kritische Massa » in opdracht van de Vlaamse Overheid, departement Ruimte Vlaanderen, en wordt uitgevoerd aan de VUB, UGent en Technische Universiteit Delft.

Het onderzoek peilt naar paden voor duurzame georganiseerde verstedelijking (in Vlaanderen) met drie vooropgestelde principes :

- benutten en versterken van bestaande agglomeratie-effecten ;
- opvangen van de bevolkingsgroei ;
- reductie van de auto-afhankelijkheid van het ruimtelijk-economisch systeem, ook als antwoord op de congestie.

Binnen dat onderzoeksproject werd gezocht naar drempelwaarden voor op openbaar vervoer gerichte ontwikkeling (*Transit Oriented Development – TOD*). Daarbij werden vier belangrijke voorwaarden vastgesteld :

— dichtheid (aantal inwoners per km<sup>2</sup>) : de meest succesvolle projecten uit het buitenland tonen dichthes den van meer dan veertig woningen per hectare in de onmiddellijke omgeving van stations (*lightrail*, spoor en metro). Onmiddellijke omgeving betekent liggend in een cirkel met een straal van ongeveer 300 m (bron : Hans Van Hoof, De Lijn, 2014).



## Les transports en commun (sur rails) comme colonne vertébrale du développement urbain

Cette perspective concerne le projet de recherche « Masse critique » commandité par l'autorité flamande (département « Ruimte Vlaanderen ») et réalisé par la VUB, l'UGent et la Technische Universiteit Delft.

Cette recherche explore des pistes pour une urbanisation organisée durable (en Flandre), en se basant sur trois principes de base :

- utilisation et renforcement d'effets d'agglomération existants ;
- absorption de la croissance démographique ;
- diminution de la dépendance à la voiture du système spatio-économique, notamment en réponse au problème de congestion.

Dans le cadre de ce projet de recherche, on a tenté de définir des valeurs seuils pour un développement axé sur les transports en commun (*Transit Oriented Development – TOD*). À cet égard, quatre conditions importantes ont été relevées :

— la densité (le nombre d'habitants par km<sup>2</sup>) : les projets les plus performants menés à l'étranger font état de densités de plus de quarante habitations par hectare aux abords immédiats des stations (*light rail*, chemins de fer et métro). Sont considérées comme se trouvant dans les « abords immédiats » les habitations situées dans un rayon d'environ 300 m (source : Hans Van Hoof, De Lijn, 2014).

Rayon Straal /	HOV*- bus Bus HOV	Tram	Treins (halte) Trains (arrêt)	Light- rail
<300m	21	27	34	41
300- 600m	3	4	11	14
600- 900m	1	1	5	6
900- 1200m			2	2

(\*) High occupancy vehicles.

Dichtheid betekent niet dat iedereen in appartementen moet gaan leven, maar wel dat een bepaald afstandsinterval kan spelen en dat de dichtheid absoluut belangrijk is om een voldoende reizigersbasis te creëren ;

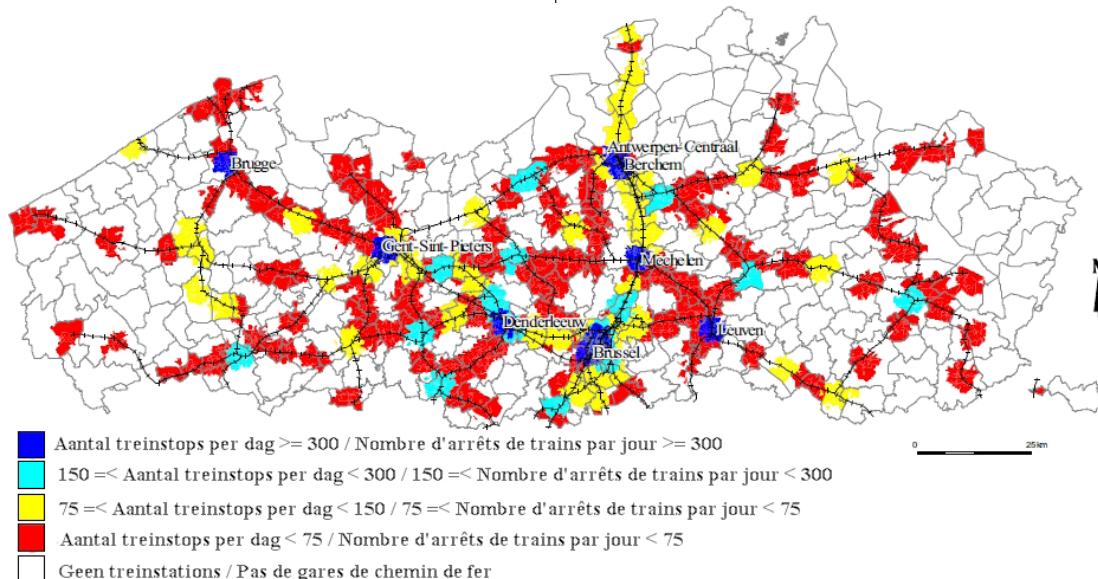
— omvang : het openbaar-vervoernet moet toegang geven tot een agglomeratie van meer dan 750 000 inwoners, of beter nog 1,5 à 2 miljoen inwoners. 750 000 inwoners is de kritische drempel waaronder een openbaar vervoerssysteem slechts moeilijk een bijdrage kan leveren aan de economische performantie van de agglomeratie en bijvoorbeeld het autoverkeer kan doen afnemen ;

— connectiviteit : het gaat hier over het aantal bestemmingen in de agglomeratie die vlot met het openbaar vervoer kunnen bereikt worden. Connectiviteit is moeilijk meetbaar, maar het aantal stops per dag geeft een benadering. In een hoogwaardig openbaar-vervoerssysteem zou elke halte of station minstens 150 keer per dag bediend moeten worden (in alle en in beide richtingen samen).

Le critère de la densité implique non pas que tout le monde doit aller vivre dans des appartements, mais qu'un certain intervalle de distance peut jouer et que la densité revêt une importance capitale pour la création d'une base de voyageurs suffisante ;

— la taille : le réseau de transports en commun doit donner accès à une agglomération de plus de 750 000 habitants, ou mieux encore de 1,5 à 2 millions d'habitants. Le nombre de 750 000 habitants est le seuil critique sous lequel un système de transports en commun peut difficilement contribuer à la performance économique de l'agglomération et faire baisser le trafic automobile, par exemple ;

— la connectivité : il s'agit du nombre de destinations au sein de l'agglomération qui peuvent être atteintes facilement en transports en commun. La connectivité est difficilement mesurable, mais le nombre d'arrêts par jour fournit une approximation. Dans un système de transports en commun de qualité, chaque halte ou station devrait être utilisée au moins 150 fois par jour (dans toutes et dans les deux directions confondues).



Deze kaart is een illustratie van de connectiviteit aan de hand van het spoorwegnet voor het Vlaams en Brussels gedeelte (bron : Verhetsel *et al.*, 2007). De kaart toont het effect van het aantal treinstops op het aandeel reizigers : hoe meer stops, hoe groter het aandeel van spoorvervoer in de verplaatsingen ;

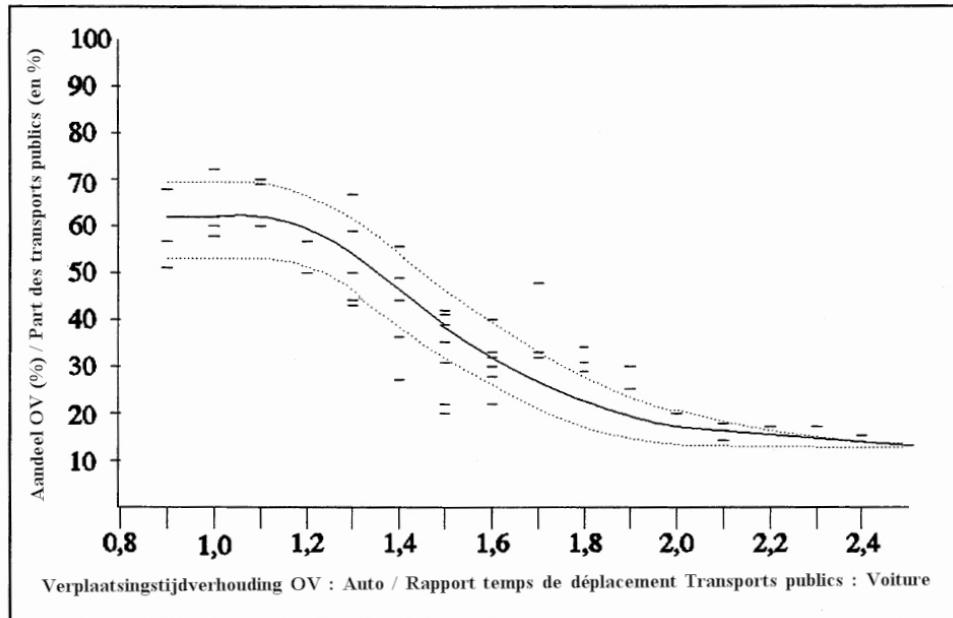
— de reistijdverplaatsingsfactor : openbaar vervoer is slechts een valabel alternatief voor de wagen als de reistijd van dat vervoer beperkt blijft tot maximaal 40 %

La carte ci-dessus illustre la connectivité à l'aide du réseau de chemins de fer pour la partie flamande et la partie bruxelloise du pays (source : Verhetsel *et al.*, 2007). Cette carte montre l'effet du nombre d'arrêts de train sur la proportion de voyageurs : plus le nombre d'arrêts est élevé, plus la part des chemins de fer dans les déplacements est importante ;

— le facteur « temps de déplacement » : les transports en commun n'offrent une alternative valable à la voiture que si le temps de parcours n'excède pas de plus

meer dan deze voor een auto. Het openbaar vervoer moet dus voldoende snel zijn in vergelijking met de auto (bron : Van Goeverden en Van den Heuvel, 1993).

de 40 % le temps de parcours en voiture. Les transports en commun doivent donc être suffisamment rapides comparativement à la voiture (source : Van Goeverden et Van den Heuvel, 1993).



Deze grafiek is een analyse voor de stad Amsterdam. De grafiek toont op de horizontale as de verhouding in reistijd nodig voor het openbaar vervoer tegenover de auto en op de verticale as het aandeel van het openbaar vervoer : als die verhouding 1 of minder bedraagt, dan is een groot aantal reizigers geneigd het openbaar vervoer te gebruiken. Naarmate deze verhouding toeneemt, daalt het aandeel treinreizigers tot de zogenaamde « *captive users* », mensen die sowieso niet met de auto rijden. Echter, zelfs als bedraagt de verplaatsingstijdverhouding minder dan 1, dan nog zal 40 % van de reizigers niet opteren voor het openbaar vervoer (kunnen eventueel ook de fiets verkiezen !).

Binnen het onderzoeksproject werden een aantal drempelwaarden (de kritische massa van bevolking) gebruikt om bereikbaarheidskaarten te maken. Deze bereikbaarheidskaarten werden aangereikt als een instrument voor het ontwikkeling van scenario's voor het kiezen van locaties voor bijkomende woningen of voor het creëren van bijkomende werkgelegenheid. Aangezien het een opdracht betreft van het Vlaams gewest, gelden de berekeningen alleen voor Vlaanderen en Brussel, met de focus op het metropolitane kerngebied (de berekeningen zijn niet relevant voor de meer perifeer gelegen provincies – in bijvoorbeeld Limburg en West-Vlaanderen speelt een heel ander soort dynamiek die

Ce graphique montre une analyse réalisée pour la ville d'Amsterdam. Il montre, sur l'axe horizontal, le ratio du temps de parcours (comparaison du temps de parcours en transports en commun par rapport au temps de parcours en voiture) et, sur l'axe vertical, la part des transports en commun dans les déplacements : lorsque ce ratio est inférieur ou égal à 1, un grand nombre de voyageurs sont enclins à utiliser les transports en commun. Plus ce ratio augmente, plus la part d'usagers des chemins de fer diminue pour se réduire finalement aux « utilisateurs captifs », c'est-à-dire aux personnes qui ne prennent de toute façon pas la voiture. Toutefois, même si le ratio du temps de parcours est inférieur à 1, il restera quand même 40 % des voyageurs qui n'opteront pas pour les transports en commun (le vélo peut éventuellement aussi être privilégié !).

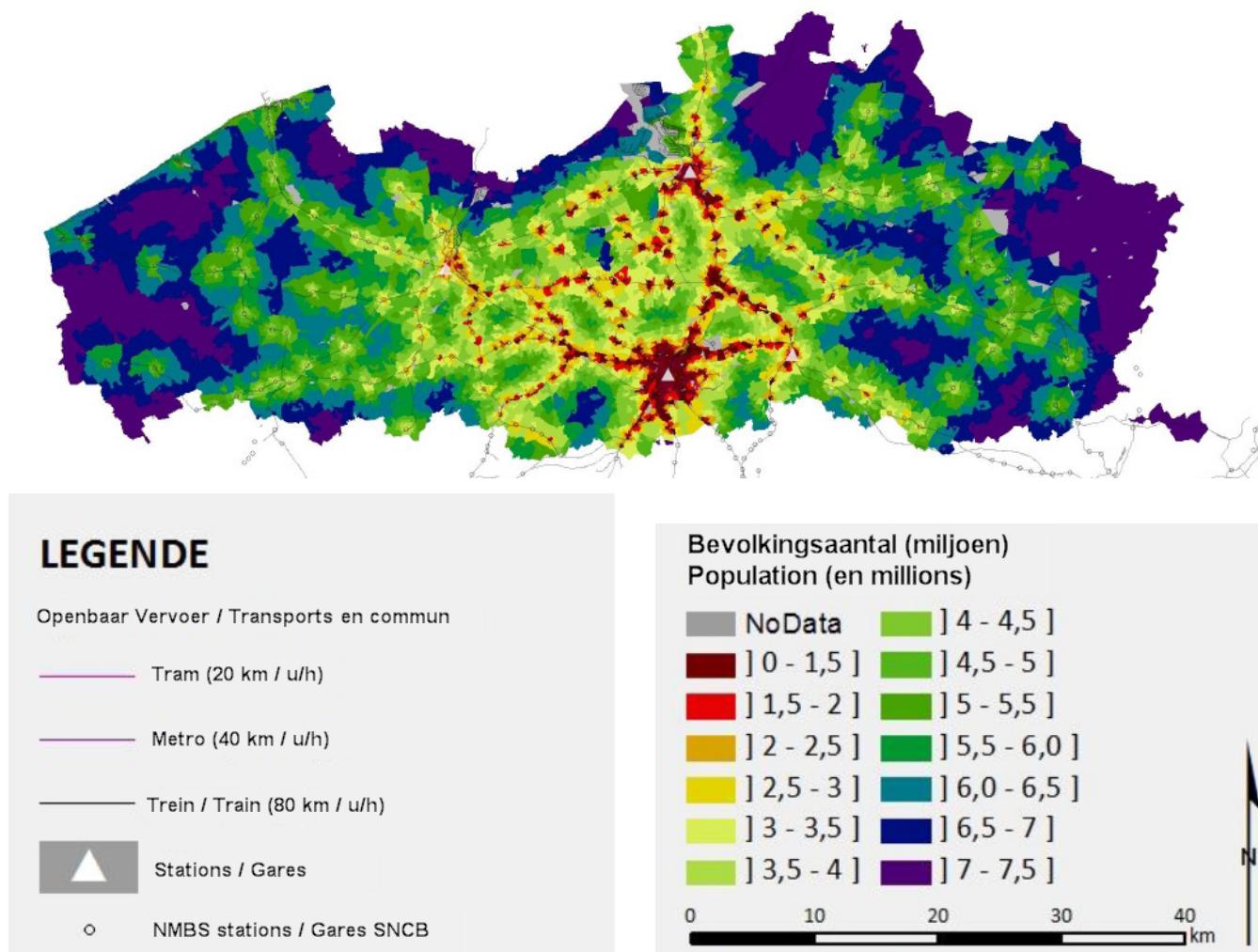
Dans le cadre du projet de recherche, les chercheurs ont utilisé un certain nombre de valeurs seuils (la masse critique de la population) en vue d'établir des cartes d'accèsibilité. Sur la base de ces cartes d'accèsibilité, des scénarios ont été élaborés pour le choix d'emplacement d'habitations supplémentaires ou pour la création d'emplois supplémentaires. Étant donné qu'il s'agit d'une mission commanditée par la Région flamande, les calculs effectués dans ce cadre ne valent que pour la Flandre et Bruxelles, l'accent étant mis sur le territoire métropolitain (les calculs ne sont pas pertinents pour les provinces plus périphériques ; une toute autre dynamique est par exemple à l'œuvre dans le Limbourg et en

slechts weinig op het metropoolgebied rond Brussel en Antwerpen gericht is).

Flandre occidentale, une dynamique qui n'est que peu axée sur le territoire métropolitain autour de Bruxelles et d'Anvers).

#### RUIMTELIJKE BEREIKBAARHEID VAN DE BEVOLKING met openbaar vervoer\* (theoretisch) vanuit stations Gent, Antwerpen, Leuven en Brussel

#### ACCESSIBILITÉ SPATIALE DE LA POPULATION en transports en commun (en théorie) à partir des gares de Gand, Anvers, Louvain et Bruxelles



Het is opvallend hoe de kritische massa kan bereikt worden op basis van het spoorvervoer (trein, metro, tram en eventueel sneltram). De rode gebieden komen in aanmerking voor bijkomende ontwikkeling, hetgeen sterk contrasteert met de situatie van vandaag waar nieuwbouwwoningen voornamelijk worden gebouwd in de groene en blauwe gebieden, ver van het openbaar vervoer en de zwaartepunten van de werkgelegenheid, zelfs van heel veel voorzieningen. Om te evolueren naar een duurzaam systeem is hier een kentering broodnodig.

Deze kaart werd gebruikt voor ontwerpend onderzoek op zoek naar verdichtingslocaties voor bijkomende

Il est frappant de voir comment la masse critique peut être atteinte sur la base des transports sur rail (train, métro, tram et éventuellement tram rapide). Les territoires indiqués en rouge entrent en ligne de compte pour un développement supplémentaire, ce qui contraste radicalement avec le contexte actuel dans lequel les nouvelles constructions voient principalement le jour dans les zones indiquées en vert et en bleu, loin des transports en commun, des centres de gravité de l'emploi, mais aussi de nombreuses infrastructures. Un changement radical s'impose à cet égard si l'on veut évoluer vers un système durable.

Cette carte a été utilisée pour la recherche prospective des lieux où devraient se concentrer les habitations et

woningen en arbeidsplaatsen, rekening houdende met de nabijheid van bestaande agglomeraties en de drempelwaarden voor het openbaar vervoer.

### **Conclusies van de studie « Kritische Massa »**

1. de leefbaarheid van de stad legt grenzen op aan de omvang ervan (oppervlakte) en het volume van het wegverkeer : dus geen miljoenensteden zoals in Zuidoost-Azië ; het poly-centrische in België is aanvaardbaar, maar de agglomeratievoordelen kunnen slechts benut worden als de verschillende centra goed met elkaar geconnecteerd zijn ;

2. het zogenaamd concentrisch (op de weg gebaseerd) bereikbaarheidspotentieel is vandaag niet langer realistisch : de bereikbaarheid verbetert niet noodzakelijk indien woningen dicht bij een agglomeratie of een snelweg gelegen zijn ; we moeten vandaag namelijk rekening houden met congestie. Omwille van die congestie zal het bereikbaarheidspotentieel voor de toekomst grotendeels door het spoorvervoer moeten gedragen worden ;

3. de meest duurzame oplossing is het versterken van de bestaande agglomeraties. Selectieve *Transit Oriented Development* (TOD) is de beste piste om de bestaande agglomeratie-effecten te valoriseren en toch niet alles op de auto in te zetten ;

4. niet-gespecialiseerde tewerkstelling in « eigen streek » maakt transport deels overbodig. Er is veel gespecialiseerde tewerkstelling in stedelijke agglomeraties maar daarnaast zijn er nog generieke jobs die in elke gemeente nodig zijn (zoals onderwijzers, apothekers, arbeiders, ...). Deze minder-gespecialiseerde tewerkstelling maakt het mogelijk dat mensen in hun eigen streek kunnen werken ;

5. de institutionele barrières zijn enorm. Het is moeilijk om alle betrokken partijen rond te tafel te zetten. Dat heeft te maken met de openbaar vervoersmaatschappijen die sterk op hun eigen niche (geografisch) en hun eigen doelstellingen inzetten (zoals de NMBS die de focus legt op het langeafstandsvervoer en de MIVB op Brussel).

Deze conclusies werden gevisualiseerd in een aantal structuurschetsen.

emplois supplémentaires, compte tenu de la proximité d'agglomérations existantes et des valeurs seuils en matière de transports en commun.

### **Conclusions de l'étude « Masse critique »**

1. l'habitabilité des villes suppose une limitation de leur taille (superficie) et du volume du trafic routier : donc pas de ville comptant des millions d'habitants, comme les villes de l'Asie du sud-est ; le modèle de ville à caractère polycentrique est acceptable en Belgique, mais les avantages d'une agglomération ne peuvent être mis à profit que si les différents centres sont bien interconnectés ;

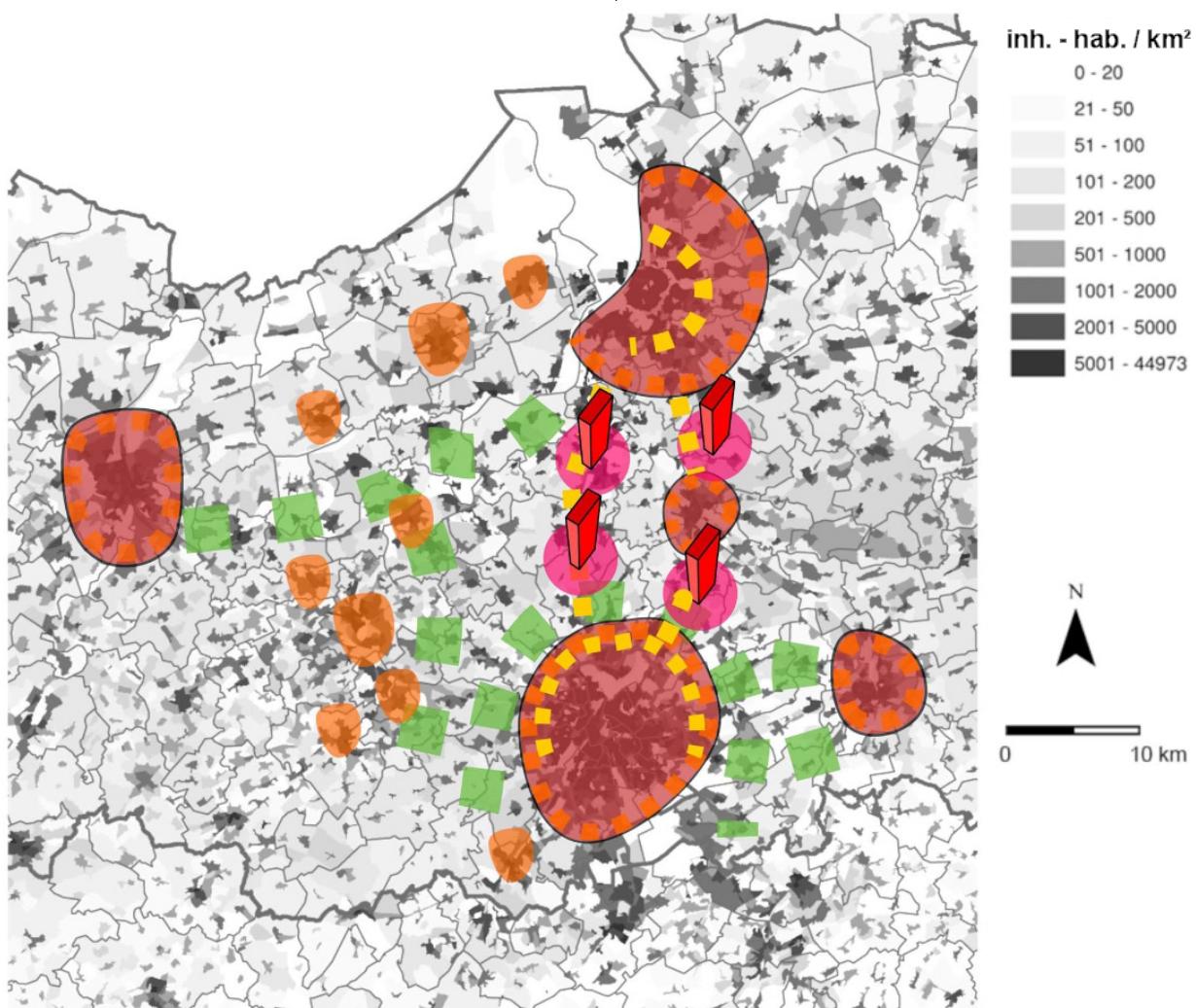
2. le potentiel d'accessibilité dit concentrique (basée sur le réseau routier) n'est plus réaliste aujourd'hui : l'accessibilité ne s'améliore pas forcément lorsque les habitations sont proches d'une agglomération ou d'une autoroute ; il faut en effet tenir compte aussi de la congestion routière. En raison de cette congestion, c'est sur les transports ferroviaires que reposera largement le potentiel d'accessibilité ;

3. la solution la plus durable est le renforcement des agglomérations existantes. Une forme sélective de développement orienté sur les transports collectifs (*Transit Oriented Development – TOD*) est la meilleure piste à suivre pour valoriser les avantages existants de l'agglomération sans tout miser sur la voiture ;

4. un emploi non spécialisé « dans sa région » rend le transport en partie superflu. Beaucoup d'emplois spécialisés sont localisés dans des agglomérations urbaines, mais il y a aussi des emplois génériques qui sont nécessaires dans chaque commune (enseignants, pharmaciens, ouvriers, etc.). Ces emplois moins spécialisés permettent aux travailleurs d'exercer leur profession dans leur propre région ;

5. les barrières institutionnelles sont considérables. Il est très difficile de réunir toutes les acteurs concernés autour de la table. Cela s'explique par le fait que les sociétés de transport en commun se concentrent fortement sur leur niche (géographique) et sur leurs propres objectifs (la SNCB se focalise sur le transport longue distance et la STIB, sur Bruxelles).

Ces conclusions ont été présentées sous forme de schémas de structure.

*Visie « wonen »**Vision de « l'habitat »*

(groot-)stedelijk gebied als natuurlijke groeipool met verdichting van 20e-eeuwse gordels



selectieve groei van centrumsteden en goed per spoor ontsloten kleinere steden



mogelijke ontwikkeling van nieuwe compacte groeipool (BRV-wijk)



spoor of sneltram structurerend voor ontwikkeling



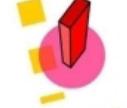
belangrijke te vrijwaren open-ruimtegebieden



zone urbaine (métropolitaine) en tant que pôle de croissance naturel avec densifications des ceintures du 20e siècle



croissance sélective de centres urbains et de plus petites villes bien desservies par le rail



possibilité de développement d'un nouveau pôle de croissance compact (quartier «BRV» – Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)



chemin de fer ou tram rapide structurant pour le développement



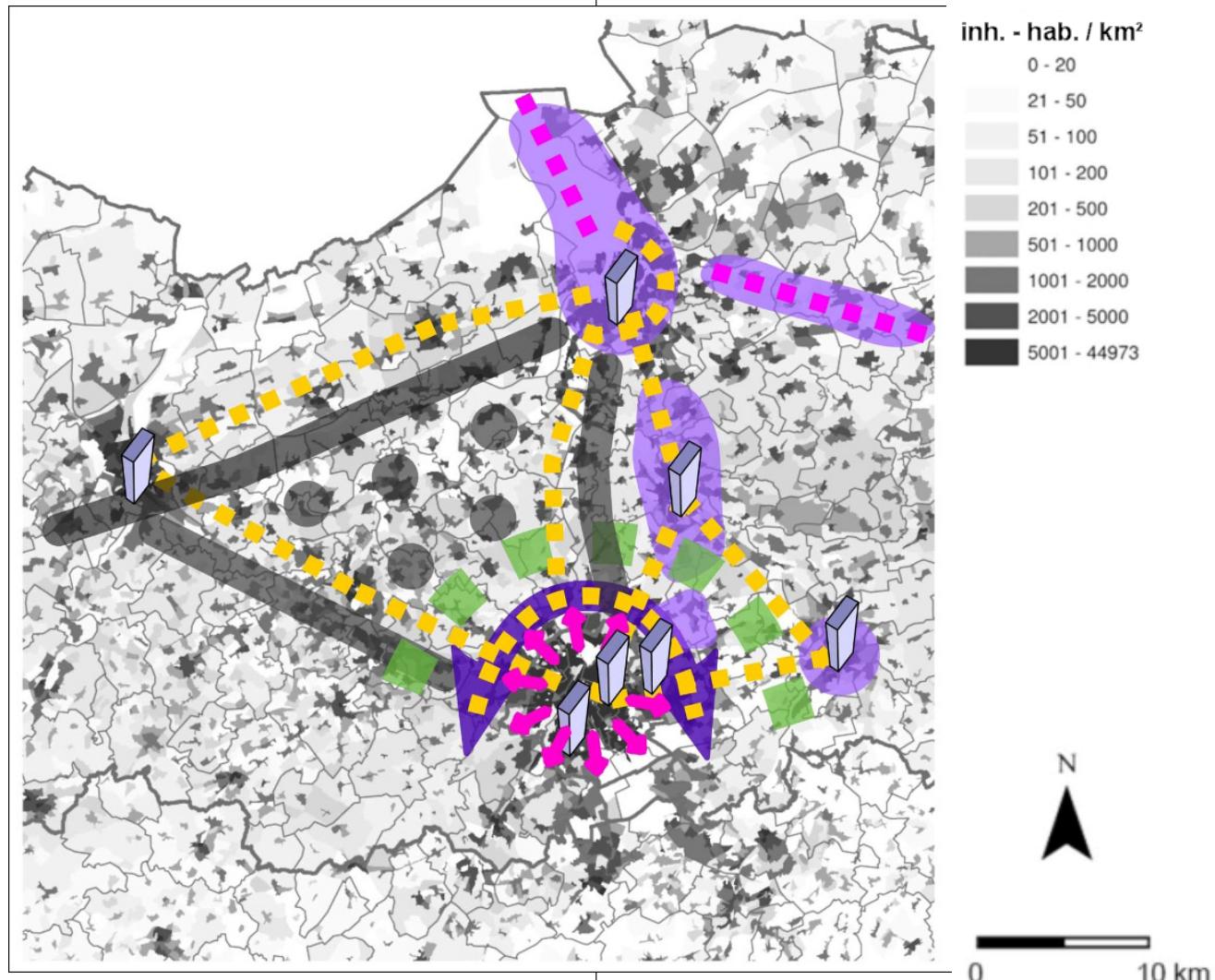
importants espaces ouverts à préserver

De visie « wonen » focust sterk op het versterken en verdichten van de 20e-eeuwse gordels rond de grote steden, met een versterking van het openbaar vervoer in die gordels. Met daarnaast het voorstel een aantal gemeenten als ontwikkelingspool te gaan selecteren waarbij ontwikkeling in die polen tot stand komt en niet meer de traditionele verkavelingen en lintbebouwing verspreid over het gehele land.

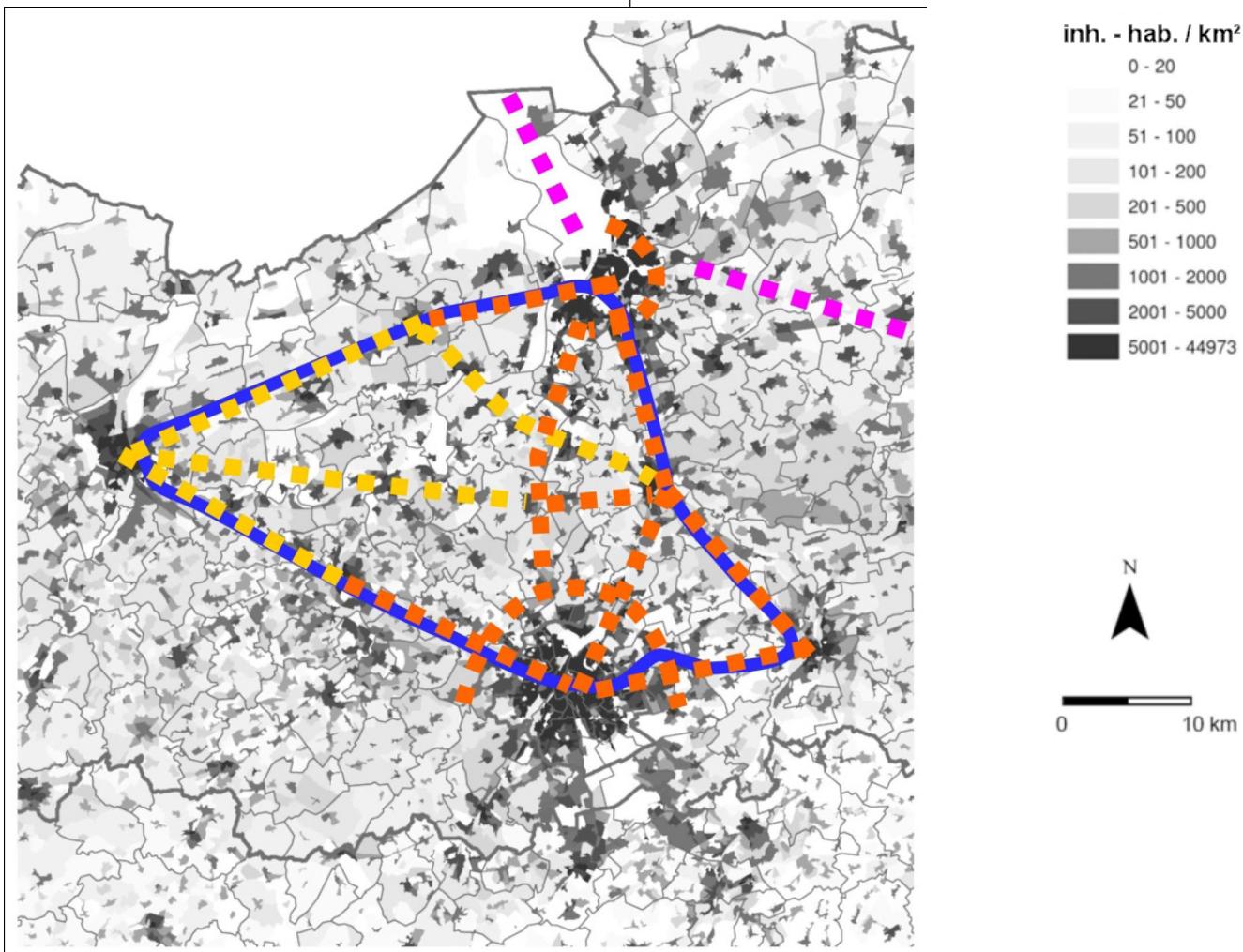
#### *Een gelijkaardige visie voor « werken »*

La vision de « l'habitat » se focalise nettement sur le renforcement et la densification des ceintures du XX<sup>e</sup> siècle autour des grandes villes, avec un renforcement des transports publics dans ces zones. Il est également proposé parallèlement de sélectionner plusieurs communes pour en faire des pôles de développement qui s'écartent des lotissements traditionnels et de l'habitat linéaire répartis sur l'ensemble du territoire du pays.

#### *La vision est similaire pour « l'emploi »*



	versterking arbeidsmarkt wenselijk		renforcement du marché du travail souhaitable
	geen versterking gewenst van gespecialiseerde sectoren		pas de renforcement souhaité pour des secteurs spécialisés
	ontwikkeling langs snelwegen ongewenst		développement en bordure d'autoroutes non souhaité
	spoorvervoer verbindt tewerkstellingscentra		connexion des centres d'emploi par le transport ferroviaire
	verdere uitbouw industriële tewerkstelling langs waterwegen		développement de l'emploi industriel le long de voies navigables
	randstedelijke ontwikkeling van tewerkstelling gekoppeld aan openbaar vervoer		développement périurbain de l'emploi en lien avec les transports publics
	selectieve ontwikkeling van kantoorlocaties en kenniscentra		développement sélectif de zones de bureaux et de centres d'expertise
	selectieve decentralisatie arbeidsmarkt uit Brussel		décentralisation sélective du marché du travail à partir de Bruxelles
	vrijwaring open ruimte als stedelijke ontwikkelingsgrens rond Brussel		préservation de l'espace ouvert en tant que limite de développement urbain autour de Bruxelles

*Visie over « sporen »**Vision du « rail »*

- voor MKG strategische spoorlijn of (toekomstige) sneltramlijn fase 1
- voor MKG strategische spoorlijn fase 2
- voor MKG strategische goederenvervoeras
- spoorboekloze spoorlus

De kern van de visie is eigenlijk dat we het bestaande openbaar vervoerssysteem veel efficiënter moeten benutten veeleer dan nieuwe infrastructuur uit te bouwen.

- ligne de chemin de fer ou (future) ligne de tram rapide stratégique pour le MKG (Vlaamse Metropolaan Kerngebied – Territoire métropolitain flamand) phase 1
- ligne de chemin de fer stratégique pour le MKG phase 2
- axe de transport de marchandises stratégique pour le MKG
- boucle ferrée - trains sans horaires

Cette vision privilégie une utilisation plus efficace du système de transports publics existant plutôt que la construction de nouvelles infrastructures.

### C. Uiteenzetting van de heer Vansteenwegen, professor Openbaar Vervoer en Logistiek, KULeuven

Prof. Vansteenwegen is sinds 2008 beroepshalve betrokken bij het openbaar vervoer, vooral dan de operationele kant ervan, met een onderzoek naar het optimaal inzetten van middelen om spoorwegplanningen robuuster te maken, gaande van de dienstregelingen over de Noord-Zuidverbinding in Brussel, station planning en *real-time rescheduling* (hoe reageren in geval van vertragingen).

Sinds enkele jaren voert prof. Vansteenwegen ook onderzoek naar flexibele busnetwerken en fietsdeelsystemen.

In 2014 werd aan de KULeuven het *Leuven Mobility Research Center* opgericht om het onderzoek omtrent verkeer en logistiek aan de KULeuven te bundelen. Dat centrum, bij uitstek een zeer interdisciplinair centrum, wordt geleid door prof. Pieter Vansteenwegen (Openbaar Vervoer), Chris Tampère (*Traffic Management*), Stef Proost (*Environmental Economics*), Thérèse Steenberghen (*Spatial Applications*), Jan Scheurs (*Spatial Planning*) en Marc Juwet (*Carriage Safety*). Het centrum telt 24 professoren die bedrijvig zijn op het vlak van verkeer en logistiek, waarvan een deel gericht op openbaar vervoer.

Aan de KULeuven bestaat sinds 2011 een masteropleiding Verkeer, Logistiek en ITS (intelligente transport systemen) met twee belangrijke onderwerpen, verkeersmanagement en optimalisatie van logistieke processen voor bedrijven. Een onderdeel van de opleiding betreft uiteraard de problematiek van het openbaar vervoer.

De spreker citeert twee voorbeelden waar de samenwerking tussen verschillende overheden van belang is :

— De Lijn werkt momenteel een nieuwe structuur uit om het netwerk meer hiërarchisch te organiseren. In het nieuwe netwerk is een belangrijke rol te voorzien voor de spoorwegen voor het vervoer op grotere afstanden en belangrijke assen, maar ook de fietsers (inclusief elektrische fietsen) moeten daarin geïntegreerd worden ;

— de MOBIB-kaart : naar analogie met de OV-chipkaart in Nederland moeten ook de verschillende openbaar vervoersmaatschappijen in België één ticket aanbieden, wat voor de gebruikers drempelverlagend zou werken en voor onderzoekers en beheerders van netwerken meer informatie zou opleveren om aldus het

### C. Exposé de M. Vansteenwegen, professeur Openbaar Vervoer et Logistique, KULeuven

Le professeur Vansteenwegen s'intéresse professionnellement depuis 2008 au secteur des transports publics, en particulier aux aspects opérationnels ; il participe à une recherche sur la mise en œuvre optimale des moyens pour rendre les planifications ferroviaires plus performantes, que ce soit dans le domaine des horaires sur la jonction Nord-Midi, de la planification des gares ou de la replanification en temps réel (*real-time rescheduling* – comment réagir en cas de retards).

Depuis plusieurs années, le professeur Vansteenwegen mène également des recherches sur les réseaux de bus flexibles et les systèmes de vélos partagés.

Créé en 2014 dans le giron la KULeuven, le *Leuven Mobility Research Center* compile l'ensemble des recherches effectuées à la KULeuven en matière de circulation et de logistique. Ce centre, interdisciplinaire par excellence, est dirigé par les professeurs Pieter Vansteenwegen (Transports publics), Chris Tampère (*Traffic Management*), Stef Proost (*Environmental Economics*), Thérèse Steenberghen (*Spatial Applications*), Jan Scheurs (*Spatial Planning*) et Marc Juwet (*Carriage Safety*). Il regroupe 24 professeurs actifs dans le domaine du trafic et de la logistique, entre autres en ce qui concerne les transports publics.

La KULeuven propose depuis 2011 un master en Transports, Logistique et STI (systèmes de transport intelligents) composé de deux grands volets : la gestion des transports et l'optimisation des processus logistiques pour les entreprises. Une partie de la formation concerne évidemment la problématique des transports publics.

L'intervenant cite deux exemples illustrant l'importance de la collaboration entre les différentes autorités :

— De Lijn développe actuellement une nouvelle structure en vue d'organiser le réseau de façon plus hiérarchisée. Dans le nouveau réseau, un rôle important est réservé aux chemins de fer pour le transport à grande distance et sur les grands axes, mais les cyclistes (y compris les vélos électriques) doivent également y être intégrés ;

— la carte MOBIB : par analogie avec la carte à puce utilisée pour les transports publics aux Pays-Bas (*OV-chipkaart*), les différentes sociétés de transport public de Belgique doivent proposer un billet unique, ce qui faciliterait l'accès pour les usagers et permettrait aux chercheurs et aux gestionnaires des réseaux de recueillir

netwerk beter uit te bouwen (waar is er nood aan meer rechtstreekse lijnen, waar stappen mensen over, ...).

#### D. Gedachtewisseling

Volgens mevrouw Lieten wordt een goed openbaar vervoer hiërarchisch georganiseerd, als een visgraatmodel met een hoofdas als verbinding tussen twee grote stedelijke centra, waarop kleine ontsluitende lijnen aansluiten die de mensen naar de hoofdassen brengen. Daarbij moet rekening gehouden worden met de huidige en toekomstige ruimtelijke ordening.

Dit vereist uiteraard een geïntegreerde werking van de verschillende openbaar vervoersmaatschappijen : de hoofdassen worden georganiseerd door de NMBS, de ontsluitende lijnen meestal door de regionale openbaar vervoersmaatschappijen. Precies in de interactie tussen beide partijen schuilt een lacune : de NMBS organiseert in bepaalde gebieden geen hoofdassen waardoor de regionale vervoersmaatschappijen verplicht worden om buslijnen in te leggen die het midden houden tussen een ontsluitende en een verbindende lijn.

Een goed openbaar vervoer vergt ook een goede aansluiting, dat wil zeggen aangepaste dienstregelingen met een goede frequentie en een goede cadans. Ook hier schuilt een lacune omdat op vele plaatsen het aanbod in het hoofdstation niet in cadans is met de ontsluitende lijnen, zodat er geen goede overstapmomenten zijn en dus ook geen goed kwalitatief openbaar vervoer.

Beide lacunes (vereiste minimaanbod en afstemming van de dienstregeling) hebben te maken met een gebrek aan een duidelijk *governance* systeem tussen de verschillende openbaar vervoersmaatschappijen wat nog wordt benadrukt door het feit dat de NMBS aangestuurd wordt door de federale minister van Mobiliteit en de regionale vervoersmaatschappijen door de regionale ministers.

Het opzet van dit informatieverslag is daarover suggesties en oplossingen aan te reiken. Welke suggesties kunnen de sprekers daarover geven, rekening houdend met de Belgische situatie ?

Mevrouw Lieten verwijst verder naar de idee van een *communauté urbaine* voor de grote steden en vraagt zich af hoe ver het beheer van een dergelijke *communauté urbaine* strekt. Geldt dat alleen voor de spoorlijnen die

davantage d'informations pour mieux développer le réseau (où faut-il plus de lignes directes ? Où les usagers prennent-ils des correspondances ? etc.)

#### D. Échange de vues

Selon Mme Lieten, un système de transports publics performants est organisé de manière hiérarchisée : un modèle en arête de poisson, avec un axe principal assurant la jonction entre deux grands centres urbains, et des petites lignes secondaires qui amènent les usagers vers les grands axes, étant entendu qu'il faut aussi tenir compte de l'aménagement du territoire actuel et futur.

Cela requiert évidemment un fonctionnement intégré des diverses sociétés de transports publics : les axes principaux sont organisés par la SNCB, et les lignes secondaires sont généralement desservies par les sociétés régionales de transports publics. C'est précisément au niveau de l'interaction entre ces deux maillons que le bât blesse : dans certaines zones, la SNCB n'organise pas d'axes principaux, de sorte que les sociétés régionales de transport sont obligées de mettre en place des lignes de bus intermédiaires entre une ligne secondaire et une liaison principale.

Un bon système de transports en commun nécessite aussi de bonnes correspondances, c'est-à-dire des horaires adaptés, avec une bonne fréquence et une bonne cadence. On déplore ici aussi une lacune, car en de nombreux endroits, l'offre proposée par la gare principale est décalée par rapport aux horaires des lignes secondaires, avec toutes les conséquences négatives qui en découlent pour les correspondances et, partant, pour la qualité générale des transports publics.

Les deux lacunes mentionnées (au niveau de l'offre minimum requise et de l'harmonisation des horaires) sont liées à l'absence d'un système de gouvernance clair entre les diverses sociétés de transports publics, ce qui est encore accentué par le fait que la SNCB relève de la compétence du ministre fédéral de la Mobilité tandis que les sociétés régionales de transport sont sous la tutelle des ministres régionaux.

Le présent rapport d'information a pour but de proposer des suggestions et des solutions à ce sujet. Compte tenu de la réalité belge, quelles suggestions les intervenants peuvent-ils formuler à cet égard ?

Mme Lieten évoque ensuite l'idée d'une communauté urbaine pour les grandes villes et se demande jusqu'où peut s'étendre la gestion d'une telle communauté urbaine. Doit-elle se limiter aux lignes ferroviaires qui

door de stad lopen en het ontsluitende bus- en tramvervoer of ook voor de spoor- en busverbindingen met andere steden en gemeenten ?

De heer Henry vraagt hoe men het openbaar vervoer zo kan structureren dat het bijdraagt tot een optimale ruimtelijke ordening.

Het vervoer per spoor is duidelijk het meest gestructureerd en de andere vormen van openbaar vervoer dienen dus daarom te worden georganiseerd, maar zorgt dit er *a priori* voor dat de stiptheidsproblemen worden opgelost ? Moet men denken aan andere oplossingen en daarbij steeds rekening houden met de fragiele structuur van het net die het moeilijk maakt om uurregelingen en dus stiptheidsvereisten te respecteren ?

Mevrouw De Bue stelt vast dat de sprekers de nadruk hebben gelegd op de noodzakelijke werken binnen de Brusselse kom, om zo te komen tot een betere integratie van het vervoersaanbod, rekening houdend met de vier P's : Prijs, Product, Plaats en Promotie. Bepaalde sprekers hebben erop aangedrongen om voorstellen te doen voor de integratie van het openbaar vervoer in het kader van het GEN, dat min of meer overeenkomt met de vroegere provincie Brabant. Deze vraag heeft duidelijk gemaakt dat er verbanden zijn tussen het gehele aanbod van openbaar vervoer en de ruimtelijke ordening.

De heer Peumans peilt naar de bruikbaarheid van het toegepast wetenschappelijk onderzoek van de sprekers op de dagdagelijkse organisatie van het openbaar vervoer.

Verder wenst de heer Peumans de mening te kennen van de sprekers over de regionalisering van de spoorwegen. Toen het stads- en streekvervoer werd geregionaliseerd, konden de vervoersmaatschappijen beter inspelen op de noden van de reizigers met als gevolg een significante toename van het aantal reizigers. Waarom dan ook niet de spoorwegen regionaliseren ? Sommige sprekers verwijzen naar voorbeelden uit het buitenland, maar daar is de politieke context niet dezelfde als in België.

Heel wat treinstations in Brussel (bijvoorbeeld Brussel-Congres) en Antwerpen worden onderbenut. Spreker citeert cijfers voor het aantal op- en afstappers in Antwerpen : 34 000 voor Antwerpen-Centraal, 12 000 voor Antwerpen-Berchem, 89 voor Antwerpen-Haven, 211 voor Antwerpen-Luchtbal, 86 voor Antwerpen-Noorderdok en 1 928 voor Antwerpen-Zuid.

traversent la ville et au transport secondaire par bus et tram, ou peut-elle concerner aussi les liaisons de chemin de fer et de bus avec d'autres villes et communes ?

M. Henry demande comment structurer l'offre de transport public en commun pour contribuer à ce que l'aménagement du territoire soit organisé de manière optimale.

Le transport ferroviaire, de loin le plus structurant, les autres modes de transport devant s'articuler autour de lui, permet-il en soi de résoudre les problèmes de ponctualité ? Or, faut-il envisager d'autres solutions en tenant compte de la très grande difficulté de respecter les horaires, donc la ponctualité à cause de la fragilité de la structuration du réseau ?

Mme De Bue constate que les orateurs ont souligné la nécessité de travailler sur le bassin bruxellois pour une meilleure intégration de l'offre de transport en mettant l'accent sur les quatre P (Prix, Produit, Place et Promotion). Certains orateurs ont insisté pour qu'on fasse des propositions pour l'intégration des transports en commun au niveau de la zone RER qui correspond plus ou moins à l'ancienne province de Brabant. Or, cette question a mis en évidence des liens entre l'ensemble des transports en commun et l'aménagement du territoire.

M. Peumans voudrait savoir en quoi la recherche scientifique appliquée menée par les intervenants peut être utile pour l'organisation journalière des transports en commun.

Il aimeraient par ailleurs savoir ce que les orateurs pensent de la régionalisation des chemins de fer. Lorsque le transport urbain et régional a été régionalisé, les sociétés de transport ont pu mieux réagir aux besoins des usagers, ce qui a entraîné une augmentation significative du nombre de voyageurs. Pourquoi, dès lors, ne pas régionaliser aussi les chemins de fer ? Certains intervenants citent des exemples concernant d'autres pays, mais le contexte politique y est différent de la situation belge.

De très nombreuses gares de chemins de fer à Bruxelles (Bruxelles-Congrès, par exemple) et à Anvers sont sous-exploitées. L'intervenant donne les chiffres concernant les voyageurs qui embarquent et débarquent dans les gares anversoises : 34 000 pour Anvers-Central, 12 000 pour Anvers-Berchem, 89 pour Anvers-Port, 211 pour Anvers-Luchtbal,

Zelfs met het bestaande aanbod slaagt men er niet in om de mensen te overtuigen de trein te nemen.

Mevrouw Lambelin wenst dat de multidimensionele functie van de knooppuntmanager, zoals voorgesteld door de heer Vanderstraeten, duidelijk wordt uitgelegd.

Voor mevrouw Brouwers kan openbaar vervoer niet los gezien worden van ruimtelijke ordening, maar er rijzen wel vragen over het theoretisch model dat wordt voorgesteld door de sprekers. We kunnen geen model enkel en alleen van bovenaf opleggen omdat ook de gemeenten zelf beslissingen nemen (onder andere over de inplanting van bedrijventerreinen, verkavelingen, ...) met gevolgen voor de verkeersstromen. Hierdoor loopt het achteraf dikwijls vast.

De idee van een knooppuntmanager is interessant. Is deze idee vooral ingegeven door hetgeen de spoorwegen vandaag al doen, of is er ook samenwerking met de regionale openbaar vervoersmaatschappijen mogelijk ? Een voorbeeld : in Leuven is er naast het treinstation ook een heel groot station van De Lijn met aparte verkooppunten. Hier zou samenwerking een oplossing zijn, maar de NMBS verhuurt de ruimten rond het station die haar inkomsten oplevert.

De heer Vanackere voelt aan dat het introduceren van een grotere planmatigheid voor politici meteen botst op de vraag hoe dat tot stand kan worden gebracht. Graag voorbeelden uit het buitenland waar men erin geslaagd is om de keuzes inzake ruimtelijke ordening planmatig aan te pakken en de formules die daarbij gehanteerd werden.

Wordt in het onderzoek van de academici ook het goederenvervoer onderzocht ?

Volgens de heer Vanackere maakt overstappen deel uit van een goed afgesteld openbaar vervoernetwerk. Toch zijn er heel wat reizigers die afhaken als er te veel moet worden overgestapt. Moeten we de reizigers daarom niet overtuigen dat overstappen helemaal niet zo dramatisch is ?

Mevrouw De Ridder stelt dat er inderdaad een stijging is in absolute cijfers van het aantal reizigers, maar dat heeft niet geresulteerd in een toename van het aandeel

86 pour Anvers-Noorderdokken et 1 928 pour Anvers-Midi. Même avec l'offre existante, on ne parvient pas à convaincre les gens de prendre le train dans certaines gares.

Mme Lambelin souhaite que la fonction pluridimensionnelle de chef de noeud, proposée par M. Vanderstraeten soit bien précisée.

Pour Mme Brouwers, les transports publics sont indissociablement liés à l'aménagement du territoire, même si le modèle théorique présenté par les orateurs soulève des questions. On ne peut pas imposer purement et simplement un modèle « par le haut », car les communes prennent aussi des décisions de leur côté (notamment en ce qui concerne l'implantation des sites industriels, les lotissements, etc.) qui ont des répercussions sur les flux de circulation. C'est ainsi que des blocages surviennent souvent par la suite.

L'idée d'instaurer une fonction de chef de noeud est intéressante. Cette idée s'inspire-t-elle surtout de ce que les chemins de fer font déjà aujourd'hui, ou une collaboration avec les sociétés régionales de transport public est-elle également possible ? À Louvain, par exemple, il y a, à côté de la gare de chemins de fer, une très grande station de De Lijn possédant des points de vente distincts. Une collaboration pourrait être la solution ici, mais la SNCB met en location les espaces autour de la gare, ce qui génère des revenus.

M. Vanackere a le sentiment que la mise en place d'une plus grande systématisation se heurte d'emblée, chez les responsables politiques, à la question de savoir comment cela peut se concrétiser dans la pratique. Il aimeraient qu'on cite des exemples d'autres pays ayant réussi à aborder les choix d'aménagement du territoire de manière planifiée et souhaiteraient savoir quelles formules ont été privilégiées dans ces cas.

L'étude réalisée par les experts universitaires couvre-t-elle également le transport de marchandises ?

Selon M. Vanackere, les correspondances font partie intégrante d'un réseau de transport public bien coordonné. Pourtant, de nombreux voyageurs finissent par renoncer lorsqu'ils doivent prendre trop de correspondances. Ne faudrait-il dès lors pas les convaincre que le fait de devoir prendre une ou plusieurs correspondances n'a rien de dramatique ?

Mme De Ridder reconnaît que si le nombre de voyageurs augmente certes en chiffres absolus, cela ne s'est pas traduit par une part plus grande des transports en

van het openbaar vervoer in het algemeen. Er is dus nog werk aan de winkel om de autobestuurder aan te zetten verleiden de auto aan de kant te laten staan en gebruik te maken van het openbaar vervoer.

### *Antwoorden van prof. Vansteenwegen*

Het is duidelijk dat de ruimtelijke ordening in België voor verbetering vatbaar is met het oog op het organiseren van een efficiënt openbaar vervoer. Het omgekeerde kan echter ook : een gerichte ontwikkeling van het openbaar vervoer om ook de ruimtelijke ordening te sturen.

Een voorbeeld : regionet Leuven. Hier zouden bepaalde assen sterk uitgebred kunnen worden met hoogwaardig en hoogfrequent openbaar vervoer, wat ook versterkend zou werken voor de stadskernen rond de haltes.

We kunnen niet iedereen rechtstreeks van zijn woonplaats naar zijn werkplaats brengen, zeker niet als hij daarbij nog langs de school of winkel moet, maar we moeten verplaatsingen concentreren op de belangrijke assen. Dan is een hoge frequentie en een hoge snelheid mogelijk, wat een belangrijk nadeel van overstappen wegneemt (bijvoorbeeld als je weet dat je bij elke overstap maximaal tien minuten moet wachten op de volgende trein of metro). Dat is echter alleen haalbaar indien het transport hiërarchisch georganiseerd wordt.

Wat de bruikbaarheid van zijn onderzoek betreft, antwoordt prof. Vansteenwegen dat een deel van het onderzoek praktisch toepasbaar is en verwijst daarbij naar het onderzoek dat sinds een achttal jaar wordt gevoerd in samenwerking met Infrabel. Zo werd er kant en klare software ontwikkeld waardoor de stationsplanning en *platforming* kon geoimaliseerd worden om de capaciteit van de stations beter te benutten. Er kon ook een beter inzicht gegeven worden in de problematiek van de Noord-Zuid as die zich niet in de eerste plaats situeert in Brussel-Centraal, maar wel net voor Brussel-Zuid en net voor Brussel-Noord voor die treinen die de hele doorsteek moeten maken en op dat moment hierdoor alle sporen bezetten.

De reizigersaantallen van de verschillende openbaar vervoersmaatschappijen zijn gestegen, maar gezien de bevolkingsgroei kunnen we niet anders dan het openbaar vervoer verder uitbreiden om onze steden bereikbaar te houden. Daarom moet ingezet worden

commun en général. Il reste donc beaucoup à faire pour persuader l'automobiliste de renoncer à la voiture au profit des transports en commun.

### *Réponses du professeur Vansteenwegen*

Il est évident que l'aménagement du territoire en Belgique peut être amélioré en vue d'organiser un système de transport public efficace. Mais l'inverse est aussi possible : des transports publics bien conçus peuvent avoir un impact positif sur l'aménagement du territoire.

Prenons l'exemple du réseau régional de Louvain. Certains axes pourraient y être considérablement étendus par le biais d'un transport public de qualité et à haute fréquence, ce qui renforcerait les centres urbains autour des arrêts.

Il n'est pas possible de conduire tout le monde directement de son domicile à son lieu de travail – surtout si tout le monde doit, en plus, passer par l'école des enfants ou par le magasin – mais il faut concentrer les déplacements sur les axes importants. Il est alors possible de garantir une fréquence élevée et une grande vitesse, ce qui dissipe un inconvénient majeur des correspondances (ce qui sera le cas si l'on sait, par exemple, qu'il ne faudra pas attendre plus de dix minutes à chaque correspondance pour le prochain train ou métro). Mais cela n'est faisable que si le transport est organisé de manière hiérarchisée.

Pour ce qui est de l'utilité concrète de son étude, le professeur Vansteenwegen répond qu'une partie de cette étude est applicable dans la pratique ; il renvoie à cet égard à l'étude menée depuis huit ans en collaboration avec Infrabel. C'est ainsi qu'a été développé un logiciel clé sur porte, qui a permis non seulement d'optimiser la planification des gares et le *platforming* en vue de mieux exploiter la capacité des gares, mais aussi de mieux appréhender la problématique de l'axe Nord-Sud, qui ne se situe pas principalement à Bruxelles-Central, mais juste avant Bruxelles-Midi et juste avant Bruxelles-Nord pour les trains qui doivent parcourir toute la jonction et qui, de ce fait, occupent à ce moment toutes les voies.

Les nombres de voyageurs des différentes sociétés de transport public ont augmenté, mais vu la croissance démographique, nous ne pouvons faire autrement que de développer encore davantage les transports en commun pour faire en sorte que nos villes restent accessibles.

op de hiërarchische structuur om tot een hoogwaardig, frequent, snel en comfortabel openbaar vervoer te kunnen komen.

Wat de regionalisering van de spoorwegen betreft, is het vooral belangrijk dat er goed wordt samengewerkt tussen de verschillende overheden. Over de grote lijnen van het openbaar vervoer moeten op het hoogste niveau worden beslist, maar er is ook nood aan lokale inspraak. Alles kan niet van bovenaf worden opgelegd ; er is ook nood aan inspraak en overleg met lokale overheden want zij hebben een beter zicht op lokale verplaatsingen.

Overstappen zijn in sé niet te vermijden, maar indien zij op een kwalitatieve manier (hoge frequentie) en met een voldoende concentratie van reizigers kunnen worden georganiseerd, dan hoeven ze geen onoverkomelijke drempel te vormen en is het geheel ook financieel nog haalbaar.

#### *Antwoorden van professor Vanderstraeten*

De knooppuntmanager zou een referentiepersoon zijn die borg staat voor de goede werking van de opvolgende verplaatsingen. Deze persoon zou zich bezighouden met de coördinatie van de activiteiten en de transportwijzen, alsook met de inrichting van de ruimtes rond de stations. Men kan daar ook het beheer van pakjes bijvoegen (dit in het kader van de groeiende *e-commerce*sector).

Voor zover hij weet, bestaat die functie in Europa nog niet. Zo heeft het lanceren in Frankrijk van contracten voor uitwisselingspolen nog niet geleid tot het invoeren van deze functie.

Men zou echter vooruitgang moeten maken met « *liaison* »-functies, functies waar er een tussenpersoon optreedt. In de wijkcontracten in Brussel bijvoorbeeld worden ze steeds talrijker, zoals voor de functie « *projecthoofd* ». De functie van knooppuntmanager zou ideaaliter en logischerwijze gezamenlijk gefinancierd moeten worden door de NMBS, de regionale vervoersmaatschappijen en de betrokken gemeentelijke overheden.

Dat het blijkbaar moeilijk is om deze functie te creëren, is waarschijnlijk te wijten aan de institutionele versnippering.

Het openbaar vervoer kan een nieuwe urbanisatie met zich meebrengen en ook de bestaande wijken

C'est pourquoi il faut miser sur la structure hiérarchisée pour parvenir à un système de transport public dans lequel qualité, fréquence, vitesse et confort seront les maîtres mots.

En ce qui concerne la régionalisation des chemins de fer, il importe surtout que les différentes autorités collaborent bien. Les grandes décisions en matière de transport public doivent se prendre au plus haut niveau, mais le niveau local doit aussi avoir son mot à dire. Tout ne peut pas être imposé d'en haut ; une concertation avec les autorités locales est également indispensable, car celles-ci ont une meilleure vision des déplacements locaux.

Les correspondances sont inévitables, mais si elles peuvent être organisées efficacement (fréquence élevée) et en tenant compte d'une concentration des voyageurs suffisante, elles ne devraient pas constituer un obstacle insurmontable, ni pratiquement ni financièrement.

#### *Réponses du prof. Vanderstraeten*

Le chef de nœud serait une personne de référence, garante du bon fonctionnement de la chaîne des déplacements. Cette personne s'occuperait de la coordination des activités et des modes de transport ainsi que de l'aménagement autour des gares. La gestion des colis y serait également intégrée (une forme de réponse à la croissance importante du *e-commerce*).

À sa connaissance, cette fonction n'existe pas encore en Europe. Ainsi, en France, la mise en place des contrats de pôle d'échange n'a pour autant pas encore donné lieu à celle de l'organisation de cette fonction.

Or, on devrait pouvoir aller de l'avant en ce qui concerne les métiers d'intermédiaire, ces métiers de l'*« entre »*, comme on les développe par exemple dans les contrats de quartier à Bruxelles avec la fonction de « chef de projet ». Ce poste de chef de nœud devrait idéalement et logiquement être financé à la fois par la SNCB, les opérateurs du transport public régional et les autorités communales concernées.

Si cette fonction, somme toute très logique, peine à se mettre en place, il faut très vraisemblablement l'imputer au problème général de la culture du compartimentage institutionnel.

Le transport en commun peut précéder l'urbanisation nouvelle tout comme la consolidation de quartiers

onderling dichter tot elkaar brengen. Alle grote wijken van Londen zijn in de vorige eeuw gegroeid rond en vanuit nieuwe stations en metrolijnen. Bij het uitwerken van hun strategische plannen kunnen de gemeenten de verantwoordelijken van het openbaar vervoer betrekken. Zo werken de verantwoordelijken van de TEC in Namen nauw samen om gestructureerde corridors in te richten, waardoor de urbanisatie van de stad zich verder kan ontwikkelen.

Het concept van het « *bassin de vie* » van een gebied werd onlangs besproken in het kader van de actualisering van het Gewestelijk Ruimtelijk Structuurplan en is pertinent wat de opeenvolgende verplaatsingen betreft. Hoewel het moeilijk kan zijn de grenzen van deze « bekkens » te bepalen, kan men het probleem zeker oplossen door te voorzien in « hoofdlijnen » en « hoofdknooppunten », waarover makkelijk een politiek akkoord kan worden bereikt.

De heer Vanderstraeten stelt vast dat de discussie over de grenzen van de invloedssfeer van Antwerpen heeft plaatsgevonden in het kader van de planning en ruimtelijke ordening van het Vlaamse grondgebied. Spreker verklaart dat het Waalse *Schéma de développement de l'espace régional* (SDER) de stedelijke gebieden omvat van Brussel, van MAHL (Maastricht, Aken, Hasselt en Luik), van LIKOTO (Lille, Kortrijk, Doornik) en van SAARLORLUX (Saarbrucken, Lorraine, Luxemburg).

De definitie van de stedelijke gebieden in de strategische gewestplannen (SDER, PRDD, Structuur Plan van Vlaanderen) is doordacht en houdt rekening met de verbanden tussen mobiliteit, woongelegenheid, werkgelegenheid en ligging van de grote publieke voorzieningen, zodat een zo groot mogelijke territoriale coherentie kan worden nagestreefd.

Wat zou een regionalisering van de NMBS met zich meebrengen ? Zou het dan alleen gaan om de IR lijnen en zouden de IC lijnen federaal beheerd blijven ? En wat met de internationale lijnen op Europees niveau, overeenkomstig het principe van de subsidiariteit, dat zegt dat het machts- en besluitvormingsniveau moet overeenstemmen met het niveau waarop het speelt ? Spreker heeft zelf geen weet van studies die de haalbaarheid vergelijken van verschillende Belgische scenario's in deze context.

existants. Tous les grands quartiers de Londres au siècle passé se sont organisés autour et à partir de nouvelles stations et lignes de métro. Les communes peuvent impliquer dans l'élaboration de leurs plans stratégiques les acteurs des transports publics. Ainsi par exemple, à Namur, les responsables du TEC namurois collaborent étroitement au développement de l'urbanisation de la ville par la conception et l'aménagement de couloirs structurants.

La notion de « *bassin de vie* » qui a été notamment discutée dans le cadre de l'actualisation du Schéma de développement de l'espace régional (SDER) est pertinente par rapport aux enjeux de chaîne de déplacements. Si la délimitation de ces bassins est problématique, il convient sans doute de contourner cette difficulté par la mise en place de « lignes de vie » et de « nœuds de vie » qui sont *a priori* davantage susceptibles d'accords politiques.

M. Vanderstraeten constate que la discussion sur les limites de l'aire d'influence anversoise a lieu dans le cadre de la planification et de l'aménagement du territoire flamand. L'orateur explique que dans le SDER wallon sont représentées les aires métropolitaines de Bruxelles, du MAHL (Maastricht, Aachen, Hasselt et Liège), du LIKOTO (Lille, Kortrijk, Tournai) et du SAARLORLUX (Saarbrucken, Lorraine, Luxembourg).

La définition des aires métropolitaines dans les plans stratégiques régionaux (SDER, PRDD, *Structuur Plan van Vlaanderen*) est réfléchie en considérant les rapports entre la mobilité, l'habitat, les pôles d'emploi et la localisation des grands équipements publics afin d'obtenir la cohérence territoriale la plus grande possible.

Que signifierait la régionalisation de la SNCB ? Ne concerterait-elle que les lignes IR en laissant les lignes IC au niveau fédéral et, au-delà, les lignes internationales à un niveau européen conformément au principe de subsidiarité selon lequel le niveau de pouvoir et de décision doit correspondre au niveau de l'enjeu ? Personnellement, l'intervenant n'a pas connaissance d'études qui comparent les performances et la faisabilité de différents scénarios possibles pour la Belgique à cet égard.

### *Antwoorden van prof. Boussauw*

Wat het mogelijk gebrek aan een *governance* systeem betreft, stelt prof. Boussauw dat de nadruk in zijn uiteenzetting vooral op de (groot)stedelijke mobiliteit lag. In vergelijking met een aantal vergelijkbare agglomeraties in Europa (bijvoorbeeld Wenen en München), ligt voor ons land nog een weg open voor een nieuw gewestgrens-overschrijdend openbaar vervoer.

Wij kunnen heel wat leren over het organiseren van openbaar vervoer en verstedelijking uit voorbeelden als Wenen en München, maar ook Zürich en Kopenhagen. In deze laatste stad werd in 1977 beslist een regionaal vervoernetwerk uit te bouwen en nu heeft de stad zich ontwikkeld rond die structuur, waarbij er vlakbij het centrum toch voldoende groene ruimten en recreatiegebied overblijft tussen de grote assen van het openbaar vervoer. Er bestaan uiteraard ook slechte voorbeelden, zoals Dublin, in vergelijking waarmee Brussel helemaal niet slecht scoort.

Het openbaar vervoer is de laatste decennia in België verbeterd. In 1983 werd het openbaar vervoer als een « marginale » manier voor verplaatsingen beschouwd, terwijl het nu een ernstig vervoermiddel is dat bovendien onmisbaar geworden is in stedelijke agglomeraties. Zo hebben niet alleen de regionale openbaar vervoersmaatschappijen maar ook de NMBS hun reizigersaantallen quasi zien verdubbelen sinds begin jaren 90.

De Belgische economie is vooral tertiair georganiseerd (waardoor het personenvervoer uiteraard zeer belangrijk is), maar het is evident dat ook het goederenvervoer veel meer de basis moet zijn voor ruimtelijke ontwikkeling. Activiteiten van logistieke dienstverlening en industriële productie moeten geënt worden op belangrijke assen voor goederenvervoer (zie : Antwerpse haven en het Albertkanaal).

De vraag naar het schaalniveau waarop de spoorwegen zouden moeten uitgebaat worden in combinatie met de onderbenutte stations legt inderdaad een pijnpunt bloot. De spoorwegen zijn – zoals eerder aangehaald – vooral gericht op het lange afstandsvervoer, wat geen ruimte laat voor stedelijk vervoer. Vandaar blijven veel Brussels treinstations onderbenut omdat er veel te weinig treinen stoppen (dat heeft uiteraard deels ook te maken met capaciteit), terwijl de metro en bussen om de vijf à zeven minuten rijden. De Rupellijn in Antwerpen loopt

### *Réponses du professeur Boussauw*

En ce qui concerne l'éventuelle absence de système de gouvernance, le professeur Boussauw précise que son exposé mettait principalement l'accent sur la mobilité dans les (grandes) villes. Si l'on compare Bruxelles à certaines agglomérations comparables en Europe (Vienne ou Munich, par exemple), on constate qu'il y a encore de la place, dans notre pays, pour un nouveau réseau de transport public transrégional.

Des villes comme Vienne et Munich, mais aussi Zürich ou Copenhague, ont beaucoup à nous apprendre en matière d'organisation des transports en commun et d'urbanisation. Copenhague a décidé en 1977 de développer un réseau de transport régional et, aujourd'hui, la ville s'est développée autour de cette structure, qui a malgré tout permis de laisser suffisamment d'espaces verts et de zones créatives à proximité du centre, entre les grands axes de transports en commun. Il existe aussi évidemment de mauvais exemples, comme la ville de Dublin, à laquelle Bruxelles n'a vraiment rien à envier dans ce domaine.

Les transports publics se sont améliorés en Belgique au cours des dernières décennies. En 1983, les transports en commun étaient considérés comme un mode de déplacement « marginal », alors qu'il s'agit aujourd'hui d'un moyen de déplacement sérieux, qui est en outre devenu indispensable dans les agglomérations urbaines. Ainsi, non seulement les sociétés régionales de transport public, mais aussi la SNCB ont vu le nombre de leurs voyageurs quasiment doubler depuis le début des années 90.

L'économie belge est organisée principalement en fonction du secteur tertiaire (d'où, évidemment, l'importance énorme du transport de personnes), mais il est évident que le développement territorial doit aussi se baser beaucoup plus sur le transport de marchandises. Les activités des services logistiques et de production industrielle doivent se greffer sur les grands axes de transport de marchandises (*cf.* le port d'Anvers et le canal Albert).

La question de l'échelle à laquelle les chemins de fer devraient être exploités en combinaison avec les gares sous-exploitées met effectivement le doigt sur un point très délicat. Comme on l'a vu, les chemins de fer sont axés principalement sur le transport longue distance, ce qui ne laisse pas de place au transport urbain. D'où la sous-exploitation de nombreuses gares ferroviaires bruxelloises, où beaucoup trop peu de trains s'arrêtent (même si c'est évidemment aussi une question de capacité), alors que les rames de métro et les bus circulent

deels door de Antwerpse agglomeratie en zou kunnen benut worden voor verstedelijking, maar ook daar rijden de treinen veel te weinig frequent om een aantrekkelijk openbaar vervoersmogelijkheid te zijn.

Wat betreft het rechtstreeks nut van het wetenschappelijk onderzoek voor de organisatie van het openbaar vervoer, legt prof. Boussauw uit dat zijn onderzoek niet de operationele aspecten van het openbaar vervoer betreft, maar wel de verstedelijgingsprocessen en de rol van het openbaar vervoer daarin. Hierdoor zal het onderzoek geen concrete aanbevelingen kunnen opleveren met betrekking tot de operationele kant van de organisatie van het openbaar vervoer.

\*  
\* \* \*

à une cadence de cinq à sept minutes. La *Rupellijn* à Anvers passe en partie par l'agglomération anversoise et pourrait être exploitée pour l'urbanisation, mais là aussi, la fréquence des trains est nettement insuffisante pour que ce mode de transport public puisse offrir une alternative attrayante.

Pour ce qui est de l'utilité directe de l'étude scientifique pour l'organisation des transports publics, le professeur Boussauw explique que son étude ne concerne pas les aspects opérationnels du transport public, mais bien les processus d'urbanisation et le rôle du transport public dans ces processus. De ce fait, l'étude ne permettra pas de formuler des recommandations concrètes concernant l'aspect opérationnel de l'organisation des transports publics.

\*  
\* \* \*

## V. HOORZITTING VAN 23 OKTOBER 2015

### A. Uiteenzetting van mevrouw Macharis, professor aan de Faculteit Economische, Sociale en Politieke Wetenschappen, Vrije Universiteit Brussel, directeur-coördinator van de OnderzoeksGroep MOBI

Professor Macharis is directeur-coördinator van de onderzoeksGroep MOBI die zich bezighoudt met duurzame logistiek, elektrische en hybride voertuigen en stedelijke mobiliteit. Deze groep telt zo'n zestig medewerkers.

#### Het intergewestelijk vervoeraanbod met bijbehorende governance structuur

Het aanbod van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is slecht gecoördineerd. Professor Macharis geeft als voorbeeld de steenwegen in Brussel : op de Waterloosesteenweg hebben zowel De Lijn, de MIVB als de TEC een vervoeraanbod, maar de dienstregeling, tickets en tarieven zijn niet op elkaar afgestemd. Het openbaar vervoer moet dus gebruiksvriendelijker worden. In dit verband heeft TreinTramBus in 2014 voor mevrouw Grouwels, minister van Openbare Werken en Vervoer voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2009 tot 2014, een studie gewijd aan de tariefintegratie.

Er bestaan heel wat zogenoamde *urban legends* bij de gebruikers van het openbaar vervoer die te wijten zijn aan angst om niet begrepen te worden en onwetendheid over de stopplaatsen en haltes van bus en tram door een onoverzichtelijk aanbod.

De problematische ontwikkeling van het Brabantnet toont aan dat gewestgrensoverschrijdende infrastructuur nodig is, maar nog steeds moeilijk te realiseren blijkt.

In het project MOBRU 2015-2019 (VUB-ULB), dat professor Macharis samen met professor Dobruszkes van de ULB heeft ontwikkeld, worden mobiliteits-dossiers bestudeerd die de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overschrijden. Een aantal dossiers rond het Brusselse, zoals het GEN, het vliegroupletplan Zaventem, de overstapparkings, de projecten gelieerd aan de Brusselse Ring en rekeningrijden en tolheffing lopen vertraging op door de complexe besluitvorming.

## V. AUDITION DU 23 OCTOBRE 2015

### A. Exposé de Mme Macharis, professeur à la Faculté des Sciences économiques, sociales et politiques, Vrije Universiteit Brussel, directrice-coordinatrice du Groupe de recherche MOBI

La professeur Macharis est directrice-coordinatrice du groupe de recherche MOBI dont les thèmes d'étude sont la logistique durable, les véhicules électriques et hybrides ainsi que la mobilité urbaine. Ce groupe compte quelque soixante collaborateurs.

#### L'offre de transports interrégionale et sa structure de gouvernance

L'offre de transports publics dans la Région de Bruxelles-Capitale manque de coordination. La professeur Macharis prend l'exemple de l'offre de transports présente sur certaines chaussées bruxelloises : la chaussée de Waterloo, par exemple, est desservie à la fois par De Lijn, la STIB et le TEC, mais il n'y a aucune harmonisation en termes d'horaires, de titres de transport et de tarification. Il faut donc rendre l'offre de transports en commun plus conviviale pour les usagers. À cet égard, l'association TreinTramBus a réalisé en 2014 une étude sur l'intégration tarifaire, à la demande de Mme Grouwels, ministre des Travaux et des Transports publics de la Région de Bruxelles-Capitale de 2009 à 2014.

Il existe parmi les usagers des transports publics de nombreuses légendes urbaines dues à la crainte de ne pas être compris et à la méconnaissance des points d'arrêt des bus et des trams en raison d'un manque de clarté dans l'offre.

Les problèmes relatifs au développement du projet Brabantnet montrent qu'une infrastructure interrégionale est nécessaire mais qu'elle s'avère difficile à concrétiser.

Dans le cadre du projet MOBRU 2015-2019 (VUB-ULB), que la professeur Macharis a développé conjointement avec le professeur Dobruszkes de l'ULB, des projets de mobilité dépassant les frontières de la Région de Bruxelles-Capitale sont à l'étude. Plusieurs dossiers qui concernent Bruxelles et ses environs, comme le RER, le plan des routes aériennes au départ de Zaventem, les parkings de délestage, les projets relatifs au ring de Bruxelles, à la tarification routière et aux péages, prennent du retard en raison de la complexité du processus décisionnel.

## Hoe kan men gezamenlijk beslissingen nemen ?

Het is van belang een overkoepelende (operationeel en politiek) structuur te voorzien, waarin alle *stakeholders* per project worden samengebracht, vervolgens de objectieven van de betrokkenen met elkaar te vergelijken en een eindbeslissing te nemen in functie van deze doelstellingen.

De objectieven van de *stakeholders* moeten worden geanalyseerd en gemeten aan de hand van *Multi Actor Multi Criteria Analysis* (MAMCA- criteria). Men kan hieruit dan besluiten of hun doelstellingen passen ofwel afwijken van de gezochte oplossing, die uiteindelijk duurzaam moet zijn. Men kan dan een score maken van de relevantie van de inbreng van de verschillende actoren in het kader van het project.

Het draagvlak op verschillende institutionele niveaus van de projectalternatieven kan via *Competence-Based Multicriteria Analysis* (COMCA) worden gemeten. Aldus kan men bepalen welke taken worden uitgevoerd of toegelaten voor het project. Men kan eveneens nagaan welke *stakeholders* deze taken uitvoeren of ze potentieel kunnen blokkeren, en welk projectalternatief de individuele actoren verkiezen.

Deze COMCA-aanpak werd reeds toegepast op het project « *Rail 4Brussels* » van de federale overheid, in samenwerking met *Technum et Espaces Mobilités*, inzake de Noord-Zuid verbinding in Brussel. Er waren twee beleidsniveaus bij betrokken (federaal en gewestelijk) en aan de hand hiervan werden negen alternatieven voorgesteld zodat kon worden uitgemaakt welk het draagvlak was van deze alternatieven.

De studie voor een betere waardering van het interregionale aanbod in Brussel (De Lijn – TEC – MIVB) voor Brussel Mobiliteit van 2015 door Olivier Servais is een strategisch project. Deze studie werd onlangs ook besproken in de Brusselse Gewestelijke Mobiliteitscommissie, die spreekster voorzit en die bestaat uit vertegenwoordigers van de verschillende actoren inzake openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze commissie brengt de actoren per project inzake openbaar vervoer samen en maakt het aldus mogelijk tot beslissingen te komen op operationeel vlak.

## Comment parvenir à un processus décisionnel conjoint ?

Il importe de créer une structure faîtière (opérationnelle et politique) réunissant l'ensemble des parties prenantes de chaque projet, puis de comparer les objectifs respectifs et de prendre une décision finale en fonction de ces objectifs.

Il faut analyser et mesurer les objectifs des parties prenantes sur la base des critères MAMCA (« *Multi Actor Multi Criteria Analysis* »). On pourra alors déterminer si leurs objectifs sont compatibles avec la solution proposée ou s'ils sont contraires à cette solution, qui doit au final être durable. On pourra alors mesurer la pertinence de la contribution des différents acteurs dans le cadre du projet.

L'assise, aux différents niveaux institutionnels, des alternatives de projets peut être mesurée sur la base d'une analyse multicritères fondée sur les compétences (Analyse COMCA, « *Competence-Based Multicriteria Analysis* »). On peut ainsi déterminer quelles tâches peuvent être accomplies ou admises dans le cadre du projet. On peut examiner également quelles parties prenantes exécutent ces tâches ou peuvent les bloquer potentiellement et quelle alternative de projet les acteurs individuels privilégient.

Cette approche COMCA a déjà été appliquée à Bruxelles pour la jonction Nord-Midi dans le cadre du projet « *Rail 4Brussels* » de l'autorité fédérale, en collaboration avec Technum et Espaces Mobilités. Deux niveaux de pouvoir (fédéral et régional) étaient concernés et neuf alternatives ont ainsi été proposées, ce qui a permis de voir quelle était l'assise de ces alternatives.

L'étude relative à une meilleure valorisation de l'offre interrégionale à Bruxelles (De Lijn – TEC – STIB) pour Bruxelles Mobilité, réalisée en 2015 par Olivier Servais, est un projet stratégique. Cette étude a aussi été examinée récemment au sein de la Commission Mobilité de la Région bruxelloise, que l'intervenante préside et qui se compose de représentants des différents acteurs du secteur des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale. Cette commission rassemble les acteurs de chaque projet en matière de transports en commun et permet ainsi la prise de décisions au plan opérationnel.

## Besluit

Er moet zeker geïnvesteerd worden in de intergewestelijke samenwerking inzake openbaar vervoersaanbod. Men moet een adaptieve *governance* structuur naar voren brengen (in plaats van een *top-down* beleid) om vervolgens te komen tot ruim gedragen oplossingen.

### **B. Uiteenzetting van de heer Lauwers, professor aan de Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning, Universiteit Gent**

Professor Lauwers heeft aanzienlijke praktijkervaring inzake de uitwerking van plannen inzake duurzame mobiliteit waarin openbaar vervoer een sleutelrol speelt. Zo heeft hij als expert bij de Franse groep SYSTRA meegewerkt aan een studie over het Brussels gewestelijk expresnet (GEN) in 1995.

#### **Basis van de uiteenzetting : de stelling dat het openbaar vervoer als ruggengraat kan fungeren voor de ruimtelijke ontwikkeling :**

— enerzijds zal er aandacht besteed worden aan de rol van het mobiliteitsmanifest van de Vlaamse Vereniging voor ruimte en planning (VRP) ;

— anderzijds zal de rol van de *smart mobility* onderzocht worden waarbij ingegaan wordt tegen de « *technological fix* » (de verwachting dat de technologie alle problemen zal oplossen in de toekomst) en de nieuwe « *car euphoria* » (die vaak gekoppeld wordt aan zelfrijdende milieuvriendelijker auto's).

Hierbij zal de situatie in het Vlaams Gewest centraal staan.

#### **Rol van het openbaar vervoer is vrij marginaal**

Tachtig procent van de verplaatsingskilometers in het Vlaams Gewest gebeurt met de wagen. Meer dan de helft van de inwoners van het Vlaams Gewest gebruikt het openbaar vervoer nooit. Het openbaar vervoer bedraagt ongeveer een tiende van het autoverkeer, wat betekent dat zelfs bij een verdubbeling van het gebruik van het openbaar vervoer het autoverkeer slechts met 10 % zal afnemen.

De ruimtelijke structuur in ons land staat volledig in functie van de mobiliteit met de wagen. Men moet

## Conclusion

Il faut investir sans nul doute dans la coopération interrégionale en ce qui concerne l'offre de transports publics. Il faut une structure de gouvernance adaptative (plutôt qu'une politique « *top-down* ») afin de pouvoir aboutir à des solutions bénéficiant d'un large soutien.

### **B. Exposé de M. Lauwers, professeur, Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning, Universiteit Gent**

Le professeur Lauwers possède une expérience pratique considérable en matière d'élaboration de plans de mobilité durable, où les transports publics jouent un rôle clé. Il a ainsi collaboré, en tant qu'expert auprès du groupe français SYSTRA, à une étude sur le Réseau express régional bruxellois (RER) en 1995.

#### **Base de l'exposé : la thèse selon laquelle les transports publics peuvent faire office de colonne vertébrale de l'aménagement du territoire :**

— d'une part, on sera attentif au rôle du Manifeste Mobilité de la *Vlaamse Vereniging voor ruimte en planning* (VRP) ;

— d'autre part, on examinera le rôle de la mobilité intelligente (*smart mobility*) en s'attaquant au mythe du « tout au technologique » (la croyance selon laquelle la technologie résoudra tous les problèmes à l'avenir) et à la nouvelle « euphorie automobile » (souvent liée aux voitures autonomes, plus respectueuses de l'environnement).

L'exposé accordera une place centrale à la situation en Région flamande.

#### **Transports publics : un rôle plutôt marginal**

Quatre-vingts pour cent des kilomètres parcourus lors des déplacements en Région flamande le sont en voiture. Plus de la moitié des habitants de la Région flamande n'utilisent jamais les transports en commun. Les transports publics représentent, en volume de déplacements, environ un dixième de la circulation automobile, ce qui signifie que même en doublant l'utilisation des transports en commun, on ne réduirait le trafic automobile que de 10 %.

Dans notre pays, tout l'aménagement du territoire est pensé en fonction de la mobilité automobile. Or, il

er echter rekening mee houden dat het autosysteem op zijn grenzen botst. België prijkt reeds op de eerste plaats op de internationale index inzake files in ontwikkelde landen (INRIX indicator) en de evolutie is zeer ongunstig. De filezwaarte uitgedrukt in kilometer-uren file is bijvoorbeeld op de Antwerpse snelwegen met een kwart toegenomen op drie jaar tijd.

Toenemende files zijn echter ook een internationaal fenomeen en gezaghebbende instanties, zoals de *Asian Development Bank*, bevelen aan dit probleem aan te pakken door een koersverandering in het mobiliteitsbeleid. Volgens Enrique Peñosa, Columbiaans politicus en voormalig burgemeester van Bogota, is « *Solving traffic jams with more and bigger highways is like putting out a fire with gasoline* ».

Volgens de *fundamental law of traffic congestion* (in het Nederlands : de « fundamentele filewet ») geformuleerd door Anthony Downs, stijgt op stadssnelwegen de verkeerscongestie tijdens het piekuur tot op het niveau van de maximale wegcapaciteit. Deze wet, die ruim vijftig jaar oud is, wordt meer en meer door de feiten bevestigd in de Verenigde Staten maar ook in andere continenten (zie onder andere studies in Groot-Brittannië en Japan). In de Benelux wordt er sinds ongeveer een kwarteeuw aandacht aan besteed.

Turner en Duranton hebben in 2011 een grootschalig onderzoek verricht naar het verband tussen extra wegcapaciteit en extra verkeersgebruik tussen 1983 en 2003 in meer dan tweehonderd steden in de Verenigde Staten. Men kwam tot de conclusie dat 10 % extra wegcapaciteit leidt tot 10 % meer voertuigmeter.

België haalt de internationale klimaatdoelstellingen niet, wat mede grotendeels veroorzaakt wordt door de (stijgende) bijdrage van de mobiliteit.

« *Dieselgate* » verscherpt de problematiek van de luchtverontreiniging door verkeer : de gezaghebbende Nederlandse organisatie voor Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) kwam tot de conclusie dat de euronormen duidelijk overschreden worden bij de meting van de « *real life* » emissiefactoren voor stikstofoxiden (NOx) voor stads- en snelwegverkeer.

faut savoir que le système du « tout à l'automobile » se heurte aujourd'hui à ses propres limites. La Belgique trône déjà en tête du classement international des pays développés les plus embouteillés (indice INRIX) et la situation évolue dans un sens très défavorable. Sur les autoroutes anversoises, par exemple, le volume d'encombrement exprimé en heures-kilomètres a augmenté d'un quart en trois ans.

Mais l'accroissement des embouteillages est aussi un phénomène international, et des instances dirigeantes comme la Banque asiatique de développement recommandent de s'attaquer à ce problème en opérant un changement de cap dans la politique de mobilité. Enrique Peñosa, homme politique colombien et ancien maire de Bogota, estime que résoudre le problème des embouteillages en multipliant et en élargissant les autoroutes revient à éteindre un incendie avec de l'essence.

Selon la loi fondamentale de la congestion routière (« *fundamental law of traffic congestion* ») formulée par Anthony Downs, l'encombrement des routes sur les périphériques urbains à l'heure de pointe atteint le niveau de la capacité routière maximale. Cette loi, vieille de plus de cinquante ans, est de plus en plus confirmée par les faits non seulement aux États-Unis mais aussi dans d'autres continents (voir entre autres les études menées à ce sujet en Grande-Bretagne et au Japon). Au Benelux, elle bénéficie d'un certain intérêt depuis un quart de siècle environ.

En 2011, Turner et Duranton ont réalisé une étude à grande échelle sur le lien entre l'accroissement de la capacité routière et l'accroissement du trafic sur la période 1983-2003 dans plus de deux cents villes des États-Unis. Ils en sont arrivés à la conclusion qu'une augmentation de 10 % de la capacité routière entraîne une augmentation de 10 % du nombre de véhicules-kilomètres.

Si la Belgique n'atteint pas les objectifs climatiques internationaux, c'est en grande partie à cause de l'influence (croissante) de la mobilité.

Le « *dieselgate* » ne fait qu'aiguiser le problème de la pollution de l'air par le trafic : l'instance dirigeante néerlandaise pour la recherche en sciences naturelles appliquées (*Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek* (TNO)) est arrivée à la conclusion qu'en matière d'émissions réelles d'oxydes d'azote (NOx) dans la circulation urbaine et autoroutière, les normes européennes sont clairement dépassées.

## Noodzaak van het ontwikkelen van ruimte-efficiënte infrastructuur

De *International Association of Public Transport* (UITP) heeft berekend dat om 50 000 mensen per uur te vervoeren, er 175 meter autoweg nodig is, 35 meter busruimte en 9 meter spoorwegruimte. Rekening houdende met de schaarse beschikbare ruimte voor mobiliteit betekent dit dat het openbaar vervoer een belangrijke rol te spelen heeft bij het vermijden van congestie. Dit principe is verankerd in het Vlaams mobiliteitsdecreet in het STOP-principe (achtereenvolgens inzetten op stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagens).

Op internationaal gebied wordt dit ook uitgedrukt in de « *Reverse Traffic Priority Pyramid* » van Brent Toderian waarbij gesteld wordt dat men niet naar een balans moet zoeken maar wel prioriteiten stellen. Enkele gekende voorbeelden : in Kopenhagen en Stockholm is de ruimtelijke structuur geënt op het openbaar vervoer en in het Nederlandse Houten staat de ruimtelijke ordening in functie van de fietsinfrastructuur en de inplanting van treinstations. De wagens hebben enkel toegang tot de stad via een ringweg.

In het Vlaamse Gewest is de situatie echter anders. Er is een steeds verdergaande verkavelingsdruk. Elke dag worden zes hectaren meer ruimte ingenomen door de bebouwing. Men zit in een vicieuze cirkel die dominant autogebruik en perifere ontwikkeling vastlegt.

## Slimme mobiliteit in het Mobiliteitsmanifest binnen de Vlaamse Vereniging voor ruimte en planning (VRP)

Het Mobiliteitsmanifest is ontwikkeld in een « lab-situatie » met vertegenwoordigers van de spoorwegen, de gewestelijke vervoersmaatschappijen en de betrokken administraties en ook onafhankelijke deskundigen. Er werd nagegaan of *Transit Oriented Development* (TOD) ook in het Vlaamse Gewest mogelijk is.

Men is daarbij vertrokken van de concrete situatie in het Leuvense, Limburg en het Kortrijkse om te onderzoeken hoe het openbaar vervoer uitgebouwd kan worden in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling. Als resultaat van deze casestudies werden twaalf

## Nécessité de développer une infrastructure économe en espace

L’Union internationale des transports publics (UITP) a calculé que « pour transporter 50 000 personnes par heure et par direction, il faut 175 m de largeur de routes pour les voitures, ou 35 m de largeur de routes pour les bus ou seulement une emprise de 9 m de large pour un métro ou un RER ». Compte tenu de la rareté de l’espace disponible pour la mobilité, cela signifie que les transports en commun ont un grand rôle à jouer dans la lutte contre l’encombrement. Ce principe est ancré dans le décret flamand en matière de mobilité, sous l’appellation « principe STOP » [qui consiste à miser, dans l’ordre, sur les piétons (*Stappers*), les cyclistes (*Trappers*), les transports en commun (*Openbaar vervoer*) et les voitures (*Personenwagens*)].

Sur le plan international, ce principe se traduit également dans la « *Reverse Traffic Priority Pyramid* » de Brent Toderian, selon laquelle il faut non pas rechercher un équilibre mais fixer des priorités. Quelques exemples connus : à Copenhague et à Stockholm, la structure d’aménagement du territoire est greffée sur les transports en commun ; dans la ville néerlandaise de Houten, l’aménagement de l’espace est pensé en fonction de l’infrastructure cyclable et de l’implantation des gares de chemins de fer. Les voitures n’ont accès à la ville que par un périphérique (ring).

En Région flamande, la situation est toutefois différente. La pression du lotissement est toujours plus forte. Chaque jour, six hectares d’espace sont sacrifiés au profit de la construction. L’on se trouve ainsi dans un cercle vicieux qui a pour effet de pérenniser la domination de la voiture et le développement périphérique.

## Mobilité intelligente dans le Manifeste Mobilité de la Vlaamse Vereniging voor ruimte en planning (VRP)

Le Manifeste Mobilité a été élaboré comme une « situation de laboratoire » avec des représentants des chemins de fer, des sociétés régionales de transport et des administrations concernées ainsi que des experts indépendants. Il s’agissait de vérifier si le *Transit Oriented Development* (TOD) était également possible en Région flamande.

Pour ce faire, on est parti de la situation concrète de la région de Louvain, du Limbourg et du Courtraisis pour examiner comment le réseau de transports en commun peut être élaboré en cohérence avec l’aménagement du territoire. Douze questions clés se sont dégagées de ces

sleutelkwesties geduceerd. De ruimtelijke ordening en het financiële en fiscale aspect zijn daarbij zeer belangrijk. In het Manifest wordt vooral de samenhang met de ruimtelijke ordening uitgewerkt. Er dient echter opgemerkt dat de gebruikers van de bedrijfswagen geen rationale vervoerskeuze meer hebben (zij zijn « verplichte » autogebriukers) wat een zwaar probleem stelt voor de mobiliteit.

Men is vertrokken vanuit het denkkader van de zogenaamde Breverwet, die reeds in de jaren 1970 werd geformuleerd door Geurt Hupkes. Hierin werd gesteld dat mensen, door alle tijden en culturen heen, per dag gemiddeld een gelijkaardig budget en tijd spenderen aan mobiliteit. Hieruit volgt dat als de vervoersnelheid toeneemt, we wel meer afstand afleggen maar niet minder tijd aan verplaatsingen spenderen. We winnen afstand, maar geen tijd.

*Transit Oriented Development* (TOD) is een Amerikaans concept, gebaseerd op hoe onze steden vroeger functioneerden, waarbij men ervan uitgaat dat je sterke openbaar vervoersassen moet hebben en dat rond de stations en de haltes een sterke ruimtelijke ontwikkeling moet nagestreefd worden, met een autoluw domein.

Het TOD principe werd in Los Angeles toegepast, met als resultaat een aantal nieuwe metrolijnen, zoals de *Gold*-lijn in 2005. Sinds deze nieuwe lijn in gebruik is genomen, werden op de terreinen van oude parkings, woningen en kantoren gebouwd en aldus de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied sterk opgewaardeerd.

Als men in ons land de vervoerssystemen robuuster wil maken, moet er geïnvesteerd worden in complementaire modi. De instrumenten van de ruimtelijke ordening binnen het Vlaams Gewest volstaan niet. Men moet op zoek gaan naar verhandelbare bouwrechten en een systeem van stedelijke ruilverkaveling uitwerken. Daarvoor kan men inspiratie vinden in Frankrijk waar, op het vlak van de ontwikkeling van de ruimtelijke ordening en de mobiliteit, gewerkt wordt met strategische planning vertrekende vanuit de *communauté urbaine* of de regio's. Hierbij worden openbaar vervoerlijnen vaak gezien als ruggengraat voor ruimtelijke en economische ontwikkeling.

Hier is dus een aangepaste organisatiestructuur nodig. De agenda's van de actoren op de verschillende

études de cas. L'aménagement du territoire et les aspects financiers et fiscaux revêtent en l'espèce une importance majeure. Le Manifeste met surtout l'accent sur la cohérence avec l'aménagement du territoire. Il convient cependant de souligner que les utilisateurs d'une voiture de société n'ont plus la possibilité de poser un choix de transport rationnel (car ils sont des automobilistes « obligés »), ce qui pose un sérieux problème en termes de mobilité.

Le point de départ a été le cadre de réflexion de la loi dite « Brever », élaborée dès les années 1970 par M. Geurt Hupkes. On a constaté que, dans les différentes époques et cultures, le budget et le temps que les individus consacraient chaque jour à la mobilité étaient en moyenne similaires. Il en résulte que si la vitesse de transport augmente, les distances parcourues augmentent elles aussi, tandis que le temps consacré aux déplacements ne diminue pas. Nous gagnons de la distance, mais pas du temps.

Le « *Transit Oriented Development* » (TOD) est un concept américain, basé sur la manière dont nos villes fonctionnaient auparavant, qui part du principe qu'il faut avoir des axes de transports en commun performants et tendre, autour des stations et des arrêts, à un aménagement du territoire efficace, avec une circulation restreinte.

Le principe TOD a été appliqué à Los Angeles, avec pour conséquence l'aménagement d'un certain nombre de nouvelles lignes de métro, notamment la ligne *Gold* en 2005. Depuis l'entrée en service de cette nouvelle ligne, des habitations et des bureaux ont été construits sur les terrains d'anciens parkings, ce qui représente une amélioration substantielle en termes d'aménagement du territoire.

Si l'on veut rendre les systèmes de transport plus performants dans notre pays, il faut investir dans des modes complémentaires. Les instruments d'aménagement du territoire en Région flamande ne suffisent pas. Il faut rechercher des droits de construction négociables et élaborer un système de remembrement urbain. On peut s'inspirer de ce qui se fait en France, où, sur le plan de l'aménagement du territoire et de la mobilité, on travaille avec des plans stratégiques en partant de la communauté urbaine ou des régions. À cet égard, les lignes de transports en commun sont souvent considérées comme la colonne vertébrale du développement territorial et économique.

Une structure organisationnelle adaptée s'impose donc en l'occurrence. Il faut coordonner les agendas

beleidsdomeinen, zoals mobiliteit en ruimtelijke ordening, moeten samengebracht worden. Er is ook behoefte aan één regisseur.

De verschillende vervoersoperatoren moeten een intermodaal, complementair vervoersaanbod nastreven. Lokale actoren zoals bedrijven, ziekenhuizen of scholen die mobiliteit genereren, moeten mee geresponsabiliseerd worden in functie van de basisbereikbaarheid en ook op het vlak van de financiering.

Er zijn een aantal nieuwe vormen van openbaar vervoer, zoals deelfietsen of deelauto's, die publiek toegankelijk zijn en dus ook mee in ogenschouw moeten genomen worden. De ruimtelijke kwaliteit moet primieren. Op dit ogenblik zijn steden zoals Kopenhagen, Stockholm, Wenen, Barcelona, Valencia, Maastricht, Londen, Parijs, Hamburg, Bordeaux, Utrecht en Bologna in remonte dank zij hun investeringen in openbaar vervoer en ruimtelijke kwaliteit. De leefkwaliteit is de hefboom voor de stadsontwikkeling. In de Verenigde Staten verscheen in juni 2015 een studie van Richard Florida onder de titel : « *How much are you willing to pay to live in America's best neighbourhoods ?* ».

Uit een *reality check* blijkt dat een geïntegreerd beleid inzake ruimtelijke ontwikkeling en investering in openbaar vervoer zijn vruchten afwerpt. In een aantal Franse steden waar in de laatste tien jaar werd geïnvesteerd, is het autoverkeer met de helft verminderd ten voordele van het openbaar vervoer, met een verbetering van de levenskwaliteit tot gevolg.

In het kader van het Mobiliteitsmanifest besluit spreker dat er vooral een stadsregionale aanpak nodig is en er aandacht moet besteed worden aan intermodaliteit en nieuwe mobiliteit. De fiscale en financiële aspecten spelen eveneens een grote rol.

## **Slimme mobiliteit**

Volgens een aantal toekomstscenario's zal de zelfrijdende auto waarschijnlijk binnen een twintigtal jaar dagelijkse realiteit zijn.

Het autonoom rijden kan zich ontwikkelen in de richting van het collectief in colonne rijden of in de richting van de individuele zelfrijdende voertuigen, zoals de « *Google cars* ».

des acteurs des différents domaines politiques tels que la mobilité et l'aménagement du territoire. Le besoin se fait également sentir d'avoir un seul régisseur.

Les différents opérateurs de transport doivent tendre à une offre de transport intermodale et complémentaire. Les acteurs locaux générateurs de mobilité, tels que les entreprises, les hôpitaux ou les écoles, doivent être responsabilisés eux aussi en ce qui concerne l'accessibilité de base ainsi que sur le plan du financement.

Il existe une série de nouvelles formes de transports en commun, comme les systèmes de voitures ou de vélos partagés, qui sont publiquement accessibles et doivent par conséquent également être pris en compte. L'important, c'est un aménagement du territoire de qualité. Actuellement, des villes comme Copenhague, Stockholm, Vienne, Barcelone, Valence, Maastricht, Londres, Paris, Hambourg, Bordeaux, Utrecht et Bologne ont le vent en poupe grâce à leurs investissements en matière de transports en commun et d'optimisation de la qualité spatiale. La qualité de vie est le levier du développement urbain. Aux États-Unis, une étude de Richard Florida a été publiée en juin 2015 sous le titre « *How much are you willing to pay to live in America's best neighbourhoods ?* ».

Il ressort d'un « *reality check* » qu'une politique intégrée en matière d'aménagement du territoire et d'investissement dans les transports en commun porte ses fruits. Dans un certain nombre de villes françaises qui ont fait l'objet d'investissements ces dix dernières années, le trafic automobile a diminué de moitié en faveur des transports en commun, ce qui a permis d'améliorer la qualité de vie.

Dans le cadre du Manifeste Mobilité, l'intervenant conclut en soulignant qu'un système de gouvernance ville-région est plus que jamais nécessaire et qu'il faut être attentif à l'intermodalité et à la nouvelle mobilité. Les aspects fiscaux et financiers jouent également un rôle important.

## **Mobilité intelligente**

Selon une série de scénarios d'avenir, la voiture sans conducteur devrait probablement faire partie du quotidien d'ici une vingtaine d'années.

La piste de la voiture autonome peut se développer dans le sens d'une conduite collective en colonne ou dans le sens des véhicules individuels sans conducteur tels que les « *Google cars* ».

Zoals reeds aangegeven, heeft een hoogwaardig openbaar vervoer een capaciteit die tot meer dan vijftigmaal hoger ligt dan een autosnelweg met dezelfde breedte. De capaciteit van de autosnelweg zou met een factor 3 à 4 toenemen door het collectief autonoom rijden en met een factor 1,5 door het individueel autonoom rijden. Dit betekent dat men mag dus niet mag over-investeren in de aanleg van wegen, maar er wel rekening mee moet houden dat, zelfs volgens de beste potentiële scenario's van autonoom rijden, een hoogwaardig openbaar vervoer nog tot tien keer meer capaciteit heeft dan het autoverkeer.

Voor sommigen leidt het technologisch beeld van de zelfrijdende auto tot een nieuw « *car euphoria* ». De gevaren daarvan voor de steden worden duidelijk vanuit de vergelijking met een gelijkwaardig geloof in de auto tijdens het modernisme. Het stedenbouwkundig schema voor de Noordwijk van Brussel werd reeds in 1930 door een student van Le Corbusier uitgewerkt. In de jaren 1970 heeft de ondernemer en projectontwikkelaar Charly De Pauw dit schema ook effectief in de realiteit omgezet. Het is een beeld van mechanisch verkeer en hoogbouw waarbij de menselijke schaal ontbreekt.

In het kader van « Mobiell 2040 » worden, met toepassing van de nieuwe hedendaagse technologieën, heel andere beelden van de Brusselse stadsontwikkeling naar voren gebracht : een beeld van kwaliteitsvol publiek domein met menselijke aanwezigheid. Men kan zich afvragen wie de *governance* over deze mogelijke toekomstontwikkelingen in handen zal hebben : de overheid, de privésector of de burger ?

Een recente studie van het Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid in Nederland (KIM) geeft vier mogelijke scenario's, waaronder de « *fully automated private luxury* » waarbij men op zijn bestemming uit zijn wagen stapt en hem dan programmeert om zich weer te laten opwachten om naar huis of elders te rijden. Dit veroorzaakt echter een grote druk op het stadsverkeer. In het scenario « *mobility as a service any place, any time* » wordt uitgegaan van het concept van de ketenmobiliteit en de geautomatiseerde voertuigen worden eerder ingezet tijdens de « *first en last mile* ». Op deze wijze blijft ook het hoogwaardige openbaar vervoer van belang als tussenschakel om de voornaamste vervoersstromen te verwerken.

De grootschalige inzet in de mobiliteitsketen van de elektrische fiets via fietssnelwegen, is ook een mogelijk scenario. De rol van de fiets in de « *first and last mile* »

Comme cela a été souligné précédemment, un système de transports en commun de qualité a une capacité jusqu'à cinquante fois supérieure à celle d'une autoroute d'une largeur identique. La capacité des autoroutes serait multipliée par un facteur de 3 à 4 grâce à l'utilisation de véhicules autonomes de transport collectif et par un facteur de 1,5 grâce à l'utilisation de voitures autonomes individuelles. En d'autres termes, il ne faut donc pas surinvestir dans l'aménagement de routes, mais bien tenir compte du fait que, même selon les meilleurs scénarios de véhicules autonomes, un système de transports en commun de qualité garde une capacité jusqu'à dix fois supérieure à celle du trafic automobile.

Pour certains, l'image technologique de la voiture sans conducteur générera une nouvelle « euphorie automobile ». Les risques qui en découlent pour les villes deviennent patents si l'on se remémore la confiance similaire mise dans l'automobile à l'époque du modernisme. Le schéma urbanistique du quartier Nord de Bruxelles a été élaboré, en 1930 déjà, par un étudiant de Le Corbusier. Il a effectivement été mis en œuvre dans les années 1970 par l'entrepreneur et promoteur Charly De Pauw. L'échelle humaine fait défaut dans ce schéma, qui allie trafic mécanique et hautes constructions.

Dans le cadre de « Mobil2040 », le développement urbain bruxellois, qui recourt aux nouvelles technologies contemporaines, prend un visage très différent, celui d'un domaine public de qualité avec une présence humaine. L'on peut se demander qui assurera la gouvernance de ces futures évolutions potentielles : les pouvoirs publics, le secteur privé ou le citoyen ?

Une étude récente de l'Institut néerlandais d'analyse de la politique des transports (*Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid – KIM*) fait état de quatre scénarios possibles, dont celui du « *fully automated private luxury* » dans lequel on sort de son véhicule quand on arrive à destination et on le programme pour qu'il nous attende pour nous reconduire à la maison ou ailleurs. Cette solution génère cependant une pression importante sur le trafic urbain. Dans le scénario « *mobility as a service any place, any time* », le concept de base est celui de la mobilité en chaîne et les véhicules automatisés sont plutôt utilisés en début ou en fin de parcours (« pour le premier et le dernier kilomètre »). Un système de transports en commun de qualité reste ainsi un maillon important pour absorber les principaux flux de transport.

Un autre scénario envisageable est le recours à grande échelle, dans la chaîne de mobilité, au vélo électrique sur des voies rapides pour cyclistes. Le rôle du vélo pour

rond de treinstations zal een doorslaggevende rol kunnen spelen.

## Intermodaliteit

In het kader van haar programma « AnGeLiC » zoekt de NMBS voor de steden Antwerpen, Gent en Charleroi naar een intermodulaire GEN-structuur. Voor het gewestelijk expresnet rond Antwerpen (A-GEN) worden op dit ogenblik besprekingen gevoerd tussen de verschillende lokale, gewestelijke en nationale actoren. Daarenboven werd er reeds voor dit A-GEN een geïntegreerde structuur tussen de bussen en trams van De Lijn en de treinen uitgetekend. De uitvoering van de plannen is echter op dit ogenblik geblokkeerd omdat het voor de NMBS te duur is om de rijpaden bij INFRABEL af te kopen. Ook de discussie over « geïntegreerde ticketing » is nog niet echt van start gegaan.

Op korte termijn wil de NMBS in Antwerpen zo'n tienduizend automobilisten overtuigen om over te schakelen op de voorstadstreinen. Op langere termijn wordt de vraag gesteld of men zich kan richten op *Transit Oriented Development* (TOD). De NMBS stelt dat de lage bebouwingsdichtheid rond de stations een handicap is voor de treinbediening. Uiteindelijk moeten de betrokken actoren uitmaken wie over dit alles de regie gaat voeren.

Men kan de stap-voor-stap benadering blijven volgen maar met hoge ambities en voldoende vernieuwingsdrang. Daarbij moet blind pragmatisme, zonder visie, vermeden worden (professor Bernardo Secchi, 2005).

## C. Gedachtewisseling

De heer Vereeck verwijst naar de conclusies van de inleidende uiteenzetting van professor Macharis. Hierin wordt gesteld dat we nu samen slimme investeringen moeten doen om de mobiliteitsuitdagingen aan te kunnen want de complexe problemen van het openbaar vervoer kunnen niet door één enkele overheid worden opgelost. Er is vooral nood is aan adaptieve *governance* structuren.

Men heeft, volgens de spreker, kunnen vaststellen dat De Lijn, ondanks voorbereidende gesprekken, niet klaar was om zijn vervoersbeleid af te stemmen op het nieuwe vervoersplan 2014 van de NMBS.

« le premier et le dernier kilomètre » aux alentours des gares de chemins de fer pourra s'avérer déterminant.

## Intermodalité

Dans le cadre de son programme « AnGeLiC », la SNCB cherche à instaurer une structure RER intermodulaire pour les villes d'Anvers, de Gand, de Liège et de Charleroi. En ce qui concerne le réseau express régional autour d'Anvers (A-GEN), des discussions sont en cours entre les différents acteurs locaux, régionaux et nationaux. En outre, dans le cadre du projet A-GEN, une structure intégrée entre le réseau de bus et de trams de De Lijn et le réseau ferroviaire a déjà été définie. Mais l'exécution des projets est pour l'instant au point mort car le coût du rachat des sillons à INFRABEL est trop élevé pour la SNCB. Les discussions sur l'intégration tarifaire se font elles aussi attendre.

À court terme, la SNCB ambitionne de convaincre quelque dix mille automobilistes anversois d'abandonner la voiture au profit des trains suburbains. À long terme, la question est de savoir s'il faut opter pour une approche « TOD » (« *Transit Oriented Development* ») qui consiste à aménager l'espace en fonction de l'offre de transports. La SNCB indique que le faible taux d'occupation des sols autour des gares constitue un handicap pour la desserte de trains. Il reviendra au final aux acteurs concernés de décider qui assurera la gestion de l'ensemble.

On peut continuer à avancer pas à pas mais en ayant de hautes ambitions et une volonté d'innovation suffisante. Il faut éviter à cet égard tout pragmatisme aveugle dénué de vision (professeur Bernardo Secchi, 2005).

## C. Échange de vues

M. Vereeck renvoie aux conclusions de l'exposé introductif de la professeur Macharis, qui laissent entendre que pour pouvoir relever les défis qui se posent en matière de mobilité, il est temps de réaliser ensemble des investissements intelligents. Les problèmes des transports en commun sont en effet d'une complexité telle qu'une autorité ne pourra pas les résoudre à elle seule. Le besoin le plus impérieux en l'espèce est de mettre en place des structures adaptatives de gouvernance.

Selon l'intervenant, on a pu constater qu'en dépit des discussions préparatoires qui avaient eu lieu, la société De Lijn n'était pas encore prête pour pouvoir adapter sa politique de transport en fonction du nouveau plan de transport 2014 de la SNCB.

Dit kan vermeden worden door het ontwikkelen van één adaptieve *governance* structuur op Belgisch niveau ter afstemming van het openbaar vervoersaanbod tussen federaal en gewestelijk niveau.

Volgens mevrouw Lieten was De Lijn wél klaar met de afstemming van zijn beleid op dit van de NMBS, maar door een gebrek aan geïntegreerde planning is zij steeds verplicht zich aan te passen aan de vervoersplannen van de spoorwegen. Hierdoor kan zij nooit een optimaal vervoersaanbod doen aan de reizigers met verbindende en ontsluitende lijnen. De Vlaamse regering heeft nochtans, in haar besluit van 13 december 2002 inzake netmanagement, een handleiding uitgewerkt voor een geïntegreerd en hiërarchisch aanbod inzake openbaar vervoer. De Lijn heeft van haar kant in haar « Mobiliteitsvisie 2020 » van april 2009 per provincie een geïntegreerde planning gemaakt van het aanbod van de NMBS en De Lijn. Men komt er echter niet toe aan deze plannen uitvoering te geven omdat er geen deugdelijke *governance* structuur bestaat die het federale niveau verbindt met het gewestelijk niveau. De gewestelijke vervoersoperatoren hebben geen enkele hefboom om druk uit te oefenen op de federale vervoersstructuren.

Mevrouw Brouwers vindt dat uit de uiteenzetting van de professoren Macharis en Lauwers bleek dat op dit ogenblik de problemen van het openbaar vervoer enkel pragmatisch kunnen aangepakt worden. Dit is te wijten aan een versnipperd openbaar vervoersbeleid als gevolg van de opeenvolgende staatshervormingen. Men moet dringend een gecoördineerd vervoersaanbod uitwerken.

Uit het Manifest voor een betere samenhang tussen mobiliteit, stad en regio van de Vlaamse Vereniging voor ruimte en planning (VRP) blijkt dat het Vlaams Gewest haar beleid inzake ruimtelijke ordening moeten afstemmen op de multimodale knooppunten van het openbaar vervoer.

De Lijn kreeg slechts korte tijd vooraf exacte informatie over het nieuwe vervoersplan van de NMBS en heeft zijn eigen plannen in zeven haasten moeten aanpassen. Het operationeel overleg tussen de verschillende vervoersoperatoren verloopt in de regel echter wel goed. Er bestaan ook een reeks interministeriële en inter-ambtelijk overlegstructuren, maar het ontbreekt vooralsnog aan een eenduidige politieke visie. Hoe kan dit gerealiseerd worden ?

On peut éviter ce problème si l'on instaure une structure unique de gouvernance adaptative au niveau belge en vue d'une harmonisation des offres fédérale et régionale en matière de transports publics.

Selon Mme Lieten, la société De Lijn était bel et bien en mesure de tenir compte de l'offre de la SNCB dans le cadre de sa politique, mais faute de planification intégrée, elle est sans cesse contrainte de s'adapter aux plans de transport des chemins de fer. Elle est donc constamment dans l'impossibilité de proposer une offre de transport optimale aux usagers, reposant sur un réseau de lignes de connexion et de lignes secondaires. Or, le gouvernement flamand a décidé, dans un arrêté du 13 décembre 2002 relatif à la gestion de réseau, d'élaborer un guide pour une offre de transports publics intégrée et hiérarchisée. De son côté, la société De Lijn a proposé, dans le cadre de sa note intitulée « *Mobiliteitsvisie 2020* » d'avril 2009, de développer une planification intégrée par province de son offre propre et de celle de la SNCB. Mais il est impossible de mettre ces plans en œuvre en l'absence d'une structure efficace de gouvernance reliant le niveau fédéral au niveau régional. Les opérateurs de transports régionaux ne disposent d'aucun levier pour faire pression sur les structures en charge des transports au niveau fédéral.

Mme Brouwers a l'impression, à entendre les exposés des professeurs Macharis et Lauwers, que seul le pragmatisme permettra de solutionner les problèmes en matière de transports publics. Cela est dû à l'éclatement des politiques en matière de transports publics résultant des réformes institutionnelles successives. Il est urgent de développer une offre coordonnée de transports en commun.

Le Manifeste Mobilité de la *Vlaamse Vereniging voor ruimte en planning* (VRP) montre que la Région flamande doit adapter sa politique en matière d'aménagement du territoire en fonction des points nodaux multimodaux des transports publics.

La société De Lijn n'a obtenu des informations précises sur le nouveau plan de transport de la SNCB qu'au dernier moment et a dû adapter ses propres plans à la hâte. Pourtant, en règle générale, la concertation opérationnelle entre les différents opérateurs de transports se déroule relativement bien. Il y a aussi une série de structures de concertation interministérielle et inter-administrative, mais il n'y a toujours pas à l'heure actuelle de vision politique uniforme. Comment y parvenir ?

De heer Henry wil weten wat de belangrijkste problemen zijn die moeten worden opgelost inzake het aanbod van het openbaar vervoer en wat een efficiënte oplossing afremt.

Moet men, gelet op de toename van het aantal reizigers, de overstap van auto naar andere vervoersmiddelen aanmoedigen en ervoor zorgen dat er minder individuele auto's zijn ? Zou het evenwel niet raadzaam zijn op de mobiliteit zelf in te werken, opdat ze vermindert ?

### ***Antwoorden van professor Macharis***

Wat de opmerking van de heer Vereeck betreft over de adaptieve *governance* structuren, antwoordt professor Macharis dat het vooral de verschillende overheden zijn die de problemen complex maken.

Men moet voor België in zijn geheel, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer, een globaal en coherent mobiliteitsplan uittekenen. Het openbaar vervoer wordt zowel federaal als gewestelijk geregeld waardoor er geoptimaliseerd wordt op verschillende niveaus. Mobiliteit kent geen grenzen en zonder een globale visie kunnen de regionale mobiliteitsplannen niet goed op elkaar aansluiten.

Wat de nood aan goede verbindingen inzake openbaar vervoer tussen de Brusselse rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, wijst professor Macharis op de kaarten die gemaakt zijn binnen het project « MOBRU » en waaruit bleek hoe slecht de verbindingen van openbaar vervoer zijn tussen de Brusselse rand en de naburige Gewesten. Bij gebrek aan politieke beslissingen, wordt er geen aanstalten gemaakt voor een verbetering van deze toestand en blijven de structurele files bestaan. Men wacht ook al ettelijke jaren vruchtelos op de uitbouw van het GEN-net. Hiervoor ontbreekt niet enkel de afstemming tussen de operatoren maar vooral tussen de betrokken beleidsniveaus.

### ***Antwoorden van professor Lauwers***

Professor Lauwers heeft het analysemodel van de Amerikaanse politoloog John Wells Kingdon toegepast op het « Oosterweel-project ». Volgens Kingdon kan een project enkel succesrijk zijn als een « *window of opportunity* » wordt opengehouden door de betrokken regisseur.

De uitbouw van het openbaar vervoer in steden zoals Londen, Barcelona, Rijsel, Bordeaux is onder leiding van een sterke politieke coördinator, zoals de burgemeester, succesrijk geweest.

M. Henry souhaite savoir quels sont les problèmes principaux à résoudre en matière de l'offre de transport en commun et quels sont les freins à une solution efficace.

Étant donné l'augmentation du nombre de voyageurs, faut-il agir sur le transfert modal et faire en sorte qu'il y ait moins de voitures individuelles ? Ne serait-il cependant pas indiqué d'agir sur la mobilité en elle-même pour que celle-ci diminue ?

### ***Réponses de la professeur Macharis***

Concernant la remarque de M. Vereeck sur les structures adaptatives de gouvernance, la professeur Macharis répond que c'est surtout la multiplicité des niveaux de pouvoir qui rend les problèmes complexes.

Il faut définir un plan de mobilité global et cohérent pour l'ensemble de la Belgique, tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises. Les transports publics sont régulés à la fois au niveau fédéral et au niveau régional et l'optimisation se fait donc à des niveaux différents. Or, la mobilité ne connaît pas de frontières et, sans vision globale, la concordance entre les plans régionaux de mobilité ne peut être assurée.

Quant à la nécessité de disposer de bonnes liaisons en transports en commun entre la périphérie bruxelloise et la Région de Bruxelles-Capitale, la professeur Macharis rappelle que les cartes dressées dans le cadre du projet « MOBRU » démontrent à quel point les liaisons en transports en commun entre la périphérie bruxelloise et les Régions voisines sont mauvaises. Faute de décisions politiques, aucune disposition n'a été prise pour améliorer cette situation et les files structurelles demeurent. De même, cela fait de nombreuses années que l'on attend en vain la mise en place du réseau RER. C'est l'absence d'accord entre les opérateurs et surtout entre les niveaux de pouvoir qui y fait obstacle.

### ***Réponses du professeur Lauwers***

Le professeur Lauwers a appliqué le modèle d'analyse du politologue américain John Wells Kingdon au « projet Oosterweel ». Selon Kingdon, un projet ne peut réussir que si son gestionnaire dispose d'une « fenêtre d'opportunité » (« *window of opportunity* »).

Le développement des transports en commun dans des villes comme Londres, Barcelone, Lille, Bordeaux, qui s'est fait sous la direction d'un coordinateur politique fort, comme le maire, a été un succès.

De *governance* moet vertrekken van het *daily urban system*, het geografische gebied waarop de dagelijkse mobiliteit van mensen zich afspeelt. Het uitgangspunt van de NMBS van het A-GEN is in dit kader gunstig te noemen.

De hoofdrol van een hoogwaardig openbaar vervoer (opvang van belangrijke vervoersstromen) en de aanvullende rol van de basisbereikbaarheid (sociale aspecten) moeten sterker gedifferentieerd worden. De vervoersregio is daarvoor een goede schaal.

Volgens professor Lauwers ligt de situatie in Brussel wel moeilijk op dit gebied. In Zwitserland en Duitsland rijzen gelijkaardige problemen zoals voor het openbaar vervoer in Brussel waarbij de problemen van het openbaarvervoeraanbod de grenzen van de Staten of *Länder* overschrijden.

In de zuid regio van Antwerpen echter is het aanbod van het openbaar vervoer zeer laag en kan men gemakkelijker een aantal stappen zetten om het aanbod inzake openbaar vervoer te verhogen.

De ambities inzake de *modal shift* of de beperking van de mobiliteitsvraag in België, zijn nogal matig. In Wenen en Kopenhagen wil men het autoverkeer beperken tot 20 % in 2030 en de overige 80 % opvullen met openbaar vervoer en fietsverkeer. Londen heeft 30 % minder autoverkeer per dag door de invoering van de *road congestion charge*.

De heer David Banister, professor *Transport Planning* aan het *University College* Londen, heeft gesteld dat voor een strategie voor duurzame mobiliteit vier elementen nodig zijn waarbij vooral de afname van de vraag inzake mobiliteit belangrijk is. Daarenboven dient er een *modal shift* worden doorgevoerd en moeten de bestaande mobiliteitsmiddelen milieuvriendelijker worden gemaakt.

\*  
\* \* \*

La gouvernance doit partir du système urbain quotidien, de la zone géographique dans laquelle se situent les déplacements quotidiens des gens. Dans ce contexte, on peut considérer que la base dont est partie la SNCB pour le RER-A est favorable.

Il faut davantage différencier le rôle majeur de transports en commun de qualité (gérer d'importants flux de transport) et le rôle complémentaire de l'accessibilité de base (aspects sociaux). La région de transport est une échelle adéquate pour ce faire.

Selon le professeur Lauwers, la situation à Bruxelles est à cet égard problématique. La Suisse et l'Allemagne sont confrontées à des problèmes similaires à ceux que posent les transports en commun à Bruxelles, les difficultés de l'offre de transports en commun ne s'arrêtant pas aux frontières des Etats ou des Länder.

Dans le sud d'Anvers, l'offre de transports en commun est cependant très réduite et il y est donc plus facile de prendre certaines initiatives afin d'accroître cette offre.

Les ambitions sont plutôt modestes quant au transfert modal ou à la limitation de la question de la mobilité en Belgique. À Vienne et Copenhague, on souhaite limiter le trafic automobile à 20 % en 2030 et combler les 80 % restants par les transports en commun et le vélo. Depuis l'introduction de la « *road congestion charge* », Londres a réduit le trafic automobile journalier de 30 %.

M. David Banister, professeur de planification des transports au *University College* de Londres, a déclaré que quatre éléments sont nécessaires au succès d'une stratégie de mobilité durable, dont le plus important est la diminution de la demande de mobilité. Il faut en outre opérer un transfert modal et rendre les moyens de mobilité existants plus écologiques.

\*  
\* \* \*

## **VI. HOORZITTING VAN 9 NOVEMBER 2015**

### **A. Uiteenzetting van de heren Leo Muyshondt, Test Aankoop, Gianni Tabbone, voorzitter van de ASBL Navetteurs.be en Stefan Stynen, TreinTramBus**

De heer Muyshondt legt uit dat de consumentenvereniging Test Aankoop en de reizigersorganisaties van het zuiden en noorden van het land, respectievelijk Navetteurs.be en TreinTramBus, het nuttig vonden een gezamenlijke uiteenzetting te geven. Zij werken immers regelmatig samen inzake de problematiek van het openbaar vervoer.

De uiteenzetting zal uit vier delen bestaan : een eerste deel beschrijft de huidige situatie, in het tweede deel komen buitenlandse voorbeelden aan bod, het derde deel focust op wat de reiziger wil en het vierde deel tenslotte gaat na hoe dat kan worden gerealiseerd.

#### **1. De huidige situatie**

De heer Muyshondt stelt vast dat in de huidige politieke context mobiliteit bijna volledig een regionale bevoegdheid is geworden. Enkel de NMBS is federaal gebleven. Dit zorgt dus voor een tegenstelling tussen de Gewesten en de federale overheid.

De huidige context is er bovendien één van besparingen. Op federaal niveau moet ongeveer 20 % bespaard worden in de NMBS-groep en de Gewesten kampen met dezelfde problemen.

Op federaal niveau zijn er plannen voor een investeringscomité en voor een platform multimodaliteit, dit laatste om tegemoet te komen aan de hedendaagse problematiek. Het gaat weliswaar nog maar om plannen en spreker wacht de evolutie ervan af.

Wat betekent die huidige context concreet voor de reiziger ? Als we de situatie vergelijken met een persoon die zich verplaatst met de wagen, dan stellen we vast dat deze persoon één enkel wegennet gebruikt waarbij er zich weinig tot geen problemen stellen om van het ene naar het andere Gewest te gaan. Gebruikt dezelfde persoon het openbaar vervoer, dan wordt hij echter geconfronteerd met vier aparte netwerken met elk hun eigenheden. Het gaat dan om het spoorwegnetwerk, het netwerk van De Lijn met bussen en trams, het netwerk van de MIVB met bussen, trams en metro en tenslotte het netwerk van de TEC met voornamelijk bussen.

## **VI. AUDITIONS DU 9 NOVEMBRE 2015**

### **A. Exposé de MM. Leo Muyshondt, Test-Achats, Gianni Tabbone, président de l'ASBL Navetteurs.be et Stefan Stynen, TreinTramBus**

M. Muyshondt explique que l'association de défense des consommateurs Test-Achats et les organisations de voyageurs du sud et du nord du pays, à savoir Navetteurs.be et TreinTramBus, ont jugé utile de présenter un exposé commun. En effet, ces associations se penchent régulièrement ensemble sur la problématique des transports en commun.

L'exposé comportera quatre parties : la première partie décrit la situation actuelle, la deuxième évoque des exemples de pratiques ayant cours dans d'autres pays, la troisième met l'accent sur les attentes des voyageurs et, enfin, la quatrième partie envisage la manière de concrétiser ces attentes.

#### **1. La situation actuelle**

M. Muyshondt constate que dans le contexte politique actuel, la mobilité est devenue presque intégralement une compétence régionale, seule la SNCB étant restée une attribution fédérale. Il en résulte dès lors une opposition entre les Régions et l'État fédéral.

En outre, nous nous trouvons actuellement dans un contexte d'austérité. Au niveau fédéral, il faut réaliser environ 20 % d'économies au sein du groupe SNCB, et les Régions sont confrontées aux mêmes problèmes.

À l'échelle fédérale, il existe des projets visant à créer un comité d'investissement et une plateforme de multimodalité, cette dernière dans le but de faire face à la problématique qui se pose aujourd'hui. Il ne s'agit certes que de projets, dont l'intervenant attend de voir comment ils évolueront.

Que signifie concrètement le contexte actuel pour le voyageur ? Si l'on examine la situation actuelle pour une personne qui se déplace en voiture, on constate que cet automobiliste utilise un seul réseau routier et qu'il ne rencontre que peu de problèmes, voire aucun, pour se rendre d'une Région à l'autre. Si cette même personne utilise les transports en commun, elle sera en revanche confrontée à quatre réseaux distincts ayant chacun leurs particularités : le réseau ferroviaire, le réseau de De Lijn pour les bus et les trams, le réseau de la STIB pour les bus, les trams et le métro, et enfin le réseau du TEC, offrant principalement un service de bus.

Een heel belangrijk gegeven is het feit dat er bijna geen geïntegreerde tarieven bestaan. Behalve in Brussel waar links en rechts een kleine inspanning wordt geleverd, zijn geïntegreerde tarieven onbestaand. Er wordt veel gesproken over ticketintegratie, waarbij dan vaak verwezen wordt naar de MOBIB-kaart. Deze elektronische drager bestaat inderdaad en maakt het mogelijk om verschillende abonnementen van verschillende maatschappijen op één drager te integreren. Dit betekent echter niet dat de reiziger met één enkele betaling een afstand kan afleggen met behulp van de verschillende vervoersmaatschappijen. Er is dus een heel duidelijk onderscheid tussen ticketintegratie en tariefintegratie, die de reiziger een echt voordeel biedt.

Ook het aanbod is niet geïntegreerd. Als voorbeeld geeft de heer Muyshondt de verbinding tussen Antwerpen en Boom, waar een trein en een bus min of meer parallel hetzelfde parcours afleggen. Nog hun uurroosters, noch hun connectiepunten zijn op elkaar afgestemd. De trein wordt eigenlijk onderbenut, terwijl er wel talrijke trage bussen zijn die geconfronteerd worden met congestie. Het openbaar vervoersnet in dat gedeelte van Vlaanderen functioneert hierdoor suboptimaal.

Een ander voorbeeld betreft het S-net rond Brussel dat niet enkel Brussel zou moeten bedienen maar ook een relatief grote regio errond. Op de kaart van het S-net staan de snellijnen van de MIVB en de NMBS, maar niet de snelbussen van de TEC en De Lijn, terwijl de lijnen van de TEC en De Lijn vooral in het buitenstedelijk gebied een bijkomend alternatief aan het vervoeraanbod kunnen toevoegen. De integratie met deze beide maatschappijen is onbestaand. Er zijn in totaal op het S-net ongeveer 140 stations, maar de tariefintegratie geldt enkel voor de 33 in Brussel gelegen stations.

Een laatste voorbeeld is treinlijn 132 Charleroi-Couvin. Ook daar rijden bus en trein min of meer parallel, ze zijn concurrenten. Het treinaanbod is er onderbenut. Sommige stopplaatsen worden heel weinig aangedaan, waardoor er heel weinig animo is om er ook gebruik van te maken. Het busverkeer wordt geconfronteerd met files wanneer ze Charleroi naderen via de N5.

De gegeven voorbeelden hier zijn maar een kleine steekkaart van problemen. Iedereen zal er vanuit zijn eigen regio nog andere kunnen aanhalen. Bovendien zijn er weinig positieve voorbeelden te geven. Hierna volgen voorbeelden uit het buitenland die aantonen dat integratie wel degelijk mogelijk is.

Un élément très important réside dans l'absence quasi totale de tarifs intégrés. Hormis à Bruxelles, où quelques efforts sont faits ça et là, les tarifs intégrés sont inexistant. L'on parle beaucoup de billetterie intégrée, en se référant généralement à la carte MOBIB. Ce support électronique existe effectivement et permet d'intégrer sur un seul support plusieurs abonnements de différentes sociétés. Mais cela ne signifie pas que le voyageur pourra parcourir une distance à l'aide d'un seul paiement en ayant recours aux différentes sociétés de transport. Il existe donc une distinction très nette entre une billetterie intégrée et une intégration tarifaire offrant un véritable avantage au voyageur.

L'offre non plus n'est pas intégrée. À titre d'exemple, M. Muyshondt évoque la liaison entre Anvers et Boom, pour laquelle un train et un bus effectuent plus ou moins parallèlement le même parcours. Il n'y a aucune harmonisation entre leurs horaires, ni entre leurs points de connexion. On a, d'un côté, une ligne de chemin de fer sous-exploitée et, de l'autre, de nombreux bus roulant lentement à cause des embouteillages. De ce fait, le réseau des transports en commun ne fonctionne pas de manière optimale dans cette partie de la Flandre.

Un autre exemple est celui du réseau S autour de Bruxelles, qui ne devrait pas desservir uniquement Bruxelles, mais aussi une région relativement étendue autour de Bruxelles. Sur la carte du réseau S figurent les lignes rapides de la STIB et de la SNCB, mais pas les lignes de bus rapides du TEC et de De Lijn, alors que ces dernières sont en mesure d'ajouter une alternative supplémentaire à l'offre de transport, principalement dans la zone extra-urbaine. L'intégration avec ces deux sociétés est inexistante. Le réseau S compte au total près de 140 stations, mais l'intégration tarifaire s'applique uniquement aux 33 stations situées à Bruxelles.

Un dernier exemple : la ligne de chemin de fer 132 Charleroi-Couvin. Là aussi, un bus et un train assurent la liaison plus ou moins en parallèle et se font concurrence. L'offre ferroviaire y est sous-exploitée. Certains arrêts sont très peu desservis, de sorte qu'il y a très peu de motivation à les utiliser. Les bus, eux, sont confrontés aux embouteillages lorsqu'ils approchent de Charleroi via la N5.

Les exemples évoqués ici ne sont qu'un petit aperçu des problèmes rencontrés. Tout le monde pourra citer des exemples relatifs à sa propre région. D'autre part, il y a peu d'exemples positifs à citer. Or, une intégration est possible, comme l'illustrent les cas concrets suivants, issus d'autres pays.

## 2. Buitenlandse voorbeelden

De heer Stynen citeert als eerste voorbeeld de stad München, waar alle vervoersmodi die eenzelfde rol vervullen, namelijk snel vervoer binnen een stedelijke agglomeratie, op één kaart staan en als één geheel worden voorgesteld aan de gebruiker. Lijnen die beginnen met een « U » zijn metrolijnen, als ze beginnen met een « S » zijn het voorstadlijnen. De letter is het enige onderscheid dat gemaakt wordt tussen de verschillende vervoerstypes. Ook de tarivering is uniform. Op de oost-west as in München rijdt ongeveer elke twee minuten een S-trein, die daardoor binnen het centrum van de stad functioneert als een echte metro.

De stadsrandbussen rijden er niet tot in het centrum. Dat zou natuurlijk wel haalbaar zijn, maar voor de reiziger is het meestal sneller om in de rand over te stappen op een *S-Bahn* trein die hem snel naar het centrum brengt. Uiteraard wordt hierbij een geïntegreerd tarief gebruikt. Het voordeel van dit systeem is dat de capaciteit veel beter kan beheerd worden. Een bus die doorgaat tot in het centrum loopt steeds voller en zo krijg je een capaciteitsprobleem. Een *S-Bahn* trein daarentegen heeft de marge om een aantal busreizigers te doen overstappen.

Een ander voorbeeld van een sterk geïntegreerd netwerk vinden we in Hamburg, waar de bussen eindigen aan de stadsrand. Daar kan de reiziger naadloos overstappen op de metro. Naadloos kan hier vrij letterlijk geïnterpreteerd worden : reizigers verlaten de bus en worden probleemloos, zonder zoeken of speuren, naar de metro geleid. In Hamburg is men nog een stap verder gegaan in de integratie door trein en metro aan dezelfde perrons te laten aankomen : aan de ene kant van het perron kan een trein stoppen en aan de andere kant een metrostel. Ook dit zorgt voor een haast automatische overstap tussen beide transportsystemen, met een geïntegreerd tarief en bovendien zonder barrière in de vorm van poortjes of dergelijke alvorens op een ander transportsysteem te kunnen overstappen. Ook voor personen met een beperkte mobiliteit is dit soort overstap zeer geschikt. Alhoewel je wel van voertuig moet veranderen, hoef je enkel van perronkant te wisselen.

Nog een ander voorbeeld is Barcelona, een stad waar tientallen operatoren binnen eenzelfde stedelijke agglomeratie samenwerken en waar een volledig tariefintegratiesysteem bestaat, opgebouwd in concentrische cirkels rond de stad. Een ticket van zone 1 is aldus geldig voor alle openbaar vervoer in het centrum. Eén of twee zones

## 2. Exemples issus d'autres pays

M. Stynen cite tout d'abord l'exemple de la ville de Munich, où tous les moyens de transport qui remplissent la même fonction, à savoir un transport rapide en agglomération urbaine, figurent sur une seule carte et sont proposés à l'usager comme formant un tout. Les lignes dont la dénomination commence par un « U » sont les lignes de métro, tandis que celles dont le nom commence par un « S » sont les lignes du réseau ferroviaire régional de Munich (*S-Bahn*). La lettre initiale est la seule distinction opérée entre les différents types de transport. La tarification est, elle aussi, uniforme. Sur l'axe est-ouest à Munich, un train S circule environ toutes les deux minutes ; ces trains S fonctionnent donc comme un véritable métro dans le centre-ville.

Les bus de la périphérie ne roulent pas jusqu'au centre de Munich. Ce serait évidemment faisable, mais pour l'usager, il est généralement plus rapide d'embarquer en périphérie dans un train S qui l'emmène rapidement au centre-ville. Il est évidemment question ici d'un tarif intégré. L'avantage de ce système est qu'il permet de beaucoup mieux gérer la capacité. Un bus qui circule jusqu'au centre-ville se remplit de plus en plus, et l'on est ainsi confronté à un problème de capacité. Un train S, en revanche, offre toujours aux usagers des bus la possibilité de prendre des correspondances.

Un autre exemple de réseau fortement intégré est celui de la ville d'Hambourg, où les bus ont leur terminus à la périphérie, les usagers pouvant alors très facilement poursuivre leur voyage en métro. Le changement se fait littéralement sans transition : les usagers quittent le bus et sont ensuite orientés sans aucune difficulté ni hésitation vers le métro. À Hambourg, l'intégration est encore plus poussée, puisque le train et le métro arrivent aux mêmes quais : un train peut s'arrêter d'un côté du quai, et une rame de métro de l'autre côté. Ce système permet lui aussi une transition quasi automatique entre les deux modes de transport, avec un tarif intégré et, qui plus est, sans l'obligation de franchir un portique ou autre pour passer à un autre système de transport. Ce type de transition d'un mode de transport à l'autre est également très pratique pour les personnes à mobilité réduite. Même s'il faut changer de véhicule, il suffit simplement de passer d'un côté du quai à l'autre.

Autre exemple : celui de Barcelone, une ville où plusieurs dizaines d'opérateurs collaborent dans une même agglomération urbaine et où existe un système d'intégration tarifaire parfaite, structuré en cercles concentriques autour de la ville. Un ticket de la zone 1 est ainsi valable pour tous les transports en commun en centre-ville. La

extra garanderen de ontsluiting van een veel groter gebied rond het centrum, ongeacht welke maatschappijen daar vervoer aanbieden.

In Barcelona wordt aangetoond hoe een vervoersnet lokaal een belangrijke rol kan spelen. In Terrassa, een voorstad van Barcelona met 200 000 inwoners, werd de trein ondergronds tot in het centrum verlengd. Dit zorgt nu voor een optimale ontknoping met looproutes en fietsnetwerken. Het is een belangrijke stap om het openbaar vervoer dichter bij de mensen te brengen, zodat meer reizigers worden aangetrokken en de inwoners er minder afhankelijk worden van hun auto. In dit geval is er ook veel minder behoefte aan grote randparkings omdat de mensen op hun bestemming kunnen gebracht worden.

Ook dit is een ambitieniveau dat we in België helaas nog niet kennen.

Het laatste voorbeeld is Zürich. In de tram kan de reiziger in *real time* zien welke treinaansluitingen er zijn, inclusief eventuele vertragingen. Omgekeerd beschik je in de Zwitserse treinen over hetzelfde comfort en kan je zien binnen hoeveel minuten een tram of metro vertrekt en op welk perron.

### **3. Wat wil de reiziger ?**

De heer Tabbone legt uit dat de reiziger een geïntegreerd netwerk van openbaar vervoer wil dat zeer effectief is. Een dergelijk netwerk heeft vier aspecten :

- een geïntegreerd aanbod : overstappunten, dienstroosters, capaciteit, wachtcomfort en toegankelijkheid ;
- geïntegreerde informatie : dezelfde reisadviezen bij alle vervoersmaatschappijen ;
- geïntegreerde tarieven : betalen naargelang van de afgelegde afstand, ongeacht de vervoersmaatschappij waarvoor men kiest ;
- mogelijkheden voor en na het vervoer (te voet, per fiets, met de auto, carpoolen).

#### **Geïntegreerd aanbod**

Een geïntegreerd aanbod betekent dat alle vervoersmaatschappijen aanwezig moeten zijn in een volledig hiërarchisch model op basis van overstappunten.

validation d'une ou de deux zones supplémentaires permet de couvrir un territoire beaucoup plus vaste autour du centre, quelles que soient les sociétés qui y assurent le transport.

L'exemple de Barcelone illustre aussi le rôle considérable qu'un réseau de transport peut jouer au niveau local. À Terrassa, banlieue de Barcelone comptant 200 000 habitants, la ligne de train a été prolongée jusqu'au centre par voie souterraine. Cela permet une connexion optimale avec les parcours piétonniers et les réseaux de pistes cyclables. C'est un pas important vers la mise en place de transports publics plus proches des gens, en vue d'attirer davantage de voyageurs et de rendre les habitants moins dépendants de leur voiture. L'aménagement de vastes parkings de délestage est également moins nécessaire, car les gens peuvent être emmenés jusqu'à leur lieu de destination.

Il s'agit, là aussi, d'un niveau d'ambition que nous ne connaissons malheureusement pas encore en Belgique.

Le dernier exemple est celui de Zurich. Dans le tram, l'usager peut visualiser les correspondances ferroviaires en temps réel, y compris les retards éventuels. Les trains suisses offrent la même fonctionnalité, en permettant aux voyageurs de voir dans combien de minutes et à quelle voie part un tram ou un métro.

### **3. Que veut le voyageur ?**

M. Tabbone explique que le voyageur veut un réseau de transport public intégré et de haute performance. Un tel réseau comporte quatre aspects :

- une offre intégrée : nœuds de correspondances, horaires, capacité, confort d'attente et accessibilité ;
- une information intégrée : mêmes conseils de voyages chez toutes les sociétés de transport ;
- des tarifs intégrés : payer en fonction de la distance parcourue, quelle que soit la société de transport choisie ;
- des possibilités de pré et post-transport (à pied, à vélo, en voiture, en co-voiturage).

#### **Offre intégrée**

L'offre intégrée signifie que toutes les sociétés de transport doivent être représentées dans un modèle hiérarchique complet basé sur des nœuds de correspondance.

In dat model is de trein de ruggengraat, omdat hij een grote capaciteit heeft (het is niet zo goed mogelijk zich op de tram te baseren, omdat het moeilijker is verscheidene bussen over te laten stappen op een tram dan op een trein).

Bovendien is er een aangepaste en verhoogde frequentie nodig op de overstappunten. Momenteel is er vaak een bus om de twintig minuten en een trein om de dertig minuten, wat verbindingsproblemen veroorzaakt.

Men moet ook voor de hele mobiliteitsketen de garantie hebben dat men op zijn bestemming zal geraken.

Om tot dat geïntegreerd aanbod te komen, is er nood aan een centrale regisseur voor het IC-netwerk en aan regionale regisseurs voor de onderliggende netwerken.

### **Doelstellingen van het geïntegreerd openbaar vervoer**

Met die doelstellingen is het mogelijk :

- meer reizigers aan te trekken ;
- de basistoegankelijkheid te verzekeren, met name van de woonzones, de werk-, onderwijs- en vrijetijdszones ;
- de vervuiling door vervoer te verminderen ;
- de verkeerscongestie te verminderen ;
- de middelen efficiënt te gebruiken ;
- een groeimarge tot stand te brengen door efficiëntiewinsten (betere organisatie van alle transportmodi).

Bezuinigen is natuurlijk niet de eerste doelstelling.

Merkwaardig is dat het totaal van de bedrijfssubsidies voor het Belgisch openbaar vervoer lager is dan de belastingaftrek voor de firmawagens.

### **Geïntegreerde informatie**

Alle vervoersmaatschappijen en de aanvullende modi moeten op een enkele website worden samengebracht, die door alle vervoersmaatschappijen kan worden geraadpleegd.

Dans ce modèle, le train forme la colonne vertébrale étant donné qu'il bénéficie d'une grande capacité (ce serait moins possible de se baser sur le tram parce que c'est plus difficile de transborder plusieurs bus dans un tram que dans un train).

De plus, il faut des fréquences adaptées et augmentées aux nœuds de correspondance. Actuellement, on a souvent des bus toutes les vingt minutes et des trains toutes les trente minutes, ce qui crée des problèmes de correspondances.

Il faut également pouvoir bénéficier d'une garantie d'arrivée à destination pour toute la chaîne de mobilité.

Pour arriver à cette offre intégrée, il faut un régisseur central pour le réseau IC et des régisseurs régionaux pour les réseaux sous-jacents.

### **Objectifs du transport public intégré**

Ces objectifs permettraient de :

- attirer plus de voyageurs ;
- assurer l'accessibilité de base, notamment les zones de desserte d'habitation, de pôles d'emploi, d'enseignement ou de loisirs ;
- diminuer la pollution liée au transport ;
- diminuer la congestion routière ;
- utiliser les ressources de manière efficace ;
- créer une marge de croissance grâce à des gains d'efficience (meilleure organisation de tous les modes de transport).

Bien évidemment, faire des économies n'est pas l'objectif premier.

À noter : le total des subventions d'exploitation pour les transports publics belges est inférieur aux déductions fiscales accordées aux voitures de société.

### **Information intégrée**

Toutes les sociétés de transport et les modes complémentaires doivent être rassemblés sur un seul site web, consultable par les différentes sociétés de transport.

Er is nood aan informatie over de toegankelijkheid in de hele verplaatsingsketen, minder mobiele personen moeten hun traject kunnen kiezen en kunnen zien op welk tijdstip ze het zelfstandig kunnen verwezenlijken.

Men denkt aan een *helpdesk* voor de volledige verplaatsingsketen : de operatoren aan die *helpdesk* moeten de hele mobiliteitsketen kennen en moeten de reiziger kunnen adviseren ongeacht de transportmodus en de maatschappij waarop hij een beroep doet

Men wil ook informatie in *real time* over de aansluitingen van alle transportsystemen (zie het voorbeeld van Zurich : in elke bus of tram is er informatie in *real time* over alle treinen).

### **Geïntegreerde tarieven**

De reiziger moet kunnen betalen voor de afgelegde afstand of voor de verplaatsingen in eenzelfde zone, los van de gekozen vervoersmaatschappij. Voorbeeld : in Brussel stelt men vast dat er discriminatie bestaat tussen de buurten die goed door de MIVB worden bediend en waar een goedkoper MIVB-abonnement volstaat (499 euro per jaar) en de buurten waar De Lijn, TEC of de NMBS een belangrijke rol spelen, maar waarvoor men meer moet betalen (583 euro per jaar). De complexiteit van het beheren van al die transportsystemen moet bij de operatoren worden gelegd en niet bij de gebruiker.

Men moet rekening houden met de complementaire verplaatsingssystemen (deelauto's en -fietsen).

De integratie van de tarieven moet het basisprincipe worden voor alle kaartjes. Men verkoopt dus automatisch een geïntegreerd kaartje.

Bovendien moet men taksen op bepaalde netwerken, zoals de Diabolotaks, afschaffen.

Wat betalen betreft, moet er een onderscheid worden gemaakt tussen twee manieren van betalen : *prepaid* en *postpaid*. *Prepaid* betekent dat men vooraf een mobiliteitsvolume koopt. *Postpaid* betekent dat men gefactureerd wordt op basis van het werkelijke gebruik, wat de gelegenheidsklant de mogelijkheid biedt de voordelen van een abonnement te genieten zonder daarom voor een abonnement te moeten betalen dat hij niet volledig zal gebruiken.

Er moeten ook abonnementen voor onbeperkte tijd komen, met maandelijkse domiciliëringen.

Il faut des informations sur l'accessibilité dans toute la chaîne de déplacement ; les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir choisir leur trajet et voir à quel moment elles peuvent le réaliser de manière autonome.

On imagine la mise en place d'un *helpdesk* pour toute la chaîne de déplacement : les opérateurs de ce *helpdesk* doivent connaître toute la chaîne de mobilité et pouvoir conseiller le voyageur quel que soit le mode de transport et la société utilisée.

On voudrait également une information en temps réel concernant les correspondances de tous les modes de transport (voir l'exemple de Zurich : dans chaque bus ou tram, il y a des informations en temps réel de tous les trains).

### **Intégration tarifaire**

Le voyageur doit pouvoir payer pour la distance parcourue ou pour les déplacements dans une même zone indépendamment de la société de transport choisie. Exemple : à Bruxelles, on constate une discrimination entre les quartiers bien desservis par la STIB, où un abonnement meilleur marché de la STIB suffit (499 euros par an), et les quartiers où De Lijn, le TEC ou la SNCB jouent un rôle important, mais pour lesquels il faut payer plus cher (583 euros par an). La complexité de gérer tous ces modes de transport doit revenir aux opérateurs et pas à l'usager.

Il faut prendre en considération les modes complémentaires (voitures et vélos partagés).

L'intégration tarifaire doit être prise comme principe de base pour tous les billets. Par défaut, on vend donc un billet intégré.

De plus, il faut supprimer les taxes sur certains réseaux, comme par exemple la taxe Diabolo.

Comme modes de paiement, il y a deux modes à distinguer : le *prepaid* et le *postpaid*. Le *prepaid* signifie qu'on achète un volume de mobilité à l'avance. Le *postpaid* signifie que l'on est facturé sur la base de l'usage réel, ce qui permet au client occasionnel mais régulier de pouvoir bénéficier des avantages d'un abonnement sans pour autant devoir payer un abonnement qu'il n'utilisera pas pleinement.

Il faut également des abonnements à durée illimitée avec des domiciliations mensuelles.

Door al die maatregelen kan het openbaar vervoer dichter bij het comfort van de auto komen en de gebruiker aan zich binden.

### **Waarom geïntegreerde tarieven ?**

De tariefgrenzen mogen niet gelijk zijn aan mobilitetsgrenzen. Men kan verwijzen naar het voorbeeld van het trein-, metro-, busabonnement voor het Brussel Hoofdstedelijk Gewest, dat 583 euro per jaar kost om gebruik te maken van de vervoerders MIVB, TEC, De Lijn en NMBS. Een inwoner van de rand rond Brussel (voorbeeld van Vilvoorde) kan echter geen gebruik maken van dat MTB-abonnement en moet abonnementen kopen van de NMBS, De Lijn en de MIVB, die in totaal 1 408 euro per jaar kosten.

Men moet het de reiziger, die één enkel kaartje voor alle vervoersmaatschappijen vraagt, gemakkelijker maken. Een aantrekkelijker aanbod levert meer reizigers op.

Men moet tevens het marktaandeel verhogen waar het aanbod van het openbaar vervoer nu zwak is : bijvoorbeeld voor recreatieve verplaatsingen of om te winkelen (variabele trajecten en kettingverplaatsingen).

Men moet het optimaal gebruik van het netwerk kunnen garanderen.

De *conditio sine qua non* voor een geïntegreerd model is een grotere rol voor de S- en L-treinen.

### **4. Hoe en door wie moet dit worden gerealiseerd ?**

De heer Stynen meent dat er in het verleden te weinig politieke aansturing van het openbaar vervoer is geweest. Op federaal niveau wordt gewerkt met een beheerscontract met de NMBS, op Vlaams niveau met De Lijn, in Wallonië met de TEC, enz. De beheersovereenkomst garandeert een bepaald budget, maar verder zal de politiek zich zeer weinig bemoeien met wat er gebeurt op het terrein inzake netwerk, frequentie, aanbod, kwaliteit en dergelijke. Wil je naar een multimodaal netwerk evolueren, dan zal een sterkere sturing door de overheid nodig zijn.

Concreet zullen de administraties op de verschillende niveaus de principes van het netwerk moeten uitzetten en bepalen welk netwerk ze willen. Er moet gelaagd worden, op verschillende niveaus, want je kan moeilijk in Brussel bepalen hoe het netwerk er van De Panne tot Neufchâteau moet uitzien. Het federale niveau kan het internationaal verkeer en het IC verkeer

Toutes ces mesures permettront de rendre les transports publics proches du confort de la voiture et de fidéliser l'usager.

### **Pourquoi une intégration tarifaire ?**

Les limites tarifaires ne doivent pas être égales aux limites de mobilité. Voir l'exemple de l'abonnement métro, train, bus pour la Région de Bruxelles-Capitale qui coûte 583 euros par an pour utiliser les transporteurs STIB, TEC, De Lijn et SNCB. Par contre, un habitant de la périphérie bruxelloise (par exemple Vilvorde) ne peut pas se servir de cet abonnement MTB et doit acheter des abonnements SNCB, De Lijn et STIB qui coûtent au total 1 408 euros par an.

Il faut faciliter les démarches pour le voyageur qui demande un seul ticket valable pour toutes les sociétés de transport. Une offre plus attractive génère une augmentation de voyageurs.

Il faut aussi augmenter les parts de marché où l'offre de transports en commun est actuellement faible : par exemple pour les déplacements récréatifs ou pour faire des courses (trajets variables et déplacements enchaînés).

Il faut pouvoir garantir une utilisation optimale du réseau.

La condition *sine qua non* pour un modèle intégré est un rôle plus important des trains S et L.

### **4. Comment procéder et qui doit s'en charger ?**

M. Stynen pense que les transports publics n'ont pas bénéficié d'un pilotage politique suffisant par le passé. La politique repose sur les contrats de gestion conclus avec la SNCB au niveau fédéral, avec De Lijn au niveau flamand, avec le TEC au niveau wallon, etc. Le contrat de gestion garantit un budget déterminé mais, pour le reste, la politique ne se préoccupera guère de ce qu'il advient sur le terrain quant au réseau, à la fréquence, à l'offre, à la qualité, etc. Si l'on veut évoluer vers un réseau multimodal, un pilotage plus affirmé des pouvoirs publics sera nécessaire.

Concrètement, les administrations devront, aux différents niveaux, fixer les principes du réseau et définir le type de réseau qu'elles souhaitent. Il faut travailler sur plusieurs couches, à différents niveaux, car il est difficile de déterminer depuis Bruxelles quelle configuration doit avoir le réseau de La Panne à Neufchâteau. Le niveau fédéral peut gérer le trafic international et le trafic IC. Le

aansturen. Het onderliggende net kan door de verschillende Gewesten worden georganiseerd, maar dat moet uiteraard op elkaar afgestemd worden.

Belangrijk daarbij is ook dat er op voldoende lange termijn nagedacht wordt. Hier kan de mosterd gehaald worden bij de Zwitsers, die al in de jaren 1980 een knooppuntenmodel hebben ontwikkeld. Dat omvatte een heel investeringsprogramma om een gewenst netwerk uit te bouwen : overstapknooppunten, vaste reistijden om de knooppunten te kunnen halen, capaciteitsuitbreidingen, streeffrequenties en zo verder. Ook hier is dergelijke visie noodzakelijk. Zeker als de middelen schaars zijn is het essentieel dat ze goed geïnvesteerd worden zodat ze maatschappelijk kunnen renderen.

Investeringen, zowel bij de NMBS als bij De Lijn, MIVB of TEC, moeten passen binnen een langetermijnvisie ; het tegenovergestelde dus van wat vandaag gebeurt. Het GEN-netwerk bijvoorbeeld is grotendeels rond Brussel vastgelegd, maar er bestaat nog altijd geen langetermijnvisie over hoe de treinen over dat netwerk zullen rijden. Eerst werden de lijnen aangelegd en dan pas wordt gekeken wat er zal worden aangeboden, terwijl er eigenlijk precies omgekeerd zou moeten gewerkt worden. Dat geldt evenzeer voor andere grote projecten. Er wordt bijvoorbeeld gesproken van een nieuwe tunnel onder Brussel om de Noord-Zuid verbinding te ontlasten. Vooraleer je aan zo'n project begint moet je weten welk treinaanbod je wil voorzien, welke capaciteit nodig is, aan welke snelheid, welke richtingen die treinen uitmoeiten, ... Daarna pas kan je onderzoeken of een tunnel een geschikt antwoord is op de vragen die zich stellen.

Uiteraard wensen sprekers dat de reizigers een stem krijgen in het gebeuren. De heer Stynen verwijst naar het investeringscomité dat momenteel wordt opgericht en naar het platform multimodaliteit. Hij meent dat dit een overleg zou moeten zijn met drie partijen : de administratie, de vervoersmaatschappijen en de reiziger. In de praktijk ervaren de reizigersorganisaties vaak dat de vervoersmaatschappijen hun eigen agenda volgen. Dit komt deels omdat ze elk een zo groot mogelijk deel van de koek willen binnenhalen. Een reizigersorganisatie kan daar een neutrale positie innemen doordat ze gewoon één efficiënt openbaar vervoersnetwerk wil, los van wie dat precies zal aanbieden. Om naar een veel sterkere multimodaliteit te evolueren, is het belangrijk om werk te maken van de inspraak voor de reizigers. Zij kunnen immers de bestaande tegenstellingen tussen de maatschappijen en de bevoegdheden overstijgen en

réseau secondaire peut être organisé par les différentes Régions, mais il faut bien sûr veiller à une coordination.

Il importe en outre que la réflexion s'inscrive dans un horizon suffisamment lointain. On peut s'inspirer des Suisses qui ont, dès les années 80, développé un système de points nodaux. Celui-ci englobait tout un programme d'investissements destinés à mettre en place le réseau souhaité : pôles de correspondances, temps de parcours fixes pour rejoindre les pôles, extensions des capacités, fréquences visées, etc. Une telle vision est également nécessaire chez nous. Il est essentiel de bien investir les moyens, surtout lorsqu'ils sont rares, pour que la société puisse en tirer avantage.

Les investissements, tant à la SNCB que chez De Lijn, à la STIB ou au TEC, doivent s'inscrire dans une vision à long terme ; il faut donc faire le contraire de ce qui se fait actuellement. Le réseau RER, par exemple, a été dessiné en majeure partie autour de Bruxelles, mais on n'a toujours pas défini de vision à long terme pour organiser la circulation des trains sur ce réseau. On a mis les lignes en place avant de se demander en quoi consistera l'offre de transports, alors qu'il aurait fallu faire exactement le contraire. Ce jugement s'applique aussi à d'autres grands projets. On parle ainsi d'un nouveau tunnel sous Bruxelles censé délester la jonction Nord-Midi. Avant de se lancer dans un tel projet, on doit savoir quelle offre de trains on souhaite, quelle est la capacité nécessaire, à quelle vitesse les trains rouleront, dans quelles directions ils devront circuler, etc. Ce n'est qu'après avoir tiré tous ces éléments au clair que l'on pourra étudier si un tunnel est le bon moyen de résoudre les problèmes qui se posent.

Les intervenants souhaitent bien sûr que les voyageurs aient leur mot à dire dans ces dossiers. M. Stynen fait référence au comité d'investissement actuellement mis sur pied et à la plateforme de multimodalité. Il estime que cette concertation devrait se dérouler entre trois parties : l'administration, les sociétés de transport et le voyageur. En pratique, les organisations de voyageurs observent souvent que les sociétés de transport se préoccupent seulement de leurs propres priorités. Ceci s'explique en partie par le fait que chacune d'elles cherche à obtenir la part la plus grosse possible du gâteau. Une organisation de voyageurs peut adopter une position neutre dans la négociation car elle réclame un réseau de transports publics efficace sans se préoccuper de savoir qui précisément pourra l'offrir. Pour évoluer vers une multimodalité beaucoup plus forte, il faut s'efforcer de donner voix au chapitre aux voyageurs. Ceux-ci peuvent

hopelijk meer samenwerking bevorderen, zowel op het gebied van aanbod, informatie als tarieven.

Het dossier van het eengemaakte tarief gaat al makkelijk twintig jaar mee en de discussie daarover wordt heel snel technisch, als er sprake is van MOBIB-kaarten, verrekening van opbrengsten en dergelijke meer. Eigenlijk is dat allemaal niet nodig. De heer Stynen verwijst naar Berlijn waar er geen chip-kaart is maar wel tariefintegratie. Politici moeten zich dus niet laten beïnvloeden door het discours van sommige vervoersmaatschappijen die stellen dat er voor tariefintegratie allerhande computers en systemen nodig zijn. Er zijn vooral goede afspraken nodig.

Op een bepaald moment zal de politiek het heft in handen moeten nemen en beslissen dat de tariefintegratie vanaf een bepaalde datum moet gerealiseerd zijn. Dit kan zone per zone ingevoerd worden. Binnen de negentien Brusselse gemeenten is er nu tariefintegratie, dus je zou bijvoorbeeld kunnen beginnen door te stellen dat er ook tariefintegratie moet zijn in de eerste gordel rond Brussel. Dat gebied is helemaal op Brussel afgestemd en vertoont een enorm mobiliteitsinfarct. De noodzakelijke renovatie van een aantal Brusselse tunnels, die voor bijkomende verkeersproblemen zal zorgen, zou overigens een goede aanleiding zijn om hier werk van te maken. Wanneer de tunnels gesloten worden kan een zo optimaal alternatief voor de auto aanwezig zijn en kunnen meer mensen de overstap naar het openbaar vervoer maken.

## B. Gedachtewisseling

Mevrouw Brouwers verwijst naar de studie die tijdens de vorige legislatuur (meer bepaald in 2012) werd begonnen over trajecten waar verschillende openbaar vervoersmaatschappijen quasi hetzelfde parcours afleggen, met overlappenden in het aanbod als gevolg, vooral dan bij De Lijn en de NMBS. Deze studie zou tot op heden nog altijd niet afgerond zijn (zie : schriftelijke vraag nr. 1695 van Joris Vandenbroucke aan Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn – 25 september 2015). Blijkbaar is men het nog altijd niet eens over waar de overlappenden zitten. Eén van de aanbevelingen zou kunnen zijn om werk te maken van die studie.

en effet dépasser les oppositions entre les sociétés et les compétences et, espérons-le, favoriser une plus grande collaboration, tant en ce qui concerne l'offre et l'information que les tarifs.

Cela fait au moins vingt ans que l'on parle d'un tarif unifié et la discussion à ce sujet prend très rapidement une tournure technique, lorsqu'il est question de cartes MOBIB, d'imputation des recettes, etc. Tous ces éléments ne sont en fait pas du tout nécessaires. M. Stynen fait référence au cas de Berlin où l'absence de carte à puce n'empêche pas une intégration tarifaire. Les politiques ne doivent donc pas se laisser influencer par le discours de certaines sociétés de transport qui affirment que l'intégration tarifaire nécessite une multitude d'ordinateurs et de systèmes. Elle nécessite surtout de bons accords.

À un moment donné, la politique devra prendre les choses en main et imposer que l'intégration tarifaire soit réalisée pour une date donnée. Cela peut se faire zone par zone. L'intégration tarifaire est déjà un fait au sein des dix-neuf communes bruxelloises et on pourrait, par exemple, commencer par l'étendre à une première zone de la périphérie bruxelloise. Cette zone est totalement tournée vers Bruxelles et souffre donc beaucoup de la saturation du réseau routier. La nécessaire rénovation de plusieurs tunnels bruxellois, qui provoquera encore des problèmes de mobilité supplémentaires, serait d'ailleurs une bonne occasion de prendre une initiative en ce sens. Lorsque les tunnels seront fermés, on se rendra compte qu'il y a une alternative à la voiture et un plus grand nombre de personnes pourront décider de se tourner vers les transports en commun.

## B. Échange de vues

Mme Brouwers fait référence à une étude entamée sous la précédente législature (plus précisément en 2012) et portant sur les trajets pour lesquels les différentes sociétés de transport accomplissent quasiment le même parcours, ce qui se traduit par des offres similaires, surtout entre De Lijn et la SNCB. Cette étude ne serait pas encore terminée à ce jour (voir : question écrite n° 1695 de Joris Vandenbroucke au ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande, du Tourisme et du Bien-être animal – 25 septembre 2015). On n'est apparemment pas encore parvenu à s'accorder sur les endroits où l'offre fait double emploi. Une des recommandations à formuler pourrait être de mener cette étude à bien.

Over tariefintegratie wordt inderdaad al meer dan twintig jaar gesproken. De struikelsteen is daar niet alleen van technische aard, maar ook van financiële aard. Het gaat immers om de inkomsten van de vervoersmaatschappijen. Mevrouw Brouwers verwijst hierbij naar het onderliggend verschil qua kostendekkingsgraad tussen de verschillende vervoersmaatschappijen. Zo is dit verschil vrij groot tussen de MIVB en De Lijn. De Lijn heeft trouwens recent geopteerd om haar tarieven te verhogen. Toch blijven de tarieven van De Lijn nog altijd vrij laag, zeker voor abonnementen.

Wat is volgens sprekers het beste systeem om een verschil in prijs te introduceren : de afstand die wordt afgelegd of de duurtijd die een reizigers op de bus of trein zit ? In het voorbeeld van Barcelona waar met concentrische cirkels wordt gewerkt, is eerder op afstand gebaseerd. Moet dit het criterium worden ? Wat dan met het protest van het platteland die meer gaan moeten betalen omdat ze verder af wonen ?

Volgens mevrouw De Bue is elke regering voorstander van een betere integratie van de systemen van openbaar vervoer, maar men spreekt hier reeds tien of twintig jaar over en er komt weinig schot in de zaak. De sprekers hebben benadrukt dat ons land institutioneel complex is, gelet op de verdeling van de bevoegdheden tussen de verschillende bestuursniveaus. Welk instrument zal ervoor kunnen zorgen dat men evolueert in de richting van deze integratie ?

De heer Henry vindt de doelstelling van de gebruikers van het openbaar vervoer met betrekking tot een geïntegreerd systeem duidelijk, logisch en begrijpelijk, maar tegelijk per definitie vrij contradictorisch gelet op de staatsstructuur van ons land. Hoe kan men het systeem zoals het nu bestaat, zo goed mogelijk aanpakken ?

De spreker wil weten of de stappen die de verschillende operatoren momenteel ondernemen, ondanks alles evolueren in de richting van een betere integratie of zijn er bepaalde tegenstrijdigheden ? Welke acties zijn prioritair om het systeem te doen vooruitgaan en wat zijn de voornaamste knelpunten ?

Volgens de heer Vanackere betreft de kernvraag van dit debat de afspraken over de verdeling van de financiële middelen, zowel de opbrengsten die genereerd worden door de klanten als de vergoeding voor de dienstverlening door de overheid. Er moeten afspraken gemaakt worden over de verdeling van die opbrengsten en de financiering voor het organiseren van de dienstverlening. Dat kan onmogelijk door de administratie

On parle effectivement d'intégration tarifaire depuis plus de vingt ans. La pierre d'achoppement est d'ordre non seulement technique mais aussi financier. L'enjeu est en effet les revenus des sociétés de transport. Mme Brouwers fait à cet égard référence à la différence sous-jacente observée entre les sociétés de transport quant au degré de couverture des coûts. Cette différence est ainsi assez importante entre la STIB et De Lijn. De Lijn vient d'ailleurs de décider de relever ses tarifs. Ceux-ci restent néanmoins relativement bon marché, surtout les abonnements.

Quel est, selon les intervenants, le meilleur critère de différenciation des prix : la distance parcourue ou la durée du voyage en bus ou en train pour le voyageur ? À Barcelone, où les transports sont organisés en cercles concentriques, le prix est plutôt basé sur la distance. La distance doit-elle être le critère à retenir ? Comment répondre alors aux protestations des habitants de la campagne qui devront payer plus parce qu'ils habitent plus loin ?

Selon Mme De Bue, il y a dans le chef de chaque gouvernement une volonté d'une meilleure intégration des systèmes de transport en commun, mais on en parle déjà depuis dix ou vingt ans et il n'y a pas grand-chose qui avance. Les orateurs ont mis en évidence la complexité institutionnelle de notre pays avec la répartition des compétences entre différents niveaux de pouvoirs, mais quel outil va pouvoir faire en sorte que l'on avance vers cette intégration ?

M. Henry estime que l'objectif des usagers du transport en commun d'un système intégré est clair, logique et compréhensible, mais est aussi par définition assez contradictoire avec l'architecture institutionnelle existante de notre pays. Comment agir au mieux sur le système tel qu'il existe actuellement ?

L'orateur souhaite savoir si les démarches actuelles des différents opérateurs vont malgré tout vers une meilleure intégration ou si certaines démarches sont contradictoires. Quelles sont les priorités d'action pour faire évoluer le système et quels sont les freins principaux ?

Selon M. Vanackere, la question centrale dans ce débat est celle de la répartition convenue des moyens financiers, tant les recettes générées par les clients que la rémunération du service par les pouvoirs publics. Il faut se mettre d'accord sur la répartition de ces recettes et le financement accordé pour l'organisation du service. L'administration ne peut s'en charger seule. Nous devons donc nous demander quelle part du budget

alleen gedaan worden. Wij moeten dus de vraag stellen welk deel van de begroting aan het openbaar vervoer zal toegekend worden en hoe de eventuele inkomsten zullen verdeeld worden. Welke modellen uit het buitenland kunnen hier als voorbeeld geleden ? Hoe worden de reizigers geteld en de financiële middelen verdeeld ?

#### *Antwoorden van de heer Tabbone*

De heer Tabbone antwoordt dat er naast onze complexe staatsstructuur ook een reëel probleem bestaat inzake financiële middelen. Om een verdeelsleutel vast te stellen, is er een betrouwbare methode voor het tellen nodig. Momenteel zijn de tellingen van de NBMS weinig betrouwbaar, aangezien het gaat om visuele tellingen op het perron door de treinbegeleiders. Er is geen enkele mogelijkheid om die cijfers te controleren. De eenvoudigste manier bestaat erin telsystemen in de deuren van de verschillende vervoersmiddelen te integreren en de in- en uitstroom na te gaan. In andere landen gebeurt de telling met sensoren, hetgeen neutraler is dan menselijke telling. Uiteraard heeft dit alles een kostprijs. Helaas is er niets gepland in het bestek van de nieuwe bestellingen voor materiaal van de NMBS.

Men zou bijkomende financieringsbronnen kunnen vinden zodra men een geïntegreerd aanbod van openbaar vervoer realiseert dat goed is ontwikkeld en een dienstgarantie biedt. Op dat moment zal de klant immers bereid zijn om iets meer te betalen voor zijn abonnement of ticket. Men moet tegenover de gebruiker echter eerst bewijzen dat de dienst betrouwbaar en consequent is verbeterd alvorens de tarieven te verhogen.

#### *Antwoorden van de heer Stynen*

Wat betreft het criterium om een prijsverschil te introduceren betreft, meent de heer Stynen dat een tarief op basis van afstand billijker is. Mobiliteit heeft een prijs en die prijs kan ook sturend werken. Het moet de bedoeling zijn om mensen aan te moedigen om op een goed bereikbare plaats te gaan wonen, bijvoorbeeld in de nabijheid van treinknooppunten.

Het huidige systeem dat door De Lijn werd ingevoerd, heeft zelfs een aantal perverse effecten. Een SMS-ticket geldt voor een uur. Wanneer een reiziger onverwacht langer dan een uur op de bus zit (bijvoorbeeld in het geval van file), dan moet hij een nieuw SMS-ticket kopen. In feite moet de passagier dus bijbetalen voor slechte service.

affecter aux transports en commun et comment répartir les éventuels revenus. Quels sont les modèles étrangers qui peuvent nous servir d'exemple ? Comment procède-t-on au comptage des voyageurs et comment répartit-on les moyens financiers ?

#### *Réponses de M. Tabbone*

M. Tabbone répond qu'outre la complexité institutionnelle de notre pays, il y a réellement un problème de moyens financiers. Pour établir une clef de répartition, il faut une méthode de comptage fiable. Pour l'instant, les comptages réalisés par la SNCB sont peu fiables puisqu'il s'agit de comptages visuels faits par les accompagnateurs de train sur le quai. Il n'y a aucune possibilité de contrôler ces chiffres. Le moyen le plus simple est d'intégrer des systèmes de comptage dans les portes des différents moyens de transport et de vérifier quel est le flux entrant et le flux sortant. Dans d'autres pays, le comptage se fait par des capteurs informatiques – ce qui est plus neutre qu'un comptage humain. Évidemment, tout cela a un coût. Et malheureusement, rien n'a été prévu dans le cahier des charges des nouvelles commandes de matériel de la SNCB.

On pourrait trouver des sources de financement complémentaires à partir du moment où on réalise une offre intégrée réelle des moyens de transport en commun bien développé avec une garantie de service, parce qu'à ce moment, l'usager sera prêt à payer un peu plus cher son abonnement ou ticket. Toutefois, il faut d'abord prouver à l'usager la fiabilité et l'amélioration conséquente du service avant d'augmenter les tarifs.

#### *Réponses de M. Stynen*

En ce qui concerne le critère en fonction duquel on introduirait un tarif différencié, M. Stynen estime plus équitable de se baser sur la distance. La mobilité a un prix, et celui-ci peut servir de levier. Il s'agit d'inciter les gens à aller habiter à un endroit facilement accessible, par exemple près d'un nœud ferroviaire.

Le système actuel instauré par De Lijn a même des effets pervers. Un ticket via SMS est valable une heure. Si, par imprévu (par exemple en cas d'embouteillages), le trajet dure plus d'une heure, le voyageur doit s'acquitter d'un nouveau ticket. Il doit donc payer davantage pour un service déficient.

In het algemeen is er bij De Lijn een scheef trekking tussen de tarieven voor lange en korte afstand waarbij de tarieven voor lange afstand soms kunstmatig goedkoop worden gehouden (om de concurrentie met andere openbaar vervoersmaatschappijen aan te gaan ?) terwijl de tarieven voor korte afstand onredelijk duur kunnen zijn (bijvoorbeeld 3 euro voor ticketje bij de bestuurder ook al worden er maar drie haltes aangedaan).

Wat de verdeling van de middelen betreft, verwijst de heer Stynen naar het *Verkehrsverbund* in Wenen. Dat is de autoriteit die de opdracht van alle exploitanten die openbaar vervoerdiensten aanbieden omschrijft en die tegelijkertijd de inkomsten beheert en achteraf verdeelt op basis van het aantal gereden kilometers. Die autoriteit bepaalt ook, in overleg met de beleidsvoerders, de investeringsprioriteiten (bijvoorbeeld waar er bijkomende capaciteit moet aangeboden worden).

Spreker is van mening dat de koudwatervrees van de openbaar vervoersmaatschappijen voor dit systeem ongegrond is en dat uiteindelijk iedereen zal winnen. Een geïntegreerd systeem zal meer reizigers aantrekken en dus ook meer inkomsten om te verdelen. Wellicht zal de oorspronkelijke verdeling van de middelen later moeten bijgestuurd worden ingevolge verschuivingen tussen de vervoersmiddelen, maar dat mag geen rem zijn om nu de stap vooruit te zetten.

Het congestieprobleem en de milieuproblematiek zijn dermate groot en vragen zo vlug mogelijk een oplossing. We kunnen de problemen alleen aanpakken door samen te werken. De huidige financiële crisis die iedereen verplicht tot besparingen, is een opportunité voor meer overleg, omdat bezuinigingen zonder afstemming voor iedereen nadelig is. Met overleg kunnen een aantal overlappenden geschrapt worden en zal de reiziger dit minder voelen.

Tot slot stelt de heer Stynen dat hij gematigd optimistisch is en verwijst daarbij naar de grotere openheid die hij bij de NMBS vaststelt en die de MOBIB-kaart mee mogelijk heeft gemaakt.

\*  
\* \* \*

En règle générale, dans les tarifs de De Lijn, on observe une distorsion entre longues et courtes distances : il arrive que les tarifs pour un long parcours soient comprimés artificiellement (en vue de concurrencer d'autres sociétés de transports publics ?), alors que le prix d'un court trajet est parfois exorbitant (par exemple, 3 euros pour un billet acheté au conducteur, même si on descend au troisième arrêt).

En matière de répartition des moyens, M. Stynen fait référence au *Verkehrsverbund* de Vienne. Cette autorité définit la mission des différents exploitants de services de transports publics, gère les recettes et les répartit ensuite en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Elle détermine aussi, en concertation avec les dirigeants, les priorités d'investissement (par exemple, où il convient de renforcer la capacité).

Aux yeux de l'intervenant, les appréhensions des sociétés de transport public à l'égard de ce système sont infondées ; à la longue, chacun y gagnerait. Un système intégré attirera davantage de voyageurs, et engendrera ainsi plus de recettes à répartir. La répartition initiale des moyens devra sans doute être réajustée à la lumière de glissements entre les moyens de transport, mais cela ne peut pas être un frein à cette avancée.

Le problème de la congestion et la question environnementale se posent avec acuité et exigent une solution dans les meilleurs délais. Nous ne pourrons résoudre les problèmes qu'en unissant nos forces. La crise financière actuelle qui impose des économies à tous est une opportunité de se concerter davantage, car des coupes budgétaires non coordonnées nuiraient à chacun. Une concertation permettrait de supprimer des doubles emplois sans trop d'inconvénients pour les voyageurs.

En conclusion, M. Stynen se déclare modérément optimiste, constatant une plus grande ouverture de la part de la SNCB, ce qui a notamment permis la création de la carte MOBIB.

\*  
\* \* \*

## VII. HOORZITTING VAN 9 NOVEMBER 2015

### A. Uiteenzetting van de heren Roel De Cleen, Fietsersbond, en Luc Goffinet, *Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (GRACQ)*

Volgens de heer De Cleen is intermodaliteit ook voor de fietsersbond een zeer belangrijk thema. De fiets kan immers niet de enige oplossing zijn voor de mobiliteit zeker niet voor de langere afstanden. Er wordt gerekend op een aanvullend openbaar vervoer. De trein in combinatie met de fiets kan als ruggengraat van de mobiliteit worden aanzien en als alternatief gelden voor het al te druk autoverkeer. Voor de reiziger moet er een mobiliteitsconcept van deur-tot-deur worden uitgedacht dat daarenboven snel en efficiënt moet zijn om een goed alternatief te vormen voor het autoverkeer.

Het voor-en natransport is van essentieel belang. Het treinvervoer heeft een bijkomende aanlevering nodig die robuust is, zodat de treinreizigers op tijd kunnen toekomen op hun werk om daarna weer op tijd thuis aan te komen. De fiets is hiervoor ideaal.

Om een goede intermodaliteit te bewerkstelligen is het fietsparkeersysteem essentieel. De fietsenstallingen moeten comfortabel, beveiligd, goed toegankelijk en snel bereikbaar zijn. In het treinstation van Leuven is de fietsenstalling weinig praktisch omdat ze te ver van de treinsporen verwijderd is. De parking voor de auto's daarentegen is onder het station gelegen en dus wel gemakkelijk bereikbaar. De fietsenstalling in het treinstation van Gent is dan weer zeer omvangrijk en onoverzichtelijk. In Nederland heeft men een betere indeling voorzien voor de fietsstations met verschillende in- en uitgangen. Ook de aanleg van ondergrondse fietsenstallingen is een bruikbare oplossing. De ingangen van de stallingen moeten in alle windrichtingen zijn en de uitgangen zo dicht mogelijk bij de perrons.

De Fietsersbond is vragende partij voor de invoering van een nieuw type standaard fietsenstalling bij de treinstations zodat er geen tijds- of capaciteitsverlies ontstaat.

De heer Goffinet verklaart dat er in Wallonië rond de spoorwegstations niet zoveel fietsen worden gestald, omdat er een probleem is van diefstal (vooral van elektrische of waardevolle fietsen). Als er niet zoveel diefstal zou zijn, dan zouden de reizigers vaker de fiets gebruiken. Nu zijn er niet voldoende beveiligde fietsenstallingen. In het station Luik-Guillemens is er een ondergrondse fietsenstalling. Dat is echter niet voldoende om het aanbod aantrekkelijker te maken. Het systeem met afgesloten boxen werkt indien er niet te veel fietsen moeten worden

## VII. AUDITION DU 9 NOVEMBRE 2015

### A. Exposé de MM. Roel De Cleen, *Fietsersbond*, et Luc Goffinet, *Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (GRACQ)*

Selon M. De Cleen, l'intermodalité constitue aussi un thème majeur pour le *Fietsersbond*. En effet, le vélo ne peut résoudre à lui tout seul les problèmes de mobilité, et certainement pas sur de longues distances. On table sur la complémentarité avec les transports en commun. En liaison avec le vélo, le train doit être considéré comme l'épine dorsale de la mobilité, offrant une alternative au trafic automobile déjà saturé. Il faut développer pour l'usager un concept de mobilité porte à porte qui soit efficient et forme une alternative valable à la circulation automobile.

Le déplacement avant et après le trajet principal est important. Le transport ferroviaire a besoin d'un complément performant, qui permette à ses usagers d'arriver à temps sur leur lieu de travail et de rentrer à temps chez eux. Le vélo est idéal pour ces déplacements.

Pour une bonne intermodalité, un système de parkings à vélos est indispensable. Les abris pour vélos doivent être confortables, sécurisés, d'accès aisé et rapide. Trop éloigné des quais, le parking à vélos de la gare de Louvain n'est guère pratique. En revanche, situé juste en-dessous de la gare, le parking pour voitures est facilement accessible. Quant au parking à vélos de la gare de Gand, il est très étendu et on s'y retrouve difficilement. Aux Pays-Bas, on a prévu des parkings à vélos mieux conçus, dotés de différentes entrées et sorties. L'aménagement de parkings souterrains pour les vélos est également une solution à envisager. Ils devraient comporter des accès tous azimuts et des issues proches des quais.

Le *Fietserbond* est demandeur d'un nouveau type de parkings à vélos standard dans les gares, qui éviterait les pertes de temps et les problèmes de capacité.

M. Goffinet explique qu'en Wallonie, il n'y a pas, au niveau des gares ferroviaires, autant de bicyclettes garées, mais il existe un problème de vol (surtout des vélos électriques ou de valeur). S'il n'y avait pas autant de vols, les voyageurs utiliseraient plus souvent le vélo. Il n'y a pas assez de parkings à vélos sécurisés. À la gare de Liège-Guillemens, on a prévu un souterrain pour vélos. Cela n'est cependant pas suffisant pour rendre l'offre plus attrayante. Le système de box fermés fonctionne, s'il n'y a pas trop de vélos à garer. Il serait

gestald. Het is dus raadzaam voor meer faciliteiten te zorgen in de vorm van gesloten en beveiligde lokalen voor fietsen.

Er zijn verschillende types fietsen, zoals bakfietsen, fietsen met kinderzitjes of elektrische fietsen, die meer plaats innemen en waarvoor de stations niet altijd uitgerust zijn.

De stations van Namen en Bergen zijn niet goed ingericht om fietsen te ontvangen. Dat zou evenwel geen grote investeringen vergen. Bovendien zijn de gebruikers bereid een redelijke prijs te betalen om hun fietsen op een beveiligde, toegankelijke en dichtbijgelegen plaats te stallen.

Er zijn een aantal fietspunten ontwikkeld, vooral in het Vlaams Gewest. Momenteel staat de ondersteuning van die punten door de NMBS ter discussie. De fietspunten van het C-type, de kleinste, zijn bedreigd. In Wallonië vindt de NMBS geen uitbater voor de fietspunten bij de stations, omdat ze heel weinig middelen biedt (20 000 euro per jaar, waarmee het niet eens mogelijk is iemand in dienst te nemen).

Er zijn wel steeds meer spoorwegklanten die zich per fiets naar het station begeven. De NMBS moet dus een grotere inspanning leveren om de fietspunten te beveiligen. Dankzij de fietspunten is het mogelijk regelmatig een bewakingsronde te lopen en voor sociale controle te zorgen.

De heer De Cleen stipt verder aan dat een goed weesfietsenbeleid (achtergelaten fietsen) een uitstekende manier is om de kost voor de uitbating van de fietsenstallingen te verminderen. In Nederland krijgt een fiets die langer dan veertien dagen in de publieke ruimte staat, een waarschuwing opgeplakt en na een maand wordt hij overgebracht naar de fiets-afhandelcentrale, waarbij ofwel de eigenaar zijn eigen fiets kan terugkopen ofwel wordt de fiets gebruikt voor een goed doel.

De deelfietsen zijn een oplossing voor het bereiken van het openbaar vervoer en ook voor het stallingsprobleem. Eén deelfiets kan immers tien keer per dag worden gebruikt. Het systeem « Velo » in Antwerpen, « Villo » in Brussel en « Blue Bike » van de NMBS moet uitgebreid worden en samen worden gebracht in de nabijheid van het fietspunt. Daarom vraagt de Fietsersbond, zowel aan de NMBS als aan de gewestelijke vervoersoperatoren, hiervoor een verhoogde bijdrage en een actieve ondersteuning.

dès lors indiqué de prévoir plus de facilités sous la forme de locaux fermés et sécurisés pour les vélos.

Il y a plusieurs types de vélos, comme les vélos-cargos, les vélos avec des sièges d'enfants ou les vélos électriques qui prennent plus de place et pour lesquels les gares ne sont pas toujours équipées.

Les gares de Namur et de Mons ne sont pas bien utilisées pour accueillir des bicyclettes. Cela ne demanderait pourtant pas des investissements importants. De plus, les utilisateurs sont prêts à payer un prix raisonnable pour mettre leur vélo à un endroit sécurisé, accessible et proche.

Une série de points vélos ont été développés, surtout en Région flamande. À l'heure actuelle, le soutien apporté par la SNCB à ces points vélos est mis en cause. Les plus petits points vélos, de type C, sont menacés. En Wallonie, la SNCB ne trouve pas d'exploitant pour les points vélos auprès des gares parce qu'elle offre très peu de moyens (20 000 euros par an, ce qui ne permet même pas d'engager une personne).

Il y a toutefois de plus en plus de clients des chemins de fer qui se rendent à la gare en vélo. Il faut donc que la SNCB intensifie ses efforts pour sécuriser les points vélos. Les points vélos permettent d'organiser des tours réguliers de surveillance et un contrôle social.

M. De Cleen souligne par ailleurs qu'une bonne gestion des vélos abandonnés est un bon moyen de réduire le coût d'exploitation des parkings à vélos. Aux Pays-Bas, quand un vélo reste plus de quatorze jours dans l'espace public, on y appose un avertissement et, au bout d'un mois, le vélo est transféré à la centrale des vélos perdus où il peut être racheté par son propriétaire ou, à défaut, être utilisé pour une bonne cause.

Les vélos partagés offrent une solution à celui qui veut rejoindre un arrêt de transports en commun et permettent de résoudre le problème des parkings. Un même vélo partagé peut en effet être utilisé dix fois au cours de la même journée. Le système « Velo » d'Anvers, « Villo » de Bruxelles et « Blue Bike » de la SNCB doit être étendu et concentré à proximité du point vélo. C'est pourquoi le *Fietsersbond* réclame une contribution majorée et un soutien actif à la SNCB comme aux opérateurs régionaux de transports.

Volgens de heer Goffinet vermijdt men fietsen mee te nemen in de trein omdat dit duur en niet praktisch is tijdens de spitsuren. De NMBS moet voor het meenemen van de fiets in de trein een tariefstelsel instellen dat proportioneel is met de afstand. Bovendien zijn er alsmaar minder internationale treinen die fietsen toelaten. Op de Eurostartreinen vraagt men nu dat men de fietsen inpakt in dozen die met een sleutel gesloten worden, wat een achteruitgang is voor het vervoer van fietsen.

Een Europees reglement zou de internationale vervoersmaatschappijen ertoe kunnen verplichten ten minste twee fietsen per treinstel mee te nemen. Momenteel staat de Europese Unie daar nogal huiverig tegenover. Die problematiek kan in het Europees Parlement worden besproken.

Wat de toegankelijkheid van de stations voor fietsers betreft, moeten de diverse Gewesten die bevoegd zijn voor de gewestwegen hun verantwoordelijkheid opnemen, maar zodra men op NMBS-domein komt, is Infrabel verantwoordelijk. In het zuiden van het land is de toegankelijkheid van stations voor minder mobiele personen en voor fietsers echter geen prioriteit. De toegankelijkheid voor fietsers kan de toegang voor minder mobiele mensen ondersteunen en omgekeerd.

De grote stations hebben liften en de kleine stations hebben goten. De fietsen worden echter steeds zwaarder en het is moeilijk ze op de perrons te brengen.

We missen ook kansen om echte intermodale stations te maken, omdat men er niet aan heeft gedacht de toegankelijkheid voor fietsers tot naast de perrons te verzorgen.

We maken geen gebruik van werkzaamheden om fietspaden of fietssnelwegen langs de autowegen aan te leggen. Er is het « Fiets-GEN »-project in Brussel, om Brussel aan te sluiten op fietssnelwegen. De kortste en vlakste weg loopt altijd langs de spoorweg.

In Waals-Brabant hebben we zowel bij Nijvel als bij Ottignies de kans gemist wegen aan te leggen waarlangs men zich per fiets hetzij naar het dichtstbijgelegen station, hetzij helemaal naar Brussel kunnen begeven. Dat is jammer, want het gaat om vrij vlakke, dus niet zo moeilijk af te leggen trajecten.

Selon M. Goffinet, on évite de prendre des vélos dans le train parce que cela est coûteux et peu praticable en heure de pointe. Il faut que la SNCB mette en place un système tarifaire proportionnel à la distance pour le transport de vélos en train. De plus, il y a de moins en moins de trains internationaux qui acceptent des vélos. Les trains Eurostar demandent maintenant qu'on mette les vélos dans les boîtes fermées à clef, ce qui est un recul pour le transport des vélos.

Un règlement européen pourrait imposer aux compagnies internationales de transport de prendre au minimum deux vélos par rame de train. Pour l'instant, l'Union européenne est assez frileuse à ce sujet. Cette problématique pourrait être abordée au Parlement européen.

Pour l'accès vélo aux gares, les différentes Régions compétentes pour les voiries régionales doivent prendre leur responsabilité mais dès que l'on pénètre sur le domaine de la SNCB, c'est Infrabel qui est responsable. Cependant, dans le sud du pays, l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes ne constitue pas une priorité. L'accessibilité aux cyclistes pourrait soutenir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et vice versa.

Les grandes gares disposent d'ascenseurs et les petites gares de goulottes. Les vélos deviennent cependant de plus en plus lourds et il est difficile de les transférer aux quais.

On manque aussi des occasions de faire de véritables gares multimodales parce qu'on n'a pas pensé à l'accessibilité à vélo jusqu'à côté des quais.

On ne profite pas des travaux pour construire des pistes cyclables ou des voies rapides le long des autoroutes. Il y a le projet du « RER vélo » à Bruxelles, pour relier Bruxelles avec des voies rapides à vélo. Le parcours le plus direct et le plus plat est toujours celui qui longe la voie ferrée.

Dans le Brabant wallon, on a malheureusement manqué l'occasion, tant du côté de Nivelles que du côté d'Ottignies, d'installer des voies permettant aux cyclistes de se rendre à la gare la plus proche ou carrément d'aller jusqu'à Bruxelles à vélo. C'est dommage car il s'agit de trajets assez plats, donc peu difficiles à parcourir.

Het is te hopen dat de nieuwe werven van Infrabel het mogelijk zullen maken aansluiting te vinden op fietspaden en fietssnelwegen langs de sporen.

Om veiligheidsredenen schaft men steeds meer overwegen af, en bouwt men voetgangerstunnels die moeilijk toegankelijk zijn en door een gebrek aan sociale controle onveilig aanvoelen. Het zou beter zijn enkele overwegen in stand te houden om de voetgangers er niet toe te verplichten grote omwegen te maken, alsook voor voetgangersbruggen te zorgen. Dat is wegens geografische en budgettaire beperkingen niet altijd haalbaar. Het is betreurenswaardig dat de NMBS niet altijd alle *stakeholders* consulteert voor ze overwegen afschaft. Het is verbazingwekkend dat de NMBS het fietsgebruik ook niet stimuleert voor haar eigen personeel (zij ontvangen geen fietsvergoeding).

De heer De Cleen voegt eraan toe dat in het Vlaamse Gewest, naast de sporen, er reeds snelfietsroutes bestaan die langzaam opgewaardeerd worden tot fiets-snelwegen. De samenwerking tussen het federale en gewestelijk niveau is belangrijk omdat het te hopen is dat alle Gewesten zullen investeren in fietsinfrastructuur en dat de NMBS de gronden nabij de sporen ter beschikking zal stellen voor het fietsverkeer. De huidige snelfietsroutes bevatten te veel omwegen voor een vlot fietsverkeer. Men mag niet vergeten dat de fietsinvestering, in vergelijking met deze voor openbaar vervoer of autowegen, veel goedkoper uitvalt. Nu bouwt men toch opnieuw meer tunnels voor de fietsers. In het verleden werden die wel eens vergeten.

Door de snelle elektrische fietsen wordt een afstand tot 25 of 30 km (Mechelen-Brussel of Leuven-Brussel) gemakkelijk overbrugbaar ook voor de gemiddelde fietser. Hiervoor volstaat een fietspad van drie à vier meter breedte in de beide richtingen.

## B. Gedachtewisseling

Mevrouw De Bue bevestigt dat er, door de verwijdering van overwegen en de heraanleg van wegen voor de ontwikkeling van het GEN, problemen zijn ontstaan voor de fietsers. Sommige gemeenten hebben overleg gepleegd met de fietsers en de gebruikers van het openbaar vervoer, maar dat heeft blijkbaar niet veel opgeleverd.

De verdeling tussen fietsen en auto's zal zich moeten vertalen in de aanleg van gedeelde fiets- en autoparkings aan de stations.

Il est à espérer que les nouveaux chantiers d’Infrabel permettront l’aménagement de pistes cyclables et de voies cyclables rapides le long des voies ferrées.

On supprime de plus en plus de passages à niveau pour des raisons de sécurité et on prévoit des tunnels pour les piétons, qui sont difficilement accessibles et peu rassurants en raison de l’absence de contrôle social. Il serait donc préférable de maintenir quelques passages à niveau afin que les piétons ne soient pas obligés à faire des détours importants et de prévoir des passerelles aériennes. Cela n’est pas toujours faisable à cause de contraintes géographiques et budgétaires. Il est regrettable que la SNCB ne consulte pas toujours tous les acteurs concernés avant de supprimer un passage à niveau. Il est étonnant qu’elle ne favorise pas non plus l’utilisation du vélo pour son propre personnel (absence d’indemnité vélo).

M. De Cleen ajoute qu’en Région flamande, des pistes cyclables rapides ont déjà été aménagées à côté des voies ferrées et qu’elles sont peu à peu améliorées pour devenir de véritables « autoroutes à vélos ». La collaboration entre les niveaux fédéral et régional est importante car il est à espérer que toutes les Régions investiront dans l’infrastructure pour vélos et que la SNCB réservera les terrains proches des voies à la circulation des cyclistes. Les pistes cyclables rapides actuelles comportent trop de détours pour permettre des déplacements vraiment fluides et rapides. Il ne faut pas oublier que l’investissement dans le vélo est beaucoup moins coûteux que l’investissement dans les transports en commun et dans les autoroutes. On construit aujourd’hui à nouveau davantage de tunnels destinés aux cyclistes. Ces tunnels avaient parfois été oubliés par le passé.

Grâce aux vélos électriques, qui sont rapides, une distance de 25 ou 30 km (Malines-Bruxelles ou Louvain-Bruxelles) peut facilement être parcourue, y compris par le cycliste moyen. Il suffit pour cela d’une piste cyclable d’une largeur de trois à quatre mètres dans les deux sens.

## B. Échange de vues

Mme De Bue confirme que la suppression des passages à niveau et le réaménagement des voiries pour la mise en place du RER ont créé des problèmes pour les cyclistes. Certaines communes ont mené une concertation avec les cyclistes et les utilisateurs des transports en commun, mais ces réunions n’ont rien donné.

La notion de partage de vélos et de voitures devra se traduire par l’installation de stations de vélos et de voitures partagées près des gares.

Over welke communicatiekanalen beschikken de verschillende actoren om over openbaar vervoer te overleggen ? Hoe kan de dialoog verbeterd worden en welke bijdrage kunnen de aanbevelingen in het informatieverslag van de Senaat leveren ?

De heer Vanackere vraagt of de Fietsersbond of GRACQ een gelijktijdige dialoog kunnen voeren met alle actoren inzake openbaar vervoer zowel op gewestelijk als op federaal niveau.

De heer De Cleen antwoordt dat de Fietsersbond enkel vertegenwoordigd is in het gebruikerscomité van de NMBS. Er is geen overleg met de andere vervoersmaatschappijen. De Fietsersbond en GRACQ worden zelfs niet uitgenodigd voor overleg met de vervoersoperatoren inzake de aanleg van fietsinfrastructuur, zoals het « Fiets-GEN ».

De heer Goffinet stipt aan dat de GRACQ coördinatievergaderingen houdt met de gemeenten en het Brussels en Waals Gewest. De NMBS heeft echter geen overlegcultuur met de lokale en gewestelijke overheden. De NMBS houdt totaal geen rekening met de mening van de gemeenten (en heel weinig met die van de Gewesten) in hun fietsbeleid.

De heer De Cleen concludeert dat het onder meer bij de NMBS ontbreekt aan openheid van bestuur. Er is in deze een mentaliteitswijziging nodig opdat de vervoersmaatschappijen met de argumenten van hun gesprekspartners ook daadwerkelijk rekening zouden houden.

\*  
\* \* \*

Quels sont les canaux de communication dont disposent les différents acteurs en matière de transports en commun ? Comment ce dialogue peut-il être amélioré et quelle pourrait être à cet égard la contribution des recommandations formulées dans le rapport d'information du Sénat ?

M. Vanackere demande si le *Fietsersbond* ou le GRACQ peuvent dialoguer simultanément avec tous les acteurs des transports publics, aux échelons régional comme fédéral.

M. De Cleen répond que le *Fietsersbond* n'est représenté qu'au comité des utilisateurs de la SNCB. Il n'y a pas de concertation avec les autres sociétés de transport. Le *Fietsersbond* et le GRACQ ne sont même pas invités à se concerter avec les opérateurs de transport sur l'aménagement d'infrastructures cyclistes comme le « RER vélo ».

M. Goffinet précise que le GRACQ a des réunions de coordination avec les communes et avec les Régions bruxelloise et wallonne. La SNCB n'a cependant pas de culture de concertation avec les autorités locales et régionales. La SNCB ne tient absolument pas compte des avis des communes (et très peu de ceux des Régions) dans leur politique vélo.

M. De Cleen conclut que la gestion manque d'ouverture, entre autres à la SNCB. Les sociétés de transports publics doivent véritablement prendre en considération les arguments de leurs interlocuteurs, ce qui nécessite un changement de mentalité.

\*  
\* \* \*

## VIII. HOORZITTING VAN 9 NOVEMBER 2015

### A. Uiteenzetting van de heer Pierre Havelange, *Association des clients des transports publics (ACTP)*

Om de activiteiten van de openbaar vervoersmaatschappijen te integreren, moeten wij eerst bepalen welk soort openbaar vervoer we willen. Openbaar vervoer moet aan alle lagen van de bevolking de mogelijkheid geven zich te verplaatsen, en een instrument van ruimtelijke ordening zijn.

Om tot integratie te komen moet men het probleem van de dienstregeling oplossen. De TEC heeft een samenwerkingsovereenkomst met de NMBS gesloten, waarbij de NMBS zich ertoe verbindt één jaar op voorhand de nieuwe dienstregeling aan de TEC te bezorgen zodat zij hun vervoerplan tijdig kunnen aanpassen.

#### Dienstregeling

De NMBS heeft zich ertoe verbonden de dienstregeling van december 2017 aan de TEC bekend te maken. Zo kunnen aansluitingen met de treinen worden geregeld.

De ACTP heeft ook gevraagd dat de knooppunten van de spoorwegen ook in de mate van het mogelijke knooppunten voor de TEC zouden zijn. Aansluitingen moeten worden verzekerd in het geval dat vertragingen langer dan een half uur duren.

#### Tarificatie

Het geïntegreerde NMBS-TEC kaartje is een begin van integratie. Met dit kaartje kan men zich in de zone van het station van aankomst verplaatsen, en ook in de aangrenzende zone. Er is nog wat tijd nodig voor een verdere integratie, die echter niet mag leiden tot hogere tarieven.

De GEN-zone zou in drie of vier zones moeten worden onderverdeeld, waar men voor eenzelfde prijs zowel op de treinen als op de bussen kan reizen.

#### Knooppunten van openbaar vervoer

Deze knooppunten van openbaar vervoer moeten aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moet er in de wachtaalsen geïntegreerde informatie zijn over de dienstregeling en de trajecten van treinen en bussen.

De ACTP vraagt dat deze knooppunten duidelijk omschreven worden. De MIVB en De Lijn zijn aan het

## VIII. AUDITION DU 9 NOVEMBRE 2015

### A. Exposé de M. Pierre Havelange, Association des clients des transports publics (ACTP)

Pour intégrer les activités des sociétés de transports publics, il faut d'abord définir quel service public nous voulons. Les transports publics doivent permettre à toutes les couches de la population de voyager et constituent un outil de l'aménagement du territoire.

Pour parvenir à une intégration, il faut résoudre le problème des horaires. Le TEC a conclu un accord de coopération avec la SNCB dans le cadre duquel la SNCB s'engage à fournir au TEC les nouveaux horaires un an à l'avance et à lui permettre d'intervenir dans l'établissement du plan de transport.

#### Horaires

Pour les horaires de décembre 2017, la SNCB s'est engagée à fournir les horaires au TEC. Cela devrait permettre d'avoir des correspondances adaptées aux trains.

L'ACTP a aussi demandé que les nœuds de correspondance ferroviaires soient aussi, dans la mesure du possible, des nœuds de correspondance pour le TEC. Il faut que les correspondances soient garanties, dans le cas où les délais d'attentes dépassent une demi-heure.

#### Tarification

Le billet intégré SNCB-TEC constitue un début d'intégration. Ce billet permet de voyager dans la zone de la gare de destination et également dans une zone contiguë. Il faut du temps pour une intégration plus poussée et celle-ci ne devrait pas se faire non plus au détriment des prix.

Dans la zone RER, il convient d'avoir trois ou quatre zones où l'on puisse voyager tant en train qu'en bus pour le même prix.

#### Les pôles d'échange

Il est important que ces pôles multimodaux satisfassent à certaines garanties. Il faut qu'il y ait, dans les salles d'attente, une information intégrée relative aux horaires et aux parcours des trains et des bus.

L'ACTP demande que ces pôles d'échange soient clairement définis. La STIB et De Lijn étudient une

bestuderen of Brussel-Zuid en Brussel-West officieel als knooppunten van openbaar vervoer kunnen worden beschouwd.

Hetzelfde geldt voor plattelandszones als Bertrix en Virton. Een dergelijk knooppunt moet wel een aantal diensten aanbieden. Het probleem is dat daarvoor niet genoeg financiële middelen vorhanden zijn.

### **Overlappingen**

Men zou bijvoorbeeld met de provincie Luxemburg kunnen beginnen, waar er een aantal buslijnen zijn die kunnen worden vervangen door treinverbindingen.

**Op welk niveau moet men de integratie bewerkstelligen ?**

De tussenkomst van het federale niveau en de Gewesten moet heel beperkt zijn.

Er zijn teveel overlegcomités die ruziecomités worden en geen goed resultaat opleveren. De federale en gewestelijke overheden moeten op het vlak van integratie enkele grote lijnen uitstippen en de dienstregeling en knooppunten van openbaar vervoer bepalen, maar daarna moeten de vervoersmaatschappijen onderling overleggen. Wij stellen vast dat in ieder geval de NMBS en de TEC met elkaar in gesprek willen treden.

### **B. Gedachtewisseling**

De heer Vanackere vraagt zich af of de uurregelingen van het openbaar vervoer nog wel thuishoren in de wachtzalen van de stations want zij even goed beschikbaar via de mobiele telefoon.

De heer Havelange meent dat de dienstregeling in de stations altijd zichtbaar moet zijn.

De heer Vanackere antwoordt dat men reeds over de informatiebetreffende de trein moet kunnen beschikken als men nog op tram of bus zit. De aankondigingen van vertragingen op elektronische borden kunnen stelselmatig door informatie via smartphone worden vervangen.

De heer Havelange verwijst naar het station van Charleroi-Zuid, waar het scherm te ver van de sporen staat.

\*  
\* \* \*

certification de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Ouest comme pôles d'échange.

Cela vaut également pour les zones rurales comme Bertrix et Virton. Un pôle d'échange doit comprendre un certain nombre de services. Le manque de moyens financiers pose cependant problème.

### **Doublons**

On pourrait par exemple commencer par la province de Luxembourg, où il y a un certain nombre de doublons en matière de lignes de bus qu'on pourrait rabattre sur les gares.

**À quel niveau l'intégration doit-elle se faire ?**

Il doit y avoir une intervention très limitée du niveau fédéral et des Régions.

Il n'est pas efficace d'avoir un trop grand nombre de comités de concertation, qui deviennent souvent des comités de confrontation. Il faut que les autorités fédérale et régionales fixent quelques grands axes en matière d'intégration, des horaires et des pôles d'échange, mais il appartiendrait ensuite aux sociétés de transport de se concerter entre elles. Force est de constater qu'il y a à cet égard une volonté de dialogue entre la SNCB et le TEC.

### **B. Échange de vues**

M. Vanackere se demande s'il est encore opportun d'afficher les horaires des transports en commun dans les salles d'attente des gares puisqu'ils sont tout aussi accessibles par la téléphonie mobile.

M. Havelange estime que les horaires doivent toujours être disponibles dans les gares.

M. Vanackere répond que l'on devrait déjà pouvoir disposer des informations relatives au train quand on est encore dans le tram ou le bus. Les annonces des retards sur les panneaux électroniques pourraient être remplacées systématiquement par des informations sur smartphone.

M. Havelange se réfère à la situation à la gare de Charleroi-Sud où l'écran se trouve à une trop grande distance des voies.

\*  
\* \* \*

## **IX. HOORZITTING VAN 7 DECEMBER 2015**

### **A. Uiteenzetting van de heer Boelaert, secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse overheid**

De heer Boelaert geeft een inventaris van de bestaande overlegstructuren en geeft zijn visie over hun toekomst.

#### **Vlaamse spoorstrategie**

De Vlaamse spoorstrategie is reeds op 8 februari 2013 aangenomen door de Vlaamse regering.

##### — Voorstedelijke vervoersnetwerken :

De spoorstrategie vertrekt vanuit drie voorstedelijke vervoersnetwerken. Voor de grote steden Brussel, Gent en Antwerpen vertrekt men van een dubbele gelaagdheid van de netwerken :

- een eerste gelaagdheid omvat de grote steden en de middelgrote steden met lokale stopplaatsen ;

- een tweede gelaagdheid betreft de verschillende soorten openbaar vervoer die gebruikt worden om netwerken te ontsluiten. Hierbij wordt aan de spoorwegen en de gewestelijke vervoersoperator De Lijn gedacht maar er zijn ook lokale initiatieven in het kader van de basisbereikbaarheid. Deze term is opgenomen in het regeerakkoord van de Vlaamse regering en vervangt de term basismobiliteit (burger wonend binnen een gebied van een aantal kilometer, kon recht doen gelden op een aanbod van openbaar vervoer). De basisbereikbaarheid vertrekt van de vraag van de burger om zo tot een gelaagd openbaar vervoersnet te komen dat de verschillende vervoerstelsels omvat voor de verschillende knooppunten (gemeenten).

##### — De stations en stationsomgeving :

De stations zijn belangrijke knooppunten voor het openbaar vervoer. Het is belangrijk te beschikken over goede parkeergelegenheid voor auto's maar volgens het STOP-principe (stappers – trappers – openbaar vervoer – personenwagens).

Parkeergelegenheid rond de stations moet aansluiting vinden bij het parkeerbeleid van de ruimere stationsomgeving. Er moet een aangepast voor- en natransport zijn, vooral geënt op de fiets. De stationsknooppunten

## **IX. AUDITION DU 7 DÉCEMBRE 2015**

### **A. Exposé de M. Boelaert secrétaire général du département Mobilité et Travaux publics de l'autorité flamande**

M. Boelaert dresse un inventaire des structures de concertation existantes et donne sa vision quant à leur avenir.

#### **Stratégie ferroviaire flamande**

L'adoption de la stratégie ferroviaire flamande par le gouvernement flamand remonte déjà au 8 février 2013.

##### — Les réseaux de transport suburbains :

La stratégie ferroviaire s'appuie sur trois réseaux de transport suburbains. Pour les grandes villes de Bruxelles, de Gand et d'Anvers, on s'appuie sur une double stratification des réseaux :

- une première stratification englobant les grandes villes et les villes moyennes avec des arrêts locaux ;

- une seconde stratification englobant les différents types de transports publics susceptibles d'être utilisés pour désenclaver les réseaux. On pense ici aux chemins de fer et à l'opérateur de transport régional De Lijn, mais des initiatives locales ont également été prises dans le cadre de l'accessibilité de base. Ce terme, utilisé dans l'accord du gouvernement flamand, remplace le terme « mobilité de base » (le citoyen habitant dans une zone d'une certaine taille pouvait faire valoir le droit à une offre de transports publics). L'accessibilité de base part de la demande du citoyen pour aboutir à un réseau de transports publics stratifié qui englobe les différents systèmes de transport pour les différents points noraux (communes).

##### — Les gares et les abords des gares :

Les gares sont des points noraux importants pour les transports en commun. Il est important de disposer de bonnes infrastructures de stationnement pour les voitures, mais suivant le principe STOP (piétons [« *stappers* »], cyclistes [« *trappers* »], transports en commun [« *openbaar vervoer* »] et véhicules des particuliers [« *personenwagens* »]).

Les possibilités de stationnement à proximité des gares doivent être en phase avec la politique de stationnement dans les environs des gares. Sur le transport principal doit venir se greffer un pré- et post-acheminement

moeten ook aansluiten op de lokale kernen van de buiten-stedelijke gebieden.

— Optimalisatie knooppunten openbaar vervoer :

Er bestaat al een zekere afstemming van stads-en streekvervoer. Het Aribus-systeem wordt nog in zeer veel stations toegepast. Het is een half-dynamisch systeem waarbij de trein een signaal geeft aan de bus wanneer deze kan vertrekken. Het omgekeerde is echter niet mogelijk. De multimodale bereikbaarheid is essentieel in die knooppunten. Het komt erop aan dat alle vervoersmiddelen (stappers, trappers, trein, tram, bus en auto) onderling op elkaar kunnen aansluiten en dit in alle richtingen. Dit is essentieel voor de uitwerking van de netwerken van openbaar vervoer en voor de afstemmingsstructuren.

### Oorsprong van het overleg

— Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen :

Artikel 6, § 2 tot en met § 8, van de bijzondere wet bevat reeds een aantal afspraken in verband met openbaar vervoer. Er wordt ook gesteld dat er samenwerkingsakkoorden moeten komen tussen de gewestelijke en de federale overheid.

— Klassieke overlegorganen :

Er zijn een hele reeks overlegorganen inzake openbaar vervoer tot stand gekomen :

- ICMIT (Interministeriële Conferentie van de ministers van Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van de federale regering en de regeringen van de Gewesten). ICMIT is in de eerste plaats een overlegorgaan dat geen beslissingsmacht heeft, maar waarbinnen de autonomie van alle deelnemende regeringen wordt gerespecteerd. De goede werking van ICMIT hangt af van het nakomen van een aantal afspraken gemaakt tussen de leden. Dit overlegorgaan is de laatste jaren slechts een paar keer samengekomen en is niet meer aangepast aan de gewijzigde institutionele structuur van ons land ;

- de Gewesten hebben een adviesplicht inzake initiatieven van de federale overheid waarvan gebruik gemaakt wordt om interkabinetten-werkgroepen op inter-federaal niveau op te richten voor het houden van

surtout axé sur le vélo. Les points noraux des gares doivent aussi être connectés aux noyaux locaux des zones extra-urbaines.

— L'optimisation des points noraux des transports en commun :

Il existe déjà une certaine adéquation entre les transports urbains et les transports vicinaux. Le système Aribus est encore appliqué dans de très nombreuses stations. Il s'agit d'un système semi-dynamique dans lequel le train envoie un signal au bus pour indiquer quand il peut démarrer. L'inverse n'est toutefois pas possible. Dans ces points noraux, l'accessibilité multimodale revêt une importance cruciale. Il s'agit de veiller à ce que tous les types de transport (piétons, cyclistes, trains, trams, bus et voitures) soient combinables les uns aux autres, dans tous les sens. C'est essentiel pour le développement des réseaux de transport en commun et pour les structures d'harmonisation.

### Origine de la concertation

— La loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles :

L'article 6, §§ 2 à 8, de la loi spéciale contient déjà une série d'accords relatifs aux transports publics. Il est également précisé que des accords de coopération doivent être conclus entre les autorités régionales et l'autorité fédérale.

— Les organes de concertation classiques :

Il existe toute une série d'organes de concertation dans le domaine des transports publics :

- la CIMIT (Conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications du gouvernement fédéral et des gouvernements des Régions). La CIMIT est avant tout un organe de concertation qui ne dispose d'aucun pouvoir décisionnel, mais au sein duquel l'autonomie de tous les gouvernements participants est respectée. Le bon fonctionnement de la CIMIT dépend du respect d'une série d'accords conclus entre les membres. Cet organe de concertation ne s'est réuni que quelques fois ces dernières années et n'est plus adapté à la nouvelle structure institutionnelle de notre pays ;

- les Régions ont l'obligation de rendre un avis sur les initiatives de l'autorité fédérale et c'est sur la base de cette obligation que sont créés des groupes de travail intercabinets au niveau interfédéral en vue de la tenue

informeel overleg. Er kan ook van deze adviesplicht gebruik worden gemaakt om een aantal duidelijke signalen te geven ;

- in de provinciale commissies voor openbaar vervoer werd er regelmatig overleg gepleegd tussen De Lijn en de NMBS voor de afstemming van dienstregelingen.

— ICMIT heeft in 2000 geadviseerd ECMM (Executief Comité van de ministers van Mobiliteit van de federale en gewestregeringen) op te richten. ECMM is belast met de coördinatie van het openbaar vervoer en de opvolging van de uitvoering van het meerjaren-investeringsplan 2001-2012 van de NMBS. Men kan zich afvragen of ECMM inzake overleg geen dubbel werk verricht met ICMIT. ECMM komt daarenboven nauwelijks samen en levert derhalve weinig meerwaarde aan het overlegproces (de heer Boelaert geeft aan dat ECMM kan worden opgeheven).

### **Huidige toestand van het overleg**

Het Oriënteringscomité binnen de NMBS is samengesteld uit zes vertegenwoordigers van de NMBS en uit zes vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen. Het verstrekkt advies over elke maatregel die de samenwerking met de gewestelijke vervoersmaatschappijen kan beïnvloeden. De raad van bestuur van de NMBS motiveert zijn standpunt wanneer dit afwijkt van het advies van het Oriënteringscomité.

Het GEN-Oriëntatiecomité werd in 2014 opgericht binnen de NMBS en heeft tot doel het GEN in Brussel op te volgen en verdere beslissingen inzake samenwerking met de gewestelijke vervoersmaatschappijen te initiëren. Dit overlegorgaan is ondertussen samengesteld zowel op politiek niveau (met de ministers van Mobiliteit van de onderscheiden regeringen en hun kabinetten) als op administratief niveau. Het GEN-Oriëntatiecomité komt in de week van 14-18 december 2015 voor de eerste keer samen.

GEN-Antwerpen en GEN-Gent maken momenteel het voorwerp uit van informeel overleg tussen de NMBS, de Vlaamse overheid en De Lijn.

Wat betreft het nieuw vervoersplan 2017 van de NMBS is het overleg met De Lijn lopende, maar bevindt het zich nog in de beginfase. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid wordt op de hoogte gehouden.

d'une concertation informelle. Cette obligation de formuler un avis permet également de donner un certain nombre de signaux clairs ;

- les commissions provinciales des transports en commun ont organisé à intervalles réguliers des concertations entre De Lijn et la SNCB sur la question de l'harmonisation des horaires.

— En 2000, la CIMIT a recommandé la création du CEMM (Comité exécutif des ministres de la Mobilité du gouvernement fédéral et des gouvernements régionaux). Celui-ci est chargé de la coordination des transports publics et du suivi de la mise en œuvre du plan pluriannuel d'investissement 2001-2012 de la SNCB. On peut se demander si le travail du CEMM en matière de concertation ne fait pas double emploi avec celui de la CIMIT. En outre, le CEMM ne se réunit pratiquement jamais et n'apporte dès lors qu'une faible plus-value au processus de concertation (M. Boelaert souligne que le CEMM peut être supprimé).

### **Point de la concertation**

Le Comité d'orientation auprès de la SNCB est composé de six représentants de la SNCB et de six représentants des sociétés régionales de transport. Il rend des avis sur toute mesure susceptible d'influencer la collaboration avec les sociétés régionales de transport. Le Conseil d'administration de la SNCB motive sa position chaque fois que celle-ci déroge à l'avis du Comité d'orientation.

Le Comité d'orientation RER a été institué en 2014 au sein de la SNCB ; il a pour but d'assurer le suivi du RER à Bruxelles et de mettre sur les rails toute autre décision concernant la collaboration avec les sociétés régionales de transport. Cet organe de concertation a entre-temps été constitué, tant au niveau politique (avec les ministres de la Mobilité des différents gouvernements et leurs cabinets) qu'au niveau administratif. Le Comité d'orientation RER s'est réuni pour la première fois au cours de la semaine du 14 au 18 décembre 2015.

Le RER Anvers et le RER Gand font actuellement l'objet d'une concertation informelle entre la SNCB, l'autorité flamande et De Lijn.

En ce qui concerne le nouveau plan de transport 2017 de la SNCB, la concertation avec De Lijn est en cours, mais elle n'en est encore qu'à la phase initiale. Le département Mobilité et Travaux publics du gouvernement flamand est tenu informé.

Aansluitingen tussen de verschillende vormen van openbaar vervoersnet steunen vooreerst op het overleg binnen de provinciale vervoerscommissies. Deze staan in voor onder andere de opvolging en het beheer van de aansluitingsprotocols. In de Provinciale Commissie NMBS-De Lijn worden de aansluitingen van beide vormen van openbaar vervoer besproken.

#### Hoe ziet het Vlaams Gewest de toekomst van het openbaar vervoer ?

Het Vlaams Gewest wil een vlotte bereikbaarheid realiseren voor de verschillende modi met goede verknoping (combimobiliteit) met aandacht voor alle vormen van voor- en natransport, zoals de fietsers en voetgangers, met aangepaste faciliteiten in de stationsomgeving. Een interessant voorbeeld is de ondergrondse fietsparking in het treinstation van Malmö in Zweden waar de uurregeling van de treinen in deze fietsparking reeds wordt aangekondigd. De NMBS legt echter voor het voor- en natransport vooral de nadruk op de wagen.

Er is nood aan een efficiënter overleg waarbij de verschillende Gewesten tijdiger betrokken worden.

#### Protocol van 24 april 2001

Het protocol van 24 april 2001 tot regeling van de betrokkenheid van de gewestregeringen bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer en van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen, alsook bij het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden, moet dringend herzien worden in overleg met alle betrokken regeringen.

Het protocol bevat afspraken voor de advies- en betrokkenheidsprocedure, meer in het bijzonder de termijnen binnen dewelke advies moet worden uitgebracht overeenkomstig de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. In het protocol wordt echter geen rekening gehouden met de nieuwe bevoegdheden van de Gewesten krachtens de opeenvolgende staatshervormingen.

In het protocol werd ook niets voorzien voor het behandelen van voorstellen van de gewestregeringen.

Les correspondances et connexions entre les différentes formes de réseaux de transport public reposent avant tout sur la concertation au sein des commissions de transport provinciales. Celles-ci assurent entre autres le suivi et la gestion des protocoles de correspondance. La question des correspondances entre les deux formes de transport public est discutée au sein de la Commission provinciale SNCB-De Lijn.

#### Comment la Région flamande envisage-t-elle l'avenir des transports publics ?

La Région flamande souhaite concrétiser une accessibilité aisée pour les différents modes de transport par le biais d'une bonne nodalité (combi-mobilité), en étant attentive à toutes les formes de transport avant et après le déplacement principal (déplacements à vélo et à pied, par exemple) et en prévoyant des facilités adaptées aux abords des gares. Un exemple intéressant à cet égard est le parking à vélos souterrain de la gare ferroviaire de Malmö, en Suède, où l'horaire des trains est affiché. Pour ce qui est du transport avant et après le déplacement principal, la SNCB, quant à elle, met surtout l'accent sur la voiture.

Il faut mettre en place une concertation plus efficace, à laquelle les Régions doivent être associées suffisamment tôt.

#### Le protocole du 24 avril 2001

Le protocole du 24 avril 2001 réglant l'association des gouvernements des Régions à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, ainsi qu'aux règles relatives à l'organisation et la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics doit être revu d'urgence en concertation avec tous les gouvernements concernés.

Ce protocole contient des accords en matière de procédure d'avis et d'association, et il fixe en particulier les délais dans lesquels les avis doivent être rendus conformément à la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. Il n'est toutefois pas tenu compte, dans ce protocole, des nouvelles compétences des Régions telles que résultant des réformes de l'État successives.

Le protocole en question ne prévoit rien non plus pour ce qui est du traitement des propositions des gouvernements régionaux.

Het protocol bevat verder ook geen bepalingen in geval van een ongunstig advies van een Gewest bij het opstellen van politieregels voor het wegverkeer. Vóór de zesde Staatshervorming waren er twee mogelijkheden : ofwel had de federale overheid overleg gepleegd met de gewestelijke overheden en kon ze binnen de dertig dagen een advies vragen aan de Gewesten, ofwel was er geen overleg geweest en kon de federale overheid een advies aan de Gewesten vragen binnen de zestig dagen. In de voorbije tien jaar werd er door de Gewesten nogal eens een negatief of een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht, waarmee de federale overheid niet steeds rekening hield. Hierin werd verandering gebracht door de Zesde Staatshervorming.

*Ongunstig advies van een Gewest bij het opstellen van politieregels voor het wegverkeer overeenkomstig de bepalingen voorzien door de zesde Staatshervorming*

Bij ongunstig advies van een van de betrokken gewestregeringen, organiseert de federale overheid een interministeriële conferentie alvorens een beslissing te nemen.

Bij gebrek aan een akkoord neemt de federale ministerraad de uiteindelijke beslissing.

### Voorstellen van de gewestregeringen

Elke gewestregering kan wijzigingen aan de politieregels voor het wegverkeer voorstellen. De federale overheid legt die ter overleg voor aan de regeringen van de drie Gewesten.

In geval van akkoord worden deze voorstellen aangenomen bij koninklijk besluit of in de Kamer van volksvertegenwoordigers ingediend als wetsontwerp.

### Conclusie

Er bestaan talrijke overlegfora, zoals ICMIT en ECMM, die geen beslissingsbevoegdheid hebben en daarom ook geen knopen kunnen doorhakken inzake afstemming. Er bestaat ook een principieel akkoord afgesloten op 10 juni 1998 over het Samenwerkings- en Coördinatiecomité en Administratief Comité tussen Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen. Dit comité is bevoegd voor gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen, gewestgrensoverschrijdende vervoerssystemen en afstandsbediening inzake verkeerslichten.

De même, il ne contient aucune disposition pour le cas où une Région rendrait un avis défavorable concernant l'élaboration de règles de police de la circulation routière. Avant la sixième réforme de l'État, il y avait deux possibilités : soit le gouvernement fédéral s'était concerté avec les autorités régionales et pouvait demander un avis aux Régions dans les trente jours, soit il n'y avait pas eu de concertation et le gouvernement fédéral pouvait demander un avis aux Régions dans les soixante jours. Au cours des dix dernières années, il est arrivé plus d'une fois que les Régions rendent un avis négatif ou conditionnellement favorable, dont le gouvernement fédéral n'a pas toujours tenu compte. La sixième réforme de l'État a changé la donne à cet égard.

*Avis défavorable d'une Région concernant l'élaboration de règles de police de la circulation routière conformément aux dispositions prévues par la sixième réforme de l'État*

En cas d'avis défavorable d'un des gouvernements de Région concernés, l'autorité fédérale réunit une conférence interministérielle avant de prendre toute décision.

À défaut d'accord, la décision finale revient au Conseil des ministres fédéral.

### Propositions des gouvernements régionaux

Chaque gouvernement régional peut proposer des modifications aux règles de police de la circulation routière. L'autorité fédérale les soumet à la concertation avec les gouvernements des trois Régions.

En cas d'accord, ces propositions sont adoptées par arrêté royal ou déposées en tant que projet de loi à la Chambre des représentants.

### Conclusion

Il existe de nombreux forums de concertation, comme la Conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications (CIMIT) et le Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM), qui n'ont aucun pouvoir de décision et ne peuvent dès lors trancher aucune question en matière d'harmonisation. Il existe également un accord de principe, qui a été conclu le 10 juin 1998 concernant le Comité de coopération et de coordination et le Comité administratif entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre. Ce

Dit comité is zeer vaak samengekomen, hetgeen dikwijls tot oplossingen voor specifieke problemen heeft geleid.

## B. Gedachtewisseling

De heer Vereeck stipt aan dat de aanleiding voor dit informatieverslag in feite het vervoersplan van de NMBS was dat op 14 december 2014 werd ingevoerd. Toen is vastgesteld dat de regionale vervoersmaatschappijen in de praktijk door de NMBS louter werden geïnformeerd over hun plan en daarna dus in allerijl hun bus- en tramverbindingen moesten aanpassen. In zijn uiteenzetting heeft de heer Boelaert aangegeven dat er overleg is over het nieuwe vervoersplan 2017 tussen de NMBS en De Lijn en dat het departement werd geïnformeerd. Uit de vorige hoorzittingen bleek dat het niet ontbreekt aan overlegplatformen, maar wel aan resultaten omdat de overlegplatformen niet werken. Regie en uitvoering van ons openbaar vervoer liggen immers bij de vier openbaar vervoersmaatschappijen en niet bij de overheid. In de meeste landen worden regie en uitvoering gescheiden waarbij de overheid de regie in handen houdt en het beleid bepaalt terwijl de operatoren uitvoeren. In België bepalen de vier openbaar vervoersmaatschappijen elk hun eigen beleid en regie, en voeren die daarna ook uit. Daarom is het in 2014 misgelopen en werken de overlegplatformen niet. Spreker pleit ervoor dat de overheid de regie terug in handen zou nemen, in plaats van de openbaar vervoermaatschappij. Wat is de visie van de heer Boelaert hierover ?

Mevrouw Brouwers verwijst naar de resolutie betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer (stuk 414, 2014-2015) die in het Vlaams Parlement is aangenomen. De regering is volop bezig de principes van deze resolutie uit te werken en de regie minstens deels terug in handen te nemen.

Mevrouw Brouwers stelt zich de vraag of al de bestaande overlegplatformen in feite wel nodig zijn. Kan de heer Boelaert aangeven welk overlegorganen wel werken en welke niet ? Moet er ergens een hiërarchie worden opgesteld tussen al de organen ? De federale minister van Mobiliteit heeft recent aangegeven (mondelinge vraag aan mevrouw Galant van 4 november en

comité est compétent pour les problèmes communs de mobilité, les systèmes de transport interrégionaux et la commande à distance des feux de signalisation. Il s'est réuni à de très nombreuses reprises, ce qui a souvent permis de résoudre des problèmes spécifiques.

## B. Échange de vues

M. Vereeck souligne que l'établissement du présent rapport d'information a été décidé dans le sillage du plan de transport de la SNCB entré en vigueur le 14 décembre 2014. On avait constaté à l'époque que, dans les faits, la SNCB avait communiqué son plan aux sociétés régionales de transport à titre purement informatif et que ces dernières avaient dû adapter en toute hâte leurs connexions de bus et de tram. Dans son exposé, M. Boelaert a précisé qu'une concertation était menée entre la SNCB et De Lijn concernant le nouveau plan de transport 2017 et que le département Mobilité et Travaux publics en avait été informé. Les auditions précédentes ont cependant montré que les plateformes de concertation ne manquaient certes pas, mais qu'elles ne donnaient pas les résultats escomptés parce qu'elles ne fonctionnaient pas correctement. La régie et l'exécution de nos transports publics relèvent en effet des quatre sociétés de transport en commun et non des pouvoirs publics. Dans la plupart des pays, la régie et l'exécution sont séparées : les pouvoirs publics assurent la régie et définissent la politique tandis que l'exécution est prise en charge par les opérateurs. En Belgique, les quatre sociétés de transport en commun déterminent chacune leur propre politique et leur propre régie, qu'elles exécutent ensuite. Cela explique les dysfonctionnements de 2014 et l'échec des plateformes de concertation. L'intervenant est favorable à une reprise en mains de la régie par les pouvoirs publics en lieu et place de la société de transport en commun. Quelle est la vision de M. Boelaert sur ce point ?

Mme Brouwers renvoie à la résolution du Parlement flamand relative à l'introduction du principe d'accès-sibilité de base dans les transports urbains et vicinaux flamands (doc. 414, 2014-2015). Le gouvernement est en train d'élaborer les principes de cette résolution et de reprendre au moins partiellement la régie en mains.

Mme Brouwers se demande si toutes les plateformes de concertation existantes sont réellement nécessaires. M. Boelaert peut-il dire quels sont les organes de concertation qui fonctionnent et quels sont ceux qui ne fonctionnent pas ? Une hiérarchie doit-elle être établie entre les différents organes ? La ministre fédérale de la Mobilité a récemment fait savoir (*cf.* question orale

16 november 2015) dat zij een nieuw Platform van intermodaliteit wenst op te richten (in de schoot van ICIMIT of ECCM ? dat is niet duidelijk). Helpt de proliferatie van al die comités en platformen de zaak wel vooruit ?

Tijdens een vorige hoorzitting heeft professor Vanderstraeten de idee gelanceerd van een « knooppuntmanager » om de knooppunten van het openbaar vervoer, vertrekkende vanuit het spoor, voor te bereiden. Is dat realiseerbaar ?

Wat het nieuwe vervoersplan 2017 betreft, heeft de heer Boelaert de indruk dat het overleg tussen De Lijn en de NMBS beter verloopt dan de vorige keer ?

Worden de langetermijn investeringsplannen al dan niet op elkaar afgestemd ? Hoe kunnen we er voor zorgen dat dit op een structurele manier gebeurt ?

De heer Peumans schetst vooreerst een korte geschiedenis van het openbaar vervoer, over de stadsmaatschappijen en de buurtspoorwegen, naar het model van decentralisatie dat De Lijn heeft gekozen.

Spreker stelt vast dat de beheersovereenkomst die de Vlaamse regering sluit met De Lijn toch deels tegemoet komt aan de verzuchting om regie en uitvoering te splitsen want de grote lijnen van het openbaar vervoer worden vastgesteld door de overheid. De Lijn is het enige externe agentschap met een beheersovereenkomst (naast de VRT en de VDAB) ; de andere agentschappen werken met een ondernemingsplan in uitvoering van een managementovereenkomst.

De hoofdrolspeler in openbaar vervoer is nog altijd de NMBS, maar spreker herhaalt wat hij al dikwijls heeft opgemerkt, namelijk dat de NMBS meer rekening moet houden met de andere partijen en de regionale operatoren niet mag bestempelen als « terminaal » vervoer.

De heer Peumans snijdt vervolgens het probleem aan van de cofinanciering die De Lijn doet voor spoorinvesteringen die de NMBS weigert uit te voeren. Bijvoorbeeld : het Spartacus-project met tramlijnen, snelbussen en treinverbindingen in Noord-Limburg met als doel een betere mobiliteit. In Limburg weigert de NMBS al jarenlang elke investering. Een ander voorbeeld is de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel, een puur federale aangelegenheid waarvoor Vlaanderen

à Mme Galant du 4 novembre et du 16 novembre 2015) qu'elle souhaitait créer une nouvelle Plateforme de l'intermodalité (peut-être dans le giron de la CIMIT ou du CEMM ; ce n'est pas clair). La prolifération de ces divers comités et plateformes fait-elle avancer les choses ?

Lors d'une audition précédente, le professeur Vanderstraeten a lancé l'idée d'une fonction de chef de nœud (« *knooppuntmanager* ») pour préparer les points nodaux des transports en commun, en partant du rail. Est-ce réalisable ?

En ce qui concerne le nouveau plan de transport 2017, M. Boelaert a-t-il l'impression que la concertation entre De Lijn et la SNCB se déroule mieux que la dernière fois ?

Les plans d'investissement à long terme sont-ils oui ou non harmonisés les uns par rapport aux autres ? Comment pouvons-nous faire en sorte que cela se fasse structurellement ?

M. Peumans esquisse tout d'abord un bref historique des transports en commun. Il parle entre autres des sociétés urbaines, des chemins de fer vicinaux et du modèle de décentralisation choisi par De Lijn.

L'intervenant constate que le contrat de gestion conclu entre le gouvernement flamand et De Lijn répond partiellement au souhait de scinder la régie et l'exécution, car les grandes lignes des transports en commun sont déterminées par les pouvoirs publics. De Lijn est (avec la VRT et le VDAB) la seule agence externe dotée d'un contrat de gestion ; les autres agences travaillent avec un plan d'entreprise en exécution d'un contrat de management.

L'acteur central dans le domaine des transports publics reste la SNCB, mais l'intervenant rappelle ce qu'il a déjà souligné à plusieurs reprises, à savoir que la SNCB doit davantage tenir compte des autres parties et qu'elle ne peut pas qualifier les opérateurs régionaux d'acteurs de transport « terminal ».

M. Peumans aborde ensuite le problème du cofinancement assuré par De Lijn pour les investissements ferroviaires que la SNCB refuse de prendre en charge. À titre d'exemple, on peut citer le projet Spartacus prévoyant des lignes de tram, des lignes de bus rapides et des liaisons ferroviaires dans le Limbourg Nord en vue d'une meilleure mobilité. Dans le Limbourg, la SNCB refuse tout investissement depuis des années. Un autre exemple est l'aménagement du tunnel du Liefkenshoek,

ongeveer 130 miljoen aan rente betaald heeft terwijl het ter zake zelfs niet bevoegd is. Spreker begrijpt niet waarom voor deze investering de cofinanciering geldt, en niet het principe van prefinanciering voor prioritaire investeringen.

Ten slotte stelt de heer Peumans dat de regionalisering van de spoorwegen een oplossing zou kunnen zijn omdat hierdoor meer eenheid bereikt wordt, terwijl de regionale vervoersmaatschappijen nu afhankelijk blijven. Zowel ICIMIT als ECCM hebben immers nooit naar behoren gewerkt.

Volgens de heer Vanackere is er geen alternatief voor het beheerscontract, gelet op de terzake geldende Europese regels.

De heer Vanackere onderstreept verder dat het niet de bedoeling is om de bestaande bevoegdhedsregels in vraag te stellen, maar dat iedereen beseft dat overleg noodzakelijk is omdat de keuzes van het ene niveau dusdanig veel impact op de andere niveaus hebben.

De vraag is dan of overleg voldoende is, dan wel of er geopteerd moet worden voor contractualisering. Het overleg zou kunnen evolueren naar een model waar gezagsvolle instanties de richting bepalen d.m.v. een aantal objectiverende elementen, ofwel naar een model met al dan niet verplichte of eensluidende adviezen. Contractualisering, met bindende afspraken en sancties wanneer de afspraken niet worden nageleefd, gaat een stap verder dan het overleg. Bestaan er vormen van contractualisering waarbij verschillende overheden betrokken zijn ?

#### *Antwoorden van de heer Boelaert*

Volgens de heer Boelaert is de visie is op Vlaams niveau vrij duidelijk (zie de hierboven aangehaalde resolutie inzake basisbereikbaarheid) en ook minister Weyts heeft deze visie bevestigd. In de toekomst zal de rol van operator en regie gesplist worden, waardoor naast de operator ook een onafhankelijke instantie een rol zal spelen om de regie van het openbaar vervoer, minstens op strategisch niveau, uit te tekenen. Dat is het niveau Vlaanderen waar beslist wordt over de prioriteiten inzake openbaar vervoer. Naast het strategisch niveau is er ook een tactisch en een lokaal niveau. De initiatieven die op lokaal niveau worden uitgewerkt, krijgen een passende rol.

un dossier purement fédéral pour lequel la Flandre a payé quelque 130 millions d'intérêts alors qu'elle n'est même pas compétente en la matière. L'intervenant ne comprend pas pourquoi cet investissement s'appuie sur le cofinancement et non sur le principe d'un préfinancement pour investissements prioritaires.

Enfin, M. Peumans souligne que la régionalisation des chemins de fer pourrait être une solution car elle permettrait de réaliser une plus grande unité, alors que les sociétés de transport régionales restent actuellement dépendantes. En effet, ni la CIMIT ni le CEMM n'ont jamais fonctionné correctement.

Selon M. Vanackere, il n'existe pas d'alternative au contrat de gestion compte tenu des règles européennes en vigueur en la matière.

M. Vanackere souligne par ailleurs que l'objectif n'est pas de mettre en cause les règles de compétence existantes, mais de veiller à ce que tout le monde prenne conscience de la nécessité d'une concertation dès lors que les choix opérés à un niveau ont une grande influence sur les autres niveaux.

La question est de savoir si la concertation menée est suffisante ou s'il faut opter pour la voie de la contractualisation. La concertation pourrait évoluer soit vers un modèle dans lequel des instances investies de pouvoir détermineraient l'orientation à l'aide d'une série d'éléments d'objectivation, soit vers un modèle prévoyant des avis obligatoires ou non ou des avis conformes ou non. La contractualisation, qui prévoit des accords contraignants et des sanctions lorsque ceux-ci ne sont pas respectés, va un peu plus loin que la concertation. Existe-t-il des formes de contractualisation impliquant différentes autorités ?

#### *Réponses de M. Boelaert*

Selon M. Boelaert, au niveau flamand, la conception est assez claire (voir la résolution susmentionnée relative à l'accessibilité de base) et elle a été confirmée par le ministre Weyts. À l'avenir, les rôles d'opérateur et de regie seront scindés ; outre l'opérateur, une instance indépendante sera chargée d'élaborer la régie du transport public, à tout le moins au niveau stratégique. La Flandre est le niveau où sont fixées les priorités en matière de transport public. Hormis le niveau stratégique, il y a également un niveau tactique et un niveau local. Un rôle approprié est donné aux initiatives développées au niveau local.

Wat de vraag naar een nieuw Platform van intermodaliteit en de knooppuntmanager betreft, meent de heer Boelaert dat het aantal overlegplatformen eerder beperkt dan uitgebreid moeten worden. De bestaande platformen waar actieve uitwisseling mogelijk is, moeten in ieder geval aan slagkracht winnen. De bevoegdheden inzake openbaar vervoer zijn vrij duidelijk afgebakend : het openbaar vervoer is geregionaliseerd, met uitzondering van het spoorvervoer dat federaal is gebleven. Het moet dus mogelijk zijn een formule te vinden om goede beslissingen te kunnen nemen.

Naast de plannen die uitgewerkt worden op regionaal, federaal en gemeentelijk niveau, bestaat er ook nog het Europees niveau dat de trans-Europese prioriteiten vastlegt, zowel op het vlak van de weginfrastructuur als van de water- en spoorwegen. Daarom moeten we zeker eerder naar een beperking van het aantal beslissingsniveaus gaan.

Welke toegevoegde waarde kan een knooppuntmanager bieden aangezien het openbaar vervoer niet alleen uit knooppunten bestaat, maar ook uit lijnen die de knooppunten verbinden ?

Contractualisering bestaat reeds voor investeringen, zoals bijvoorbeeld voor de noordelijke ontsluiting in Zaventem (cofinanciering), maar niet voor de operationele aangelegenheden.

De Liefkenshoekspoortunnel is ook gerealiseerd middels cofinanciering waarbij de Vlaamse overheid een deel van de factuur heeft betaald die normalerwijze door de federale overheid zou betaald zijn geweest, ware het niet dat de Vlaamse overheid het project sneller wou realiseren en dat dit alleen op die wijze mogelijk was.

Er wordt momenteel (nog) niet veel gebruik gemaakt van cofinanciering omdat nu eerst de discussie over het nieuwe investeringsprogramma bij NMBS en Infrabel moet gevoerd worden. De insteek naar dat overleg toe is de Vlaamse spoorstrategie, die reeds van februari 2013 dateert, en waarbij Vlaanderen zijn spoorprioriteiten heeft vastgelegd zodat de federale overheid er tijdig kennis kan nemen. Het ambtelijk comité zou volgende week (14-18 december 2015) voor de eerste keer vergaderen.

De lokale verankering van de openbaar vervoersmaatschappijen is en blijft een goede zaak en zal ook in de toekomst worden behouden omdat zij op lokaal en regionaal niveau vaak de beste partner zijn om te weten wat de verlangens van de klanten en de lokale overheden

Quant aux souhaits de créer une nouvelle Plateforme de l'intermodalité et de désigner un chef de noeud (« knooppuntmanager »), M. Boelaert estime que le nombre de plateformes de concertation devrait être réduit plutôt qu'augmenté. Les plateformes existantes qui permettent des échanges actifs doivent de toute manière gagner en efficacité. Les compétences en matière de transports en commun sont clairement définies : ceux-ci dépendent des Régions, à l'exception du rail qui est resté fédéral. Il doit donc y avoir moyen de trouver une formule permettant de prendre de bonnes décisions.

Parallèlement aux projets mis en œuvre aux échelons fédéral, régional et communal, l'échelon européen détermine les priorités transeuropéennes, en ce qui concerne tant l'infrastructure routière que les voies navigables et ferrées. Il convient donc de s'orienter plutôt vers une limitation du nombre de niveaux de décision.

Quelle serait la plus-value d'un chef de noeud, sachant que les transports en commun impliquent non seulement des points noraux, mais aussi des lignes qui les relient ?

On applique déjà la contractualisation pour les investissements, par exemple en ce qui concerne le désenclavement septentrional de Zaventem (cofinancement), mais pas pour les questions opérationnelles.

Le tunnel Liefkenshoek a également été construit grâce à un cofinancement, dans le cadre duquel une partie de la facture qui aurait normalement dû être supportée par l'autorité fédérale l'a été par l'autorité flamande, pour qui c'était la seule façon d'accélérer la réalisation du projet.

Actuellement, on ne recourt pas (encore) beaucoup au cofinancement, parce qu'il faut d'abord discuter du nouveau programme d'investissement de la SNCB et d'Infrabel. Le point de départ de cette discussion est la stratégie ferroviaire flamande, qui remonte à février 2013, par laquelle la Flandre a défini ses priorités en la matière afin que le fédéral en ait connaissance en temps utile. Le comité administratif devrait tenir sa première réunion la semaine du 14 au 18 décembre 2015.

L'ancre local des sociétés de transports en commun est et demeure un atout ; il sera maintenu car elles constituent souvent, aux niveaux local comme régional, les partenaires les mieux placés pour connaître les désiderata des clients et des autorités locales. La Flandre

zijn. Vlaanderen wil wel een betere regie voeren tussen de verschillende provincies.

De investeringsplannen worden afgestemd binnen de oriëntatiecomités ; de heer Boelaert heeft de indruk dat het overleg beter verloopt dan vroeger, maar wenst eerst het resultaat af te wachten alvorens zich definitief uit te spreken.

\*  
\* \* \*

veut cependant améliorer la régie entre les différentes provinces.

Les comités d'orientation harmonisent les plans d'investissement ; si M. Boelaert a l'impression que la concertation se déroule mieux qu'auparavant, il souhaite en attendre le résultat avant de se prononcer définitivement.

\*  
\* \* \*

## X. HOORZITTING VAN 4 JANUARI 2016

**A. Uiteenzetting van de heer Melin, adjunct-kabinetschef van de heer Carlo Di Antonio, minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit, Transport, Luchthavens en Dierenwelzijn in de Waalse regering**

### 1. *Wettelijke grondslag*

De bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, meer bepaald gewijzigd bij de bijzondere wetten van 8 augustus 1988, van 5 mei 1993, van 16 juli 1993, van 12 augustus 2003, van 19 juli 2012 en van 6 januari 2014, en de verschillende uitvoeringsbesluiten.

Voor het Waals Gewest wordt verwezen naar het besluit van de Waalse regering van 22 juli 2014 *fixant la répartition des compétences entre les ministres et réglant les actes de signature du gouvernement*.

De bevoegde federale en gewestelijke ministers :

De bevoegde federale ministers zijn : mevrouw Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, en de heer Tommelein, staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee.

De bevoegde gewestelijke ministers zijn : de heer Prévot, viceminister-president en minister van Openbare Werken, Gezondheidszorg, Maatschappelijk Welzijn en Patrimonium en de heer Di Antonio, minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Transport, Luchthavenbeleid en Dierenwelzijn.

### 2. *Hoofdopdrachten inzake mobiliteit in het Waals Gewest*

- stads-, interstedelijk en schoolvervoer ;
- acties en coördinatie van beleidsmaatregelen inzake mobiliteit ;
- luchthavens ;
- taxi's.

## X. AUDITION DU 4 JANVIER 2016

**A. Exposé de M. Melin, chef de cabinet adjoint de M. Carlo Di Antonio, ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal du gouvernement wallon**

### 1. *Base légale*

La loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 aout 1980, modifiée notamment par les lois spéciales du 8 août 1988, du 5 mai 1993, du 16 juillet 1993, du 12 août 2003, du 19 juillet 2012 et du 6 janvier 2014 et les différents arrêtés d'exécution.

En ce qui concerne la Région wallonne, l'arrêté du gouvernement wallon du 22 juillet 2014 fixant la répartition des compétences entre les ministres et réglant les actes de signature du gouvernement.

Les ministres compétents aux niveaux fédéral et régional :

Au niveau fédéral, les ministres compétents sont : Mme Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges et M. Tommelein, secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord.

Au niveau régional, les ministres compétents sont : M. Prévot, vice-président et ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine et M. Di Antonio, ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.

### 2. *Missions principales au niveau de la mobilité en Région wallonne*

- transport urbain, interurbain et scolaire ;
- actions et coordination des politiques de mobilité ;
- aéroports ;
- taxis.

### **3. Budgettaire middelen in het Waals Gewest**

Het budget dat bestemd is voor stads-, interstedelijk en schoolvervoer in het Waals Gewest bedraagt ongeveer 489 miljoen euro. De grootste openbaar vervoersoperatoren zijn *la Société régionale wallonne du transport (SRWT)* en de TEC-groep die uit vijf TEC bestaat, namelijk *TEC Brabant wallon, TEC Charleroi, TEC Hainaut, TEC Liège-Verviers* en *TEC Namur-Luxembourg*.

### **4. De mobiliteitsstrategie**

Het gewestelijk mobiliteitsplan dat de heer Henry, minister van Mobiliteit in de Waalse regering van 2009 tot 2014, en nu senator, heeft opgestart, is bijna afgerond.

Dat zal in een niet-bindend gewestelijk mobiliteits-schema worden getogen.

Momenteel neemt de auto in de Waalse mobiliteit nog het leeuwendeel (90 %) voor zijn rekening. Tegen 2030 wenst men die trend te doen keren, hoofdzakelijk in de agglomeraties en de stedelijke gebieden. In de meer landelijke gebieden zijn de problemen om de auto door een ander vervoermiddel te vervangen, groter.

### **5. Het gewestelijk mobiliteitsschema**

Dat plan is in de eerste plaats gericht op de gebruikelijk knooppunten zoals Brussel en het deel van de zogenaamde industrie-as met sterke extraterritoriale zones zoals de metropool Lille, in het oosten het dichtbevolkte gebied rond Maastricht en Aken en in het zuiden, het Luxemburgse knooppunt. Zo zal het netwerk eruitzien en zo zal het waarschijnlijk op korte termijn worden ingevoerd (binnen vijf à tien jaar).

### **6. De vijfhoek van de overlegmechanismen tussen de verschillende openbaar vervoersoperatoren**

- ICMIT (Interministeriële Conferentie van Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie)

Het protocol van 24 april 2001 regelt de betrokkenheid van de gewestregeringen bij het ontwerpen van de regels van algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer en van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen, alsook bij het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en

### **3. Répartition budgétaire au niveau de la Région wallonne**

Le montant du budget affecté à la mobilité urbaine, interurbaine et scolaire en Région wallonne s'élève à quelque 489 millions d'euros. Les principaux opérateurs des transports en commun sont la Société régionale wallonne du transport (SRWT) et le groupe TEC qui comprend les cinq TEC, à savoir TEC Brabant wallon, TEC Charleroi, TEC Hainaut, TEC Liège-Verviers et TEC Namur-Luxembourg.

### **4. La stratégie de la mobilité**

Un plan régional de mobilité est en train d'être achevé, pris à l'initiative de M. Henry, ministre de la Mobilité au gouvernement wallon de 2009 à 2014, et actuellement sénateur.

Celui-ci va prendre la forme d'un schéma régional de mobilité non contraignant.

À l'heure actuelle, la voiture détient encore la part du lion (90 %) dans la mobilité wallonne. Or, d'ici 2030, on souhaite inverser cette tendance essentiellement dans les agglomérations et dans les aires métropolitaines. Dans les territoires plus ruraux, des difficultés plus importantes doivent cependant être surmontées pour remplacer la voiture comme moyen de transport.

### **5. Le schéma régional de mobilité**

Ce plan est principalement axé sur les pôles habituels comme Bruxelles et la partie dite du sillon industriel, avec des extra-territorialités fortes comme la métropole Lille, à l'est la métropole autour de Maastricht et Aix-la-Chapelle et, au sud, le pôle luxembourgeois. C'est ainsi que le réseau se présentera et qu'il sera probablement développé dans un court laps de temps (d'ici cinq à dix ans).

### **6. Le pentagone des mécanismes de concertation entre les différents opérateurs des transports en commun**

- La CIMIT (Conférence interministérielle de Mobilité, Infrastructure et Télécommunication)

Le protocole du 24 avril 2001 règle l'association des gouvernements des Régions à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, ainsi qu'aux règles relatives à l'organisation et

de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden.

De Gewesten worden geraadpleegd wanneer een probleem betrekking heeft op de technische regeling voor voertuigen, registratie, maritieme regelgeving, bepalingen in verband met het spoor. De heer Prévot, minister in de Waalse regering die bevoegd is voor infrastructuur en verkeersveiligheid, beheert die aangelegenheden. Hij is ook belast met de coördinatie tussen de investeringscel en de NMBS, het overlegcomité NMBS-INFRABEL-SRWT-SPW (*Service public wallon*) en de samenwerking TEC-NMBS binnen de provinciale commissies van het openbaar vervoer.

- ECMM (Executief Comité van de ministers van Mobiliteit)

ECMM is gebaseerd op artikel 8 van het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2011 tussen de federale Staat en de drie Gewesten betreffende het meerjaren-investeringsplan van de NMBS.

In haar algemene beleidsnota van 30 oktober 2015, heeft mevrouw Galant, federaal minister van Mobiliteit, de oprichting aangekondigd van « een platform Intermodaliteit [...] dat juridisch zal steunen op ECMM. Daar zullen de federale en gewestelijke overheden samenwerken met de gewestelijke vervoersmaatschappijen en de spoorwegen om de gewenste intermodaliteit op te zetten. Op die manier kunnen alle actoren samenwerken aan effectieve mobiliteitsoplossingen en aan een efficiënt openbaar vervoer, dat complementair is en afgestemd is op de noden van de maatschappij » (stuk Kamer, nr. 54-1428/014, blz. 4).

Belangrijke uitdagingen die de federale overheid en de Gewesten moeten aangaan voor de volgende thema's :

- netwerk 2020 voor het Waals Gewest ;
- de uitdagingen op het stuk van het tariefbeleid in het kader van de stedelijke, voorstedelijke en randstedelijke integratie, waarbij de gewestelijke autonomie ter zake wordt nageleefd. Het grote probleem betreft de verdeling van de inkomsten ;
- geïntegreerde informatie voor de klant ;

la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics.

Les Régions sont consultées lorsqu'une question porte sur les règlements techniques à propos des véhicules, sur l'immatriculation, sur la réglementation maritime, sur les dispositions ferroviaires. Ces matières sont gérées par M. Prévot, ministre au gouvernement wallon qui a les infrastructures et la sécurité routière dans ses attributions. Il est également en charge de la coordination de la cellule d'investissement avec la SNCB, du comité de concertation SNCB-INFRABEL-SRWT-SPW (*Service public wallon*) et de la collaboration TEC-SNCB au sein des commissions provinciales des transports en commun.

- Le CEMM (Comité exécutif des ministres de la Mobilité)

Le CEMM est basé sur l'article 8 de l'accord de coopération du 11 octobre 2011 entre l'État fédéral et les trois Régions concernant le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB.

Dans sa note de politique générale du 30 octobre 2015, Mme Galant, ministre fédérale de la Mobilité, a annoncé la création d'« une Plateforme de l'intermodalité qui s'appuie juridiquement sur le CEMM, au sein de laquelle les autorités fédérales et régionales collaboreront avec les sociétés régionales de transport et les chemins de fer à la mise en place de l'intermodalité voulue. L'ensemble des acteurs pourront ainsi coopérer à des solutions de mobilité effectives et à un transport public efficace, à la fois complémentaire et répondant aux besoins de la société » (doc. Chambre, n° 54-1428/014, p. 4).

Importants défis à relever ensemble avec le pouvoir fédéral et les Régions sur les thèmes suivants :

- le réseau 2020 pour la Région wallonne ;
- les enjeux de politique tarifaire dans le cadre de l'intégration urbaine, suburbaine et périurbaine tout en respectant l'autonomie régionale en la matière. Le grand problème qui se pose concerne la répartition des recettes ;
- l'information intégrée pour le client ;

— de oprichting van kruiselingse partnerschappen, symmetrisch of asymmetrisch, tussen de betrokken actoren ; het is de bedoeling een betere samenwerking tussen de verschillende openbaar vervoersmaatschappijen tot stand te brengen ;

— AnGeLiC : de studie over de invoering van het GEN tegen 2018 rond de grote steden, meer bepaald, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi.

## B. Gedachtewisseling

De heer Vanackere vraagt de mening van de heer Melin over de doelmatigheid van de vijfhoek waarin de verschillende afstemmingsstructuren tussen de vervoersoperatoren worden voorgesteld.

De heer Melin antwoordt dat men in het verleden op het niveau van ICMIT, en in het kader van artikel 5 van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest over de gewestgrensoverschrijdende lijnen (*Belgisch Staatsblad* van 9 januari 1992), dankzij de samenwerking tussen de gewestelijke vervoersmaatschappijen inzake de verschillende naast elkaar bestaande intergewestelijke lijnen, trajecten tussen de verschillende Gewesten van het land zonder overstappen heeft kunnen aanbieden.

Sindsdien zijn ICMIT en de andere coördinatieorganen waaronder ECMM niet vaak samengekomen, omdat deze organen overlegbevoegdheden hebben die elkaar overlappen.

De heer Bastin vraagt of de heer Melin oplossingen heeft voor de verdeling van de inkomsten in het kader van de ticketintegratie.

De heer Melin legt uit dat de verschillende vervoersmaatschappijen hun autonomie willen behouden wat de vaststelling van de tarieven van individuele en collectieve tickets en abonnementen betreft. Ze willen vooral een ver doorgedreven ticketintegratie. De MOBIB-kaart van de MIVB waartoe de TEC is toegetreden, is een goed voorbeeld van een dergelijke integratie waarbij de tariefbepaling door de betrokken operatoren behouden blijft.

Volgens de heer Vanackere moet men voor de verdeling van de opbrengsten van de biljetten een betrouwbaar en geharmoniseerd systeem voor het meten van de reizigersstromen, hanteren.

— la création de partenariats croisés, symétriques ou asymétriques entre les acteurs concernés ; l'idée est de créer une meilleure collaboration entre les différentes sociétés de transport en commun ;

— AnGeLiC : l'étude qui porte sur la mise place des RER vers 2018 autour des grandes villes, notamment à Anvers, Gand, Liège et Charleroi.

## B. Échange de vues

M. Vanackere demande à M. Melin quelle est l'efficacité du « pentagone » dans lequel sont présentées les différentes structures d'harmonisation des opérateurs de transport.

M. Melin répond que, par le passé, au niveau de la CIMIT, et dans le cadre de l'article 5 de l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les routes dépassant les limites d'une Région (*Moniteur belge* du 9 janvier 1992), la coopération entre les opérateurs régionaux concernant la juxtaposition des différentes lignes interrégionales a permis de proposer, sans rupture de charges, des trajets entre les différentes Régions du pays.

Depuis lors, la CIMIT et les autres structures de coordination, dont le CEMM, ne se sont pas fréquemment réunis étant donné que ces organes ont des compétences de concertation qui se chevauchent.

M. Bastin demande si M. Melin a des solutions à proposer concernant la répartition des recettes dans le cadre de l'intégration billettique.

M. Melin explique que les différentes sociétés de transport souhaitent conserver leur autonomie en matière de fixation de tarifs pour ce qui est des billets individuels, collectifs et des abonnements. Elles désirent surtout une intégration billettique très poussée. La carte MOBIB de la STIB à laquelle le TEC s'est associé est un bon exemple de cette intégration qui maintient la fixation des tarifs par les opérateurs concernés.

Selon M. Vanackere, pour répartir les recettes générées par les différents tickets, il faut un système fiable et harmonisé permettant de mesurer les flux de voyageurs.

De heer Melin merkt op dat de klanten van het openbaar vervoer in het Waals Gewest een magneetkaart gebruiken waarmee men elke dag de reizigersstromen kan meten.

Volgens mevrouw Lambelin ondervinden bijna alle lijnen van het Waalse openbaar vervoer vertragingen wegens werkzaamheden. Bovendien is het aantal minuten wegwerkzaamheden tussen 2011 en 2014 duidelijk toegenomen. Hoe kan men de coördinatie tussen het openbaar vervoer en de werkzaamheden verbeteren ?

De commerciële snelheid is gedaald van 85 kilometer per uur naar 65 kilometer per uur, en ook de stilstanden aan de haltes duren langer. Wat is de impact van dit fenomeen in termen van concurrentie met de wagen ? Bovendien moet worden opgemerkt dat de reistijd gemiddeld 3,3 % langer is op de drukste lijnen.

De aansluitingen naar Brussel vormen een prioriteit voor Wallonië en de NMBS, maar wordt het intergewestelijk openbaar vervoer in het Waals Gewest even zorgvuldig gevuld ?

Voor welke problemen zorgt de eenmaking van de tarieven ?

De spreekster wil weten hoe de coördinatieplatformen werken.

De heer Melin wijst erop dat de wegen die de bussen gebruiken, moeten worden gedeeld met de auto en dat de prioriteit tot nu toe bij de auto lag. Nu overweegt men om voorbehouden busstroken te installeren. Men kan gewoon wegmarkeringen ofwel een specifiek medium aanbrengen, wetende dat dit laatste procedé meer tijd in beslag neemt.

De gemeentelijke of gewestelijke wegwerkzaamheden verlopen volgens een bepaalde cyclus en binnen het kader van de budgettaire beperkingen van de gemeenten. Soms ontsnappen ze dan ook aan het toezicht van de overheden die bevoegd zijn voor mobiliteit.

De commerciële snelheid is doorslaggevend. Men moet het openbaar vervoer tijdens de « *last mile* » aantrekkelijker maken, zodat men de gebruiker kan overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken en zijn voertuig op een P&R-parking of een carpoolparking achter te laten.

M. Melin fait observer que les clients des transports en commun en Région wallonne utilisent une carte magnétique qui permet quotidiennement de compter les flux de passagers.

Selon Mme Lambelin, la quasi-totalité des lignes du réseau wallon des transports en commun est touchée par des ralentissements pour cause de travaux. De plus, il y a une nette augmentation des minutes de travaux de voirie entre 2011 et 2014. Comment améliorer la coordination entre les transports en commun et les travaux ?

La vitesse commerciale est passée de 85 kilomètres par heure à 65 kilomètres par heure avec également des arrêts de plus longue durée. Quelle est l'incidence de ce phénomène en termes de concurrence avec les voitures ? En outre, il faut noter que l'allongement du temps de parcours est de 3,3 % en moyenne sur les lignes les plus fréquentées.

Les correspondances vers Bruxelles constituent une priorité de la Wallonie et de la SNCB mais les déplacements des transports en commun intrarégionaux en Région wallonne sont-ils suivis avec la même diligence ?

Quels sont les problèmes que pose l'intégration tarifaire ?

L'oratrice souhaite savoir comment fonctionnent les plateformes de coordination.

M. Melin précise que la voirie qu'empruntent les bus doit être partagée avec la voiture et, jusqu'ici, priorité a été donnée à la dernière. Maintenant, on envisage d'installer des bandes de bus réservées. On peut faire un simple marquage au sol ou apporter un support spécifique, tout en sachant que le dernier procédé prend plus de temps.

Les travaux de voirie communaux ou régionaux se font selon un certain cycle et s'inscrivent dans le cadre des contraintes budgétaires des communes. Dès lors, ils échappent parfois au contrôle des autorités compétentes en matière de mobilité.

La vitesse commerciale revêt un caractère prépondérant. Il est impératif de rendre les moyens de transport en commun plus attrayants pendant le « *last mile* » afin de convaincre l'usager d'emprunter les transports en commun et de laisser son véhicule dans un parking de dissuasion ou de co-voiturage.

Om de intermodale platforms te verbeteren, kan men denken aan de klassieke overstap tussen bus en trein of tussen een privévoertuig en een autobus. Er werd een digitaal platform voor carpooling gelanceerd dat kan worden geraadpleegd op de website [www.comon.wallonie.be](http://www.comon.wallonie.be). Dit platform zal in 2016 worden aangevuld met mogelijkheden om het aantal beschikbare carpoolingplaatsen in kaart te brengen. De verschillende gemeenten zullen worden opgeroepen om te laten weten welke carpoolingplaatsen ze zouden kunnen voorbehouden op plaatsen die overdag weinig bezocht worden, maar die het voordeel bieden dat er sociale controle is door evenementen die in de buurt plaatsvinden.

Wat de aansluitingen van het openbaar vervoer naar Brussel betreft, moet het Waals Gewest vermijden dat het treinaanbod overlapt met het busaanbod.

Wat de eenmaking van de tarieven betreft, dient men op te merken dat de tariferingscriteria van de verschillende vervoersmaatschappijen niet dezelfde zijn. Hoe moet men de inkomsten van het ticket verdelen over de verschillende vervoersmaatschappijen, gelet op het feit dat er een groot verschil bestaat tussen de tarieven die de verschillende operatoren opleggen ? In plaats van te focussen op een formule waarbij de inkomsten willekeurig worden verdeeld, zou men beter een mechanisme uitwerken waarbij iedereen een elektronisch vervoersbewijs oplaat en het valideert zodra hij zich op een buslijn van De Lijn of de TEC bevindt, net zoals bij een debetkaart.

De heer Henry zegt dat hij overtuigd is van het belang van een zo geïntegreerd mogelijk vervoersaanbod. Het aanbod is evenwel twee keer versnipperd : enerzijds is er een geografische versnippering tussen de Gewesten en anderzijds een technische versnippering tussen de spoorwegen en de bussen en trams.

Staan de verschillende regeringen tegenwoordig meer open voor een grotere coördinatie van het aanbod van de verschillende vervoersmaatschappijen, via de bestaande structuren ofwel via andere mechanismen ?

De heer Vanackere vraagt of in het beheerscontract dat de TEC heeft afgesloten met de Waalse regering wel voldoende aandacht wordt besteed aan de intergewestelijke en federaal-gewestelijke samenwerking. Wanneer wordt het beheerscontract met de TEC vernieuwd ?

Afin d'améliorer les plateformes d'intermodalité, on peut envisager la rupture de charges classique entre le bus et le train ou entre un véhicule privé et un autobus. Une plateforme numérique a été lancée sur le co-voiturage, consultable sur le site internet [www.comon.wallonie.be](http://www.comon.wallonie.be), et elle sera complétée en 2016 par les perspectives d'identification des places de co-voiturage disponibles. Un appel sera adressé aux différentes communes pour qu'elles signalent des places de co-voiturage qu'elles pourraient réserver à des endroits peu fréquentés en journée mais qui présentent l'avantage d'être gardés socialement par des événements qui se déroulent à proximité.

Pour ce qui concerne les correspondances des transports en commun vers Bruxelles, il faut que la Région wallonne évite de superposer une offre ferrée sur une offre de bus.

Concernant l'intégration tarifaire, il faut noter que les critères de tarification des différents opérateurs des transports en commun ne sont pas les mêmes. Comment répartir les recettes du billet entre les différents opérateurs des transports en commun, étant donné qu'il y a une grande différence entre les tarifs imposés par les différents opérateurs ? Plutôt que de s'orienter vers cette formule d'une répartition arbitraire, il est préférable d'avoir un mécanisme où chacun alimente un titre de transport électronique et l'utilise dès l'instant où il est sur une ligne de bus de De Lijn ou du TEC, à l'instar d'une carte de débit bancaire.

M. Henry se dit convaincu de l'intérêt d'avoir une offre de transport la plus intégrée qui soit. Or, au niveau de l'offre, on a un double morcellement, à savoir un morcellement géographique entre les Régions et un morcellement à caractère technique entre les chemins de fer et les bus et trams.

Existe-t-il aujourd'hui une plus grande ouverture de la part des différents gouvernements vers une plus grande coordination de l'offre des différents opérateurs des transports en commun, soit au sein des structures existantes, soit par le biais d'autres mécanismes ?

M. Vanackere demande si le contrat de gestion conclu entre le TEC et le gouvernement wallon accorde une attention suffisante à la coopération interrégionale et à la coopération entre le niveau fédéral et le niveau régional. Quand le contrat de gestion du TEC sera-t-il renouvelé ?

De heer Melin antwoordt dat er bij de volgende onderhandeling over het beheerscontract van de TEC mogelijk gedacht moet worden aan een hoofdstuk over de interregionale samenwerking. Er moet een nieuw contract komen dit jaar (2016). In het huidige beheerscontract zijn bepaalde parameters niet meer van toepassing. Die moeten in de loop van dit kalenderjaar geactualiseerd worden.

Volgens de heer Henry kan het een goed idee zijn een hoofdstuk voor te bereiden over de interregionale samenwerking, als ten minste het principe van deze samenwerking in alle beheerscontracten wordt opgenomen.

\*

\* \* \*

M. Melin répond que lors de la prochaine actualisation du contrat de gestion du TEC, il est envisageable qu'un chapitre consacré à la coopération interrégionale soit prévu. Le renouvellement est prévu cette année (2016). Dans le contrat de gestion actuel, certains paramètres ne sont plus d'actualité et doivent être remis au goût du jour durant l'actuelle année civile.

Selon M. Henry, prévoir un chapitre concernant la coopération interrégionale pourrait être une bonne idée pourvu que le principe de cette coopération soit inscrite dans tous les contrats de gestion.

\*

\* \* \*

## XI. HOORZITTING VAN 4 JANUARI 2016

### A. Uiteenzetting door de heer Peeters, mobiliteitsexpert

De heer Kris Peeters wenst in zijn uiteenzetting een praktische en kwalitatieve benadering te hanteren. Zijn verhaal is uitdrukkelijk niet-academisch en dus niet uitsluitend gebaseerd op wetenschappelijke studies, cijfers en modellen. Uiteraard zijn die heel nuttig, maar ze vertegenwoordigen ook een bepaalde manier om naar de realiteit te kijken. Zo zijn verkeersmodellen bijvoorbeeld vereenvoudigingen van de werkelijkheid, waardoor belangrijke aspecten soms onzichtbaar worden. De insteek van de spreker is uitdrukkelijk voluntaristisch.

In het verlengde daarvan is spreker een voorstander van « terugspellen » tegenover « voorspellen » (een letterlijke vertaling van « *backcasting* » respectievelijk « *forecasting* »). Het voordeel van « *backcasting* » of « terugspellen » is dat er samen nagedacht kan worden over een gedeeld ideaal waar we dan naartoe kunnen werken. Vertrekpunt is de vraag : « Waarover zijn we het eens en wat is ons ideaal ? ». Vanuit dat ideaal kan vervolgens teruggedacht worden over de vandaag te ondernemen stappen om in de richting ervan te evolueren, met de mogelijkheid om onderweg nog te corrigeren als nieuwe inzichten opduiken of nieuwe ontwikkelingen zich voordoen. Dat zorgt voor een andere invalshoek dan toekomstdenken waarbij uitgegaan wordt van « voorspellen » en waarbij we vanuit de huidige situatie naar de toekomst kijken. In dat geval wordt uitgegaan van de huidige tendensen die dan doorgetrokken worden in de toekomst, zonder er rekening mee te houden dat een trend kan ombuigen. Deze denkfout staat in de literatuur bekend als de « trendillusie ». Uitgaan van « *forecasting* » brengt een beperking van de mogelijkheden met zich mee omdat alternatieve toekomstscenario's bij voorbaat uitgesloten worden. De meeste trends en ontwikkelingen zijn geen natuurwetten maar het gevolg van keuzes die wij maken.

De heer Peeters zal zich in deze uiteenzetting vooral richten tot de NMBS, alhoewel zijn analyses en voorstellen ook van toepassing kunnen zijn op andere openbaar vervoersmaatschappijen.

Zijn verhaal is niet-ideologisch. De verschillende invalshoeken zullen mekaar ongetwijfeld niet tegen spreken wanneer men stelt dat een performant openbaar vervoer in de toekomst erg nodig zal zijn, wellicht nog meer dan vandaag al het geval is. Een performant openbaar vervoer zal nodig zijn omwille van uiteenlopende redenen die als belangrijk worden beschouwd vanuit verschillende levensbeschouwingen. Vanuit de

## XI. AUDITION DU 4 JANVIER 2016

### A. Exposé de M. Peeters, expert en mobilité

M. Kris Peeters souhaite développer une approche pratique et qualitative dans son intervention. Son exposé n'aura rien d'académique et ne sera donc pas exclusivement basé sur des études, chiffres et modèles scientifiques. Ceux-ci ont bien sûr leur utilité, mais ils reflètent aussi une manière d'appréhender la réalité. Les modèles de circulation, par exemple, sont des simplifications de la réalité qui occultent parfois certains aspects importants. L'approche de l'intervenant est nettement volontariste.

Dans cet ordre d'idées, l'intervenant préconise une planification rétrospective plutôt que prospective (traduction de « *backcasting* » et de « *forecasting* »). L'avantage du « *backcasting* » est qu'il permet de réfléchir ensemble à un idéal partagé vers lequel nous pouvons tendre. Le point de départ est la question suivante : « Sur quoi sommes-nous d'accord et quel est notre idéal ? » À partir de cet idéal, nous pouvons ensuite rétroplanifier les démarches à entreprendre aujourd'hui pour évoluer dans cette direction tout en ayant la possibilité de rectifier le tir en cours de route pour tenir compte d'idées nouvelles ou de développements nouveaux. On obtient ainsi un autre angle de vue qu'une vision prospective, un modèle « prévisionnel » partant de la situation présente pour envisager l'avenir. Dans cette vision, on part des tendances actuelles en les transposant dans le futur sans tenir compte du fait qu'une tendance peut s'infléchir. Cette erreur de raisonnement est connue dans la littérature sous le nom d'illusion tendancielle. Une vision axée sur le « *forecasting* » limite les possibilités, car elle exclut d'avance les autres scénarios. La plupart des tendances et des évolutions n'obéissent pas à des lois naturelles, mais sont la conséquence des choix que nous opérons.

M. Peeters se focalisera surtout sur la SNCB dans son exposé, même si ses analyses et propositions peuvent également s'appliquer à d'autres sociétés publiques de transport.

Son analyse est dépourvue de tout caractère idéologique. Les différents angles de vue s'accorderont certainement à reconnaître que des transports en commun performants seront vraiment nécessaires à l'avenir, sans doute plus encore qu'aujourd'hui. Des transports en commun performants seront indispensables pour diverses raisons jugées importantes dans l'optique de différentes conceptions de vie. Considérant la capacité et

overweging van capaciteit en congestie is het duidelijk dat de honderdduizenden reizigers naar de hoofdstad niet allemaal de wagen kunnen gebruiken. Ook de beschikbare ruimte is belangrijk, met daarbij de niet te verwaarlozen vaststelling dat het ruimtebeslag van het spoor 40 tot 50 keer meer capaciteit kan genereren dan een vergelijkbaar ruimtebeslag voor een autoweg. Ook energie-efficiëntie en klimaat spelen vanzelfsprekend een rol, net als sociale overwegingen. Niet iedereen kan met de wagen rijden, bijvoorbeeld personen die te jong zijn om een rijbewijs te hebben. Het is dus ook een verhaal van sociale veerkracht en robuustheid. De toekomst lijkt dus te leiden naar meer openbaar vervoer en niet naar minder, maar er zal ongetwijfeld een evolutie plaatsvinden in termen van « bezitten » naar « beschikken ». Een wagen of fiets zullen in de toekomst minder « van » dan « voor » iemand zijn, zoals dat nu al het geval is voor, bijvoorbeeld, de bus. Mobiliteit zal in de toekomst meer en meer dienstverlening worden.

Spreker verwijst tenslotte naar de bekende uitspraak van professor emeritus Hans Verbruggen : « Slecht openbaar vervoer kost meer dan goed openbaar vervoer ». Het is evident dat een performant openbaar vervoer beter rendeert dan één dat ondermaats presteert maar ook veel geld heeft gekost.

De vraag voor deze hoorzitting was een vraag naar wat geïntegreerd openbaar vervoer is. Geïntegreerde mobiliteit is echter meer dan enkel openbaar vervoer. Andere modi zijn te voet, de (deel)fiets, plooifiets, eurobus, vliegtuig, fietstaxi, enz. Net zoals er veel mogelijkheden zijn om beter af te stemmen tussen de verschillende openbare vervoersmodi, zijn er evenveel mogelijkheden beter af te stemmen tussen alle andere modi en tussen het openbaar vervoer en deze modi. Dat past bovendien in een tendens die al aan de gang is. Mobiliteit behelst meer dan de loutere tegenstelling tussen automobilisten, fietsers en het openbaar vervoer. In de toekomst zullen we allen vaker en vlotter wisselen van vervoerswijze. We worden « mobilisten ». Ook de grens tussen privé en openbaar vervaagt sterk. Er moet dus nagedacht worden over nieuwe categorieën. Een nuttig concept in dit verband is het « Ecosysteem » van de professoren Stef Proost en Chris Tampère (KULeuven). Zij bedoelen hiermee dat een omgeving moet worden gecreëerd waarin aanbieders van mobiliteitsdiensten soepel kunnen samenwerken. Zeker met het oog op de

la congestion, il est évident que les centaines de milliers de personnes qui se rendent dans la capitale ne peuvent pas toutes utiliser la voiture. L'espace disponible est également une donnée importante. À cet égard, il ne faut pas perdre de vue que, à occupation d'espace égale, le rail permet de générer 40 à 50 fois plus de capacité qu'une route. L'efficacité énergétique et le climat jouent bien entendu un rôle, de même que certaines considérations sociales. Il n'est pas donné à tout le monde de pouvoir conduire une voiture. Citons l'exemple des personnes trop jeunes pour avoir un permis de conduire. C'est donc également une question de dynamisme et de vigueur sociaux. On semble donc se diriger à l'avenir vers plus de transports en commun, et pas l'inverse, mais on évoluera sans nul doute de la « possession » vers la « disposition ». À l'avenir, une voiture ou un vélo seront moins « à » quelqu'un que « pour » quelqu'un, comme c'est déjà le cas aujourd'hui du bus, par exemple. La mobilité du futur sera de plus en plus un service.

L'intervenant rappelle enfin la célèbre citation du professeur émérite Hans Verbruggen : « *Slecht openbaar vervoer kost meer dan goed openbaar vervoer* » (des mauvais transports en commun coûtent plus cher que des bons transports en commun). Il est évident que des transports en commun performants sont plus rentables que des transports coûteux aux performances médiocres.

La question au centre de cette audition est celle-ci : que faut-il entendre par la notion de « transports en commun intégrés » ? Une mobilité intégrée ne se limite pas aux transports en commun. Parmi les autres modes de transport, citons les déplacements à pied, le vélo (partagé), le vélo pliable, l'eurobus, l'avion, le vélotaxi, etc. Les possibilités d'améliorer l'articulation des différents modes de transport en commun sont nombreuses. Il en va de même pour les possibilités d'améliorer l'articulation entre tous les autres modes de transport et celle entre les transports en commun et les autres modes de transport. Cet effort d'intégration s'inscrit en outre dans une tendance qui est déjà en cours. La mobilité ne se résume pas à la simple concurrence entre la voiture, le vélo et les transports en commun. À l'avenir, nous changerons tous plus souvent et plus facilement de mode de transport. Nous deviendrons des « mobilistes ». La frontière entre le privé et le public est aussi en train de fortement s'estomper. Il faut donc réfléchir à des nouvelles catégories. Un concept s'avère utile à cet égard, celui d'« écosystème » imaginé par les professeurs Stef

komende liberalisering van het openbaar vervoer, lijkt dat een interessant concept te zijn.

Geïntegreerde mobiliteit is meer dan openbaar vervoer, maar is ook meer dan enkel vervoer. Mobiliteit is binnen een bepaald tijdsbestek actief kunnen zijn, kunnen functioneren als mens en dingen kunnen doen. Iedereen heeft een dagelijks tijdbudget, een ingebakken tijdsklok die erop neerkomt dat iedereen gemiddeld genomen ongeveer 70 à 90 minuten per dag aan verplaatsingen wil besteden (de BReVer-wet, of wet van Behoud van REistijd en VERplaatsing, geformuleerd door Geurt Hupkes in 1977). Dit tijdsbudget geldt overal ter wereld. Bij een systematische overschrijding van het tijdsbudget zoeken we naar andere oplossingen : sluipwegen, ander werk, andere vervoersmodi. Maar stel dat morgen bijvoorbeeld alle files opgelost zouden worden, dan verklaart de wet ook waarom we geen tijd zouden winnen, maar enkel afstand. Immers, doordat we ons dagelijks 70 tot 90 minuten willen verplaatsen, zouden we ons dus over een langere afstand gaan verplaatsen om aldus ons tijdsbudget op te gebruiken. Verschillende onderzoeken naar verplaatsingsgedrag in Vlaanderen, net zoals in Oceanië, Amerika en Afrika, bevestigen de vaststellingen van Geurt Hupkes en de BReVer-wet.

Een gevolg hiervan is dat ruimtelijke planning heel belangrijk is. De duurzaamste en meest robuuste manier om mobiliteit te organiseren is nabijheid. Door nabijheid kan je veel tijd uitsparen en dus veel dingen doen binnen je dagelijkse tijdsbudget.

Ook fiscaliteit (salariswagens, mobiliteitsbudget, kadastraal inkomen) en de organisatie van de maatschappij spelen mee. Mobiliteit wordt vaak als een technisch probleem voorgesteld, maar heel vaak gaat het meer over organisatorische problemen. Het aanvangsuur van een vergadering bijvoorbeeld bepaalt mee of mensen met het openbaar vervoer kunnen komen of in de file zullen staan. In het buitenland wordt al veel meer werk gemaakt van tijdsbeleid en tijds politiek.

Proost et Chris Tampère (KULeuven). Selon eux, il faut créer un environnement propice à une collaboration souple entre les offres de services de mobilité. La perspective de la prochaine libéralisation des transports publics rend ce concept d'autant plus intéressant.

La mobilité intégrée ne se résume pas aux transports en commun, ni même aux seuls transports. La mobilité, c'est le fait de pouvoir être actif dans un laps de temps donné, de pouvoir agir en tant qu'être humain et de pouvoir réaliser des choses. Chacun dispose d'un « budget temps » journalier, d'une horloge interne qui fait que chacun est prêt à consacrer en moyenne entre 70 et 90 minutes par jour à ses déplacements (il s'agit de la loi dite de stabilité du budget temps de transport, formulée par Geurt Hupkes en 1977). Ce budget temps est valable partout dans le monde. Si nous dépassons systématiquement notre budget temps, nous cherchons d'autres solutions : des voies secondaires, un autre travail, d'autres modes de transport. Dans l'hypothèse où demain, tous les embouteillages disparaîtraient, cette loi nous enseigne que nous ne gagnerions pas de temps mais que les distances augmenteraient. En effet, comme nous sommes prêts à nous déplacer chaque jour pendant 70 à 90 minutes, nous nous déplacerions sur une plus longue distance de manière à épuiser tout notre budget temps. Différentes études sur les habitudes en matière de déplacements réalisées en Flandre, mais aussi en Océanie, en Amérique et en Afrique, confirment les constatations de Geurt Hupkes et sa loi de stabilité du budget temps de transport.

Par conséquent, la planification spatiale revêt une importance capitale. La manière la plus durable et la plus stable d'organiser la mobilité est la proximité. La proximité permet de gagner beaucoup de temps et donc de faire un tas de choses avec le même budget temps journalier.

La fiscalité (voitures de société, budget consacré à la mobilité, revenu cadastral) et l'organisation de la société jouent également un rôle. La mobilité est souvent présentée comme un problème technique alors que, souvent, il s'agit bien davantage de problèmes organisationnels. L'heure du début d'une réunion, par exemple, sera, pour les participants, un des éléments déterminants dans le choix du moyen de transport : pourront-ils emprunter les transports en commun ou devront-ils faire la file dans les embouteillages ? À l'étranger, on se préoccupe déjà bien plus de la gestion du temps et de la politique du temps.

Een goed mobiliteitsbeleid veronderstelt dus een geïntegreerde visie en een geïntegreerd beleid dat meer omvat dan alleen de bevoegdheden van de minister van mobiliteit. Hoe moet dit aangepakt worden ?

De heer Peeters heeft hierover twaalf concrete voorstellen ontwikkeld :

### **1. NMBM**

Een eerste voorstel kan wat idealistisch voorkomen, maar een Nationale Maatschappij van Belgische Mobiliteit (NMBM) is veel nuttiger dan een NMBS. Als openbaar vervoer meer en meer een dienstverlening wordt, en samen met andere vormen van vervoer en mobiliteit moet gezien worden, dan moeten we evolueren naar een geïntegreerde benadering, een aanbod van mobiliteit. In de toekomst moet er dus meer aandacht zijn voor de consequenties van het beleid voor de mobiliteit. Zo is in Vlaanderen de schaalvergrotting in het onderwijs wellicht één van de grootste factoren die de afgelopen 15 jaar heeft meegespeeld in de aangroei van de files. Als de basisschool verhuist van het eigen dorpje naar de grote stad, hoeft het niet te verbazen dat minder kinderen te voet of met de fiets naar school gaan, maar gebracht worden met de wagen. Een ander voorbeeld is bPost die reorganisaties doet die op bedrijfseconomisch vlak misschien heel logisch en verantwoord zijn, maar die tot heel ongewenste neveneffecten leiden op het vlak van mobiliteit. Zo heeft de verschuiving van een postsorteercentrum in Antwerpen van vlakbij Berchem-Station naar Antwerpen-Noord, waar geen openbaar vervoer is, grote gevolgen. bPost heeft momenteel zelfs problemen om personeel te rekruteren om er in ploegen te werken, want 's nachts is er geen openbaar vervoer en de mensen met het gewenste profiel bezitten nu eenmaal vaak geen auto.

Hokjesdenken moet dus zoveel mogelijk gemeden worden om te evolueren naar die Nationale Maatschappij van Belgische Mobiliteit.

### **2. Beleidskader : M-toets**

Een mobiliteitstoets kan een belangrijk hulpmiddel zijn. Vlaanderen kent het STOP-principe (stappers – trappers – openbaar vervoer – personenwagens) dat voorgesteld kan worden als een piramide met de voetgangers als basis en de personenwagens als de top. Dit principe werd in 2003 goedgekeurd door het Vlaams Parlement en wordt sindsdien – alvast in theorie – gebruikt in het Vlaams beleid, al wil de praktijk wel nog tegenvallen, ook omdat er vaak een karikatuur van wordt gemaakt. Voor autosnelwegen moet er natuurlijk

Une bonne politique de mobilité suppose donc une vision globale et une action intégrée qui vont au-delà des seules compétences du ministre de la Mobilité. Quelles mesures peut-on prendre ?

M. Peeters a élaboré douze propositions concrètes en la matière :

### **1. SNMB**

Une première proposition peut sembler quelque peu idéaliste, mais une Société nationale de la mobilité belge (SNMB) serait bien plus utile qu'une SNCB. Si les transports en commun se conçoivent de plus en plus comme un service et doivent être considérés en lien avec les autres formes de transports et de mobilité, il faut évoluer vers une approche intégrée, une offre de mobilité. Dans le futur, nous devrons donc être davantage attentif aux répercussions de la politique sur la mobilité. Par exemple, l'augmentation d'échelle dans l'enseignement est sans doute l'une des principales causes de l'allongement des files que la Flandre a connu ces quinze dernières années. Si l'école primaire disparaît du village où l'on habite pour s'implanter dans la grande ville, il ne faut pas s'étonner que davantage d'enfants, au lieu de se rendre à l'école à pied ou à vélo, y soient conduits en auto. Un autre cas d'école est celui de bPost, dont les réorganisations se justifient peut-être sur le plan économique mais ont des effets très indésirables sur la mobilité. Dans l'agglomération anversoise, le déménagement d'un centre de tri postal des abords de la gare de Berchem vers le quartier nord, dépourvu de transports en commun, a de graves conséquences. Pour l'instant, bPost a même du mal à trouver du personnel pour y travailler en équipes, car il n'y a évidemment pas de transports en commun la nuit et bien des personnes qui répondent au profil souhaité ne possèdent pas de voiture.

Il faut donc autant que possible sortir des cloisonnements existants et se diriger vers une Société nationale de la mobilité belge.

### **2. Cadre politique : le test M**

Un test de mobilité peut apporter une aide précieuse. La Flandre connaît le principe STOP (acronyme de « *stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagens* » – piétons, cyclistes, transport public, voitures particulières), schématisé par une pyramide dont les piétons forment la base et les voitures particulières le sommet. Approuvé en 2003 par le Parlement flamand, ce principe guide – du moins en théorie – la stratégie à l'échelon flamand ; notamment à cause de la caricature qui en est faite, on est un peu déçu en pratique. En

niet eerst naar voetgangers gekeken worden. Het heeft altijd te maken met de context, met de categorisering van wegen en andere aspecten. Het STOP-principe is wel interessant om de verschillende modi in de gaten te houden en de concrete volgorde in duurzaamheidskeuze te blijven respecteren.

De afweging moet overigens niet enkel infrastructuurel maar ook niet-infrastructuurel gebeuren. Zo kan er ook een afweging gebeuren van de budgetten en nagekeken of budgettair evenredig evenveel aandacht wordt besteed aan de duurzame modi (stappers, trappers en openbaar vervoer) als aan de personenwagens. Dat zou tot nieuwe inzichten kunnen leiden.

Mevrouw Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, werkt aan een M-score (mobiliteitsscore) aan de hand waarvan nagegaan kan worden of een bepaald voorstel van ruimtelijke ontwikkeling al dan niet gewenst is. Dit is een interessant instrument om te veralgemenen en te kijken wat de mobiliteitsconsequenties zijn van een gemaakte keuze, waardoor meteen ook nieuwe spelers betrokken worden in het verhaal. Bijvoorbeeld : een bepaalde ontwikkeling mag er komen op voorwaarde dat aan een aantal mobiliteitsvoorraarden is voldaan. Aan de projectontwikkelaar kan dan bijvoorbeeld worden gevraagd om de barrièrewerking van een weg op te heffen (bijvoorbeeld door de aanleg van een fietsertunnel) of mee te investeren in een passend openbaar vervoersaanbod.

Tijdsbeleid heeft vooral in Frankrijk tot een aantal nieuwe inzichten geleid. Zo hebben de steden Lyon en Parijs de hedendaagse gedragspatronen van hun stedelijke inwoners geanalyseerd. In Parijs kwam men bijvoorbeeld tot de vaststelling dat er na 22.00 uur niet meer zoveel openbaar vervoer beschikbaar was, terwijl de Parijzenaar de afgelopen twintig jaar systematisch, na een actiever nachtleven, later was gaan slapen. Dat heeft geleid tot een deelfietssysteem, als logische aanvulling op het openbare vervoerssysteem 's avonds en 's nachts. Op een vrij goedkope manier is de stad erin geslaagd in haar mobiliteitsaanbod tegemoet te komen aan de nieuwe levenswijze.

### **3. Verkeersgeschiedenis**

Een volgende suggestie is de verkeersgeschiedenis. De academische wereld heeft de neiging te werken met kwantitatieve modellen, waarbij zij soms de fout maakt in die modellen te geloven als waren ze de werkelijkheid.

matière d'autoroutes, il ne faut bien sûr pas s'intéresser d'abord aux piétons. Tout est affaire de contexte, de catégorie de routes et d'autres facteurs. Le principe STOP est cependant intéressant pour surveiller les différents modes de transport et continuer à respecter la hiérarchie en matière de durabilité.

L'évaluation ne doit d'ailleurs pas se limiter à tenir compte de l'infrastructure. On peut aussi évaluer l'affectation des budgets et vérifier si, proportionnellement, les modes de transport durables (piétons, cyclistes et usagers des transports en commun) en bénéficient autant que les conducteurs de voitures particulières. Cette réflexion pourrait changer la donne.

Mme Schauvliege, la ministre flamande de l'Environnement, de la Nature et de l'Agriculture, veut élaborer un « score de mobilité » (« M-score ») en fonction duquel on pourrait évaluer l'opportunité de chaque projet d'aménagement du territoire. C'est un outil intéressant qui permet d'avoir une vue d'ensemble et de mesurer les effets de tout choix politique sur la mobilité ; cela imposerait d'associer de nouveaux participants à la discussion. Par exemple, un projet déterminé d'aménagement aurait le feu vert pour autant qu'une série de critères en matière de mobilité soient réunis. On demanderait ainsi au promoteur d'annuler l'effet barrière causé par une route (par exemple par la construction d'un tunnel cycliste) ou de contribuer au développement d'une offre adéquate de transports publics.

La gestion du temps a conduit, surtout en France, à de nouvelles perspectives. C'est ainsi que les villes de Lyon et de Paris ont analysé les comportements actuels de leur citoyens. À Paris, on a constaté par exemple que l'offre de transports en commun se réduit dès 22 heures, alors que le Parisien a tendance à davantage sortir le soir et se couche plus tard qu'il y a vingt ans. Cela a mené à un système de vélos partagés, en complément aux transports publics qui circulent le soir et la nuit. La ville est parvenue, pour un coût relativement modique, à ajuster son offre de mobilité aux nouveaux modes de vie.

### **3. Analyse de la mobilité**

Une autre proposition avancée par M. Peeters est de procéder à une analyse globale en matière de mobilité. Le monde académique se plaît à appliquer des modèles quantitatifs et a parfois tendance à croire, à tort, qu'ils reflètent la réalité.

De heer Peeters stelt als instrument voor om naast een « *bottom-up* » ook een « *top-down* »-benadering in te bouwen en de mensen te vragen naar hun verplaatsingspatronen (wanneer, waarom, op welke manier). Op die manier komt men tot heel verrassende inzichten die soms heel evident zijn maar waaraan niemand heeft gedacht. Waarom is iemand 's morgens in de wagen gestapt en heeft hij niet de fiets genomen voor een heel korte verplaatsing ?

Het zou ook heel nuttig kunnen zijn die benadering te gebruiken en als instrument naar voren te schuiven, tegen de huidige tendens in om onze openbaar vervoersmaatschappijen meer en meer vanuit een managementbenadering te beheren, want dergelijke bedrijfslogica verschilt grondig van de gebruikerslogica. Beiden zouden mekaar moeten aanvullen. Het is niet omdat iets vanuit bedrijfsoogpunt heel goed en nuttig is, dat dat ook voor de gebruiker zo is. Er moeten dus minstens maatregelen gezocht worden die voor beide partijen gunstig zijn.

Spreker wijst in dit kader ook op het bestaan van details die er geen zijn, of toch niet voor de gebruiker. Het gebruik van elektrische fietsen stijgt sterk en deze fiets verdubbelt of verdrievoudigt zelfs het bereik van de fietser. Daar wordt echter niet over doorgedacht. Dat betekent dat dat een station plots bereikbaar is voor fietsers die veel verder van het station wonen. De bedieningsregio wordt dus veel groter, wat interessant is omdat het aantal potentiële klanten verhoogt. Er worden echter kansen gemist. Zo zijn elektrische fietsen veel duurder dan gewone fietsen en dus willen de gebruikers ze veilig kunnen stallen. Waarom dan geen werk maken van een betere beveiliging ? Dit kan mensen ertoe aanzetten een elektrische fiets te kopen en ermee naar het station te fietsen.

Een ander « detail » betreft bijvoorbeeld de ticketautomaten, die meer en meer door de NMBS in stations geplaatst worden. Soms staan deze ticketautomaten echter aan de overzijde van het spoor, wat voor mensen die slecht te been zijn een onoverkomelijke hindernis kan zijn en voor de anderen in elk geval tijdsverlies met zich meebrengt. Het lijkt een detail, maar het speelt mee in de beslissing van mensen om al dan niet de trein te gebruiken. Eenmaal de ticketautomaat gevonden, blijkt

Sur le plan méthodologique, M. Peeters suggère d'appliquer à la fois une approche « *bottom-up* » et une approche « *top-down* » et d'interroger les citoyens sur leurs modèles de déplacement (quand, pourquoi et comment). Cette façon de procéder peut livrer des éclairages totalement inattendus en matière de mobilité. Il y a ainsi des choses qui paraissent tout à fait évidentes mais auxquelles personne n'a pensé. Pourquoi, par exemple, une personne prend-elle sa voiture le matin pour effectuer une courte distance alors qu'elle pourrait très bien la parcourir à vélo ?

Cette approche mériterait vraiment d'être instrumentalisée car elle ferait contre-poids à l'approche managériale que les sociétés de transports publics ont de plus en plus tendance à privilégier aujourd'hui dans leur modèle de gestion. Cela permettrait de combiner deux logiques distinctes mais qui ont vocation à être complémentaires, à savoir la logique de l'entreprise et la logique de l'usager. Ce qui est bon et utile pour l'entreprise ne l'est pas forcément pour l'usager. Il faut donc mettre en œuvre des mesures qui soient bénéfiques pour les deux parties.

L'intervenant tient aussi à mettre l'accent sur certains aspects qui peuvent apparaître comme des points de détail mais qui n'en sont pas en réalité, du moins pour l'usager. L'utilisation du vélo électrique connaît une forte expansion et permet de doubler voire de tripler la distance qu'un cycliste peut parcourir. C'est un aspect auquel on ne pense pas. Or, cela signifie, si l'on se place du point de vue des transports publics, qu'une gare devient subitement accessible pour des cyclistes qui habitent beaucoup plus loin de celle-ci. Le vélo électrique permet donc d'agrandir considérablement la zone de desserte de la gare, ce qui est intéressant car le nombre de clients potentiels augmente. Mais il y a des occasions manquées en l'espèce. Ainsi, les vélos électriques sont nettement plus coûteux que les vélos ordinaires et il est normal que les usagers veuillent les entreposer en lieu sûr. Pourquoi dès lors ne pas investir dans l'aménagement de parkings à vélos plus sécurisés ? Cela inciterait davantage de personnes à acheter un vélo électrique et à l'utiliser pour se rendre à la gare.

Parmi les autres aspects qui peuvent, en apparence, passer pour des détails, il y a les distributeurs automatiques de billets que la SNCB installe dans un nombre de gares sans cesse croissant. Ces distributeurs sont parfois installés de l'autre côté du quai, ce qui les rend inaccessibles pour les personnes qui ont des difficultés à se déplacer et génère une perte de temps considérable pour les autres. Cet aspect peut paraître dérisoire, mais il n'en est pas moins susceptible de peser dans la décision

dan bijvoorbeeld dat de mogelijkheid om de fiets mee te nemen op de trein niet voorzien is in het programma. Je kan een ticket kopen voor jezelf, maar niet voor de fiets. De standaardprijs om een fiets op de trein te nemen is 5 euro, hoe kort of lang het traject ook is, maar het ticket moet dus op de trein gekocht worden. Verder is er bijvoorbeeld ook een probleem met de korting voor grote gezinnen : in de ticketautomaat moet daarvoor een code gekozen worden (code 39, code 40, code 41 of code 42). Uitleg wordt er niet gegeven, dus je moet gokken welke code voor jou van toepassing zou kunnen zijn. Er is dus duidelijk niet vanuit de gebruiker gedacht. Dergelijke zaken maken mensen aan de ticketautomaat onzeker en kunnen ertoe leiden dat ze afhaken. Het nemen van een trein zou even eenvoudig en vanzelfsprekend als het nemen van een auto moeten zijn.

Tenslotte verwijst spreker ook nog naar de aanwezigheid en beschikbaarheid van sanitaire voorzieningen in stations. Alhoewel dit heel belangrijk is (vooral in het licht van de vergrijzing) worden er nu stations gesloten samen met de dienstverlening die ermee gepaard gaat. Zelfs in bemande stations moet er dikwijls eerst aan het loket een sleutel gevraagd worden om het toilet te kunnen gebruiken. Tankstations aan autosnelwegen, die toch dezelfde problematiek van vandalisme en hygiëne kennen, hebben businessmodellen uitgewerkt om op een eenvoudige manier tegemoet te komen aan de wensen van de gebruikers. Ze zorgen ervoor dat dat de sanitaire voorzieningen vorhanden en hygiënisch zijn, en functioneren. Er bestaan dus wel degelijk oplossingen voor.

Dit soort details zijn heel bepalend voor mensen die vandaag geen of slechts af en toe gebruik maken van het openbaar vervoer.

#### **4. Iedereen is stakeholder**

Iedereen is betrokken. Het mobiliteitsgebeuren is dan ook heel complex. Dat is slecht nieuws omdat het betekent dat er niet één oplossing voor het mobiliteitsprobleem naar voren kan geschoven worden. Dé oplossing bestaat niet. Het goede nieuws is dat er heel veel aanrijpingspunten zijn om verbetering te realiseren.

Als mobiliteit een gegeven wordt dat zich in veel vormen aanbiedt (multimodaliteit) en waarbij een soepel aansluiten van verschillende modi essentieel is, dan

de certaines personnes de prendre le train ou non. Pour les usagers qui ont accès au distributeur automatique, les choses ne sont pas toujours simples pour autant : il peut arriver, par exemple, que le programme ne prévoie pas le transport du vélo à bord du train. Il est possible d'acheter un ticket pour soi, mais pas pour le vélo. Le prix standard pour le transport du vélo à bord du train s'élève à 5 euros, quelle que soit la distance, mais le ticket doit donc être acheté à bord du train. Un autre problème a trait à la réduction pour familles nombreuses : dans le distributeur automatique, il y a un code spécifique à introduire à cet effet (code 39, code 40, code 41 ou code 42). Aucune explication n'est donnée : c'est à l'usager qu'il revient de deviner quel code lui est applicable. On ne se place donc pas dans l'optique de l'usager, loin s'en faut. Toutes ces contrariétés d'utilisation ont pour conséquence que certains usagers sont mal à l'aise devant ces distributeurs automatiques et renoncent à les utiliser. Prendre le train devrait pourtant être aussi simple et évident que prendre sa voiture.

Enfin, l'intervenant renvoie aussi à la présence et à la disponibilité d'équipements sanitaires dans les gares. C'est un aspect essentiel (surtout au vu du vieillissement de la population) et pourtant, à l'heure actuelle, certaines gares sont fermées, si bien que ce service n'est plus disponible. Et même dans les gares où du personnel demeure présent, il faut généralement demander la clé au guichet pour avoir accès aux toilettes. Les stations d'essence le long des autoroutes, qui rencontrent les mêmes problèmes de vandalisme et de non-respect de l'hygiène, ont développé des modèles de gestion afin de pouvoir répondre d'une manière simple aux souhaits de la clientèle. Elles font en sorte qu'il y ait des équipements sanitaires propres et en état de fonctionnement. Il existe donc bel et bien des solutions.

Il s'agit de petites choses mais qui peuvent avoir un impact déterminant auprès des personnes qui, aujourd'hui, n'utilisent pas les transports en commun ou ne les utilisent qu'occasionnellement.

#### **4. Nous sommes tous parties prenantes**

Chacun de nous est concerné. La question de la mobilité est fort complexe, ce qui est une mauvaise nouvelle, en ce sens qu'il n'existe pas une réponse unique, que « la » solution n'existe pas. La bonne nouvelle, c'est qu'il existe de nombreux angles d'attaque pour améliorer les choses.

Étant donné que la mobilité présente des formes multiples (multimodalité) et qu'une correspondance flexible entre les divers modes est essentielle, les opérateurs

vloeit daaruit voort dat er ook veel mobiliteitsaanbieders en partners zullen zijn waarmee moet worden samengewerkt. Steden en gemeenten in België zijn veel minder betrokken bij mobiliteit dan in andere landen, terwijl ze wel een bepalende rol spelen voor het functioneren van het openbaar vervoer (denk aan de ontwikkeling van stationsomgevingen, locatiebeleid, implanting van haltes, knooppuntversterking, garanderen van doorstroming). Ook provincies spelen nog een belangrijke rol, bijvoorbeeld bij de fietssnelwegen. Projectontwikkelaars zijn ook een groep met veel mogelijkheden. Zij willen projecten realiseren en ze zouden kunnen aangespoord worden om bij het ontwikkelen van projecten hun verantwoordelijkheid op te nemen voor het oplossen van mobiliteitsproblemen die ze soms zelf mee genereren. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor bedrijven of organisatoren van evenementen.

Op basis van concrete projecten, uitdagingen en problemen, waarvoor iedereen de noodzaak voelt dat er iets aan gedaan moet worden, kunnen concrete afspraken gemaakt worden. Op dat ogenblik wordt het, ook met verschillende *stakeholders*, makkelijker om tot nieuwe creatieve oplossingen. Eerder dan te wachten op grote institutionele hervormingen, moet er dus veeleer *ad hoc*, vanuit de praktijk, nagedacht worden om concrete zaken te realiseren. Een « *sense of urgency* » werkt versnellend en creëert meer *goodwill*.

## 5. Integratie zonder de ander

Heel veel integratie van modi is mogelijk zonder dat daarvoor overeenstemming met andere openbaar vervoersmaatschappijen nodig is. De maatschappijen hebben immers zelf heel wat mogelijkheden in eigen handen.

Zo verbiedt de NMBS momenteel dat een reiziger met een gewoon ticket zijn reis onderbreekt. Hij dient hiervoor vooraf een « via »-ticket aan te schaffen. De flexibiliteit om de reis te onderbreken waar en wanneer men het wil, kan eenvoudig worden gerealiseerd door de regels aan te passen.

De NMBS zou er ook voor moeten zorgen dat internationale tickets in alle stations kunnen worden gekocht, in plaats van nu enkel aan de internationale loketten van hoofdstations. Internationale tickets kunnen immers wel al worden gekocht vanop de eigen smartphone.

Een ander voorbeeld van geïntegreerde mobiliteit zonder een andere partner erbij te betrekken, is het in het leven roepen van een abonnement voor drie (of meer) werklocaties. Vandaag hebben werknemers soms

et partenaires avec lesquels il faudra collaborer sont nombreux. En Belgique, les villes et les communes sont nettement moins impliquées dans la mobilité que dans d'autres pays, alors qu'elles jouent un rôle majeur dans le fonctionnement des transports publics (pensons à l'aménagement des abords des gares, à la politique de localisation, à l'emplacement des arrêts, au renforcement des points nodaux, à la fluidité). Les provinces jouent aussi un rôle important, notamment en matière de véloroutes. Les promoteurs ont également un haut potentiel. Dans le cadre des projets qu'ils veulent réaliser, on pourrait les inviter à prendre leurs responsabilités pour résoudre les problèmes de mobilité qu'ils causent parfois en partie. Il en va de même pour les entreprises ou les organisateurs d'événements.

Pour des projets concrets, des défis et des problèmes, dont tout le monde s'accorde à penser qu'ils exigent une solution, des accords concrets peuvent être conclus. À ce moment-là, il devient plus facile, même avec différentes parties prenantes, de trouver des solutions créatives. Plutôt que d'attendre de grandes réformes institutionnelles, il faut réfléchir à des solutions *ad hoc*, pragmatiques, pour aboutir concrètement. Un sentiment d'urgence crée une dynamique et favorise les bonnes volontés.

## 5. Intégration en solo

De nombreuses formes d'intégration ne nécessitent pas d'accord avec d'autres sociétés de transport en commun. Les sociétés elles-mêmes ont beaucoup d'atouts en main.

Par exemple, la SNCB interdit actuellement à un usager muni d'un billet normal d'interrompre son voyage. S'il désire le faire, il doit acquérir au préalable un billet « via ». On pourrait facilement donner au voyageur la flexibilité de s'arrêter où et quand il le souhaite en adaptant les règles.

La SNCB devrait aussi faire en sorte qu'on puisse se procurer des billets internationaux dans toutes les gares, et pas uniquement aux guichets internationaux des gares principales. En effet, on peut déjà acheter des billets internationaux à partir de son smartphone.

Un autre exemple de mobilité intégrée qui n'exige pas d'autre partenaire serait la création d'un abonnement valable pour trois lieux de travail ou davantage. Aujourd'hui, certains salariés travaillent à plusieurs

meerdere werkplaatsen en moeten ze telkens verschillende abonnementen combineren. Het ontbreken van dit soort flexibele formules zorgt er voor dat mensen dan maar afzien van het gebruik van de trein en kiezen voor de « eenvoudige » oplossing : de auto.

Nog een mogelijkheid voor de NMBS is voorzien dat de fiets gratis mee op de trein kan, misschien niet tijdens piekuren waarop de treinen vol zitten, maar minstens op andere momenten. De overcapaciteit tijdens de « tegenspits » of de daluren (*cf. eerdere hoorzitting met prof. Boussauw*) kan dan creatief benut worden door bijvoorbeeld Brusselaars die niet in Brussel werken of een recreatieve verplaatsing doen, toe te staan hun fiets gratis mee te nemen.

Een volgende maatregel die bijna niets kost is een « doorgeefabonnement ». Een abonnement op de trein kan je ook in het weekend gebruiken. Voor die verplaatsing werd al betaald. Waarom zou dit abonnement tijdens het weekend niet kunnen doorgegeven worden aan de partner van de abonnee ? Dit zou de doorslag kunnen geven om de trein te gebruiken in de afweging auto versus trein. De doorgeefbaarheid zou desnoods beperkt kunnen worden binnen een gezin. In het Zwitserse Basel werd deze mogelijkheid geïntroduceerd met veel succes.

De *Blue-bike* is ondertussen een succesverhaal. Dit project werd door de NMBS opgezet maar blijft eigenlijk onderbenut. Er wordt in de routeplanner van de NMBS bijvoorbeeld geen automatische melding gemaakt of reizigers in een bepaald station gebruik kunnen maken van *Blue-bike* fietsen. Sommige gemeenten, zoals Deinze, bieden het gebruik van de *Blue-bike* gratis aan, maar zelfs dat wordt niet vermeld op de website van de NMBS. Overigens zorgt de mogelijkheid van het gratis *Blue-bike* gebruik in Deinze voor veel meerritten (Deinze geeft zelfs veel grotere steden het nakijken), wat de groeimogelijkheden van *Blue-bike* aantont.

## 6. Het Station(netje)

Sinds een aantal jaren werkt de NMBS het merk « Het Station » uit. Dit is een sterk merk. Antwerpen-Centraal wordt vaak geroemd als één van de mooiste stations van het land. Het is ook één van de meest utilitaire, want je kan er naar de kapper en de supermarkt gaan, er zijn vergaderruimtes, enz. Het station zelf verenigt dus veel bestemmingen, die je met één verplaatsing kan combineren. « Het Station » wordt aldus de concretisering van de duurzaamste mobiliteit, die van nabijheid.

endroits et doivent alors combiner différents abonnements. En l'absence de ce genre de formule souple, les gens renoncent au train et optent pour la « solution de facilité » : la voiture.

Une autre possibilité pour la SNCB serait d'accepter que l'on emmène gratuitement son vélo dans le train, peut-être pas aux heures de pointe, mais en tout cas en dehors de celles-ci. On pourrait alors exploiter de manière créative la surcapacité sur les trajets en sens contraire de la circulation de pointe et durant les heures creuses (*cf. audition antérieure du professeur Boussauw*), par exemple en autorisant les Bruxellois qui travaillent hors de Bruxelles ou qui se déplacent pour des loisirs à emporter leur vélo sans frais.

Une autre mesure peu coûteuse serait un « abonnement transmissible ». Un abonnement de chemin de fer reste valable le week-end. Il a déjà été payé. Pourquoi le titulaire ne pourrait-il pas prêter son abonnement à son partenaire durant le week-end ? Cet élément pourrait faire pencher la balance en faveur du train par rapport à la voiture. Le cas échéant, cette transmissibilité pourrait être limitée aux membres du ménage. Cette faculté a été introduite, avec beaucoup de succès, par la ville de Bâle en Suisse.

L'initiative « *Blue-bike* », entre-temps, a connu un franc succès. Mise sur pied par la SNCB, elle reste sous-utilisée. Par exemple, le planificateur de trajets de la SNCB n'indique pas automatiquement si les voyageurs peuvent trouver des *Blue-bikes* dans une gare déterminée. Certaines communes, comme Deinze, proposent l'usage gratuit des *Blue-bikes*, mais le site de la SNCB ne le mentionne pas non plus. Au demeurant, l'offre gratuite de *Blue-bikes* à Deinze y augmente le nombre de trajets (d'autres villes, plus grandes, peuvent en tirer des leçons), ce qui démontre le potentiel de progression des *Blue-bikes*.

## 6. La (petite) gare

Cela fait quelques années que la SNCB développe la marque « La Gare », qui jouit d'une bonne réputation. On cite souvent Anvers-Central comme étant l'une des plus belles gares du pays. C'est aussi l'une des plus fonctionnelles, car elle abrite un salon de coiffure, un supermarché, des salles de réunion, etc. La gare combine donc des affectations différentes qui sont combinables en un seul trajet. « La Gare » concrétise ainsi la plus durable des mobilités, à savoir la proximité.

De NMBS ziet echter nog niet in dat ook kleine stations over veel potentieel beschikken. Ze worden nauwelijks onderhouden en eerder afgebouwd of gesloten. Toch zijn er vaak enkele honderden op- en aftappers per dag, een natuurlijke, gegarandeerde « passage » die voor veel middenstanders interessant kan zijn. Ook dit zou een toepassing zijn van het principe « omarm het bestaande », vrij vertaald « maak gebruik van wat er al is ».

Veel mensen kiezen trouwens voor de wagen omdat ze een aantal verplaatsingen moeten combineren in de loop van de dag. Als je deze ketenverplaatsingen zou kunnen samenbrengen in en rond een station, dan zou het openbaar vervoer praktischer en dus aantrekkelijker worden.

De heer Peeters stelt verder voor een actief locatiebeleid te voeren in de buurt van stations door nieuwe functies aan te trekken. *E-commerce* bedreigt momenteel veel zelfstandigen, maar kan ook opportuniteiten met zich meebrengen, bijvoorbeeld voor de NMBS. Zo zou een reiziger een bestelling via het internet kunnen afhalen in het station waar hij toch langskomt. Er wordt niet bij hem thuis aangebeld op een ogenblik dat hij op het werk zit, en de bestelwagentjes van de pakjesdienst moeten niet tot drie keer toe kris kras door alle wijken rijden om pakjes te leveren.

In een klein station is het misschien niet interessant om een winkel te openen omdat er in de loop van de dag niet genoeg reizigers zijn. Een wekelijke of tweewekelijke versmarkt aan het station, een fenomeen dat in heel wat gemeenten bezig is aan een *comeback*, kan wel voor een herwaardering zorgen. Als bundelen in de ruimte geen optie is, kan bundelen in de tijd vaak nog uitkomst bieden.

## **7. Van Fietspunt naar Mobiliteitspunt**

De heer Peeters pleit ervoor de bekende fietspunten een ruimere invulling te geven en om ze om te vormen tot onthaalpunt van « warme mobiliteit ».

Recent was de NMBS van plan de fietspunten gaandeweg af te bouwen of in elk geval het eigen aandeel af te bouwen, maar de felle reacties op dat voornemen heeft de NMBS ertoe aangezet hierover opnieuw te onderhandelen. Vele gemeenten wensten uitdrukkelijk dat de NMBS de financiële ondersteuning van de fietspunten zou behouden.

La SNCB n'a cependant pas encore pris la mesure du potentiel élevé qu'ont aussi les petites gares. Souvent, elles ne sont quasiment plus entretenues et elles sont délaissées quand on ne les ferme par carrément. Pourtant, elles voient défiler quotidiennement des centaines de voyageurs. Or ce « passage » naturel garanti peut être intéressant pour de nombreux indépendants. Cela pourrait aussi être une application du principe consistant à « embrasser ce qui existe », que l'on peut traduire librement par « utiliser ce qui existe déjà ».

Nombre de nos concitoyens optent pour la voiture parce qu'ils doivent combiner plusieurs trajets sur une même journée. S'il était possible de rapprocher ces déplacements en chaîne d'une gare, le transport public serait plus pratique et donc plus attrayant.

M. Peeters suggère en outre de mener une politique active de localisation aux abords des gares en y attirant de nouvelles fonctions. Quoique le commerce en ligne soit une menace pour bon nombre d'indépendants, il peut aussi offrir des opportunités, notamment pour la SNCB. Par exemple, puisqu'il passe de toute manière par là, un voyageur pourrait aller retirer à la gare sa commande passée sur Internet. L'on éviterait ainsi de se présenter chez le client alors qu'il est au travail, et les camionnettes ne devraient pas sillonnaux le quartier à deux ou trois reprises pour distribuer des colis.

Il n'est sans doute pas intéressant d'ouvrir un magasin dans une petite gare, vu le nombre limité de voyageurs qui y passent chaque jour. L'idée d'un marché hebdomadaire ou bimensuel de fruits et légumes frais à côté de la gare, phénomène qui revient à la mode dans bien des communes, permettrait de revaloriser les gares. Si un tel regroupement d'activités n'est pas possible dans l'espace, on peut cependant l'envisager dans le temps.

## **7. Des Points vélo aux Points mobilité**

M. Peeters plaide pour une conception élargie des points vélo tels que nous les connaissons, en les transformant en points d'accueil de la « mobilité conviviale ».

Dernièrement, la SNCB avait l'intention de supprimer des points vélo, ou en tout cas de s'en désengager, mais les vives réactions à cette annonce ont incité la SNCB à renégocier la chose. Beaucoup de communes ont explicitement demandé à la SNCB de continuer à soutenir financièrement les points vélo.

Ook hier werd vanuit een zeer behoudende en conservatieve reflex gedacht : « het fietspunt moet behouden blijven ». Nochtans zijn de mogelijkheden thans onderbenut en kunnen geleidelijk uitgebreid worden.

Waarom zou zo'n mobiliteitspunt, dat er dus niet enkel voor fietsen maar voor alle modi zou zijn, geen « warm onthaal » kunnen zijn ? Niet alle gebruikers van openbaar vervoer zijn gewoontegebruikers. Heel vaak zijn het personen die zelden het openbaar vervoer gebruiken (50 % van de Belgen neemt nooit het openbaar vervoer). Daardoor zijn ze heel onzeker en hebben ze veel vragen. Als ze weten dat ze terecht kunnen in een mobiliteitspunt en daar iemand vinden die hen wegwijs kan maken, zullen ze gerustgesteld zijn en misschien vaker beroep doen op het openbaar vervoer. In Dresden werkt men met mobiliteitsambassadeurs, die zich specifiek inzetten voor ouderen, mensen met een handicap, enz., maar die uiteraard ook ter beschikking staan van iedereen om algemene inlichtingen te geven.

Een nieuw concept dat in deze denkwijze past, is het project « *buggybooker* ». Het gaat hier om kleine kinderwagens (*buggy's*) die je in sommige fietspunten kan ontlenen. Voor veel jonge gezinnen kan deze mogelijkheid het verschil maken tussen al dan niet met de trein naar de stad gaan.

Een onthaalpunt kan ook fungeren als *back-up* voor *Blue-bike*. Soms zijn de *Blue-bikes* niet meer voorradig, en dan is het een oplossing wanneer mensen een beroep kunnen doen op het fietspunt om alsnog een fiets ter beschikking te krijgen. Op die manier wordt de betrouwbaarheid van het *Blue-bikesysteem*, één van de voorwaarden tot succes, verhoogd.

Mensen gaan ook vaak winkelen met de wagen omdat ze tijdens het winkelen hun pakjes in de wagen kwijt kunnen en er niet moeten blijven mee rondlopen. De wagen dient dan als opslagplaats. Als je een bewaardienst zou kunnen voorzien in het station of in het warme onthaalpunt, kan je dezelfde service aanbieden (maar dan zonder de parkeerproblemen van de auto).

Alle steden worden geconfronteerd met het probleem van vrachtwagens die in de stad moeten zijn, ook in de kleine straatjes, om soms maar één enkele kleine levering te doen. Ook hier kan « Het Station » een actieve rol spelen als (overslag)plek waar je pakjes kan ophalen en afleveren en van waaruit koeriers met aan de stad aangepaste voertuigen de stad kunnen beleveren.

Dans ce dossier comme dans d'autres, le réflexe était très conservateur : « il faut maintenir le point vélo ». Cependant, les possibilités restent aujourd'hui sous-utilisées et pourraient être graduellement étendues.

Pourquoi un « point mobilité », qui ne se limiterait plus au seul vélo mais serait dédié à tous les modes de déplacement, ne pourrait-il pas servir de « point d'accueil convivial » ? Tous les utilisateurs des transports publics ne sont pas des habitués. Il s'agit souvent de personnes qui ne les utilisent que rarement (50 % des Belges ne les empruntent jamais). Par conséquent, ils sont fort hésitants et se posent des tas de questions. S'ils savent qu'ils peuvent s'adresser à un point mobilité où quelqu'un pourra les orienter, ils se sentiront plus à l'aise et utiliseront sans doute plus souvent les transports publics. À Dresden, on trouve des ambassadeurs de la mobilité qui s'occupent spécifiquement des seniors, des handicapés, etc., mais qui sont bien sûr aussi à la disposition de tout un chacun pour fournir des renseignements d'ordre général.

Le projet « *buggybooker* » est un concept nouveau qui s'inscrit dans cette philosophie. Il s'agit d'un service de location de poussettes (*buggys*) disponible dans certains points vélo. Cette possibilité peut décider beaucoup de jeunes ménages à préférer le train pour se rendre en ville.

Un point d'accueil peut aussi servir de *back-up* pour le système *Blue-bike*. Il arrive que plus aucun *Blue-bike* ne soit disponible. Une solution serait de s'adresser au point vélo afin de pouvoir disposer d'une bicyclette malgré tout. La fiabilité du système *Blue-bike*, une des clés de son succès, s'en trouverait renforcée.

Souvent, les gens qui font des courses prennent la voiture afin de pouvoir déposer leurs achats dans le coffre et de ne pas avoir à les porter tout le temps. La voiture tient alors lieu d'espace de rangement. Une consigne à la gare ou au point d'accueil convivial rendrait le même service, mais sans occasionner de problème de parking.

Toutes les villes sont confrontées au problème des camions qui doivent y circuler, y compris dans des ruelles très étroites, parfois pour une seule petite livraison. Dans ce cas de figure aussi, « La Gare » peut jouer un rôle actif comme lieu (de dépôt) où l'on vient chercher ou déposer des colis et d'où des courriers repartiraient livrer en ville à bord de véhicules adaptés.

Een ander belangrijk voordeel houdt verband met de verkeersveiligheid. Fietsers zijn vaak het slachtoffer van verkeersongevallen maar zijn soms ook medeverantwoordelijk, bijvoorbeeld wanneer ze rijden zonder verlichting, zonder remmen, enzovoort. De slechte kwaliteit van de fiets kan deels verklaard worden doordat mensen die dagelijks met de fiets naar het station rijden en die daar een ganse dag stallen, dit niet willen doen met een goede, dure fiets. In het Nederlands bestaat het woord « stationsfiets », waarmee het afdankertje wordt bedoeld dat dienst doet om naar het station te rijden. Extra aandacht schenken aan bewaking in het station kan het fenomeen van de onveilige fietsen verminderen.

Dit past weer in de eerdere analyse van spreker dat mobiliteit in de toekomst meer en meer een dienst zal worden en weg zal vloeien van bezit. Een betere diefstalpreventie zal ook bijdragen tot een verhoogd gebruik van de duurdere elektrische fiets als voor- en natransportmiddel, waardoor het rekruteringsgebied van « Het Station » aanzienlijk vergroot.

## **8. Één naam, één loket, één kaart**

De evolutie naar één naam, één loket en één kaart klinkt als een evidentie. Bij een liberalisering bestaat het risico dat er in eerste instantie wordt vastgesteld dat het systeem niet goed werkt, waarna weer allerlei afspraken en structuren nodig zijn om het goed te organiseren. Daarom moet er van in het begin gezorgd worden voor één koepel waarbinnen de nieuwe spelers zich moeten inschrijven en waarbinnen zij moeten werken. Op die manier wordt het voor de gebruiker gemakkelijker en begrijpelijk (cf. het concept van het « ecosysteem » – zie *supra*).

Één koepelnaam voor alle mobiliteitsdiensten is ook in het voordeel van de aanbieders. Het zorgt voor een gedeelde kost omdat ze niet allemaal een eigen loket of dienst moeten voorzien, terwijl een loket nog steeds veel meer kan dan een automaat. Je kan er immers vragen stellen die niet voorgeprogrammeerd zijn.

De MOBIB-kaart wordt aangehaald als een belangrijke stap vooruit, maar eigenlijk is het ook een gemiste kans omdat deze kaart slechts een tussenstap is. In Londen bijvoorbeeld werd ondertussen een volgende stap gezet en wordt de bankkaart of kredietkaart als drager gebruikt. Als ze gestolen wordt, ben je niet alles kwijt want je gegevens hangen vast aan je nummer en

Un autre avantage important est lié à la sécurité routière. Souvent victimes d'accidents, les cyclistes en sont parfois coresponsables, par exemple lorsqu'ils roulent sans éclairage, sans freins, etc. Le mauvais état des vélos s'explique en partie par le fait que les gens qui se rendent tous les matins à la gare et l'y laissent pour la journée hésitent à utiliser un vélo de qualité plus onéreux. En néerlandais, on parle de « stationsfiets » (vélo de gare) pour désigner une vieille bécane, utilisée uniquement pour le trajet à vélo entre le domicile et la gare. Une surveillance plus étroite à la gare peut juguler le phénomène des vols de vélos.

Cela conforte à nouveau l'analyse de l'intervenant qui pense que la mobilité sera de plus en plus vue comme un service et de moins en moins liée à la possession. Une prévention renforcée des vols favorisera également l'usage du vélo électrique, plus cher, comme moyen de transport initial et final, ce qui élargira sensiblement le potentiel de « La Gare ».

## **8. Un nom unique, un guichet unique, une carte unique**

L'évolution vers un nom, un guichet et une carte uniques relève de l'évidence. En cas de libéralisation, on risque de constater dans un premier temps que le système ne fonctionne pas bien et qu'il faudra toutes sortes d'accords et de structures pour l'organiser correctement. C'est pourquoi il faut veiller à mettre en place dès le départ une coupole unique à laquelle les nouveaux acteurs devront adhérer et dans le cadre de laquelle ils devront fonctionner. La situation sera ainsi plus simple et plus claire pour l'utilisateur (voir *supra* le concept d'« écosystème »).

L'existence d'une coupole unique pour l'ensemble des services de mobilité offre aussi des avantages aux fournisseurs. Ils ne sont pas tenus d'organiser chacun leur propre guichet ou service, ce qui permet de réduire les coûts, d'autant qu'un guichet permet d'offrir des services bien plus étendus que ceux d'un distributeur puisque l'utilisateur peut également obtenir des réponses à des questions autres que celles qui sont préprogrammées.

L'avènement de la carte MOBIB est présenté comme une étape importante, mais on peut aussi y voir une occasion manquée en ce sens que cette carte n'est qu'une étape intermédiaire. Londres, par exemple, a entre-temps franchi une étape supplémentaire en instaurant un système dans lequel la carte bancaire ou la carte de crédit est utilisée comme support. En cas de vol, l'utilisateur

niet aan je kaart. Er hoeft ook geen aparte kaart meer te worden gekocht, wat drempelverlagend werkt. Je betaalt het openbaar vervoer met dezelfde kaart als pakweg de taxi of een tankbeurt van de eigen wagen.

## 9. Stadsregionale samenwerking

Steden en gemeenten zijn vandaag nauwelijks betrokken bij ons openbaar vervoer. De gemeenten in Vlaanderen zijn aandeelhouder in De Lijn en komen eenmaal per jaar samen in de algemene vergadering. Ze kunnen daar een aantal vragen stellen, maar dat blijkt vooral een pro forma aangelegenheid. Er kunnen convenanten worden afgesloten, maar ook dan blijft het meestal zo dat de openbaar vervoersmaatschappij een voorgekauwd aanbod organiseert waar de gemeenten blij mee moeten zijn.

Spreker stelt voor te werken aan een nieuw samenwerkingsmodel. Dit hoeft niet bedreigend zijn voor De Lijn, de TEC of de NMBS. Oog hebben voor wat de steden in handen hebben, kan een meerwaarde met zich brengen voor de openbaar vervoersaanbieders.

Steden en gemeenten hebben vandaag het parkeerbeleid in handen en daarmee de belangrijkste sleutel die bepaalt hoe mensen naar de stad of het centrum gaan. Het is dus evident dat dit een belangrijk element is die in het voordeel zou kunnen werken van de openbaar vervoersmaatschappijen bij een nauwere samenwerking tussen henzelf en de steden en gemeenten. In Bazel, bijvoorbeeld, kan een werknemer een jaarabonnement kopen voor een parkeerplaats op een openbaar domein, maar dat tarief is per definitie hoger dan een jaarabonnement met het openbaar vervoer. Beide tarieven werden aan elkaar gekoppeld om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken.

Doorstroming van het openbaar vervoer houdt een capaciteitswinst in, maar meestal is de wegbeheerder de stad of gemeente, soms het Gewest. Ook daar kunnen de openbaar vervoersmaatschappijen nog veel winst boeken, want een betere doorstroming zorgt voor een hoger rendement van het ingezet materieel en personeel (*cf.* de vaak gehoorde slogan « Meer doen met minder »).

ne perd pas tout, car ses données sont liées à son numéro et pas à sa carte. Comme il ne doit pas non plus acheter de carte distincte, cela a pour effet d'abaisser le seuil d'accessibilité. L'utilisateur peut payer les transports publics avec la même carte que celle qu'il utilise pour régler une course en taxi ou pour faire le plein.

## 9. Collaboration sur la base d'un système de gouvernance ville-Région

À l'heure actuelle, les villes et les communes ne sont guère associées à notre système de transports publics. En Flandre, les communes sont actionnaires de la société De Lijn et se réunissent une fois par an à l'occasion de l'assemblée générale. Elles peuvent y poser un certain nombre de questions, mais il s'agit avant tout d'une formalité. Même si des accords sont conclus, il n'en demeure pas moins que la société de transports propose en général une offre pré-déterminée dont les communes n'ont qu'à s'accommoder.

L'intervenant propose de concevoir un nouveau modèle de coopération. Cela ne doit pas être ressenti comme une menace pour De Lijn, le TEC ou la SNCB. Si les opérateurs de transports publics prêtaient attention aux paramètres qui dépendent des villes, ils pourraient en tirer une plus-value.

Les villes et les communes gèrent actuellement la politique de stationnement, qui est le principal facteur influençant la manière dont les citoyens se rendent en ville ou dans le centre. Il va sans dire qu'il s'agit d'un élément important qui pourrait être utilisé dans un sens favorable aux sociétés de transports publics si celles-ci travaillaient en plus étroite collaboration entre elles, d'une part, et avec les villes et les communes, d'autre part. À Bâle, par exemple, un travailleur a la possibilité d'acheter un abonnement annuel pour une place de stationnement sur le domaine public, mais le tarif de cet abonnement est par définition plus élevé qu'un abonnement annuel combiné aux transports publics. Les deux tarifs ont été couplés pour rendre les transports publics attractifs.

La fluidité des transports publics entraîne un gain de capacité, mais le gestionnaire de la voirie est généralement la ville ou la commune, parfois la Région. Sur ce plan également, les sociétés de transports publics peuvent encore réaliser des gains substantiels, car une meilleure fluidité permet un meilleur rendement du matériel et du personnel (*cf.* le fameux principe « faire plus avec moins »).

Ook ruimtelijk beleid, bijvoorbeeld de inplanting van een postsorteercentrum naast een station of in een industriegebied zonder openbaar vervoer, kan een positieve of negatieve invloed hebben op het aanzuigeffect voor het openbaar vervoer.

De congestietaks en de *Low Emission zone* (LEZ) zijn nieuwe fenomenen en hebben veel connecties met het openbaar vervoer. De stad Antwerpen zal binnen afzienbare tijd als eerste stad in België een LEZ invoeren, wat in principe zou moeten leiden tot een verhoging van het aandeel van het openbaar vervoer omdat een aantal mensen hun oude auto niet meer zullen willen of mogen gebruiken binnen de stad en op zoek zullen (moeten) gaan naar een alternatief. Het openbaar vervoer kan hier actief op inspelen in plaats van af te wachten (en het risico lopen dat de betrokkenen gewoon een andere auto aanschaffen).

La politique d'aménagement du territoire peut aussi avoir une influence positive ou négative sur l'utilisation des transports publics. C'est le cas par exemple lorsqu'un centre de tri postal est implanté près d'une gare ou dans une zone industrielle.

La taxe de congestion et le principe d'une zone à faible émission (*Low Emission Zone* – LEZ) sont des phénomènes nouveaux et présentent de nombreuses connexions avec les transports publics. La ville d'Anvers sera prochainement la première ville de Belgique à instaurer une LEZ, ce qui devrait en principe entraîner une augmentation de la part des transports publics dans les déplacements, car certaines personnes ne voudront plus ou ne pourront plus utiliser leur ancienne voiture dans le périmètre de la ville, ce qui les amènera (de gré ou de force) à trouver une autre solution. Les transports publics peuvent à cet égard agir de manière proactive plutôt que de rester dans l'expectative (et de courir le risque que les personnes concernées achètent tout simplement une autre voiture).

## 10. Openbaar vervoer als « *lifestyle* »

Dit betekent een evolutie van een autocultuur naar een openbaar-vervoer-cultuur, waar de auto niet meer het belangrijkste element is, en houdt in dat er aandacht moet besteed worden aan de aantrekkelijkheid en de uitstraling van het openbaar vervoer. Sommige vervoersoperatoren deinzen er nu voor terug het interieur van hun transportmiddelen aantrekkelijker te maken omdat dit als verkwisting van overheids geld zou kunnen geïnterpreteerd worden. Nochtans kost de beter uitzende uitvoering evenveel als de goedkopere uitvoering en leidt ze tot minder vandalisme omdat het respect dat eruit spreekt, wordt geapprecieerd door de gebruikers.

In Zurich bijvoorbeeld is de vormgeving van de trams zeer modern en van zo'n comfortniveau dat alle gedingen van de bevolking er gretig gebruik van maken. De tram is er de standaard en niet langer een alternatief.

De treinreiziger wordt in België niet echt aangemoedigd om veel tijd door te brengen in het station, noch als hij aankomt noch als hij van de trein stapt. Nochtans kan een station tot een kwaliteitsvolle omgeving worden herschapen die uitnodigt om langer te blijven.

De heer Peeters maakt een vergelijking met de luchthaven, waar de zetels van bedrijven en vliegtuigmaatschappijen gevestigd zijn. De stations zouden winkel- en dienstencentra kunnen worden, waar men ook kan tanken of zijn elektrische wagen opladen. Er zou een soort « stations-merk » kunnen ontwikkeld worden met

## 10. Les transports publics en tant que « *style de vie* »

Pour passer d'une culture de la voiture à une culture basée sur les transports publics, qui ne soit plus centrée sur la voiture, il faudra accorder une attention suffisante à l'attractivité et au rayonnement des transports publics. Certains opérateurs de transports hésitent aujourd'hui à rendre plus attractif le confort intérieur de leurs moyens de transport car ils craignent que cela ne soit interprété comme un gaspillage de deniers publics. Une finition élégante ne coûte pourtant pas plus cher que la finition plus simple et incite moins au vandalisme car elle inspire le respect et est appréciée des utilisateurs.

À Zurich par exemple, les trams ont un design très moderne et offrent un tel niveau de confort que toutes les couches de la population aiment les emprunter. Le tram y est la norme ; ce n'est plus une simple alternative.

En Belgique, l'utilisateur du rail n'est vraiment pas encouragé à passer beaucoup de temps dans la gare, ni quand il arrive ni quand il sort du train. Pourtant, une gare pourrait être transformée en cadre de qualité où l'on a envie de s'attarder.

M. Peeters fait une comparaison avec l'aéroport, où sont établis les sièges de diverses entreprises et sociétés aériennes. Les gares pourraient devenir des centres de magasins et de services, où l'on pourrait également prendre du carburant ou recharger son véhicule électrique. On pourrait développer une sorte de « marque de

voordelen voor de klant op basis van het aantal verreden kilometers, naar het voorbeeld van de « *airmiles* ».

De NMBS doet ook niet aan klantenbinding zoals grote automerken, waarbij men vrijwel onmiddellijk nadat men eigenaar geworden is van een wagen van een bepaald merk, lid wordt van een « exclusieve club ». De NMBS, of beter « onze NMBS », zou een *community* moeten worden waartoe iedereen wil behoren.

## **11. Leesbaar openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer moet aantrekkelijk en bruikbaar zijn voor iedereen, ongeacht leeftijd of sociale status. Omdat de drempel voor het nemen van het openbaar vervoer nu nog altijd te hoog is, neemt zo ongeveer de helft van alle Belgen nooit het openbaar vervoer.

Een van de struikelblokken is het organisch gegroeide netwerk met een naamgeving en nummering die verstoken is van elke logica. Zo werkt men in ons land nog altijd niet met duidelijke nummers of kleuren voor het onderscheiden van de bussen, maar worden de nummers voor een bus gekozen zonder enige connotatie met richting of eindbestemming. In Bordeaux of Nottingham, bijvoorbeeld, kan men de rijrichting van de bus herkennen aan zijn kleur. Op deze manier krijgt de gebruiker het openbaar vervoer in geen tijd in de vingers en zal hij er omzeggens intuïtief gebruik van maken.

## **12. Wachtverzachters in de *fun society***

Wachtverzachters kunnen het leven tijdens het wachten in een file aanzienlijk aangenamer maken. Je krijgt een goed gevoel en een lastig moment wordt omgetoverd tot kwalitatief hoogstaande en aangename tijdsbesteding. Het openbaar vervoer zou hier ook kunnen op inspelen.

Bordeaux heeft bijvoorbeeld een tramloterij, wat de aantrekkelijkheid van de tram aanzienlijk heeft verhoogd (en het aantal zwartrijders aanzienlijk heeft doen afnemen want het is het vervoersticket dat als lotje geldt) en er bestaat de « *Black One* », een zwarte deelfiets tussen alle andere rode deelfietsen, een hype voor de gebruikers. Het eenvoudig gebruik maken van een deelfiets wordt op die manier een spel waar de hele

gare » dans le cadre de laquelle des avantages seraient offerts au client sur la base du nombre de kilomètres parcourus, à l'instar du système des « *airmiles* ».

La SNCB n'applique pas non plus de formules de fidélisation de la clientèle, telles que celles employées par certaines grandes marques automobiles qui permettent aux personnes qui acquièrent un véhicule de leur marque de devenir presque aussitôt membres d'un « club exclusif ». La SNCB, ou plutôt « notre SNCB », devrait être une communauté à laquelle tout le monde a envie d'appartenir.

## **11. Une offre lisible en matière de transports publics**

Les transports publics doivent être attractifs et accessibles pour toute personne, quels que soient son âge et son statut social. À l'heure actuelle, ils ne le sont pas encore assez, si bien que près de la moitié des Belges ne prennent jamais les transports en commun.

L'un des problèmes en l'espèce tient au fait que le réseau s'est développé de manière organique, sur la base de dénominations et de numéros étrangers à toute logique. On ne s'est toujours pas décidé dans notre pays à utiliser un système clair de couleurs et de numéros pour différencier les bus ; on continue à leur attribuer des numéros sans aucun lien avec leur direction ou leur destination finale. À Bordeaux ou à Nottingham, par exemple, l'itinéraire emprunté est identifiable à la couleur du bus. L'usager peut donc se familiariser très vite avec le fonctionnement du système et finira par utiliser celui-ci de manière quasi intuitive.

## **12. Le « *Waitertainment* » (les techniques pour agrémenter les situations d'attente) dans la société des loisirs**

Les techniques de « *waitertainment* » peuvent transformer l'attente dans une file en un moment beaucoup plus agréable. On éprouve un sentiment de bien-être et un moment qui aurait dû s'avérer pesant devient un moment récréatif de grande qualité. Les transports en commun pourraient aussi s'inspirer utilement de ces techniques.

Ainsi, la ville de Bordeaux a instauré une loterie dans le tram, ce qui a rendu celui-ci beaucoup plus attractif (et a fait chuter le nombre de resquilleurs puisque le titre de transport sert aussi de billet de loterie). Il y a également le « *Black One* » : il s'agit de l'unique vélo de couleur noire dans l'ensemble des vélos rouges en libre service dans la ville. Ce modèle noir suscite l'engouement des usagers. La simple utilisation des vélos partagés s'est

stad bij betrokken is. Sociale media spelen daarbij een grote rol. De NMBS maakt echter niet genoeg gebruik van de kansen die de sociale media bieden en reageert vaak louter defensief.

Het openbaar vervoer is in België nog steeds een pendelmachine, gericht op het verplaatsen van grote massa's mensen van en naar het werk, waardoor het groeiend aandeel van andere verplaatsingen, zoals shoppingverplaatsingen en recreatieve verplaatsingen, compleet gemist worden. De multimodale routeplanner van de NMBS maakt de comfortvoordelen van het openbaar vervoer onzichtbaar door bijvoorbeeld de reistijd onvoldoende te valideren als potentiële *quality time*. Daarnaast is het comfort vaak zeer laag bij het wachten op een aansluiting op het openbaar vervoer, terwijl je in de wagen bijvoorbeeld naar muziek kunt luisteren. Op deze manier werkt het openbaar vervoer eerder de stress in de hand en zal de reiziger dan ook niet geneigd zijn er gebruik van te maken. Door de wachttijden objectief te verkorten (door betere aansluitingen en door ketenverplaatsingen te faciliteren of overbodig te maken door het uitspelen van de factor « nabijheid ») of subjectief te verkorten (door toepassing van wachtverzachters) kan de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer sterk worden verbeterd.

Het openbaar vervoer moet daarom dringend evolueren van een negentiende-eeuws kostenmodel naar een eigentijds service-model dat ook gericht is op winkel- en recreatieve verplaatsingen en uitgaat van de praktische noden van de gebruikers.

## B. Gedachtewisseling

De heer Vanackere vraagt of de heer Peeters één buitenlands model kan aanwijzen waar de meeste van zijn voorstellen zijn gerealiseerd.

De heer Henry kan niet akkoord gaan met de stelling dat een goed mobiliteits- en openbaar vervoeraanbod uiteindelijk een kwestie van organisatie is. Uiterraard is het aantal organisatorische problemen enorm, maar er moeten altijd eerst beleidskeuzes worden gemaakt (betreffende investeringen, tarieven, ...). Men kan zich nauwelijks inbeelden dat alleen een geïntegreerde structuur

ainsi muée en une véritable activité ludique au sein de la ville. Les médias sociaux jouent un grand rôle à cet égard. La SNCB ne fait toutefois pas suffisamment usage des potentialités offertes par les médias sociaux et réagit souvent de manière purement défensive.

La vocation première des transports en commun en Belgique est aujourd’hui encore de garantir les déplacements pendulaires d’un nombre massif de personnes en direction et au départ de leur lieu de travail ; les autres déplacements, axés sur les activités de shopping ou de loisirs par exemple, dont la part va croissant, sont complètement ignorés. Le planificateur multimodal de la SNCB masque tous les avantages que les transports en commun pourraient offrir en termes de confort en raison du fait, par exemple, qu’il ne valide pas suffisamment le temps de trajet comme un moment potentiel de qualité. De plus, l’attente d’une correspondance dans les transports en commun est rarement un moment agréable alors que dans une voiture par exemple, on peut encore écouter de la musique. Les transports en commun ont donc plutôt pour effet d’amplifier le stress, ce qui dissuade les voyageurs potentiels de les utiliser. La réduction des délais d’attente de manière objective (en améliorant les correspondances et en facilitant les chaînes de déplacements ou en les rendant superflues par le renforcement du facteur « proximité ») ou de manière subjective (en appliquant des techniques de « *waitertainment* ») permettrait de rendre les transports en commun sensiblement plus attractifs.

Le secteur des transports en commun doit donc évoluer sans tarder et abandonner son modèle de coûts du XIX<sup>e</sup> siècle au profit d’un modèle contemporain centré sur l’offre de services. Ce nouveau modèle devra tenir compte aussi des déplacements axés sur les activités de shopping ou de loisirs et accorder une place centrale aux besoins pratiques des usagers.

## B. Échange de vues

M. Vanackere demande si M. Peeters pourrait citer un modèle étranger qui, à ses yeux, incarne en grande partie le modèle qu’il préconise.

M. Henry ne peut pas marquer son accord sur la thèse qu’une bonne offre de mobilité et de transport public est finalement une question organisationnelle. Il y a évidemment énormément de questions organisationnelles, mais il y a toujours d’abord des choix politiques qui doivent intervenir (des choix d’investissement, des politiques tarifaires, ...). On peut difficilement envisager

wordt opgesteld en dat men doet alsof alle bevoegdheden bijeengebracht zijn. Dat is immers niet meer het geval.

Welke voorstellen inzake « *governance* » of « goede interactie tussen de instanties » zouden de totaal visie kunnen herstellen als rekening wordt gehouden met de bevoegdheidsverdeling ? Moeten we ons niet veeleer richten op mechanismen die zorgen voor een goede informatie-uitwisseling – én uitwisseling van goede praktijken – tussen de vervoersmaatschappijen en de beleidsniveaus ? Zo kan men in een context van permanent versnipperde bevoegdheden een betere integratie nastreven.

Mevrouw De Bue wil weten welke Belgische stad het verst verwijderd is van het model dat de heer Peeters omschrijft en van zijn kijk op vervoer. Waarom kan zijn model nog niet in België worden toegepast ?

#### *Antwoorden van de heer Peeters*

De stad Freiburg (Duitsland) benadert het best het geschetste ideaalbeeld. Hier werd ingezet op tram en fiets én op nabijheid, een aantal concepten die verder gaan dan het louter technologische en technische. Volgens een bevraging door de Vlaamse regering naar de ideale woonomgeving voor de Vlamingen, zou 80 % van de respondenten willen wonen in een plek die heel erg lijkt op Freiburg in het algemeen en de autovrije Vaubanwijk in het bijzonder.

Volgens de heer Peeters zijn de bouwstenen en de mensen om het openbaar vervoer aan te pakken aanwezig, maar ze moeten de kans krijgen om zich te ontwikkelen. In elke grote organisatie (dus ook bij de NMBS, De Lijn, TEC en de MIVB) zijn er personen en diensten met nieuwe ideeën en met de wil om die ideeën uit werken. Het is wel vaak wachten op de juiste man/vrouw op de juiste plaats om de ideeën de kans te geven zich te ontwikkelen. Vandaar dat de heer Peeters zijn uiteenzetting is begonnen met de stelling om te beginnen vanuit concrete aangevoerde problemen en dan naar de ideaalbeelden toe te werken door alle obstakels ondertussen op te ruimen. Uit ervaring met verschillende organisaties weet spreker dat er zelfs in de « bureaucratische mastodonten » voldoende mensen open staan voor nieuwe ideeën en creatief meedenken.

Het project « *Blue bike* » is een mooi voorbeeld : het werd een aantal jaren geleden gelanceerd, terwijl de

de faire uniquement une structure intégrée comme si toutes les compétences étaient regroupées, parce que ce n'est plus le cas.

En tenant compte de la répartition des compétences, quelles propositions de type « *gouvernance* » ou « bonne interaction entre les instances » permettraient de reconstituer la vision globale ? Ne doit-on pas s'orienter plutôt vers des mécanismes de bons échanges d'information entre les sociétés de transport et les niveaux de pouvoir, y compris l'échange de bonnes pratiques, afin de mieux reconstituer la bonne intégration dans un contexte où les compétences sont morcelées et vont le rester ?

Mme De Bue souhaite savoir quelle ville en Belgique s'éloigne le plus du modèle décrit par M. Peeters et sa philosophie de transport. Pourquoi son modèle n'est pas encore possible en Belgique ?

#### *Réponses de M. Peeters*

La ville qui s'approche le plus du modèle idéal esquisse est la ville de Fribourg en Allemagne. On y investit dans le tram et le vélo mais aussi dans la proximité, concepts qui vont plus loin que la simple dimension technologique et technique. Selon une enquête du gouvernement flamand sur l'environnement de vie idéal des Flamands, 80 % des répondants aimeraient habiter dans un lieu qui ressemble beaucoup à Fribourg en général et au quartier Vauban sans voitures en particulier.

D'après M. Peeters, les éléments et les personnes nécessaires pour régler la problématique des transports publics sont présents mais ont besoin d'espace pour se développer. Toutes les grandes organisations (en ce compris la SNCB, De Lijn, le TEC et la STIB) abritent en leur sein des personnes et des services qui ont des idées nouvelles et la volonté de les concrétiser. Mais pour que les idées puissent se développer, il faut souvent attendre d'avoir la bonne personne à la bonne place. C'est la raison pour laquelle M. Peeters a opté, au début de son exposé, pour l'approche consistant à esquisser les solutions idéales à partir des problèmes concrets identifiés en éliminant au fur et à mesure les différents obstacles. De par son expérience acquise auprès de différentes organisations, l'intervenant sait que même les « mastodontes bureaucratiques » comptent parmi leur personnel suffisamment de personnes qui sont ouvertes à des idées nouvelles et qui contribuent à la réflexion de manière créative.

Le projet « *Blue-bike* » en est un bel exemple : lancé il y a quelques années alors que la direction de la SNCB

NMBS top niet helemaal overtuigd was, maar het is desondanks een succesverhaal geworden. In de huidige context van besparingen, wordt het project echter schijnbaar niet actief verder ontwikkeld, wat te betreuren valt.

In België hebben we de neiging om ons terug te plooien op onszelf, ieder vanuit zijn eigen bedrijfs- of organisatiologica, maar er zijn evengoed wel succesverhalen van samenwerking. We hebben nood aan enkele succesverhalen, zoals het model Deinze, die zich nadien verder kunnen verspreiden als een olievlek. Vaak groeien succesverhalen bescheiden van onderuit, zonder veel ideologie, en worden de praktische problemen snel en eenvoudig opgelost omdat de mensen die erbij betrokken zijn, er ook daadwerkelijk een succesverhaal van willen maken.

\*  
\* \* \*

n'était pas entièrement convaincue, il a malgré tout remporté un franc succès. Cependant, dans le contexte d'austérité actuel, le projet n'est de toute évidence pas développé activement plus avant, ce qui est regrettable.

En Belgique, nous avons tendance à nous replier sur nous-mêmes en restant chacun dans la logique de notre entreprise ou de notre organisation, mais on a aussi des exemples de coopérations couronnées de succès. Nous avons besoin de quelques réussites exemplaires, telles que le cas de Deinze, qui peuvent ensuite faire tache d'huile. Les projets qui sont couronnés de succès se développent souvent modestement à partir de la base, sans grande idéologie, et les problèmes pratiques rencontrés sont résolus rapidement et simplement parce que les personnes associées au projet ont la ferme volonté d'en faire un succès.

\*  
\* \* \*

## XII. HOORZITTING VAN 4 JANUARI 2016

### A. Uiteenzetting van de heer Janssens, adviseur bij de heer Pascal Smet, minister voor Mobiliteit en Openbare Werken van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

Spreker benadrukt het belang van dit informatieverslag inzake de afstemming van het openbaar vervoer voor het overleg en de informatie-uitwisseling tussen de Gewesten.

Zijn inleidende uiteenzetting zal volgende onderdelen omvatten :

- het huidig mobiliteitsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, specifiek met betrekking tot het openbaar vervoer ;
- de huidige overlegstructuren met voorbeelden voor een effectieve samenwerking en voorstellen voor een verbetering hiervan ;
- de problemen en uitdagingen van het overleg inzake mobiliteitsbeleid ;
- ticketing en tariefintegratie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

#### *1. Het huidige mobiliteitsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het openbaar vervoer*

De drie Gewesten verschillen onderling aanzienlijk van aard. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een stadsgewest met een specifieke mobiliteitsproblematiek. De mobiliteit is van het grootste belang voor de economie van het Gewest, maar ook vooral voor de leefbaarheid van de bewoners.

Iemand zei ooit dat voor vele bewoners van het Vlaams Gewest hun « tweede auto » een bus is, maar voor zo'n 40 % bewoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de bus, tram en metro eigenlijk de « eerste auto ». Dit toont onmiddellijk het belang van een performant openbaar vervoer aan waarbij het fietsgebruik weliswaar ook belangrijk is en verder gestimuleerd wordt, maar de hoofdrol in de Brusselse mobiliteit blijft toch weggelegd voor het openbaar vervoer.

Deze 40 % bewoners omvatten zowel jongeren als minder mobiele mensen die dikwijls geen wagen hebben, mensen die zich omwille van hun sociale situatie geen

## XII. AUDITION DU 4 JANVIER 2016

### A. Exposé introductif de M. Janssens, conseiller auprès de M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité et des Travaux publics

L'intervenant souligne l'importance de ce rapport d'information concernant l'harmonisation des offres de transports publics pour la concertation et l'échange d'informations entre les Régions.

Son exposé introductif portera sur les volets suivants :

- l'actuelle politique de mobilité au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, en ce qui concerne spécifiquement les transports publics ;
- les structures de concertation actuelles, avec des exemples de collaboration efficace et des propositions d'amélioration ;
- les problèmes et défis de la concertation sur la politique de la mobilité ;
- la billettique et l'intégration tarifaire au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

#### *1. L'actuelle politique de mobilité au sein de la Région de Bruxelles-Capitale en ce qui concerne les transports publics*

Les trois Régions sont de nature très différente. La Région de Bruxelles-Capitale est une région urbaine confrontée à une problématique spécifique en matière de mobilité. La mobilité revêt une importance cruciale pour l'économie de la Région, mais aussi pour la qualité de vie des habitants.

De la même manière que quelqu'un a dit un jour que la « deuxième voiture » de nombreux habitants de la Région flamande était le bus, on peut aussi dire que la « première voiture » d'environ 40 % des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale est le bus, le tram ou le métro. Cela montre d'emblée l'importance de disposer d'un système performant de transports publics, dans lequel l'utilisation du vélo occupe une place de choix et est encouragée, même si les transports publics restent la clé de la mobilité bruxelloise.

Parmi les 40 % d'habitants en question, on trouve aussi bien des jeunes que des personnes à mobilité réduite qui n'ont souvent pas de voiture, des personnes

wagen kunnen veroorloven en daardoor aangewezen zijn op het openbaar vervoer, maar gelukkig ook mensen die bewust het openbaar vervoer verkiezen boven de wagen.

De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil de huidige 40 % niet-autobezitters nog doen toenemen. Niet door een anti-autobeleid, maar door verstandiger gebruik te maken van die auto en ook door de verdere invoering van auto-deelsystemen in de stad en verdere stimulering van het fietsgebruik. Er zal vooral worden getracht het openbaar vervoer in en rond Brussel uit te breiden en tegelijkertijd zo efficiënt mogelijk te maken en betaalbaar te houden. De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal dan ook in de volgende tien jaar 5,2 miljard euro investeren in nieuwe openbaar vervoerinfrastructuur en in moderne en milieuvriendelijke metro's, trams en bussen.

Het tariefbeleid binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is daarom gematigd en gericht op integratie. Voor het tweede jaar op rij zullen de prijzen van de abonnementen en gewone tickets ongewijzigd blijven. Daarenboven zal de prijs van het abonnement voor het eerste kind binnen het gezin teruggebracht worden van 120 naar 50 euro. Zo'n 76 000 gezinnen zullen hiervan kunnen genieten en zo wordt bovendien een bijkomende stimulans gegeven aan degenen die nog geen gebruik maken van het openbaar vervoer.

Ook de exploitatie en de intermodaliteit moeten verbeteren, onder andere door het beter delen van informatie door alle betrokken vervoersoperatoren om die zo snel mogelijk ter beschikking van de reiziger te stellen via een betrouwbaar en allesomvattend geïntegreerd informatiesysteem. Open data zodat kleine en grote ontwikkelaars aan de slag kunnen voor slimme informatieoplossingen via smartphones, apps, ...

## **2. Huidige overlegstructuren met voorbeelden voor een effectieve samenwerking en voorstellen voor een verbetering hiervan**

Desondanks houdt het fileprobleem in Brussel nog steeds aan. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan het mobiliteitsprobleem niet alleen oplossen. Dagelijks wordt het Gewest geconfronteerd met 400 000 pendelaars, waarvan 250 000 met de wagen komen. Om een

qui, en raison de leur situation sociale, ne peuvent pas se permettre d'avoir une voiture et dépendent de ce fait des transports en commun, mais on trouve heureusement aussi des personnes qui font délibérément le choix d'utiliser les transports publics plutôt que la voiture.

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale souhaite accroître encore la proportion des habitants qui ne possèdent pas de voiture (40 % actuellement). Pour y parvenir, il ne s'agit pas de mener une politique anti-voiture, mais d'encourager un usage plus intelligent de la voiture en développant parallèlement des systèmes de partage de voitures dans la ville et en encourageant l'utilisation du vélo. On tâchera surtout d'étendre les transports publics dans et autour de Bruxelles en veillant à ce qu'ils soient organisés le plus efficacement possible et à ce qu'ils restent abordables. C'est pourquoi le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a prévu d'investir, dans les dix prochaines années, 5,2 milliards d'euros dans une nouvelle infrastructure de transports publics et dans des métros, trams et bus modernes et respectueux de l'environnement.

La politique tarifaire au sein de la Région de Bruxelles-Capitale est pour cette raison modérée et axée sur l'intégration. Les prix des abonnements et des billets ordinaires resteront inchangés pour la deuxième année consécutive. En outre, le prix de l'abonnement pour le premier enfant passera de 120 à 50 euros. Quelque 76 000 ménages bénéficieront de cette mesure, qui constitue par ailleurs un incitant supplémentaire pour les personnes qui n'utilisent pas encore les transports publics.

L'exploitation et l'intermodalité devront également être améliorées, notamment grâce à un meilleur partage des informations par tous les opérateurs de transport concernés permettant de mettre le plus rapidement possible les informations à la disposition du voyageur par un système intégré fiable et global. Il faut un système de données ouvertes permettant aux petits et grands développeurs de contribuer à des solutions intelligentes de partage d'informations au moyen de smartphones, d'apps, etc.

## **2. Structures de concertation actuelles, avec des exemples de collaboration efficace et des propositions d'amélioration**

À Bruxelles, le problème des embouteillages persiste malgré tout. La Région de Bruxelles-Capitale ne peut pas résoudre seule le problème de la mobilité. Chaque jour, elle doit faire face à un afflux de 400 000 navetteurs, dont 250 000 automobilistes. Pour apporter une réponse

afdoend antwoord te bieden op dit probleem is het nodig dat de verschillende politieke overheden en alle betrokken vervoersoperatoren samenwerken.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is vragende partij voor de snelle oprichting van de Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel. Het gaat om een overlegstructuur die kan gecreëerd worden overeenkomstig artikel 5 van de bijzondere wet van 19 juli 2012 tot aanvulling van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, wat de Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel betreft. Er zou binnen zo'n afstemmingsstructuur overleg gepleegd kunnen worden met alle betrokken partners over het mobiliteitsprobleem van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Voor een goed overleg moeten er duidelijke politieke afspraken worden gemaakt voor het realiseren van haalbare projecten. Men kan, indien nodig, een groter project opdelen in kleinere beheersbare onderdelen.

De kilometerheffing voor vrachtwagens is een mooi voorbeeld van goede samenwerking tussen de Federale Staat en de Gewesten. Desondanks dat het ging om een omvangrijk project met talrijke technische, politieke en institutionele complicaties was de politieke wil aanwezig bij de Gewesten en de federale Staat om te slagen en dit over twee legislaturen heen. Alle betrokkenen waren het eens over het bereiken van een doel. In 2011 is er dan ook een sterk politiek akkoord gesloten tussen de betrokken overheden (vijftien gewestelijke ministers) dat gold als referentiekader waarop men kon terugvallen als de samenwerking soms wat minder vlot verliep. Men heeft binnen alle betrokken overheden een centrale beheerscel opgezet met daarbij een overkoepelende intergewestelijke cel die zeer regelmatig samenkwam en beslissingen nam en, indien nodig, werd advies ingewonnen van externe actoren. Daarnaast heeft ook de federale overheid, verantwoordelijk voor een kleine aanpassing van de bijzondere financieringswet, binnen de vooropgezette tijd met ruime meerderheid een beslissing genomen. In april 2016 gaat het project over de kilometerheffing van start.

Als het overleg dikwijls vastloopt, is dat omdat het te algemeen, te vrijblijvend en te weinig doelgericht is.

### **3. Problemen en uitdagingen van het overleg inzake mobiliteitsbeleid**

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het enige Gewest waar alle vier de vervoersoperatoren actief zijn.

efficace à ce problème, il faut que les différentes autorités politiques et l'ensemble des opérateurs de transport concernés collaborent.

La Région de Bruxelles-Capitale plaide pour que la Communauté métropolitaine de Bruxelles soit rapidement instaurée. La création de cette structure de concertation est possible en vertu de l'article 5 de la loi spéciale du 19 juillet 2012 complétant l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce qui concerne la communauté métropolitaine de Bruxelles. Une telle structure d'harmonisation permettrait à tous les partenaires concernés de se concerter sur le problème de mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Une concertation efficace nécessite la conclusion d'accords politiques clairs axés sur la concrétisation de projets réalisables. Un projet de grande ampleur peut, au besoin, être scindé en entités plus restreintes et plus facilement gérables.

La redevance kilométrique pour les camions est un bel exemple de collaboration efficace entre l'État fédéral et les Régions. Ce vaste projet présentait de nombreuses difficultés sur les plans technique, politique et institutionnel mais les Régions et l'État fédéral étaient mus par la volonté politique de le faire aboutir, ce qui fut fait en l'espace de deux législatures. Tous les intéressés étaient d'accord sur la nécessité d'atteindre l'objectif. En 2011, les autorités concernées (quinze ministres régionaux) ont conclu un accord politique solide qui devait servir de cadre de référence pour le cas où la collaboration montrerait quelques signes de faiblesse. Toutes les autorités concernées se sont dotées d'une cellule de gestion centralisée et une cellule interrégionale a été créée pour chapeauter le tout ; celle-ci s'est réunie de manière très régulière et a pris des décisions en sollicitant l'avis d'acteurs extérieurs lorsque c'était nécessaire. En outre, l'autorité fédérale, responsable d'une petite adaptation de la loi spéciale de financement, a elle aussi pris une décision à une large majorité dans le délai imparti. En avril 2016, le projet de redevance kilométrique sera lancé.

S'il arrive souvent que la concertation patine, c'est peut-être parce qu'elle est trop générale, trop informelle et trop peu ciblée.

### **3. Problèmes et défis de la concertation sur la politique de la mobilité**

La Région de Bruxelles-Capitale est la seule Région où les quatre opérateurs de transport sont actifs. Le

Het spoornetwerk van de NMBS blijft in deze uiteraard de ruggengraat van het openbaar vervoersnetwerk.

Het GEN-project, dat eindelijk van start is gegaan met de ingebruikname van het zogenaamde « S-net » rond Brussel, blijft echter een bescheiden realisering. Het GEN-net is wel broodnodig voor een betere mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hiervoor is een aanbod van minimum vier treinen per uur in de 30 belangrijkste stations absoluut noodzakelijk. Er zijn formele en informele contacten gelegd. De betrokkenheid van de Gewesten bij het nieuw vervoersplan 2017 van de NMBS blijft echter de grote uitdaging. De Gewesten moeten hierin beschouwd worden als partners die mee bepalen hoe de openbaar vervoersnetwerken op elkaar worden aangesloten.

Over de ontwikkeling van « *park and rides* » aansluitend op het openbaar vervoersaanbod, wordt ook door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overleg gepleegd met de twee andere Gewesten. Ook hier worden haalbare projecten nagestreefd.

Voor de intergewestelijke bus- en tramverbindingen in het noorden van Brussel geldt het subsidiariteitsprincipe voor elk Gewest. De vervoersmaatschappijen hebben echter onderling afgesproken om hun vervoersnetten compatibel te maken door zowel de infrastructuur als het rollend materieel op elkaar af te stemmen.

#### **4. Ticketing en tariefintegratie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Het ticketing platform is grotendeels gerealiseerd op de vaste kaarten maar de mobiele apps moeten nog uitgewerkt worden. De tariefintegratie zal de volgende stap zijn. Er loopt een studie voor de vier vervoersmaatschappijen, waarvan de resultaten in de nabije toekomst zullen bekend worden. De politieke overheden zullen dan ook zeer snel hieruit conclusies moeten trekken.

Het is onbegrijpelijk dat de reiziger in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vier tickets moet kopen om een bepaald traject af te leggen, al staat het dan op één MOBIB-kaart. Men moet komen tot één tarief ook voor de vervoloverplaatsingen, inclusief het gebruik van « Villo » (fiets) of van het auto-Cambiosysteem.

De verdeling van de opbrengsten van de tickets over de verschillende betrokken vervoersmodi of

réseau ferroviaire de la SNCB demeure évidemment la colonne vertébrale du réseau de transports publics.

Le projet RER, qui a connu son premier aboutissement avec la mise en service du réseau « S » autour de Bruxelles, reste cependant une réalisation modeste. Le réseau RER est indispensable pour garantir une meilleure mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale. Une offre de minimum quatre trains par heure dans les 30 gares principales est une nécessité absolue à cet effet. Des contacts formels et informels ont été établis. L'implication des Régions dans le nouveau plan de transport 2017 de la SNCB reste toutefois le grand défi. Il faut qu'en l'espèce, les Régions soient considérées comme des partenaires et qu'elles aient leur mot à dire quant à la manière dont les différents réseaux de transports publics doivent être articulés.

En ce qui concerne le développement de parkings-relais en lien avec l'offre de transports publics, la Région de Bruxelles-Capitale mène aussi une concertation avec les deux autres Régions. Ici aussi, des projets réalisables ont été lancés.

Pour ce qui est des connexions interrégionales de bus et de tram au nord de Bruxelles, le principe de subsidiarité vaut pour chaque Région. Toutefois, les sociétés de transport ont convenu de rendre leurs réseaux de transport compatibles en harmonisant tant l'infrastructure que le matériel roulant.

#### **4. Intégration billettique et tarifaire au sein de la Région de Bruxelles-Capitale**

La plate-forme de billettique est en grande partie réalisée pour les supports fixes mais les applications mobiles doivent encore être développées. L'intégration tarifaire sera la prochaine étape. Une étude est en cours pour les quatre sociétés de transport et ses résultats seront connus dans un proche avenir. Les autorités politiques devront donc tirer très rapidement les conclusions qui s'imposent.

Il est incompréhensible que dans la Région de Bruxelles-Capitale, un voyageur doive acheter quatre tickets pour parcourir un trajet déterminé, même si tout est enregistré sur une carte MOBIB unique. Il faut instaurer un tarif unique, y compris pour les déplacements d'approche effectués avec un « Villo » (vélo en libre service) ou une voiture partagée du système Cambio.

Le partage des recettes générées par la vente de tickets entre les différents modes ou opérateurs de transport

vervoersoperatoren stelt echter grote problemen, onder andere omdat niet alle reizigers hun ticket correct ontwaarden.

## B. Gedachtewisseling

De heer Vanackere stelt een positieve evolutie vast sinds de ingebruikname van de toegangspoortjes in de Brusselse metro waardoor de reizigers niet meer zonder geldig vervoersbewijs kunnen opstappen, in tegenstelling tot de Brusselse tram waar dit nog mogelijk blijft. Wellicht moeten er incentives voorzien worden waardoor de gebruikers van het openbaar vervoer aangezet worden een ticket te kopen, bijvoorbeeld het organiseren van een loterij waarbij men een gratis abonnement kan winnen bij ontwaarding van een ticket.

Kan de heer Janssens meer uitleg geven over het gebruik van de infrastructuur van de NMBS in Brussel ? De NMBS beschikt in Brussel immers over een enorme capaciteit die niet altijd optimaal benut wordt, wellicht omdat dit vandaag niet past in hun business plan. Dit kan echter gerealiseerd worden door een optimale samenwerking met de MIVB.

Verdere vraagt de heer Vanackere of in het huidige beheerscontract met de MIVB ook een hoofdstuk gewijd is aan de samenwerking tussen de openbaar vervoersmaatschappijen. Wanneer is de vernieuwing van dit beheerscontract voorzien ?

### Antwoorden van de heer Janssens

Volgens de heer Janssens zijn de contacten met de NMBS verbeterd. Er wordt nu meer informatie doorgegeven. Toch blijft het Brussels Gewest vragende partij voor meer samenwerking, bijvoorbeeld om het S-netwerk dat ook intra-urbaan moet kunnen gebruikt worden. Het is immers niet verstandig om op dezelfde lijnen zowel bussen, trams en treinen te voorzien. Daarom kan er ingezet worden op de meer dan dertig bestaande treinstations in Brussel, waarvan de Brusselaar nu weinig of geen gebruik maakt omdat er soms slechts een trein per uur stopt en omdat een MIVB abonnement niet geldt voor het gebruik van de treinen binnen Brussel. Vandaar dat tariefintegratie noodzakelijk is, maar ook de promotie van het merk « S-netwerk » opdat het gekend is door pendelaars en Brusselaars. Verder is ook meer aanbod nodig : er moeten minstens vier treinen per uur in die dertig Brusselse stations stoppen, zodat het bruikbaar wordt als een stadstrein-netwerk.

concernés pose toutefois de gros problèmes, notamment en raison du fait que tous les voyageurs ne valident pas correctement leur ticket.

## B. Échange de vues

M. Vanackere constate une évolution positive depuis la mise en service des portillons dans le métro bruxellois. Grâce à eux, il n'est plus possible de circuler en métro sans titre de transport valable, alors qu'il reste possible de le faire avec le tram. Il faudrait peut-être mettre en place des mesures qui incitent les usagers des transports publics à acheter un billet, par exemple organiser une loterie dans le cadre de laquelle on pourrait gagner un abonnement gratuit grâce à un billet validé.

M. Janssens pourrait-il donner de plus amples explications sur l'utilisation de l'infrastructure de la SNCB à Bruxelles ? En effet, la SNCB dispose à Bruxelles d'une énorme capacité qui n'est pas toujours utilisée de manière optimale, peut-être parce que cela ne cadre actuellement pas avec son business plan. Une coopération optimale avec la STIB permettrait néanmoins d'apporter une solution à cet égard.

M. Vanackere demande par ailleurs si le contrat de gestion actuel de la STIB contient également un chapitre sur la coopération entre les sociétés de transports publics. Quand ce contrat de gestion doit-il être renouvelé ?

### Réponses de M. Janssens

Selon M. Janssens, les contacts avec la SNCB se sont améliorés. Davantage d'informations sont à présent communiquées. La Région de Bruxelles-Capitale reste néanmoins demandeuse d'une coopération plus poussée, par exemple en ce qui concerne le réseau S qui doit également pouvoir être utilisé en intra-urbain. En effet, il n'est pas judicieux de desservir les mêmes lignes à la fois par des bus, des trams et des trains. On peut dès lors investir dans les plus de trente gares qui existent à Bruxelles et que les Bruxellois n'utilisent actuellement que très peu voire pas du tout parce qu'il ne s'y arrête parfois qu'un train par heure et parce qu'un abonnement de la STIB ne permet pas de prendre le train dans Bruxelles. C'est pourquoi une intégration tarifaire s'impose, mais il faut aussi promouvoir la marque « réseau S » afin qu'elle soit connue des navetteurs et des Bruxellois. L'offre doit également être étayée : au moins quatre trains par heure doivent s'arrêter dans les trente gares bruxelloises afin qu'elles puissent être utilisées pour un réseau de trains urbains.

Sommige aanpassingen kunnen op eenvoudige wijze gerealiseerd worden, voornamelijk de informatie in de stations. Als men vandaag in Brussel van het Noord-naar het Zuidstation wil reizen, moet men weten dat alle treinen naar Gent die richting uitgaan, maar niet de treinen naar Antwerpen. Dit zou veel eenvoudiger kunnen aangegeven worden door te vermelden dat de eerste trein naar het Zuidstation op spoor x vertrekt want in feite rijdt er quasi elke 5 minuten een trein van het Noord- naar het Zuidstation.

De vernieuwing van de beheersovereenkomst is voorzien in 2017. Het is de bedoeling om de nieuwe beheersovereenkomst eenvoudiger en transparanter op te stellen waarbij er enerzijds meer vrijheid is voor de operator, maar anderzijds zal de samenwerking met de drie andere openbaar vervoersmaatschappijen ook meer aan bod komen. De beslissingen inzake investeringen die nu al genomen zijn, houden wel reeds deze grensoverschrijdende samenwerking in.

\*  
\* \* \*

Certaines adaptations peuvent être facilement mises en œuvre, notamment en ce qui concerne l'information communiquée dans les gares. À l'heure actuelle, si l'on veut, à Bruxelles, se rendre de la gare du Nord à la gare du Midi, il faut savoir que ce trajet est desservi par tous les trains à destination de Gand, mais non par ceux à destination d'Anvers. Il serait beaucoup plus simple d'annoncer que le premier train pour la gare du Midi partira de la voie X. En effet, un train part de la gare du Nord vers la gare du Midi pratiquement toutes les cinq minutes.

Le renouvellement du contrat de gestion est prévu en 2017. L'objectif est de faire un nouveau contrat plus simple et plus transparent qui accordera une plus grande marge de manœuvre à l'opérateur mais abordera aussi la coopération avec les trois autres sociétés de transports publics. Les décisions déjà prises concernant les investissements tiennent déjà compte de cette coopération transfrontalière.

\*  
\* \* \*

### XIII. H O O R Z I T T I N G V A N 18 JANUARI 2016 MET MEVROUW JACQUELINE GALANT, MINISTER VAN MOBILITEIT, BELAST MET BELGOCONTROL EN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

#### A. Inleidende uiteenzetting door mevrouw Galant

Van bij haar aantreden heeft de minister gepleit voor intenser overleg tussen de verschillende beleidsniveaus om zo een coherent mobiliteitsbeleid voor het hele land te ontwikkelen en te implementeren.

De bevoegdheden zijn zodanig verdeeld over de verschillende bevoegdheidsniveaus dat, als iedereen in zijn eigen hoekje werkt zonder zich om de anderen te bekommeren, een intermodaal, geïntegreerd beleid onmogelijk wordt.

Nochtans houdt mobiliteit en alles wat errond speelt niet op bij de grenzen van een Gewest of zelfs van een land.

##### *1. Overleg met andere landen*

De minister heeft wat dit betreft geregeld contact met de regering van het Groot-Hertogdom Luxemburg om de verkeersopstoppen aan de grens tussen de twee landen te beperken, onder andere door een gezamenlijk product aan te bieden en tegelijk de internationale treintarieven interessanter te maken (beslissing Gaichel van februari 2015).

De minister heeft ook veel bilaterale en multilaterale vergaderingen gehad met Frankrijk, Duitsland en Nederland, in het kader van een verhoogde veiligheid en exploitatieveiligheid op het spoor.

Overleg met een buurland is dus mogelijk. Maar waarom valt dat in sommige gevallen zo moeilijk te organiseren tussen de Gewesten onderling of tussen de Gewesten en de federale overheid ?

##### *2. Overleg met de Gewesten*

Het federale niveau is de enige verantwoordelijke voor het spoorvervoer in België. De trein is een wijze van verplaatsing die structuur creëert en dient aan de grondslag te liggen van de verschillende aansluitende vormen van vervoer. Er moet dan ook absoluut zeer doorgedreven

### XIII. AUDITION DU 18 JANVIER 2016 DE MME JACQUELINE GALANT, MINISTRE DE LA MOBILITÉ, CHARGÉE DE BELGOCONTROL ET DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

#### A. Exposé introductif de Mme Galant

Dès son entrée en fonction, la ministre a plaidé en faveur d'une concertation renforcée entre les différents niveaux de pouvoir en vue de développer et de mettre en œuvre une politique cohérente en matière de mobilité pour l'ensemble du pays.

La répartition des compétences entre les différents niveaux de pouvoir est telle que si chacun travaille dans son coin sans se soucier des autres, il n'est pas possible d'avoir une politique intermodale intégrée.

Or, la mobilité et ses enjeux ne s'arrêtent pas à la frontière d'une Région ou même d'un pays.

##### *1. Concertation avec d'autres pays*

À cet égard, la ministre a des contacts réguliers avec le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg afin de réduire la congestion routière à la frontière entre nos deux pays, notamment, en créant un produit conjoint tout en améliorant l'offre tarifaire ferroviaire transfrontalière (décision Gaichel de février 2015).

La ministre a eu aussi de nombreuses réunions, bilatérales ou multilatérales, avec la France, l'Allemagne et les Pays-Bas, dans le cadre du renforcement de la sûreté et de la sécurité des chemins de fer.

Mener une concertation avec un pays voisin est donc parfaitement possible. Pourquoi dès lors est-il si difficile, dans certains cas, d'organiser pareille concertation entre les Régions elles-mêmes ou entre les Régions et l'État fédéral ?

##### *2. Concertation avec les Régions*

Le niveau fédéral est seul responsable du transport ferroviaire en Belgique. Le train est un mode de transport structurant et doit être à la base du développement de l'intermodalité. À cette fin, il est essentiel qu'il y ait une concertation étroite, non seulement entre les

overleg zijn, niet alleen tussen de verschillende operatoren van het openbaar vervoer (De Lijn, MIVB, TEC) maar ook tussen de toezichthoudende overheden.

De minister kan verschillende voorbeelden geven van de noodzakelijkheid hiervan :

— als de NMBS de treinfrequentie op de Noord-Zuidverbinding verhoogt en meer bepaald in Brussel Centraal, kan dit problemen meebrengen voor de MIVB omdat de metro het aantal reizigers dat aankomt tijdens de spits niet meer aankan. Dit is ook nu al problematisch ;

— als men de frequentie van de treinen naar de luchthaven Brussel-Nationaal verhoogt, dienen alle overheden te overleggen zodat er geen onnodige concurrentie ontstaat tussen de openbaar vervoersmaatschappijen, die alle met overheids geld worden gefinancierd.

Zodra zij haar functie had opgenomen, heeft de minister vastgesteld dat elke overheid de neiging heeft om apart de dienstverlening te regelen die van haar openbaar vervoersmaatschappij wordt verlangd, zonder daarbij rekening te houden met de samenhang met de dienst in het andere Gewest of van een andere vervoersmaatschappij. Dit geldt zowel op het vlak van de diensten die geleverd horen te worden als op dat van de tariefintegratie bijvoorbeeld.

De minister werd dan ook van bij haar aantreden onmiddellijk geconfronteerd met het ongenoegen veroorzaakt door het vervoersplan van december 2014 en heeft toen de wens geuit dat er dingen zouden veranderen en dat een echt overleg zou worden georganiseerd met alle *stakeholders* : de burgers, de klanten, de plaatselijke overheden, de verenigingen, de experts en uiteraard ook de vervoersoperatoren.

Om dit overleg te organiseren heeft de minister zich gebaseerd op de studie van consultant Roland Berger van september 2014 (in bijlage bij dit verslag). Het is de bedoeling de strategie vast te leggen die het beste resultaat zal geven voor een beter overleg op het vlak van het mobiliteitsbeleid.

In het informatieverslag staan alle overlegorganen die voor dit overleg kunnen worden ingezet op een lijst. Er zijn er meer dan genoeg ! Er hoeft dus niets nieuws te worden uitgevonden. De uitdaging is om wat er al bestaat, ook werkelijk te gebruiken.

De minister heeft eerst overwogen om een beroep te doen op de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit,

differents opérateurs de transport en commun (TEC, De Lijn, STIB), mais aussi entre les autorités de tutelle.

La ministre peut donner différents exemples de cette nécessité :

— si la SNCF renforce les services de train dans la jonction Nord-Midi, et plus spécialement à Bruxelles-Central, cela pourrait engendrer des problèmes pour la STIB dont les métros ne pourraient pas absorber les nouveaux clients en heure de pointe. C'est déjà un problème aujourd'hui ;

— si l'on renforce les services de trains vers l'aéroport de Bruxelles-National, il est essentiel d'avoir une concertation entre toutes les autorités afin d'éviter des concurrences inutiles entre opérateurs publics, lesquels sont tous subsidiés par les pouvoirs publics.

Or, dès son arrivée, la ministre a fait le constat que chaque autorité a tendance à régler seule l'offre de service public qui est attendue de sa société de transport en commun, sans se soucier de la cohérence avec le service défini dans l'autre Région ou dans un autre mode de transport. Cela vaut pour la définition des services à fournir, mais aussi dans d'autres domaines comme l'intégration tarifaire.

Dès son entrée en fonction, la ministre a donc été confrontée au mécontentement suscité par le plan de transport de décembre 2014 et a alors exprimé le souhait que les choses changent et qu'une véritable concertation soit organisée avec l'ensemble des parties prenantes, à savoir les citoyens, les clients, les autorités locales, les associations, les experts et aussi, bien entendu, les opérateurs de transport.

Pour mettre en place cette concertation, la ministre s'est appuyée sur l'étude du consultant Roland Berger de septembre 2014 (annexée au présent rapport) pour définir la stratégie qui a le plus de chances d'aboutir à une meilleure concertation dans les politiques de mobilité.

Dans le rapport d'information, l'ensemble des organes de concertation qui existent pour permettre cette concertation ont été listés. On peut constater qu'il n'en manque pas ! Il ne faut donc rien créer de nouveau mais le défi est de faire fonctionner ce qui existe.

La ministre a tout d'abord envisagé de faire appel à la Conférence interministérielle de la Mobilité, de

Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT) en aansluiting te zoeken bij dit breder kader om een mobiliteitsvisie op Belgische schaal vast te leggen waarin de spoorweg een essentiële schakel zou vormen. Dit plan vereiste echter een aantal voorwaarden die tot nu toe nog altijd niet vervuld zijn :

— een mobiliteitsplan voor elk Gewest. Vlaanderen en Brussel hebben elk een plan en een visie, maar het Waalse plan is nog niet goedgekeurd ;

— een zesmaandelijks roterend voorzitterschap en het gebrek aan een vast secretariaat maken het werk van ICMIT er niet gemakkelijker op. Op dit moment is Vlaanderen voorzitter van ICMIT.

### **3. Oprichting van een Intermodaliteitsplatform**

Daarom wil de minister het Overlegcomité voorstellen om een « Strategisch Intermodaliteitsplatform » op te richten, dat gebaseerd is op het institutionele kader van het Executief Comité van de ministers van mobiliteit (ECMM). De minister wil de werkzaamheden bundelen om zo een brede visie te krijgen op mobiliteit, die vertrekt van het spoor als basisstructuur of essentiële schakel.

Als men vooruit wil, moet er stap voor stap worden gewerkt en dient de samenwerking op het operationele niveau te worden versterkt, terwijl er nauw op wordt toegezien dat elke deelnemer gerespecteerd wordt binnen zijn bevoegdheid en als gelijkwaardige partner.

Daarmee sluit de minister aan bij de conclusies van de studie van consultant Roland Berger.

Onze *stakeholders*, zowel de verenigingen van gebruikers van het openbaar vervoer als de sociale partners, vragen dat wij samen, over de beleidsniveaus heen, de mobiliteitsproblemen zouden aanpakken en dat wij samen gemeenschappelijke oplossingen zouden uitwerken. De minister heeft ervoor gekozen om een tot de verbeelding sprekend dossier aan te grijpen, namelijk de diensten die door de NMBS worden aangeboden, en daarover samen te werken met haar collega's van de Gewesten.

De minister hoopt daarbij uiteindelijk te mogen zeggen dat zij er samen in geslaagd zijn om de mobiliteit op nationale schaal te verbeteren.

l'Infrastructure et des Télécommunications (CIMIT) et de s'intégrer dans un cadre plus global afin de définir une vision de la mobilité à l'échelle de la Belgique au sein de laquelle le ferroviaire serait intégré comme un maillon essentiel. Cette ambition avait toutefois des prérequis qui, à ce jour, ne sont toujours pas remplis, notamment :

— l'existence d'un plan de mobilité à l'échelle de chaque Région. En effet, si la Flandre et Bruxelles ont leur plan et leur vision, le plan wallon n'a pas encore été approuvé ;

— par ailleurs, les présidences tournantes tous les six mois et l'absence d'un secrétariat permanent ne simplifient pas le travail de la CIMIT. Aujourd'hui, la présidence de la CIMIT revient à la Flandre.

### **3. Création de la Plateforme de l'intermodalité**

C'est la raison pour laquelle la ministre a pris l'initiative de proposer au Comité de concertation de créer la « Plateforme stratégique d'intermodalité », laquelle est fondée sur le cadre institutionnel du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM). La ministre a souhaité centrer les travaux sur la manière dont tous ensemble nous pouvions avoir une vision globale de la mobilité à partir du chemin de fer, comme axe structurant ou maillon essentiel.

Si l'on veut avancer, il faut travailler par étape et renforcer la collaboration au niveau opérationnel, tout en veillant scrupuleusement à respecter chaque entité dans les compétences qui sont les siennes et en tant qu'entités équivalentes, en partenaires égaux.

La ministre se rallie ainsi aux conclusions de l'étude du consultant Roland Berger.

Tant les associations d'usagers des transports en commun que les partenaires sociaux demandent que nous nous attaquions ensemble, tous niveaux de pouvoir confondus, aux problèmes de mobilité et que nous y apportions des solutions communes. La ministre a fait le choix de se saisir d'un dossier marquant, à savoir celui de l'offre de services à la SNCB, et de collaborer dans ce domaine avec ses collègues des Régions.

La ministre espère pouvoir dire à terme qu'ils auront réussi ensemble à améliorer la mobilité à l'échelle nationale.

Het intermodaliteitsplatform binnen ECMM zal officieel worden gelanceerd in de lente van 2016. Het wordt samengesteld uit verschillende werkgroepen die zich toespitzen op de intermodaliteit of de kwestie van het combineren van de spoorwegen met zachte vervoerswijzen (lopen, fietsen), andere vormen van openbaar vervoer (bus, metro, tram) of nog met de auto (parkeerbeleid bij de stations).

De minister is begonnen met het raadplegen van de verschillende actoren om hun verwachtingen te kennen inzake de thema's die besproken moeten worden. Zij zal binnenkort de agendapunten oplijsten.

#### **4. Voorbereiding van het vervoersplan 2017**

Tegelijk heeft de NMBS, in het kader van de werkzaamheden inzake het platform, raadplegingen opgestart met alle Gewesten en gewestelijke vervoersmaatschappijen, om hun verwachtingen te kennen met het oog op de voorbereiding van het vervoersplan 2017.

De diensten van de NMBS maken ook vooruitgang wat een voorstedelijk aanbod in Brussel betreft, alsook in andere steden van het land. In dit stadium werkt het GEN-comité op het niveau van de NMBS.

#### **5. Presentatie van de investeringscel**

Eerst en vooral moeten Infrabel en de NMBS de toekomstige spoorinvesteringen beter op elkaar afstemmen, maar ook de federale regering en de Gewesten moeten dat doen.

Dit is de reden waarom de minister een investeringscel heeft opgericht : om alle investeringsprojecten van de NMBS en Infrabel, maar ook de projecten die de Gewesten voorstellen, te analyseren.

Die cel heeft een permanent karakter want ze zal ook tot taak hebben de uitvoering van de goedgekeurde investeringsplannen te begeleiden. Ze is georganiseerd op twee niveaus :

- een administratief niveau, onder leiding van de FOD Mobiliteit en Transport, waarin de bevoegde diensten van de drie Gewesten en van het federale niveau, NMBS en Infrabel, zitten ;

- een politiek niveau, samengesteld uit de kabinetten van de betrokken federale en gewestministers.

Deze cel moet ervoor zorgen dat de investeringen van de NMBS en van Infrabel die in het meerjarenplan staan,

La plate-forme intermodalité au sein du CEMM sera officiellement lancée au printemps 2016. Elle sera composée de différents groupes de travail centrés sur l'intermodalité ou la question de savoir comment combiner le rail avec les modes de transport doux (marche, vélo), avec les autres services de transport public (bus, métros, trams) ou encore avec la voiture (par le biais la politique des parkings aux abords des gares).

La ministre a lancé une consultation de différentes parties prenantes afin de connaître leurs attentes sur les thématiques à aborder et elle déposera prochainement sur la table des questions à mettre à l'agenda.

#### **4. Préparation du prochain plan de transport 2017**

En parallèle, et dans le cadre des travaux de la plate-forme, la SNCB a lancé des consultations avec chaque Région et société de transport régionale afin de recueillir leurs attentes en préparation du nouveau plan de transport 2017.

Les services de la SNCB avancent également sur la mise en place d'une offre suburbaine à Bruxelles mais également dans différentes villes du pays. À ce stade, le comité RER fonctionne au niveau de la SNCB.

#### **5. Présentation de la cellule d'investissement**

Les investissements futurs du chemin de fer doivent aussi être davantage coordonnés, avant tout, entre Infrabel et la SNCB, mais aussi entre le gouvernement fédéral et les Régions.

C'est la raison pour laquelle la ministre a mis en place une cellule d'investissement qui procède à une analyse de l'ensemble des projets d'investissement envisagés par la SNCB et Infrabel ou proposés par les Régions.

Cette cellule, qui a un caractère permanent car elle sera également en charge du suivi de l'exécution de plan d'investissements que nous allons approuver est organisée à deux niveaux :

- un niveau administratif sous la coordination du SPF Mobilité et Transports, regroupant les administrations compétentes des trois Régions et du fédéral, la SNCB et Infrabel ;

- un niveau politique, composé par les cabinets des ministres régionaux et fédéraux concernés.

Cette cellule doit veiller à ce que les investissements de la SNCB et d'Infrabel figurant dans le plan

coherent zijn en samen bijdragen tot het klantgerichte doel dat door deze regering vooropgesteld wordt.

## **6. Besluit**

De minister heeft binnen het kader van haar bevoegdheden besloten om werk te maken van beter overleg met de Gewesten. Het is haar bedoeling om aan te tonen dat men tot win-win oplossingen kan komen, terwijl het institutionele kader en ieders bevoegdheden toch gerespecteerd worden.

Hoewel de spoorwegen in zekere zin de ruggengraat vormen van de mobiliteit in België, betekent dit niet dat zij de enige oplossing zijn voor de mobiliteitsproblemen in het land. Het is immers essentieel dat er ook meer overleg komt over name het wegverkeer.

Denk maar aan de verkeersopstoppen die verleden zomer nog in Brussel werden veroorzaakt door een gebrek aan overleg tussen de Gewesten over de infrastructuurwerken. Iedereen lijkt in zijn eigen hoekje te beslissen over de werken die moeten worden uitgevoerd zonder erbij stil te staan dat een andere werf enkele kilometers verder kan zorgen voor kettingfiles.

Met de luchthavens is het niet anders gesteld. Ook al kan concurrentie gezond zijn, ons land heeft echt nood aan een gedeelde visie voor de ontwikkeling van onze luchthavens.

De minister heeft de thema's opgeliijst waarvoor extra overleg nodig zou zijn. Zo is er onder meer :

- de mobiliteit in en rond Brussel ;
- de ontwikkeling van intelligente transportsystemen (heel wat landen hebben een nationale strategie, maar in België is dat momenteel niet het geval, terwijl het om een toekomstgerichte sector gaat die een omenteling zal teweegbrengen in de mobiliteit en heel wat nieuwe banen kan creëren) ;
- het beleid inzake luchthavenontwikkeling (en aldus de financiering van Belgocontrol) ;
- de te nemen maatregelen om de *modal shift* van de weg naar het spoor of de binnenvaarthaart aan te moedigen.

Aan thema's geen gebrek.

pluriannuel soient cohérents et contribuent ensemble à l'objectif client mis en avant par ce gouvernement.

## **6. Conclusion**

Dans le cadre de ses compétences, la ministre s'est fermement engagée dans la voie d'une meilleure concertation avec les Régions. Son objectif est de montrer qu'il est possible d'arriver à des solutions gagnant-gagnant, tout en respectant notre cadre institutionnel et les compétences de chacun.

Si le chemin de fer est en quelque sorte l'épine dorsale de la mobilité en Belgique, cela ne veut pas dire qu'il est la seule solution aux problèmes de mobilité en Belgique. En effet, il est essentiel qu'une concertation renforcée soit également mise sur pied dans le domaine routier notamment.

Songeons par exemple aux embouteillages qui ont encore été provoqués à Bruxelles l'été dernier en raison d'un manque de concertation entre les Régions concernant les travaux d'infrastructure. Tout le monde semble décider dans son coin des travaux à réaliser, sans penser au fait que l'existence d'un autre chantier quelques kilomètres plus loin peut engendrer des embouteillages en cascade.

Il en va de même avec les aéroports. Même si la concurrence peut être saine, notre pays a vraiment besoin d'une vision partagée en ce qui concerne le développement de nos aéroports.

La ministre a listé les thématiques pour lesquelles une concertation renforcée serait nécessaire. On trouve ainsi :

- la mobilité dans et autour de Bruxelles ;
- le développement des systèmes de transport intelligents (de nombreux pays disposent d'une stratégie nationale qui fait actuellement défaut en Belgique, alors qu'il s'agit d'un secteur d'avenir qui va révolutionner la mobilité et est potentiellement porteur de nombreux nouveaux emplois) ;
- la politique de développement aéroportuaire (et donc le financement de Belgocontrol) ;
- les mesures à prendre pour encourager un *modal shift* de la route vers le rail ou la navigation intérieure.

Les thématiques ne manquent pas.

Aangezien het voorzitterschap van ICMIT volgens een beurtrol werkt, moet het huidige voorzitterschap (momenteel is dat Vlaanderen) het initiatief nemen om de ministers rond te tafel te brengen met betrekking tot die thema's. Ondanks de vraag hierom, werd tot nu toe geen enkel initiatief genomen.

## B. Gedachtwisseling

Mevrouw Lambelin verwijst naar de uiteenzetting van de minister waarin werd benadrukt dat de coördinatie met de Gewesten belangrijk is, dat het mobiliteitsprobleem moet worden aangepakt over de grenzen heen en dat de mobiliteit in Brussel en naar Brussel moet worden georganiseerd, met andere woorden het probleem oplossen waaraan 150 000 Walen die dagelijks naar Brussel pendelen, het hoofd moeten bieden.

Mevrouw Lambelin heeft echter vragen bij de toekomst van de kleine stations in hoofdzakelijk landelijke gebieden.

Spreekster vraagt ook meer uitleg over de vertraging van de GEN-werkzaamheden in het Waals Gewest. Het GEN heeft om een hele rits redenen ernstige vertraging opgelopen en de einddatum van de werken werd telkens uitgesteld. Iedereen zit op de komst van het GEN te wachten.

Spreekster vraagt ook naar het standpunt van de minister over de Waalse Thalys.

Mevrouw De Bue geeft aan dat tijdens de besprekings van de algemene beleidsnota, de Waalse minister van Mobiliteit verklaard heeft dat hij niet één euro heeft ingeschreven, noch voor de voorlopige financiering, noch voor de cofinanciering van de infrastructuur omdat hij op een signaal van de federale overheid wacht. Spreekster wijst erop dat het Waals Gewest moeilijk zijn prioriteiten kan vaststellen omdat uit de Tritelstudie bleek dat het achttien prioriteiten had opgesteld (wat moeilijk kan doorgaan voor prioriteiten omdat het er zoveel zijn). Wat kan de federale overheid doen om het Waals Gewest in staat te stellen de onontbeerlijke prioriteiten voor het spoor op te stellen ?

Het valt de heer Henry op dat verschillende sprekers, en de gewestelijke en federale vervoersmaatschappijen, pleiten voor een betere integratie van het aanbod en een betere samenwerking van de vervoersmaatschappijen, waarbij de verschillende actoren en vervoerswijzen worden betrokken. De minister doet dat ook, maar wijst erop dat die geïntegreerde aanpak moeilijk te organiseren is vanwege de structuur van de bevoegdhedsverdeling

Vu la présidence tournante de la CIMIT, c'est à la présidence actuelle (à savoir la Flandre) de prendre l'initiative de réunir les ministres autour de ces thématiques. Mais, à ce jour, malgré des demandes dans ce sens, aucune initiative n'a encore été prise.

## B. Échange de vues

Mme Lambelin se réfère à l'exposé de la ministre où l'accent a été mis sur l'importance de la coordination avec les Régions, la nécessité de régler le problème de la mobilité en dépassant les frontières et la nécessité d'organiser la mobilité dans Bruxelles et vers Bruxelles, c'est-à-dire régler le problème des 150 000 Wallons qui vont travailler tous les jours à Bruxelles.

Mme Lambelin se pose toutefois des questions sur l'avenir des petites gares, essentiellement localisées en région rurale.

L'intervenante souhaite également avoir plus d'explications quant au retard des travaux du RER en Région wallonne. Le RER a pris un sérieux retard à cause d'une série de raisons et la limite de la fin des travaux a chaque fois été repoussée. L'arrivée du RER est attendue par tout le monde.

L'intervenante souhaite également connaître la position de la ministre sur le Thalys wallon.

Mme De Bue explique que lors du débat sur la note de politique générale, le ministre wallon chargé de la Mobilité déclarait ne pas avoir inscrit le moindre euro, tant en préfinancement qu'en cofinancement d'infrastructure, parce qu'il attend un signal du niveau fédéral. Selon l'intervenante, la Région wallonne a des difficultés pour se positionner en matière de priorités parce que, suite à l'étude Tritel, la Région wallonne avait élaboré dix-huit priorités (qui n'en sont plus vu leur nombre !). Que peut faire le niveau fédéral pour que la Région wallonne puisse établir les priorités indispensables pour le rail ?

M. Henry se dit frappé par le fait que plusieurs intervenants et les sociétés de transport public tant régionales que fédérales plaident tous pour une meilleure intégration de l'offre et une meilleure collaboration des sociétés de transport, impliquant les différents acteurs et modes de transports. La ministre fait de même, notant que ce travail intégré est difficile à organiser vu la structure de la répartition des compétences entre le niveau fédéral

tussen het federale niveau en de Gewesten. Dat moet dus zo goed mogelijk worden georganiseerd.

Het federale niveau en de spoorwegen zijn het meest structurerend van alle vervoermiddelen, maar spreker heeft de indruk dat er een *standstill* is ontstaan voor de investeringen omdat mevrouw Galant een nieuw (derde) investeringsplan heeft aangekondigd, dat nog steeds niet afgerond is. De overige overheden en de vervoersmaatschappijen wachten op dat plan om hun infrastructuur en investeringen uit te denken. Wat moet er gebeuren opdat dat investeringsplan zo spoedig mogelijk tot een goed einde wordt gebracht ?

De heer Peumans wenst meer uitleg over de co- en prefinanciering. Vlaanderen heeft 120 miljoen euro miljoen intresten betaald voor de uitvoering van de Liefkenshoekspoortunnel, geld dat nooit terugbetaald zal worden door de federale overheid. Ondertussen zijn de projecten van co- en prefinanciering stilgevallen, deels omdat de drie Gewesten telkens hun akkoord moeten geven over elk project, wat de investeringen niet bevordert. In feite had de Liefkenshoekspoortunnel al veel langer moeten uitgevoerd worden, maar vorige minister van Openbare Werken weigerde de investering te doen tegelijk met de aanleg van de Liefkenshoektunnel.

Spreker had ook graag vernomen welke objectieve criteria in het nieuwe investeringsplan zullen gelden om te beslissen over toekomstige investeringen. Nu blijken de perifere provincies steeds benadeeld te zijn, zogenaamd omdat er weinig vraag zou zijn, maar er is precies weinig vraag omdat het aanbod onvoldoende is. Nieuwe investeringen moeten ook de kans krijgen om te renderen.

De heer Vereeck sluit zich bij deze vraag aan en wenst ook te weten welke criteria zullen gehanteerd worden in de nieuwe investeringscel bij de verdeling van de investeringsbudgetten, meer bepaald naar perifere gebieden.

Volgens de heer Vanackere is de loutere wens tot prefinanciering onvoldoende. Ook hier is nood aan objectivering in het belang van de klant.

De heer Bastin wil ook het standpunt van de minister horen over de kleine stations, meer bepaald op het platteland.

Spreker verwijst vervolgens naar een gebeurtenis in het station van Jemelle op vrijdag 15 januari 2016 waar

et les Régions. Il faut donc arriver à organiser cela le mieux possible.

Le niveau fédéral et le ferroviaire sont les plus structurants de tous les moyens de transports, mais l'intervenant a l'impression d'un surplace du point de vue des investissements puisque Mme Galant a annoncé un nouveau (troisième) plan d'investissement qui n'est toujours pas terminé. Or, les autres niveaux de pouvoir et les sociétés de transport attendent ce plan afin de concevoir leurs infrastructures et investissements. Comment faire pour que ce plan d'investissement soit finalisé le plus rapidement possible ?

M. Peumans souhaite de plus amples explications sur le cofinancement et le préfinancement. La Flandre a payé 120 millions d'euros d'intérêts pour la réalisation du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek, fonds qui ne seront jamais remboursés par l'autorité fédérale. Entre-temps, les projets de cofinancement et de préfinancement sont à l'arrêt, notamment parce que les trois Régions doivent marquer leur accord sur chaque projet, ce qui ne favorise pas les investissements. En fait, le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek aurait dû être réalisé depuis longtemps, mais la précédente ministre des Travaux publics a refusé de faire l'investissement en même temps que l'aménagement du tunnel du Liefkenshoek.

L'intervenant aurait également voulu savoir quels seront les critères objectifs utilisés dans le nouveau plan d'investissement pour prendre les décisions relatives aux futurs investissements. Il apparaît que les provinces périphériques sont actuellement toujours désavantagées, soi-disant parce qu'il y aurait peu de demande, alors qu'en réalité, si la demande est faible, c'est précisément parce que l'offre est insuffisante. Les nouveaux investissements doivent aussi pouvoir être rentables.

M. Vereeck appuie cette demande de précision et aimerait également savoir quels seront les critères utilisés par la nouvelle cellule d'investissement dans le cadre de la répartition des budgets d'investissement, plus particulièrement en faveur des régions périphériques.

Selon M. Vanackere, le simple souhait de préfinancement est insuffisant. Ici aussi, un besoin d'objectivation s'impose dans l'intérêt du client.

M. Bastin souhaite également connaître la position de la ministre concernant les petites gares, précisément celles situées dans les zones rurales.

L'intervenant se réfère ensuite à un incident qui s'est produit le vendredi 15 janvier 2016 à la gare de Jemelle

een trein door de sneeuw geblokkeerd was ter hoogte van de Naamse Ardennen. De brandweer die ter plaatse was, stipte aan dat de NMBS en Infrabel ruim tekort schoten inzake informatie en communicatie.

Volgens mevrouw Brouwers is overleg over het aanbod belangrijk, maar ook over de lange termijn investeringsplannen, zodat betere afstemming mogelijk is. Daartoe kan de investeringscel een eerste belangrijke aanzet zijn. Graag meer uitleg over de werking van deze cel en haar budgettair kader. Wie stelt de criteria op om te bepalen welke investeringen voorrang zullen krijgen ?

Tijdens eerdere hoorzittingen werd verwezen naar het dubbel gebruik op bepaalde lijnen, wat zeker niet de meest efficiënte manier van werken is in tijden van besparingen. Een studie over dit dubbel gebruik door de NMBS en De Lijn is hangende, maar nog niet afgerond. Kan de minister er voor zorgen dat deze studie zo vlug als mogelijk gefinaliseerd zou worden ?

Het nieuw mobiliteitsconcept « basisbereikbaarheid » in Vlaanderen gaat uit van een meer hiërarchisch model met de trein als ruggengraat. Om dit concept te realiseren is er nood aan een geïntegreerd openbaar vervoersplan tussen De Lijn en de NMBS. Hoe kunnen we dat realiseren ?

De NMBS heeft beslist een aantal fietspunten niet meer uit te baten, terwijl er nu net meer mensen elektrische fietsen kopen waardoor hun actieradius verhoogt, maar die ze wel alleen willen achterlaten op een goed bewaakte fietsenstalling aan het station. Daarom pleit mevrouw Brouwers er voor dat de minister de fietspunten en voldoende fietsvoorzieningen zou opnemen in het investeringsplan.

De heer Van Esbroeck vindt het standpunt van de minister dat het spoor de ruggengraat van de mobiliteit vormt, eigenaardig omdat de meeste bevoegdheden inzake mobiliteit en openbaar vervoer overgeheveld zijn naar de Gewesten. Het is dus aangewezen vanuit hun standpunt te vertrekken en de NMBS doen aansluiten bij hun mobiliteitsplannen.

In de raad van bestuur van de NMBS zijn de vertegenwoordigers van de Gewesten nog altijd niet aanwezig.

avec un train qui a été bloqué au niveau des Ardennes namuroises en raison de la neige. Les pompiers qui étaient sur place ont annoncé un grand manque d'information et de communication au niveau de la SNCB et d'Infrabel.

Selon Mme Brouwers, il est important de se concerter sur l'offre, mais également sur les plans d'investissement à long terme, pour permettre une meilleure coordination. La cellule d'investissement peut constituer une première étape importante en ce sens. L'intervenant souhaite de plus amples explications sur le fonctionnement de cette cellule et son cadre budgétaire. Qui définit les critères qui permettront de déterminer les investissements prioritaires ?

Pendant des auditions précédentes, on a évoqué la double exploitation qui existe sur certaines lignes et qui n'est certainement pas la manière la plus efficace de travailler en période d'économies. Une étude sur cette double exploitation par la SNCB et De Lijn est en cours. La ministre peut-elle veiller à ce que cette étude soit finalisée le plus rapidement possible ?

Le nouveau concept de mobilité en Flandre relatif à l'« accessibilité de base » s'appuie sur un modèle plus hiérarchisé avec les chemins de fer comme épine dorsale. Pour réaliser ce concept, il est nécessaire de disposer d'un plan de transports publics intégrés entre De Lijn et la SNCB. Comment pouvons-nous y parvenir ?

La SNCB a décidé de ne plus exploiter un certain nombre de points vélo alors que l'utilisation du vélo électrique a justement le vent en poupe ; ce type de vélo permet aux utilisateurs concernés de parcourir de plus grandes distances, mais ces derniers ne veulent laisser leur vélo électrique que dans un abri bien surveillé à la gare. C'est pourquoi Mme Brouwers plaide pour que la ministre intègre les points vélo dans le plan d'investissement et prévoie suffisamment d'infrastructures cyclistes.

M. Van Esbroeck s'étonne du point de vue de la ministre, selon lequel le rail constitue l'épine dorsale de la mobilité, dans la mesure où la plupart des compétences relatives à la mobilité et aux transports publics ont été transférées aux Régions. Il est dès lors opportun de partir de leur point de vue et de faire adhérer la SNCB à leurs plans de mobilité.

Les représentants des Régions ne sont toujours pas présents au sein du conseil d'administration de la SNCB.

Vormt dit gegeven niet deels een verklaring voor het moeilijk overleg tussen de Gewesten en de federale overheid ?

Volgens de heer Vanackere is infrastructuur meer dan alleen een basisaanbod van treinen en stations. Mobiliteit is een relatief ruim begrip geworden en vraagt een kwalitatief hoogstaand aanbod in trajecten maar ook wat betreft de wachttijd tussen trajecten. Treinreizigers verwachten dienstverlening in een station, van veilige fietsenstallingen en knooppunten tot bijvoorbeeld kindercrèches. Dat veronderstelt een investeringsbeleid en de afstemming daarvan komt niet automatisch tot stand maar zal door het politieke niveau moeten opgelegd worden. Zal de minister hiermee rekening houden wanneer een nieuw beheerscontract wordt opgesteld ? In de beheerscontracten kan de politieke overheid de operatoren een aanzet geven van zo'n samenwerking.

### *Antwoorden van minister Galant*

De minister benadrukt dat overleg met haar gewestelijke collega's belangrijk is omdat door de zesde Staatshervorming veel grijze zones inzake infrastructuur en vervoer zijn ontstaan. Daardoor kunnen bepaalde ondernemingen hun activiteiten niet ontwikkelen. Ook de FOD Mobiliteit heeft problemen ondervonden omdat bepaalde materies al naar het ene Gewest zijn overgeheveld, maar nog niet naar het andere Gewest en vice versa. De infrastructuur heeft niet alleen betrekking op de spoorwegen, maar ook op de wegen en de luchtvaart.

Wat de kleine stations betreft, geeft de minister aan dat zij veel oog heeft voor de landelijke gebieden en de kleine stations, maar dat zij de huidige situatie overgeerfd heeft. Het geld dat eerder aan soms megalomane stations werd besteed, had ook geïnvesteerd kunnen worden in een reële dienstverlening voor de klanten ; zij willen immers toegankelijke en multimodale stations, perrons op een aanvaardbare hoogte, enz. De minister wil de klant terug een centrale plaats geven. De mobiliteit in de landelijke zones is vaak ontoereikend en daarvoor moeten de nodige middelen worden vrijgemaakt.

De minister onderstreept verder dat de huidige regering de eerste regering is die een reëel GEN-aanbod lanceert. Verschillende stations werden opnieuw opengesteld en de opening van de Schuman-Josaphat-tunnel binnenkort zal dat aanbod nog verruimen. De minister zal het GEN in en rond Brussel blijven uitbouwen, zoals voorzien in het regeerakkoord.

Cet élément n'explique-t-il pas en partie les difficultés de concertation entre les Régions et le fédéral ?

Selon M. Vanackere, l'infrastructure ne se limite pas à une offre de base de trains et de gares. La mobilité est devenue un concept relativement vaste et suppose une offre de qualité en termes de trajets mais aussi en termes de temps d'attente entre les trajets. Les usagers du rail escomptent trouver dans une gare une offre de services incluant des abris à vélos sécurisés, des points nodaux et des crèches par exemple. Cela suppose une politique d'investissement dont la coordination ne verra pas le jour automatiquement mais devra être imposée par le politique. La ministre en tiendra-t-elle compte lors de l'élaboration d'un nouveau contrat de gestion ? Dans les contrats de gestion, l'autorité politique peut donner aux opérateurs l'impulsion nécessaire à une telle coopération.

### *Réponses de la ministre Galant*

La ministre souligne l'importance de la concertation avec ses collègues régionaux, parce que la sixième réforme de l'État a laissé beaucoup de zones grises en matière d'infrastructure et de transport, ce qui empêche certaines entreprises de pouvoir développer leurs activités. Le SPF Mobilité a aussi ressenti des difficultés à cause de certaines matières qui ont déjà été transférées à une Région mais pas à l'autre, et vice versa. L'infrastructure ne concerne pas uniquement le ferroviaire, mais aussi les routes et l'aérien.

En ce qui concerne les petites gares, la ministre déclare être très attentive aux zones rurales et petites gares, mais précise qu'elle a hérité de la situation actuelle. L'argent dépensée autrefois pour certains investissements dans des gares parfois pharaoniques aurait aussi pu être investi dans des choix appropriés offrant un réel service à la clientèle qui souhaite des gares accessibles et multimodales, des quais à une hauteur acceptable, etc. La ministre compte remettre le client au centre de ses préoccupations. Les zones rurales sont souvent déficitaires en matière de mobilité et il faut rendre les moyens nécessaires disponibles.

La ministre souligne que le gouvernement actuel est le premier gouvernement à lancer une réelle offre RER. Plusieurs gares ont déjà été rouvertes et la prochaine inauguration du tunnel Schuman-Josaphat donnera lieu à une offre supplémentaire. La ministre continuera la mise en œuvre du RER dans et autour de Bruxelles, comme c'est prévu dans l'accord du gouvernement.

De Waalse Thalys maakt geen deel uit van het huidige overleg, maar veeleer van het beheersplan. De Waalse Thalys wordt uitgesteld vanwege technische werkzaamheden inzake veiligheid. Er werd over alternatieven nagedacht en een beslissing zal worden genomen in het kader van het beheersplan.

De minister benadrukt dat het spoor een federale bevoegdheid is en moet blijven. De splitsing van de NMBS staat niet in het regeerakkoord.

Wat de investeringscel betreft, wijst de minister erop dat de Waalse regering achttien prioriteiten vooropgesteld heeft, zonder de volgorde van prioriteit te vermelden, zodat het onduidelijk is wat het Waalse Gewest werkelijk wil verwezenlijken. Het investeringsplan 2013-2025 bestaat niet meer en de investeringscel bestudeert alle investeringsprojecten die de NMBS, Infrabel en de Gewesten voorstellen. Voor bepaalde projecten zullen er mogelijkheden zijn, hetzij van directe investering, hetzij van co- of prefinanciering.

De zesde Staatshervorming biedt verschillende mogelijkheden aangaande cofinanciering. Het doel is om een duidelijk plan voor de volgende vijf jaar op te stellen tegen april 2016, samen met de nieuwe beheersovereenkomsten.

Alle toekomstige investeringen zullen besproken worden in de investeringscel. Het is een duidelijke politieke keuze geweest om de Gewesten hierin een vaste plaats te geven.

Wat de criteria betreft die zullen gelden in de nieuwe investeringscel bij de verdeling van de investeringsbudgetten, onderstreept de minister dat de klant centraal zal staan in de beslissingen.

Inzake betere samenwerking, beklemtoont de minister dat voor het eerst een intermodaliteitsplatform en een investeringscel tot stand werden gebracht, om tot complementariteit te komen in plaats van tot concurrentie tussen de vervoerswijzen. De spoorweg blijft de ruggengraat, maar het overleg met de Gewesten moet worden gestimuleerd en versterkt.

Bus en trein zijn compatibel, waarbij de trein de ruggengraat zal vormen. De kern van het beleid van de minister is echter de intermodaliteit en het nieuwe concept van het intermodaliteitsplatform zal de Gewesten

Le Thalys wallon ne fait pas partie de la réflexion actuelle, mais plutôt d'une réflexion dans le cadre du plan de gestion. Le Thalys wallon a été mis en suspens à la suite de travaux techniques concernant la sécurité. Des alternatives ont été étudiées et une décision sera prise dans le cadre du plan de gestion.

La ministre insiste sur le fait que le ferroviaire est et doit rester une compétence fédérale. La scission de la SNCB n'est pas prévue dans l'accord de gouvernement.

En ce qui concerne la cellule d'investissement, la ministre fait observer que le gouvernement wallon a défini dix-huit priorités, sans mention de ce qui est prioritaire, ce qui fait qu'elle ne sait pas très bien ce que la Région wallonne veut réellement réaliser. Le plan d'investissement 2013-2025 n'existe plus et la cellule d'investissement analyse l'ensemble des projets d'investissement proposés par la SNCB, Infrabel et les Régions. Pour certains projets, il y aura des possibilités soit de financement direct, soit de co- ou de préfinancement.

La sixième réforme de l'État offre différentes possibilités en matière de cofinancement. L'objectif est d'élaborer, d'ici avril 2016, un plan clair pour les cinq prochaines années, en même temps que les nouveaux contrats de gestion.

Tous les futurs investissements seront examinés au sein de la cellule d'investissement. Le fait d'attribuer aux Régions une place fixe au sein de cette cellule procède d'un choix politique clair.

En ce qui concerne les critères qui seront appliqués au sein de la nouvelle cellule d'investissement pour la répartition des budgets d'investissement, la ministre souligne que le client occupera une place centrale dans les décisions.

Quant à la meilleure collaboration, la ministre souligne que c'est la première fois qu'une plateforme intermodale et une cellule d'investissement ont été mises sur pied afin d'arriver non pas à une concurrence entre les modes de transport mais à une complémentarité. Le ferroviaire restera l'épine dorsale, mais la concertation avec les Régions doit être favorisée et accentuée.

Le bus et le train sont compatibles, étant entendu que le train constituera l'épine dorsale du système. Le cœur de la politique de la ministre est toutefois l'intermodalité, et le nouveau concept de la plateforme de

een stem geven in de discussies over de trein-bus aansluiting of de ontsluiting met de fiets.

Het incident van 15 januari 2016 betrof geen infrastructuurprobleem maar een ongeval, want er waren bomen op de sporen gevallen. Het is evenwel onaannvaardbaar dat de passagiers in de trein vastzaten en dat het uren heeft geduurd voor een bestuurder werd gevonden voor de trein. De minister heeft de NMBS en Infrabel een verslag gevraagd, want er moet beter worden samengewerkt met de lokale overheid komen. Ook de wijze waarop de NMBS en Infrabel ten opzichte van de betrokkenen gereageerd hebben en de tijd die ze daarvoor nodig hadden, doet vragen rijzen.

### **Replieken van de commissieleden**

De heer Vereeck komt terug op de vraag naar de criteria die zullen gehanteerd worden in de nieuwe investeringscel bij de verdeling van de investeringsbudgetten, en het antwoord van de minister dat de klant centraal zal staan in de beslissingen. Volgens spreker zal dit aanleiding geven tot een cirkelredenering : er zijn geen klanten omdat er geen aanbod is en er wordt geen nieuw aanbod voorzien omdat er toch geen vraag is. In het investeringsprogramma 2013 – 2025 bedroegen de investeringen voor de provincie Limburg 0,07 % van de totale investeringsenveloppe terwijl de bevolking goed is voor 7,5 % van het geheel van de Belgische bevolking of 13 % van de Vlaamse. Limburg kijkt dus met veel belangstelling naar het nieuwe investeringsplan en spreker hoopt dat de gewestelijke vertegenwoordigers ook de belangen van de perifere gebieden, Limburg en West-Vlaanderen, zullen verdedigen.

Kan de minister toch de criteria toelichten ?

De heer Peumans wenst de redenering van de minister verder door te trekken, want als de klant het criterium wordt, dan moeten we nadenken over de nu geldende 60/40 verdeling tussen Vlaanderen en Wallonië. In ieder geval is het uitgangspunt « de klant » zeer merkwaardig.

De minister herhaalt dat men verspilling moet voorkomen en dat de klant centraal moet blijven in de beslissingen.

l'intermodalité permettra aux Régions de faire entendre leur voix dans les discussions relatives aux correspondances train-bus ou aux opportunités de désenclavement offertes par le vélo.

En ce qui concerne l'incident du 15 janvier 2016, il ne s'agissait pas d'un problème d'infrastructure mais bien d'un accident, parce que des arbres étaient tombés sur les voies. Toutefois, il est inacceptable que les passagers aient été bloqués dans le train et qu'il ait fallu plusieurs heures avant de trouver un conducteur qui puisse conduire le train. La ministre a demandé un rapport à la SNCB et à Infrabel puisqu'il faut arriver à une meilleure collaboration avec les autorités locales. La manière dont la SNCB et Infrabel ont réagi envers les intéressés et le délai qu'il leur a fallu pour le faire, posent question.

### **Répliques des commissaires**

M. Vereeck revient sur la question des critères qui seront utilisés dans la nouvelle cellule d'investissement lors de la répartition des budgets d'investissement, et sur la réponse de la ministre selon laquelle le client occupera une position centrale dans les décisions. Selon l'intervenant, cela va déboucher sur un cercle vicieux : il n'y a pas de clients parce qu'il n'y a pas d'offre, et aucune nouvelle offre n'est prévue parce qu'il n'y a de toute façon pas de demande. Dans le programme d'investissement 2013-2025, les investissements pour la province du Limbourg représentaient 0,07 % de l'enveloppe globale d'investissement, alors que la population de cette province équivaut à 7,5 % de l'ensemble de la population belge et à 13 % de la population flamande. Le Limbourg attend donc le nouveau plan d'investissement avec beaucoup d'intérêt et l'intervenant espère que les représentants régionaux défendront aussi les intérêts des régions périphériques comme le Limbourg et la Flandre occidentale.

La ministre pourrait-elle expliquer les critères ?

M. Peumans souhaiterait pousser plus loin le raisonnement de la ministre, car si le client devient le critère principal, il faudra réfléchir à la répartition actuelle de 60/40 entre la Flandre et la Wallonie. Il est en tout cas pour le moins étonnant de prendre « le client » comme point de départ.

La ministre répète qu'il faut éviter le gaspillage et que le client doit rester au centre de la décision.

In het verleden zijn een aantal investeringen verwezenlijkt die strijdig waren met het gezond verstand. Bijvoorbeeld : een werkplaats bouwen zonder sporen aan te leggen om de treinen naar die werkplaats te brengen. Of een station bouwen zonder lokalen voor het personeel, wat impliceerde dat men een pand tegenover het station moest huren. Of een *bypass* aanleggen (zoals in Mechelen) die amper 1,5 minuut tijdswinst oplevert. De toekomstige investeringen zullen worden onderzocht op hun nut voor de klant, want het is duidelijk dat er helaas veel geld is verspild aan investeringen die voor de klant geen enkele meerwaarde opleveren. Elke belastingplichtige draagt jaarlijks 437 euro bij voor de werking van de spoorwegen ; elke belastingplichtige mag dus een kwaliteitsvolle dienstverlening verwachten.

Volgens de heer Vanackere mogen niet alleen de bestaande klanten als criterium worden gehanteerd, maar ook nieuwe potentiële klanten die het openbaar vervoer zullen gebruiken nadat bepaalde investeringen gerealiseerd zijn.

Minister Galant antwoordt dat men enkel nieuwe klanten kan aantrekken met een kwaliteitsvolle dienstverlening en dat er een bijkomend aanbod moet komen voor de klanten die momenteel geen alternatief aanbod van openbaar vervoer hebben.

Tevens moet de informatie voor en de samenwerking met de gemeentebesturen, de huidige klanten van de NMBS, de universiteiten, ..., beter.

De heer Peumans verwijst naar de stad Wenen waar alle vormen van vervoer aangeboden worden met één enkel pas en waar één integraal aanbod van dienstregelingen geldt. In de Belgische stations worden alleen de vertrek- en aankomsttijden van de treinen aangegeven, maar niet wat de regionale maatschappijen aanbieden. Naast tariefintegratie moet er dus ook een integratie van het aanbod zijn.

Daarbij is de gelijkheid tussen de vervoersmaatschappijen ontzettend belangrijk, wat nu (nog) niet helemaal een feit is. Hoe groter de betrokkenheid van de Gewesten bij de investeringspolitiek van de spoorwegen (die trouwens ook deels financieel verantwoordelijkheid dragen), hoe meer zij hun rol kunnen vervullen in een gezamenlijke tarief- en aanbodbeleid.

Mevrouw Lambelin heeft vragen bij de verhoging van de tarieven. Hoe moeten ze beheerd worden ? Wat zijn de limieten van die mogelijke tariefverhoging ? De

Dans le passé, plusieurs investissements ont été réalisés en dépit du bon sens. Par exemple : construire un atelier sans prévoir les rails pour amener les trains vers cet atelier. Ou construire une gare sans prévoir les locaux pour accueillir le personnel, ce qui impliquait qu'il fallait louer un bâtiment en face de la gare. Ou réaliser un *bypass* (comme à Malines) qui n'apporte qu'un gain de 1,5 minute. Les futurs investissements seront examinés sous l'angle de leur utilité pour le client parce qu'on se rend compte que beaucoup d'argent a malheureusement été gaspillé pour des investissements qui n'apportent aucune plus-value au client. Chaque contribuable contribue à hauteur de 437 euros par an au fonctionnement du chemin de fer ; chaque contribuable est donc en droit d'attendre un service de qualité.

Selon M. Vanackere, il faut prendre comme critère non seulement les clients actuels mais également les nouveaux clients potentiels qui utiliseront les transports publics lorsque des investissements déterminés auront été réalisés.

La ministre Galant répond que la seule manière d'attirer de nouveaux clients est d'offrir un service de qualité et qu'il faut une offre supplémentaire pour la clientèle qui, actuellement, n'a pas d'offre alternative en matière de service public.

De plus, il faut également une meilleure information et collaboration avec les administrations communales, les clients actuels de la SNCB, les universités, ...

M. Peumans cite l'exemple de la ville de Vienne où un titre de transport unique est valable pour l'ensemble des moyens de transport dont les horaires sont intégrés. Dans les gares belges, seules les heures de départ et d'arrivée des trains sont renseignées ; l'offre de transport régionale n'est pas indiquée. Outre l'intégration tarifaire, il faut donc aussi une intégration de l'offre.

L'égalité entre les sociétés de transport revêt une importance capitale à cet égard, ce qui n'est pas (encore) vraiment une réalité. Plus les Régions seront impliquées dans la politique d'investissement des chemins de fer (elles assument d'ailleurs aussi une part de responsabilité sur le plan financier), plus elles pourront jouer leur rôle dans le cadre d'une politique commune en matière d'offre et de tarifs.

Mme Lambelin se pose des questions sur l'augmentation possible des tarifs. Comment les gérer ? Quelles sont les limites à cette possible augmentation tarifaire ?

trein moet het eerste alternatief blijven voor de andere vervoermiddelen.

Heeft de minister een analyse van de voor- en nadelen van de liberalisering van de sector ?

Mevrouw De Bue wijst erop dat verscheidene deskundigen in verband met de integratie van de dienstregeping op de vier « P's » hebben gewezen : prijs, product, promotie en plaats. We hebben er een tiental jaar over gedaan om tot biljetintegratie te komen. Ze is overigens nog niet overal verwezenlijkt. Hoe kunnen we in de richting van de integratie van de dienstregeping ophouden ? Wat de tariefintegratie betreft hebben een aantal deskundigen geadviseerd met het Brussels grootstedelijk gebied te beginnen. Kan men in de nabije toekomst proefprojecten verwachten ?

Volgens de heer Henry is er een vrij algemene wil om de diverse vervoermiddelen goed te integreren en zijn er vele plaatsen van overleg, maar verloopt het overleg niet optimaal. Welke concrete verbeteringen stelt de minister voor opdat het overleg de komende jaren beter verloopt ?

De heer Vanackere is van oordeel dat een geïntegreerd aanbod door de verschillende operatoren – met elk hun eigen financiële verantwoordelijkheid – ook goede afspraken over de verdeling van de vervoersopbrengsten veronderstelt. Daarbij is een objectieve telling van de klanten van cruciaal belang. Zal het federale niveau hier ook aan meewerken ?

Verder betreurt de heer Vanackere dat in de meeste beheersovereenkomsten, afgesloten tussen de vervoersoperatoren en hun respectievelijke overheden, met uitzondering van de MIVB, niet echt een verplichting is opgenomen om overleg te plegen met de andere operatoren.

Volgens de minister moet de tarivering van de verschillende vervoersoperatoren inderdaad op elkaar afgesteld worden. Een goed voorbeeld hiervan is de MOBIB-kaart.

Mevrouw Galant verwijst naar haar beleidsnota van 30 oktober 2015 waarin zij het volgende heeft verklaard : « (...) zoals deze regering zich ertoe heeft verbonden, zal ik in het kader van de voorbereiding van het toekomstige beheerscontract gesprekken voeren met de NMBS over de vereenvoudiging van haar tariefbeleid. Ik verwacht van de NMBS dat ze in 2016 een tarievenaanbod

Il faut que le train reste la première alternative aux autres moyens de transport.

En ce qui concerne la libéralisation du secteur, la ministre dispose-t-elle d'une analyse des avantages et inconvénients concernant ce processus ?

Mme De Bue fait observer que, par rapport à l'intégration des services, plusieurs experts ont fait part des quatre « P » : prix, produit, promotion et place. On a mis une dizaine d'années pour arriver à une intégration billettique qui n'est d'ailleurs pas encore réalisée partout. Comment évoluer vers cette intégration de service ? Au niveau d'une intégration tarifaire, certains experts ont conseillé de commencer par la zone métropolitaine bruxelloise. Peut-on envisager dans un proche avenir des expériences pilotes ?

Selon M. Henry, il y a une volonté assez générale d'avoir une bonne intégration des différents moyens de transport et il y a beaucoup de lieux de concertation, mais la concertation ne fonctionne pas de façon optimale. Quelles améliorations concrètes la ministre propose-t-elle pour que dans les prochaines années la concertation fonctionne mieux ?

M. Vanackere estime qu'une intégration de l'offre des différents opérateurs – chacun conservant sa propre responsabilité financière – suppose aussi de bons accords quant à la répartition des recettes. À cette fin, un comptage objectif des clients est essentiel. Le niveau fédéral y participera-t-il ?

Par ailleurs, M. Vanackere déplore que, dans la plupart des contrats de gestion conclus entre les opérateurs de transport et leurs autorités, à l'exception de la STIB, on n'impose pas de concertation avec les autres opérateurs.

Selon la ministre, la tarification des différents opérateurs de transport doit en effet être harmonisée. La carte MOBIB en est un bon exemple.

Mme Galant se réfère à sa note de politique générale du 30 octobre 2015 dans laquelle elle a déclaré que « (...) comme ce gouvernement s'y est engagé, je mènerai, dans le cadre de la préparation du prochain contrat de gestion, les discussions avec la SNCB sur la simplification de sa politique tarifaire. J'attends de la SNCB qu'elle propose en 2016 une gamme tarifaire qui

voorstelt waarmee tegemoet wordt gekomen aan de behoeften van de reizigers en dat ze de reizigers vervoert tegen een voor de gemeenschap optimale kostprijs » (stuk Kamer, nr. 54-1428/014, blz. 23).

Binnen het Overlegcomité heeft de minister aangegeven dat er tussen de gewestelijke operatoren en de NMBS meer moet worden gecommuniceerd over de MOBIB-kaart : wat reeds bestaat, moet kenbaar worden gemaakt. Dit dossier boekt vooruitgang, maar De Lijn kampt momenteel met een informataprobleem.

Voorts moet erop worden gewezen dat de NMBS een autonome onderneming is die over enige vrijheid beschikt om de tarieven te bepalen, die in de beheerscontracten met de Federale Staat aan bod zal komen. In de eerste plaats moet de uitgebreide tarievenlijst worden vereenvoudigd. Hoewel de tarieven van de NMBS bij de laagste van de Europese Unie zitten, zijn sommige tarieven niet meer aan de nieuwe gezinsvormen aangepast.

Tijdens een Europese Raad werd een standpunt ingenomen over de liberalisering van de transportsector. Dit vraagstuk wordt ook in het Europees Parlement besproken. De sector van het goederenvervoer over het spoor is helemaal vrijgemaakt, maar NMBS-Logistics was er niet klaar voor en moest geherstructureerd worden en is nu nagenoeg helemaal geprivatiseerd. Het is dus aangewezen om de spoorwegen te moderniseren om ze ook klaar te maken voor een liberalisering van het reizigersvervoer.

Er dient te worden opgemerkt dat de schuld van de Belgische spoorwegen al 4 miljard euro bedraagt en jaarlijks met 250 miljoen euro toeneemt. Het beheerssysteem moet worden herzien. Tegen 2019 is er in ieder geval 35 % natuurlijke afvloeiing en zullen enkel de essentiële functies overblijven.

Ten slotte herinnert de minister eraan dat het Overlegcomité op 28 oktober 2015 het Intermodaliteitsplatform heeft goedgekeurd. De investingscel is opgenomen in de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Mevrouw Lambelin vraagt wat de minister verstaat onder « klaar zijn ».

De minister antwoordt dat zij op 15 juli 2015 haar beleidsvisie voor de NMBS en Infrabel heeft uiteengezet in de Kamer van volksvertegenwoordigers, waarbij vooral de nadruk op de reizigers lag (stuk Kamer nr. 54-1317/1). Zij stelde een kader voor waarbinnen de

réponde aux besoins des voyageurs et qu'elle transporte les voyageurs à un coût optimal pour la collectivité » (doc. Chambre, n° 54-1428/014, p. 23).

Au sein du Comité de concertation, la ministre a proposé davantage de communication concernant la carte MOBIB entre les opérateurs régionaux et la SNCB : il faut faire connaître ce qui existe déjà à cet égard. Ce dossier avance mais, à l'heure actuelle, un problème informatique se pose au sein de De Lijn.

De plus, il faut noter que la SNCB est une entreprise autonome qui a une certaine liberté tarifaire qui fera l'objet de négociations avec l'État fédéral au sein des contrats de gestion. Il faut en premier lieu simplifier la liste étendue des tarifs. Bien que les tarifs de la SNCB soient parmi les plus bas de l'Union européenne, certains ne sont plus adaptés aux nouveaux modèles familiaux.

Lors d'un Conseil européen, une position a été prise par rapport à la libéralisation du secteur des transports. Cette question fait aussi l'objet de discussions au Parlement européen. Le secteur ferroviaire des transports des marchandises a été complètement libéralisé mais la SNCB-Logistique n'était pas prête et a dû changer de structures et est maintenant presque totalement privatisée. Il convient donc de moderniser les chemins de fer pour être préparé aussi à une libéralisation du transport de personnes.

Il faut noter que les dettes des chemins de fer belges s'élèvent déjà à 4 milliards d'euros et continuent à augmenter chaque année de 250 millions. Les modes de gestion sont à revoir. Il y aura en tout cas 35 % de départs naturels d'ici 2019 et seules les fonctions essentielles subsisteront.

Enfin, la ministre rappelle que la Plateforme de l'intermodalité a été approuvée par le Comité de concertation le 28 octobre 2015. La cellule d'investissement figure dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Mme Lambelin demande de quelle manière la ministre entend « être prête ».

La ministre répond qu'elle a présenté, le 15 juillet 2015, sa vision stratégique pour la SNCB et Infrabel à la Chambre des représentants en se concentrant surtout sur le secteur des voyageurs (doc. Chambre n° 54-1317/1). Elle a donné un cadre dans lequel le service public

autonome overheidsdienst van de spoorwegen moet werken. Daarbij ligt de nadruk op een hogere productiviteit, een beter beheer, een sanering van de schulden, investeringen waarover overlegd wordt, een rationalisering van de filialen en het vermogen. Zo heeft de minister bakens uitgezet voor een algemene modernisering van de spoorwegen.

De heer Henry vraagt hoe de minister de relaties tussen enerzijds de vervoersmaatschappijen en anderzijds de overheden efficiënter wil maken.

De minister legt uit dat het Platform intermodaliteit en de investeringscel op zich al een revolutie zijn. Zo zijn de gewestelijke en federale openbaar vervoersmaatschappijen verplicht om overleg te plegen over hun complementariteit en over de integratie van vervoersplannen, tarieven en investeringen.

Wat de beheersovereenkomsten betreft, stelt de heer Vanackere dat de vervoersoperatoren, zoals iedereen, geacht worden de wet te kennen en te respecteren, maar er soms toch niet naar gedragen. Daarom is het nodig om door middel van bijkomende politieke instrumenten zoals beheerscontracten ook bepaalde verplichtingen op te leggen (bijvoorbeeld onderling overleg).

De minister antwoordt dat in haar hogergenoemde beleidsvisie *Key Performance Indicators* voor de CEO's zijn opgenomen, meer bepaald gekoppeld aan de relaties tussen de NMBS-Infrabel. Zo moet het bestuur zich schikken naar die beleidsvisie.

De heer Vanackere is ervoor gewonnen om *Key Performance Indicators* ook op te leggen aan de CEO's van de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

De heer Vereeck is het hier niet mee eens. Als men deze *Key Performance Indicators* ook oplegt aan de CEO's van de gewestelijke vervoersmaatschappijen, dan legt men de regie van het openbaar vervoer weer bij de operatoren. Het is verkieslijker dat de politieke overheden deze *Key Performance Indicators* voor hun rekening nemen.

De heer Vereeck vraagt verder hoe het platform voor de regie van het kernnet, in handen van de Vlaamse overheid en De Lijn, en de Vlaamse vervoersregio's die geleid worden door de gemeentebesturen, zich precies verhouden tot het Intermodaliteitsplatform. Het laatste lijkt vooral gericht op de optimalisatie van het

autonome des chemins de fer doit travailler en insistant sur une amélioration de la productivité, une meilleure gestion, un assainissement de la dette, des investissements concertés, une rationalisation des filiales et du patrimoine. De cette façon, la ministre a créé les balises pour une modernisation généralisée des chemins de fer.

M. Henry demande comment la ministre entend rendre les relations plus efficaces entre, d'une part, les sociétés de transport et, d'autre part, les niveaux de pouvoir.

La ministre explique que la Plateforme de l'intermodalité et la cellule d'investissement constituent une révolution en soi à cet égard. De cette façon, les opérateurs des transports en commun régionaux et fédéral sont obligés de se concerter sur leur complémentarité et l'intégration en ce qui concerne les plans de transport, les tarifs et les investissements.

En ce qui concerne les contrats de gestion, M. Vanackere fait remarquer que les opérateurs de transport sont censés connaître et respecter la loi comme tout le monde, mais que ce n'est pas toujours le cas. C'est pourquoi il faut imposer aussi certaines obligations (comme celle de se concerter, par exemple) par le biais d'instruments politiques supplémentaires tels que les contrats de gestion.

La ministre répond que dans sa vision stratégique susmentionnée, les nouveaux indicateurs-clés de performance ont été inclus pour les CEO, notamment liés aux relations entre la SNCB-Infrabel. De cette façon, le management doit se conformer à cette vision stratégique.

M. Vanackere préconise que l'on impose également les indicateurs clés de performance aux CEO des sociétés régionales de transport.

M. Vereeck n'est pas d'accord. Si l'on impose également ces indicateurs-clés de performance aux CEO des sociétés régionales de transport, on remet la régie des transports publics aux mains des opérateurs. Il est préférable que les autorités politiques prennent elles-mêmes en charge ces indicateurs-clés de performance.

M. Vereeck demande également comment la plate-forme chargée de la régie du réseau central, qui est aux mains de l'Autorité flamande et de la société De Lijn, et les régions de transport flamandes dirigées par les administrations communales se positionnent exactement par rapport à la Plateforme de l'intermodalité. Cette

spoorwegnet, terwijl we toch best zowel op federaal als op gewestelijk niveau naar één gemeenschappelijk overlegplatform zouden moeten gaan.

Spreker twijfelt niet aan het nut van het Intermodaliteitsplatform maar de Vlaamse regering maakt een gelijkaardige oefening en dat lijkt elkaar wat te overlappen. Uit de praktische regeling van dit platform zou hij kunnen opmaken of de federale en Vlaamse platformen elkaar ofwel overlappen of aanvullen.

Mevrouw Brouwers verwijst naar de hoorzitting met de heer Filip Boelaert, secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse overheid (7 december 2015), waarin werd aangedrongen het aantal overlegplatformen te beperken en slagkrachtiger te maken. Welke functie zal het intermodaliteitsplatform daarin vervullen ?

De minister antwoordt dat het Intermodaliteitsplatform ervoor zorgt dat de verschillende vervoermiddelen passen in een mobiliteitsketen waarvan de trein de ruggengraat vormt. Voorts moet de installatie van fietsstallingen ook in Wallonië worden aangemoedigd.

Mevrouw Lambelin vraagt verduidelijking over de hervatting van de dialoog met de sociale partners. Hoe denkt de minister de vooropgestelde 2,1 miljard euro te besparen ? Is het de bedoeling het financieel kapitaal te verhogen ten koste van het menselijk kapitaal ? Welke impact zal dat op de investeringen hebben ? De heer De Scheemaeker, de vorige gedelegeerd bestuurder van de NMBS, zinspeelde onlangs op een mogelijke schrapping van 4 000 tot 5 000 banen bij het spoor. Hoe staat de minister tegenover dergelijke verklaringen ?

Voorts heeft de minister aangegeven dat zij anomalieën wil bijsturen en wil werken aan een betere regelgeving inzake arbeidsprestaties van het spoorwegpersoneel.

Wat de dialoog met de sociale partners betreft, legt de minister uit dat het sociaal overleg niet door de minister wordt geleid, maar de taak is van de vervoersmaatschappijen en plaatsvindt binnen hun overlegorganen. Aangezien die gesprekken onlangs in het slop zijn geraakt, heeft de regering voorgesteld om een sociaal bemiddelaar te sturen als de stakingsaanzegging werd opgeheven. De vakbonden hebben dat voorstel verworpen. De vervoersmaatschappijen hebben de vakbonden terug rond de tafel gebracht in het kader van een bijzonder programma.

dernière semble surtout axée sur l'optimisation du réseau ferroviaire, alors qu'il serait quand même préférable de s'orienter, tant au niveau fédéral qu'au niveau régional, vers une seule plateforme de concertation commune.

L'intervenant ne doute pas de l'utilité de la Plate-forme de l'intermodalité, mais le gouvernement flamand prévoit quelque chose d'analogique et il semble y avoir un peu double emploi. Sur la base des modalités pratiques de cette plateforme, on pourrait vérifier si les plateformes fédérale et flamande font double emploi ou se complètent.

Mme Brouwers se réfère à l'audition en commission de M. Filip Boelaert, secrétaire général du département Mobilité et Travaux publics de l'Autorité flamande (7 décembre 2015), lors de laquelle on a insisté sur la nécessité de limiter le nombre de plateformes de concertation et de rendre celles-ci plus efficaces. Quelle sera la fonction de la Plateforme de l'intermodalité dans ce cadre ?

La ministre répond que la Plateforme de l'intermodalité assure que les différents modes de transport s'inscrivent dans le cadre d'une chaîne de mobilité avec le train comme épine dorsale. De plus, il faut stimuler la mise en place des parkings vélos aussi en Wallonie.

Mme Lambelin souhaite des précisions sur la réouverture du dialogue avec les partenaires sociaux. Sur quelle base la ministre entend-elle faire les économies projetées de 2,1 milliards d'euros ? Veut-on augmenter le capital financier au détriment du capital humain ? Quel impact cela aura-t-il sur les investissements ? M. De Scheemaeker, l'ancien administrateur délégué de la SNCB, faisait récemment allusion à la possible suppression de 4 000 à 5 000 emplois au rail. Comment la ministre se positionne-t-elle par rapport à ces déclarations ?

De plus, la ministre a déclaré vouloir corriger les anomalies et procéder à une amélioration de la réglementation en matière du régime du travail des cheminots.

En ce qui concerne le dialogue avec les partenaires sociaux, la ministre explique que la concertation sociale n'est pas menée par le ministre mais appartient aux sociétés de transport et se fait au sein de leurs organes de concertation. Vu qu'il y avait récemment un blocage à ce niveau, le gouvernement a proposé d'envoyer un conciliateur social si le préavis de grève était levé. Or, les syndicats ont refusé cette proposition. Les sociétés de transport ont remis de nouveau les syndicats autour de la table dans le cadre d'un programme spécial.

De minister benadrukt echter dat het stakingsrecht moet worden gerespecteerd, net als het recht om te gaan werken, naar school of naar een medisch onderzoek te gaan.

\*  
\* \* \*

Toutefois, la ministre souligne qu'il faut à la fois respecter le droit de grève et le droit d'aller travailler, d'aller à l'école ou de se déplacer pour une visite médicale.

\*  
\* \* \*

#### XIV. HOORZITTING VAN 18 MAART 2016

##### A. Uiteenzetting van de heer Tsidimba, *managing partner* van het Consultancy Bureau Roland Berger in Brussel

In opdracht van de FOD Mobiliteit heeft het Consultancy Bureau Roland Berger in september 2014 een onderzoek gevoerd voorafgaand aan een overlegd en geïntegreerd mobiliteitsplan met het oog op het uitwerken van een meer gecoördineerd overkoepelend mobiliteitsbeleid (synthesenota als bijlage).

Het was niet de bedoeling om aanbevelingen op te stellen over de prioriteiten inzake investeringen in infrastructuur of een verkeerstaks, maar wel een antwoord te geven op de vraag hoe het mobiliteitsbeleid te organiseren zodat alle belanghebbenden een gemeenschappelijke visie kunnen uitbouwen. Het Consultancy Bureau Roland Berger vervulde daarbij eerder de rol van informateur. Het verslag was gericht op :

- de identificatie van de belanghebbenden ;
- de identificatie van de elementen die een gemeenschappelijk plan moest bevatten ;
- de identificatie van het geëigende orgaan waarbinnen de belanghebbenden een dergelijk gemeenschappelijk plan zouden kunnen uitwerken.

Hiertoe werden alle belangrijke politieke en operationele actoren, zowel op federaal als op gewestelijk niveau, ondervraagd. Daarbij werden ook de operatoren inzake openbaar vervoer aangesproken, maar ook VDAB, Touring Wegenhulp en Brussels Metropolitan. Het studiebureau beschikte aldus over een brede visie op de pijnpunten, de belangrijkste dossiers die aan bod moesten komen en wie een constructieve bijdrage zou kunnen leveren.

Na afloop van deze gesprekken werd een verslag opgesteld dat drie hoofdstukken bevatte :

1. Vaststellingen en uitdagingen ;
2. Inventarisering van de maatregelen ter beperking van de saturatie ;
3. Voorstel van aanbevelingen.

#### XIV. AUDITION DU 18 MARS 2016

##### A. Exposé de M. Tshidimba, *managing partner* au Bureau de consultance Roland Berger à Bruxelles

À la demande du SPF Mobilité, le Bureau de consultance Roland Berger a réalisé en septembre 2014 une « étude préalable à un plan de mobilité concerté et intégré » en vue de l’élaboration d’une politique de mobilité globale mieux coordonnée (note de synthèse en annexe).

Le but n’était pas de formuler des recommandations sur les investissements prioritaires en matière d’infrastructures ou l’introduction d’une taxe kilométrique, mais il s’agissait de trouver comment la politique de mobilité peut être organisée de manière à permettre à toutes les parties prenantes de développer une vision commune. Le Bureau de consultance Roland Berger a plutôt joué un rôle d’informateur à cet égard. Le rapport visait à :

- identifier les parties prenantes ;
- identifier les éléments à intégrer dans un plan commun ;
- identifier l’organe adéquat au sein duquel ces différentes parties pourraient élaborer ce plan commun.

À cet effet, le Bureau de consultance a interrogé tous les acteurs politiques et opérationnels importants tant au niveau fédéral qu’au niveau régional. Il a fait de même auprès des opérateurs de transports en commun, mais aussi auprès du VDAB, de Touring Secours et de « Brussels Metropolitan ». Cela lui a permis d’avoir une vision globale des problèmes, des principaux dossiers à prendre en compte et des acteurs susceptibles d’apporter une contribution constructive.

Au terme de ces entretiens, le Bureau de consultance a rédigé un rapport comprenant les trois chapitres suivants :

1. Constats et défis ;
2. Recensement des mesures de réduction de la saturation ;
3. Proposition de recommandations.

In het verslag werden een aantal problemen vastgesteld die niet zonder grondig ingrijpen opgelost kunnen worden. Voor deze problemen werden slechts gedeelteijke en niet-gecoördineerde oplossingen uitgewerkt en sommige oplossingen laten daarenboven zeer lang op zich wachten, zoals het GEN.

### **1. Vaststellingen en uitdagingen**

Wat de vaststellingen betreft, moeten we op vier belangrijke punten wijzen :

— *de behoefte aan vervoer en mobiliteit neemt elk jaar toe*

Ondanks de invoering van het telewerk en het begin van de digitalisering, kent zowel het reizigers- als het goederenvervoer van 1995 tot 2012 jaar na jaar een constante stijging van 1,75 %.

— *zowel het wegen- als het spoorwegnet staat onder toenemende druk, vooral tijdens de spits*

Die druk wordt problematisch tijdens de spits. Ons net is ontworpen om de spits op te vangen, het moment waarop het verkeer het drukst is. Men kan er vanuit gaan dat een net verzadigd is zodra het voor meer dan 80 % in gebruik is. Op het Belgisch spoorwegnet rijden de treinen op rijpaden, dat wil zeggen dat men toestaat dat een trein gedurende een gegeven tijd op een tracé van het net rijdt en dat er zich geen andere trein op hetzelfde tijdstip op hetzelfde tracé mag bevinden. Dat is het principe van de toekenning van rijpaden bij de spoorwegen, wat precies hetzelfde is als de slots voor landende en opstijgende vliegtuigen.

Wanneer 80 % van de rijpaden zijn toegekend, wordt het betrokken gebied als verzadigd beschouwt (iedere vertraging die zich dan in dat gebied voordoet, zal een domino-effect hebben over het hele net). Er is geen speelruimte ervoor of erna, want het vorige rijpad en het volgende rijpad zijn al toegekend. Indien die trein vertraging heeft, zal hij onvermijdelijk de vertraging van de volgende trein veroorzaken, wat op zijn beurt weer de vertraging van de daaropvolgende trein zal veroorzaken, enz. (zie bijlage Synthesenota, figuur 1 : benuttingsgraad van het Belgisch spoorwegnet). Zodra 80 % van het net in gebruik is, beschouwt men het net dus als verzadigd. Er zijn heel wat stukken, zoals de Noord-Zuidas van Brussel of rond de haven van Antwerpen, die vandaag bijzonder verzadigd zijn en het

Le rapport constate l'existence d'une série de problèmes impossibles à résoudre sans prendre des mesures radicales. Les solutions qui ont été apportées jusqu'à présent sont partielles et dépourvues de coordination et certaines se font de surcroît attendre depuis très longtemps, comme c'est le cas pour le RER.

### **1. Constats et défis**

En ce qui concerne les constats, il y a quatre points importants à relever :

— *le besoin en transports et en mobilité croît chaque année*

Bien qu'on ait introduit le télétravail et lancé la digitalisation, il n'en demeure pas moins qu'à la fois le transport des passagers et celui des biens connaît une croissance constante année après année : + 1,75 % par an entre 1995 et 2012.

— *les réseaux, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, subissent une pression accrue, particulièrement aux heures de pointe*

Cette pression devient problématique durant les heures de pointe. Nos réseaux sont conçus pour absorber la pointe, le moment où le trafic est le plus dense. On peut considérer qu'un réseau est saturé à partir du moment où il est occupé à plus de 80 %. En ce qui concerne le réseau ferroviaire belge, les trains circulent par sillons, c'est-à-dire qu'on autorise un train à circuler sur un tronçon du réseau durant un moment donné et qu'aucun autre train ne pourra se trouver sur le même tronçon au même moment. Ceci constitue le principe même de l'allocation des sillons au niveau ferroviaire, ce qui est exactement la même chose que les slots pour les avions qui atterrissent et décollent.

À partir du moment où 80 % des sillons sont attribués, on estime que la zone où cette concentration a lieu est saturée (tout retard qui surviendra dans cette zone à ce moment-là aura un effet domino sur l'ensemble du réseau). Il n'y a pas de marge de manœuvre avant ou après parce que le sillon précédent ou le sillon suivant est déjà loué. Si ce train a du retard, il va immanquablement entraîner le retard du train suivant, ce qui va retarder à son tour le train suivant, etc., en cascade (voir annexe : note de synthèse Schéma 1 : taux d'utilisation du réseau ferroviaire belge). Donc, à partir de 80 % d'occupation du réseau, on estime que le réseau est saturé. Il y a déjà beaucoup de morceaux sur le tronçon Nord-Sud de la traversée de Bruxelles ou autour du port d'Anvers qui sont extrêmement saturés aujourd'hui et qui, dans les

ziet ernaar uit dat dit probleem in de komende tien jaar alleen maar zal toenemen.

De heel hoge druk op het netwerk, vooral tijdens het spitsuur, heeft systeemgevolgen op de mobiliteit in het algemeen.

Het hele wegennet, waarvan men nu dagelijks vaststelt dat het verzadigd is, kampt eveneens met problemen tijdens de spits. De spits vertoont de neiging langer te worden : hij begint 's ochtends al voor 7 uur en duurt tot 10 uur. Het wegennet is dus heel erg verzadigd.

*— de wagen blijft veruit het meest gebruikte vervoermiddel in België*

Wanneer we immers het aantal verplaatsingen in het woon-werkverkeer en het belangrijkste vervoermiddel per werkplaats bekijken, dan bedraagt het marktaandeel van de wagen 70 %. Men kan dat bijvoorbeeld vergelijken met de + 7 % van de trajecten of de «reizigerskilometers» (meeteenheid voor verplaatsingen). 70 % van de reizigerskilometers worden per wagen afgelegd en 7 % met het openbaar vervoer.

*— Een verschuiving van het wegverkeer naar het openbaar vervoer zou een grote overbelasting met zich brengen, die men onmogelijk kan opvangen*

Als men erin zou slagen om 10 % van de automobilisten (dat komt overeen met 7 % van de passagierskilometers) te overtuigen hun wagen aan de kant te laten en het openbaar vervoer te nemen, dan moet men de capaciteit van het openbaar vervoer verdubbelen. Vandaag is het openbaar vervoer in de grote Belgische steden (vooral in Brussel, Antwerpen en Luik) tijdens de spits reeds verzadigd. Men moet dus niet alleen aansturen op een *modal shift*, men moet ook in hoge mate investeren in de infrastructuur van het openbaar vervoer indien men zelfs maar 10 % van de passagierskilometers die vandaag per auto worden afgelegd, wil overnemen.

Het verschil in verzadiging tussen schoolvakanties en schooldagen bedraagt ongeveer 20 %. Tussen beide situaties is er dus niet zoveel verschil, maar schoolvakanties hebben niettemin een grote impact op de vlotheid van het verkeer. Een en ander betekent dat men het marktaandeel van de auto's niet met 50 % hoeft te verminderen om het verkeer heel wat vlotter te laten verlopen. Een vermindering met 15 % zou reeds grote gevolgen hebben.

prévisions, vont encore se propager dans les dix ans qui viennent.

La pression très forte sur le réseau, particulièrement en heure de pointe, a un effet systémique sur la mobilité en général.

L'ensemble du réseau routier, dont on mesure maintenant la saturation au quotidien, pose également problème en heure de pointe. L'heure de pointe tend à s'étendre : elle commence déjà avant 7 heures du matin et dure jusqu'à 10 heures du matin. Les réseaux routiers sont donc saturés.

*— la voiture reste de loin le moyen de transport le plus utilisé en Belgique*

En effet, si nous considérons le nombre de déplacements domicile-travail et le moyen de transport principal selon le lieu de travail, la part de marché de la voiture est de 70 %. À comparer par exemple avec les + 7 % des trajets ou des «passagers-kilomètres» (unité de mesure du déplacement). 70 % des passagers-kilomètres sont effectués en voiture et 7 % en transport en commun.

*— Un transfert du trafic routier vers le transport public impliquerait une surcharge importante impossible à absorber*

Si l'on arrivait à convaincre 10 % des automobilistes (ce qui représente 7 % des passagers-kilomètres) de laisser leur voiture et de prendre les transports en commun, on devrait doubler le volume des transports en commun. Or, aujourd'hui, en heure de pointe, dans les grandes métropoles et grandes villes belges (particulièrement Bruxelles, Anvers et Liège), les transports en commun sont eux aussi saturés. Il faut donc non seulement inciter à un transfert modal, mais il faudrait également investir de manière importante dans les infrastructures des moyens transports en commun si l'on veut absorber ne fût-ce que 10 % des passagers-kilomètres qui sont aujourd'hui parcourus en voiture.

La différence de saturation entre les jours de congés scolaires et les jours d'école est de l'ordre de 20 %. Il n'y a donc pas tellement de différence entre ces deux situations, mais les jours de congés scolaires ont toutefois un grand impact sur la fluidité du trafic. Cela signifie qu'il ne faut pas réduire la part de marché des voitures de 50 % pour avoir une fluidité beaucoup plus importante dans le trafic, mais qu'une réduction de 15 % aurait déjà un grand impact.

Uit een onderzoek van Touring blijkt dat wanneer de dichtheid van het verkeer met 10 % zou verminderen, de files 40 % korter zouden worden.

### *Besluit*

De toestand van de mobiliteit in België is duidelijk verontrustend.

Het feit dat onze steden de koplopers op het gebied van saturatie zijn, is er een levend bewijs van. Het aantal uren in de file in België, en vooral in Brussel, is aanzienlijk. De firma Garmin heeft, op basis van de gegevens van hun gebruikers, vastgesteld had dat Brussel de meest verzadigde stad ter wereld (of toch ministens van Europa) was. Elke dag pendelen ongeveer 350 000 mensen van en naar Brussel, waarvan tweederde met de auto. Febiac heeft berekend dat de kost van de verzadiging in België tot 2 % van het BNP oploopt, m.a.w. jaarlijks 8 miljard euro.

De stiptheid van de treinen is gezakt tot 85 %, wat beduidend lager is dan de oorspronkelijke doelstelling van 90 % (met vijf minuten vertraging).

Elk jaar verplaatsen we ons meer en meer. Vandaag is er al verzadiging opgetreden zowel voor goederenvervoer als personenvervoer. Het Planbureau verwacht dat dit alleen maar zal toenemen.

Slechts 10 tot 20 % van de verplaatsingen zijn gewest-grensoverschrijdend. Dit is niet veel, maar hier rijzen wel problemen. Deze 10 à 20 % van de verplaatsingen moeten onderling tussen de Gewesten worden afgestemd. Elk Gewest behoudt dus nog een redelijk grote controle over de mobiliteit.

De belangrijke maatregelen en oplossingen die de laatste decennia werden genomen, tonen aan dat er onvoldoende coherentie was tussen het beleid en de prioriteiten van de Gewesten. Ook de plannen van de NMBS en de gewestelijke vervoersoperatoren werden niet altijd optimaal gecoördineerd. Zelfs wanneer men tot een gemeenschappelijke reflex komt, wordt er vaak te weinig verwezenlijkt. Er wordt dan ook dikwijls weinig vooruitgang geboekt bij de realisatie van grote werven.

Het gebrek aan coördinatie is een geen gevolg van een gebrek aan organen. In feite zijn er te veel overlegorganen, wat leidt tot verwarring. Daarom moet er nagedacht worden hoe deze organen beter te benutten, eerder dan nieuwe te creëren.

Une étude de Touring indique qu'une réduction de la densité du trafic de 10 % permettrait de réduire les files de 40 %.

### *Conclusion*

La situation de la mobilité en Belgique est franchement préoccupante.

Le fait que nos villes soient parmi les plus embouteillées au monde en est la preuve vivante. Le nombre d'heures perdues dans les files en Belgique et surtout à Bruxelles est considérable. La société Garmin a constaté, sur la base des données de ses usagers, que Bruxelles était la ville la plus congestionnée du monde (ou d'Europe à tout le moins). Bruxelles accueille chaque jour quelque 350 000 navetteurs dont deux tiers effectuent le déplacement en voiture. La Febiac a calculé que le coût de la saturation en Belgique représente 2 % du PNB, soit 8 milliards d'euros par an.

La ponctualité des trains est tombée à 85 %, ce qui est nettement inférieur au taux de 90 % (retard de cinq minutes compris) visé initialement.

La circulation s'intensifie d'année en année. Le réseau a déjà atteint son point de saturation tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes. Et d'après les prévisions du Bureau du Plan, le trafic va encore aller en s'accroissant.

Seuls 10 à 20 % des déplacements présentent un caractère interrégional. Bien que cette proportion ne soit pas énorme, cela pose néanmoins des problèmes. Cette partie des déplacements doit être coordonnée entre les Régions. Chacune d'elles conserve donc une marge de contrôle assez grande en termes de mobilité.

Les principales mesures et solutions mises en œuvre ces dernières décennies attestent un manque de cohérence entre la politique et les priorités des Régions. Les projets de la SNCB et ceux des opérateurs de transports régionaux aussi n'ont pas toujours été coordonnés de manière optimale. Et même lorsqu'un réflexe collectif apparaît, les avancées demeurent souvent insuffisantes. La réalisation des grands chantiers est de ce fait un processus très laborieux.

Le manque de coordination ne résulte pas d'un manque d'organes de concertation. En réalité, ceux-ci sont trop nombreux, ce qui crée la confusion. Il s'agit donc non pas de créer de nouveaux organes, mais plutôt de réfléchir à la manière dont on pourrait mieux utiliser ceux qui existent.

## **2. Inventarisering van de maatregelen ter beperking van de saturatie**

De saturatie van de infrastructuurvoorziening is een combinatie van verschillende parameters die duidelijk moeten worden geïdentificeerd en geoptimaliseerd. De overheid heeft al veel acties ondernomen om een antwoord te bieden op de saturatie, maar deze hebben nog maar weinig bijgedragen tot een oplossing.

Om de druk op de infrastructuurvoorzieningen te verminderen, dienen concrete maatregelen genomen te worden door drie soorten hefbomen gezamenlijk te activeren :

- een vermindering van de vraag naar vervoer, dit wil zeggen een vermindering van het aantal reizigers die op een bepaald moment zich zouden willen verplaatsen ;

- een verbetering van de wezenlijke doeltreffendheid van elk vervoersmiddel door een verhoging van zijn capaciteit of zijn bezettingsgraad : het gemiddeld aantal passagiers in een wagen is nu ontstellend laag, zijnde 1,39 personen per auto ;

- de aanmoediging van een verschuiving naar voerswijzen die minder infrastructuur nodig hebben. Spreker verwijst naar het STOP-principe : stappers – trappers – openbaar vervoer – personenwagens.

Hoe zal men te werk gaan om het mobiliteitsprobleem in te dijken ? Als men een breuk kleiner wil maken, moet ofwel de teller kleiner worden ofwel de noemer groter.

Om de teller kleiner te maken, moeten we ons op de vraag richten. Men moet werken met het aantal nodige passagiers-kilometers. Als iedereen niet op hetzelfde ogenblik naar de supermarkt moet gaan om boodschappen te doen en als er een *drop shipments*-systeem zou bestaan met een bestelwagen die een bepaalde wijk bedient, dan zou men al verschillende auto's kunnen uitsparen. Als thuiswerk meer zou worden toegelaten, zou, ongetwijfeld, het aantal auto's dat zich dagelijks tussen de grote Belgische steden verplaatst, dalen.

Om de noemer groter te maken, kan het aanbod worden uitgebreid. In dat opzicht zijn er twee belangrijke factoren. De eerste factor is de gebruiksgraad van een aantal vervoermiddelen : veel trams en bussen zijn niet vol en andere overvol. Hoe kan men een bepaald aantal passagiers van het ene vervoermiddel op het andere doen

## **2. Recensement des mesures de réduction de la saturation**

La saturation des infrastructures procède d'une combinaison de paramètres qui doivent être clairement identifiés et optimisés. Les autorités ont déjà pris un grand nombre de mesures pour remédier au problème de la saturation, mais celles-ci n'ont pas encore permis d'améliorer la situation de manière notable.

La réduction de la pression sur les infrastructures nécessite la prise de mesures concrètes par l'activation conjointe de leviers de trois ordres :

- la réduction de la demande en matière de transport, c'est-à-dire une diminution du nombre de voyageurs susceptibles de se déplacer à un moment donné ;

- l'amélioration de l'efficacité intrinsèque de chaque mode de transport par une augmentation de sa capacité ou de son taux d'occupation : à l'heure actuelle, pour la voiture, ce taux est extrêmement faible puisqu'il s'élève à 1,39 personne par voiture ;

- la promotion d'un transfert du trafic vers les modes de transport qui nécessitent moins d'infrastructures. L'intervenant renvoie au « principe STOP » : piétons (*Stappers*), cyclistes (*Trappers*), transports en commun (*Openbaar vervoer*) et véhicules de particuliers (*Personenwagens*).

Sur quoi va-t-on travailler pour réduire le problème de mobilité ? Si l'on veut réduire une fraction, soit on réduit le numérateur, soit on augmente le dénominateur.

Pour réduire le numérateur, on doit se concentrer sur la demande. Il faut travailler sur le nombre de passagers-kilomètres qui sont nécessaires. Si tout le monde ne devait pas se rendre en même temps dans les grandes surfaces pour faire ses courses et si l'on avait un système de « *drop shipments* » avec une camionnette qui livre à un quartier, on pourrait déjà faire l'économie de plusieurs voitures. Si l'on autorisait davantage le travail à domicile, sans doute serait-il possible de réduire le nombre de voitures qui entrent chaque jour dans les grandes villes de Belgique.

Pour augmenter le dénominateur, on peut augmenter l'offre. À cet égard, il y a deux facteurs importants. Le premier est le taux d'utilisation d'un certain nombre de moyens de transport : beaucoup de trams et de bus ne sont pas complets et d'autres sont surchargés. Comment faire passer un certain nombre de passagers d'un mode

overschakelen ? De tweede factor is ondernemingen en overheidsdiensten aanmoedigen om het spitsuur uit te breiden via een grondige aanpassing van begin en einde van de werkuren.

In het verslag van het Consultancy Bureau wordt een reeks maatregelen opgesomd die nu al bestaan, maar die vrij versnipperd zijn en dus niet genoeg geconsolideerd zijn.

Om de bezettingsgraad op te trekken, kan de reizigersstroom per vervoermiddel worden geconsolideerd. Men kan proberen hetzelfde te doen als in de luchtvaart, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen het *feeder network* en de grote bestemmingen. Bijvoorbeeld : SN Brussels Airlines is een *feeder network* voor Lufthansa geworden voor grote internationale bestemmingen. Als men naar het Midden-Oosten reist, gaat men, vertrekend vanuit België, via Frankfurt. Een jumbojet verzorgt de verbinding tussen Frankfurt en de bestemming in het Midden-Oosten. Voor het openbaar vervoer zou men in een *feeder network* en in intermodale *hubs* kunnen voorzien waardoor reizigers gemakkelijk kunnen overstappen op grote transportmiddelen, namelijk de trein of de metro in de stadsgebieden.

Dit betekent dat vervoermiddelen veel meer reizigers moeten kunnen vervoeren. De MIVB is onlangs gestart met het aanleggen van een metrolijn tussen het centrum van Brussel en het noorden van de stad. Sommigen beweerden dat een hogere frequentie van veel en kleinere trams beter zou zijn, maar het probleem is dat men op termijn een verzadigingspunt bereikt. Heel wat tram- en buslijnen zijn nu al helemaal verzadigd. Tram 7 in Brussel is daar een voorbeeld van. De tram is al 80 meter lang en kan niet langer worden gemaakt omdat hij anders een kruispunt zou kunnen blokkeren. Er moet in een fasering worden voorzien : van gelede autobussen, stapt men over op de tram, vervolgens op de metro en op een bepaald moment zou men van de metro op de trein moeten stappen. Brussel telt eenendertig spoorwegstations die nu onvoldoende als overstapnetwerk voor het openbaar vervoer worden gebruikt.

De grote uitdaging is die geleidelijke trapsgewijze overgang (gradatie ?) tussen trein, tram, bus en metro veel vlotter laten verlopen.

We moeten de capaciteit vanuit verschillende invalshoeken bekijken : het aantal passagiers in een tram en het aantal trams op een spoor. De sporen zijn beperkt. Zo kan tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid slechts om de twee minuten een trein rijden, wat uiteraard ook te maken heeft met veiligheid. Indien de afremming of

de transport à un autre ? Le second facteur consiste à encourager les entreprises et les administrations à étaler la durée de la pointe par une adaptation substantielle des heures de début et de fin de prestation de service.

Dans le rapport du bureau de consultance, une série de mesures sont recensées qui existent déjà aujourd’hui mais qui sont relativement dispersées et donc pas assez consolidées.

Pour augmenter les taux de remplissage, on peut consolider les flux par mode de transport. On peut essayer de faire comme pour un réseau aérien, avec une distinction entre le *feeder network*, d'une part, et les grandes destinations, d'autre part. Par exemple : SN Brussels Airlines est devenu un *feeder network* pour Lufthansa pour les grandes destinations intercontinentales. Si l'on se rend en Extrême-Orient, on passe par Francfort en venant de Bruxelles. Un très gros avion-porteur fait la connexion entre Francfort et la destination en Extrême-Orient. Pour les transports en commun, on pourrait prévoir un *feeder network* et des *hubs* intermodaux qui permettraient aux voyageurs d'opérer un transfert facile sur les grands transporteurs que sont les trains ou les métros dans les zones urbaines.

Cela signifie qu'il faudra disposer de moyens de transport beaucoup plus capacitaires. La STIB a récemment entamé des travaux pour installer un métro qui relie le centre de Bruxelles au nord de la ville. D'aucuns disaient qu'il faudrait plutôt beaucoup de petits trams à haute fréquence, mais le problème est qu'on finit par arriver à un niveau de saturation. Nombre de lignes de trams et de bus sont aujourd'hui complètement saturées. Le tram 7 à Bruxelles est saturé. Il fait déjà 80 mètres de long et il est exclu de le prolonger parce que, de cette façon, il risquerait de bloquer un carrefour. Il y a une gradation à faire : des bus articulés, on passe au tram et puis au métro et, à un moment donné, on devrait passer du métro au train. Il y a trente-et-une gares ferroviaires à Bruxelles qui sont aujourd'hui insuffisamment utilisées comme réseau de délestage pour les transports en commun.

Il y a un grand défi à relever : comment peut-on rendre cette escalade progressive (gradation ?) entre train, tram, bus et métro, beaucoup plus fluide ?

Il faut analyser la capacité sous différents angles : le nombre de passagers dans un tram et le nombre de trams sur une voie. Le nombre de voies est limité. Dans la jonction Nord-Midi, par exemple, il ne peut passer qu'un train toutes les deux minutes, ce qui s'explique aussi bien sûr par des raisons liées à la sécurité. Si le

versnelling van de trein geautomatiseerd wordt, dan kan men opteren voor kleinere rijvakken en aldus een hogere frequentie.

In Brussel werd een project opgestart voor de automatisering van de metro zodat een hogere frequentie mogelijk wordt. De snelheid van de ene metro wordt hierbij afgestemd op de voorgaande. Dit systeem zou ook voor treinen gebruikt kunnen worden.

Wat de spoorwegen betreft, zal er, naast de traditionele Noord-Zuid verbinding, eerstdaags in Brussel de Josaphat-tunnel in gebruik worden genomen, die als een tweede Noord-Zuid verbinding kan fungeren. Tevens is een ring rondom Brussel voorzien door middel van twee belangrijke treinlijnen (lijn16 en lijn 28).

De psychologische drempel die de reiziger ondervindt wanneer hij van het ene op het andere transportmiddel moet overstappen, zou moeten weggewerkt worden.

#### *Mogelijk gebrek aan samenhang in de gewestelijke mobiliteitsplannen*

Problemen op het niveau van de projecten :

— geen systematisch en algemeen overleg over beslissingen betreffende een aantal projecten. De visies in Vlaanderen en Wallonië op de reizigersstroom die zich dagelijks naar Brussel verplaats, lopen uiteen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest probeert auto's uit de stad te houden door overstapparkings te installeren aan de rand van de stad. De meeste van die parkings liggen niet noodzakelijk in het Brussels Gewest, maar het is erg moeilijk om parkings op het grondgebied van andere Gewesten te bouwen vanwege administratieve belemmeringen ;

— geen eensgezindheid tussen de Gewesten over het te volgen fiscaal beleid inzake auto's. Overleg is hier dus ook hoognodig ;

— geen toenadering tussen de federale en gewestelijke instanties over de GEN-werkzaamheden ;

Procesmatige problemen :

— de ontwikkeling van verschillende mobiliteitsplannen verloopt niet synchroon tussen de Gewesten en de federale overheid. Men zou minstens in onderling overleg moeten nadenken, zoals voor de *timing* van de verkiezingen ;

freinage ou l'accélération du train sont automatisés, on peut opter pour des créneaux plus courts et, partant, augmenter la fréquence.

Un projet d'automatisation du métro vient d'être lancé à Bruxelles, ce qui permettra d'augmenter la fréquence de passage des rames. La vitesse de chaque rame sera alignée sur celle de la rame précédente. Ce système pourrait aussi être utilisé sur le réseau ferroviaire.

En ce qui concerne les chemins de fer, le tunnel Josaphat à Bruxelles sera prochainement mis en service et pourra servir de seconde jonction Nord-Midi. En outre, deux lignes ferroviaires importantes (lignes 16 et 28) seront développées en réseau autour de Bruxelles.

Il faudrait aider le voyageur à surmonter la barrière psychologique que représente le passage d'un mode de transport à un autre.

#### *Risques d'incohérences dans les plans de mobilité régionaux*

Les problèmes au niveau des projets aux interconnexions :

— l'absence de concertation systématique et globale sur les décisions relatives à un certain nombre de projets. Il existe une divergence de vues entre la Flandre et la Wallonie sur les flux de voyageurs qui entrent à Bruxelles chaque jour. La Région de Bruxelles-Capitale cherche à réduire la pression automobile dans la ville par l'installation de parkings de dissuasion aux portes de la ville. La plupart de ces parkings ne sont pas forcément en Région bruxelloise, mais il est très difficile de construire des parkings sur le territoire des autres Régions à cause d'obstacles administratifs ;

— l'absence d'unanimité entre les Régions sur la politique fiscale à mener concernant les voitures. Il y a donc là aussi un besoin de concertation important ;

— l'absence de convergence entre les instances fédérales et régionales sur les travaux relatifs au RER ;

Les problèmes au niveau des processus :

— l'absence de synchronisme entre les Régions et le niveau fédéral sur le développement des différents plans de mobilité. On devrait au moins réfléchir de manière concertée à l'instar de la synchronisation des calendriers des élections ;

— geen verplicht overleg tussen de Gewesten bij het opstellen van mobiliteitsplannen. Dit is nodig al was het maar om het eens te worden over de reizigersstromen en de thema's die alle Gewesten betreffen. Spreker verwijst naar het bestek van de NMBS waarin wordt bepaald dat het NMBS-mobiliteitsplan in gemeenschappelijk overleg moet worden afgestemd op dat van de Gewesten. Er moet echter duidelijk worden gepreciseerd wat dat overleg inhoudt en wanneer het dient plaats te vinden. De commissie zou dat punt in haar informatieverslag moeten verduidelijken.

— Andersom dient overleg ten minste uit drie niveaus te bestaan :

a) de vaststelling van de diagnose : hoe geraakt men het eens over dezelfde vaststellingen ? Hoe berekent men de noden van de reizigers en hoe meet men de verschillende stromen zoals van school naar huis, hobby's ... ? Gaan we te rade bij het Federaal Planbureau voor de referentiegegevens ?

b) de vaststelling van de prioriteiten van de verschillende federale en gewestelijke actoren waardoor de pijnpunten geïdentificeerd kunnen worden zodat men ermee rekening kan houden ;

c) de vaststelling van een rangorde van de verschillende vervoermodi : de trein is minder flexibel dan de metro, de tram en de bus die op hun beurt minder flexibel zijn dan de auto, die dan weer minder flexibel is dan de fiets. De werven van de spoorwegen nemen het meeste tijd in beslag en zijn het duurst. De trein heeft dus een toonaangevende plaats in het openbaar vervoer. De trein is slechts rendabel als hij een minimum afstand aflegt met een minimum aantal passagiers. Het is tenslotte niet belangrijk op welke manier een reiziger van punt A naar punt B wordt gevoerd, wel dat dit zo efficiënt mogelijk gebeurt.

De beheerscontracten voor de operatoren van het openbaar vervoer moeten een betere logica volgen, zonder tegenstrijdige doelstellingen. Hiertoe dienen technische *checklists* uitgewerkt te worden. Zo is een volledige dekkingsgraad door het openbaar vervoer op alle tijdstippen en op alle plaatsen utopisch. Door te veel vereisten op te leggen, kan de tegenpartij in feite kiezen welke vereiste hij zal nastreven want hij kan onmogelijk alle vereisten vervullen en aldus wordt men eigenlijk minder veeleisend.

Nagaan of de ringpunten, die 10 à 15 % van het verkeer vertegenwoordigen, worden geëerbiedigd en

— l'absence de concertation obligatoire entre les Régions dans le processus de rédaction des plans de mobilité, ne fût-ce que pour se mettre d'accord sur les flux et les thématiques qui doivent être à l'intersection des compétences. L'orateur se réfère au cahier de charges de la SNCB, qui prévoit que le plan de mobilité de la SNCB doit être concerté avec celui des Régions. Il convient toutefois de bien préciser la signification et les moments de cette concertation. Ce point devrait être éclairci par la commission dans son rapport d'information.

— Dans l'autre sens, une concertation doit au moins comprendre trois niveaux :

a) la fixation du diagnostic : comment se mettre d'accord sur les mêmes constats ? Comment calculer les besoins des voyageurs et comment mesurer les différents flux, que cela soit école-domicile, loisirs, ... ? Renvoie-t-on au Bureau du Plan pour les données de référence ?

b) la détermination des priorités des différents acteurs fédéraux et régionaux, afin de pouvoir identifier les difficultés et en tenir compte ;

c) la fixation d'une hiérarchie des modes de transport : le train est moins flexible que le métro, le tram et le bus, lesquels sont moins flexibles que la voiture, qui est à son tour moins flexible que le vélo. Les chantiers ferroviaires sont les plus chronophages et les plus coûteux. Le train occupe une place primordiale dans les transports en commun. Pour être rentable, le train doit parcourir une distance suffisante et véhiculer suffisamment de passagers. Peu importe en fin de compte quel mode de transport le voyageur utilise pour se rendre d'un point A à un point B, mais il faut qu'il soit le plus efficace possible.

Les contrats de gestion des opérateurs de transport en commun doivent obéir à une meilleure logique, sans poursuivre des objectifs contradictoires. À cet effet, des *check-lists* techniques doivent être élaborées. Il est par exemple utopique de vouloir que les transports en commun assurent une couverture totale, à tout moment et en tout lieu. Si on accumule les contraintes, l'autre partie, mise dans l'incapacité de toutes les respecter, pourra choisir celles dont elle tiendra compte ; c'est ainsi qu'en fait, le niveau d'exigence diminue.

Il faut vérifier que les points de bouclage, qui représentent 10 à 15 % du trafic, sont respectés et que les

de verschillende vervoersmodi goed op elkaar zijn afgestemd. Hier rijzen de meeste problemen.

Uit de inventaris van de transregionale projecten blijkt dat er structurele en financiële problemen zijn. De projecten die vertraging hebben opgelopen, zijn de projecten waarvan de budgetten worden overschreden. Deze termijnen ondermijnen bij het publiek de geloofwaardigheid van de openbare operator en zijn vermogen om te voldoen aan de transportbehoefsten. Bovendien hollen deze vertragingen de rentabiliteit van het project volledig uit.

Is het gebrek aan overleg te wijten aan het feit dat er heel wat bevoegdheden werden overgedragen tussen het federale en het gewestelijke niveau en dat het tegenwoordig ontbreekt aan goede overleginstanties ?

Er zijn vandaag voldoende organen om overleg te plegen. Die organen zijn niet allemaal verplichtend van aard en heel wat van die organen hebben slechts enkele keren vergaderd. Dat is het geval zowel voor ICMIT als voor ECMM. Dat laatste orgaan fungeert als juridische basis voor het Intermodaliteitsplatform dat mevrouw Galant, federaal minister van Mobiliteit, begin 2016 heeft gelanceerd.

### **3. Voorstellen van aanbevelingen**

Wat kan men aanbevelen om te komen tot een gecoördineerd mobiliteitsbeleid ?

Men dient vast te stellen dat alle deelstaten nood hebben aan overleg om een goed mobiliteitsbeleid te voeren, zelfs voor hun eigen Gewest.

Men dient eveneens vast te stellen dat de spoorwegen een stervormig netwerk hebben over heel België. De meeste spoorweglijnen zijn gemaakt om samen te komen in Brussel. Bovendien wordt de hoofdstad doorkruist door een spoorwegknooppunt. Dat is vrij zeldzaam en bijvoorbeeld niet het geval voor Parijs. Het knooppunt dat de hoofdstad doorkruist, is tegenwoordig verzadigd en kan niet meer worden uitgebreid. Men moet bijgevolg het verkeer in en rond Brussel veranderen.

Een goed overlegplatform zou alle betrokken politieke en operationele actoren moeten samenbrengen. Alle problemen rond mobiliteit moeten worden aangekaart : infrastructuur, multimodaliteit en tarifering. Er is een multimodale vervoerskaart nodig waarmee men kan betalen in de trein of in de bus, en in de toekomst misschien ook in een taxi of voor het « Villo »-systeem (in Brussel).

differents modes de transports sont bien alignés. C'est à ce niveau que les problèmes sont les plus fréquents.

Il ressort du recensement des projets transrégionaux qu'ils posent des problèmes de nature structurelle et financière. Les projets dont le calendrier a encouru un retard sont autant de projets dont les budgets sont dépassés. Ces délais entament, auprès du public, la crédibilité de l'opérateur public et sa capacité à répondre aux besoins de transport. De plus, ces retards sapent complètement la rentabilité du projet.

Le manque de concertation est-il dû au fait qu'il y a eu d'importants transferts de compétences entre le niveau fédéral et niveau régional et qu'on manque aujourd'hui de bonnes instances de concertation ?

Il y a aujourd'hui suffisamment d'organes pour se concerter. Ces organes n'ont pas tous un caractère obligatoire et bon nombre d'entre eux ne se sont réunis que quelques fois. Tel est le cas aussi bien pour le CIMIT que pour le CEMM. Ce dernier sert de base juridique pour la Plateforme de l'intermodalité que Mme Galant, ministre fédérale de la Mobilité, vient de lancer au début de 2016.

### **3. Propositions de recommandations**

Que peut-on recommander pour avoir une politique de mobilité concertée ?

Il faut constater que toutes les entités ont besoin de concertation pour mener un bonne politique de mobilité, même pour leur propre Région.

Il faut également constater que les chemins de fer ont un réseau en étoile sur l'ensemble de la Belgique. La plupart des chemins de fer sont faits pour converger vers Bruxelles. En plus de cela, la capitale est traversée par une jonction ferroviaire. Cela est assez rare et ce n'est par exemple pas le cas à Paris. La jonction qui traverse la capitale est aujourd'hui saturée et ne peut plus être élargie. Il faut donc changer le mode de circulation dans et autour de Bruxelles.

Une bonne plateforme de concertation devrait réunir tous les acteurs politiques et opérationnels concernés. Il faut aborder tous les problèmes liés à la mobilité : l'infrastructure, la multimodalité mais aussi la tarification. Il faut une carte de transport multimodale avec laquelle on puisse payer dans un train et dans un bus et peut-être demain aussi dans un taxi ou pour un système « Villo » (à Bruxelles).

Men zou de rollen en de middelen moeten versterken, dit wil zeggen een aantal beslissingen bindend maken zodra een beslissing is genomen door alle mandatarissen.

Men kan alleen tot een gecoördineerde visie komen indien men het bestuur versterkt. Men moet erop toezien dat de overlegplaatsen en -momenten verplicht zijn. Bij dit overleg moet men informatie delen en het normatieve kader analyseren. Een aantal projecten zouden kunnen worden gedragen door dit orgaan, dat een stuurcomité zou worden dat zorgt voor de *follow-up* van de projecten die het lanceert. Bovendien moet men binnen deze overlegplaatsen aan arbitrage kunnen doen, door de geschilpunten in kaart te brengen. Desgevallend kan men de arbitrageopdracht aan een ander overlegorgaan toewijzen.

Binnen dit overlegplatform kunnen dringende vragen op korte termijn aan bod komen maar ook vraagstukken op lange termijn, zoals de zelfrijdende auto op autosnelwegen. Dat orgaan kan tevens belast worden met het onderzoek van structurele aangelegenheden, zoals verkeersgegevens en verkeerssituaties op lange termijn.

Er moet één overlegorgaan worden aangeduid met een overkoepelende functie. Dat kan ICMIT of ECMM zijn, wat nog moet uitgemaakt worden. Dit orgaan zou bevoegd worden voor alle mobiliteits-gerelateerde thema's. Iedereen met een belangrijk rol inzake mobiliteit op gewestelijk en federaal niveau, moet hierin vertegenwoordigd zijn. Men kan hiervoor een roterend voorzitterschap overwegen, met een secretaris-generaal die dit orgaan een meer stabiel karakter geeft.

Vier grote thema's moeten zeker aan bod komen :

- GEN ;
- de verzadiging van Brussel voorkomen via een ring die de Noord-Zuid verbinding zou ontlasten met aandacht voor de stiptheid van de treinen ;
- slimme kilometer heffing uitwerken ;
- overstapparkings voorzien.

Hoe kan men ervoor zorgen dat de NMBS, die zich in het middelpunt van het mobiliteitsbeleid in België bevindt, goede afspraken maakt met de Gewesten ? Er

Il faudrait renforcer les rôles et les moyens, c'est-à-dire rendre un certain nombre de décisions contraignantes, une fois qu'une décision est prise par l'ensemble des mandataires.

Une vision concertée ne peut être établie que si l'on renforce la gouvernance. Il faut veiller à ce que les lieux et les moments de concertation soient obligatoires. Il faut y partager les informations et examiner le cadre normatif. Un certain nombre de projets pourraient être portés par cet organe qui deviendrait un comité de pilotage susceptible d'assurer le suivi des projets lancés en son sein. De plus, il faut pouvoir exercer un arbitrage au sein de ces lieux de concertation en identifiant les points litigieux. Le cas échéant, on peut confier l'arbitrage à un autre organe de concertation

Cette plateforme de concertation pourra se pencher à court terme sur des questions urgentes, de même que sur les problèmes à long terme, comme la circulation des voitures sans conducteur sur les autoroutes. Cet organe pourra en outre être chargé d'étudier des matières structurelles, comme les données relatives au trafic et les situations de circulation à long terme.

Il faut désigner un seul et unique organe de concertation qui fera office de coupole. Il peut s'agir de la Conférence interministérielle des ministres de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications (CIMIT) ou du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM), la question n'étant pas encore tranchée. Cet organe serait compétent pour tous les thèmes liés à la mobilité. Toute personne ou instance jouant un rôle important en matière de mobilité aux niveaux régional et fédéral devra y être représentée. On peut envisager de doter cet organe d'une présidence tournante, la stabilité étant assurée par le secrétaire général.

Quatre grands thèmes devront en tout cas être abordés :

- le RER ;
- éviter la saturation de Bruxelles grâce à un périphérique qui déchargerait la jonction Nord-Midi, tout en veillant à la ponctualité des trains ;
- mettre en place une taxe kilométrique intelligente ;
- aménager des parkings de délestage.

Comment peut-on faire en sorte que la SNCB, qui est au cœur de la politique de mobilité en Belgique, passe des bons accords avec les Régions ? Les plans

moet overleg zijn over de investeringsplannen, de vervoersplannen en uitwisseling van informatie. Als een Gewest beslist te investeren, zal dat immers gevolgen hebben voor de omliggende regio's. Voor grote werven van gemeenschappelijk belang voor de Federale Staat en voor de Gewesten, zou een vereenvoudigd gunningsproces kunnen voorzien worden.

## B. Gedachtewisseling

De heer Vanackere merkt eerst op dat de heer Tshidimba de eerste spreker is die het heeft over de synchronisatie van de mobiliteitsplannen, wat de kern van het informatieverslag vormt.

Verder stelt spreker vast dat het overleg weliswaar voorzien is binnen de beheerscontracten, maar vaak onvoldoende uitgewerkt is, zeker wat het intergewestelijk verkeer betreft.

Mevrouw Segers kan instemmen met de voorstellen van de heer Tshidimba over de concertatie tussen de betrokken actoren. Hoe moet de samenwerking tussen ICIMIT en ECMM gezien worden ? Hoe kan de afstemming concreet verlopen ?

Verder verwijst mevrouw Segers naar het onderscheid tussen regie en exploitatie, twee verschillende functies die van elkaar kunnen worden afgesplitst. De Vlaamse regering wil de regie over haar vervoersoperator, De Lijn, behouden, terwijl deze laatste zowel de regie als de uitvoering wenst te behouden. Wie moet volgens de heer Tshidimba als gewestelijk regisseur worden aangeduid ?

Kan de heer Tshidimba toelichting geven bij het *feeder network* versus de intermodale hubs ? Wie vervult uiteindelijk welke rol ?

Waarom zijn een aantal zeer waardevolle aanbevelingen opgenomen in deze synthesenota, dat al dateert van september 2014, nooit ter harte genomen ?

Er is een verschil tussen ticketintegratie en tariefintegrale. Ticketintegratie wordt algemeen aanvaard (bijvoorbeeld de MOBIB-kaart), maar hoeveel staat de tariefintegrale ?

Kan de heer Tshidimba ook meer uitleg geven over de arbitrage en de werking van het arbitrageorgaan ?

Mevrouw De Bue vraagt zich af hoe men ervoor kan zorgen dat een overlegorgaan duurzaam is. Hoe kan men

d'investissement et de transport ainsi que les échanges d'informations doivent faire l'objet d'une concertation. Si une Région décide d'investir, cette décision aura en effet des répercussions sur les régions voisines. Pour les grands chantiers auxquels l'État fédéral et les Régions ont un intérêt commun, on pourrait prévoir une procédure d'adjudication simplifiée.

## B. Échange de vues

M. Vanackere fait d'abord remarquer que M. Tshidimba est le premier orateur à relever le point de la synchronisation des plans de mobilité qui touche au cœur du rapport d'information.

L'intervenant constate en outre que la concertation est certes prévue dans les contrats de gestion, mais qu'elle n'est souvent pas assez développée, surtout en ce qui concerne le trafic interrégional.

Mme Segers peut se rallier aux propositions de M. Tshidimba relatives à la concertation entre les acteurs concernés. Comment la collaboration entre la CIMIT et le CEMM doit-elle être envisagée ? Comment l'harmonisation doit-elle être assurée concrètement ?

Mme Segers souligne par ailleurs la différence entre la gestion et l'exploitation, deux fonctions distinctes qui peuvent être scindées. Le gouvernement flamand entend conserver la maîtrise de son opérateur de transport, De Lijn, alors que ce dernier souhaite être responsable à la fois de la gestion et de l'exploitation. Selon M. Tshidimba, qui doit être désigné gestionnaire régional ?

M. Tshidimba peut-il donner des explications sur l'alternative entre réseau capillaire et nœuds multimodaux ? Qui joue finalement quel rôle ?

Pourquoi certaines des recommandations très intéressantes de cette note de synthèse, qui date déjà de septembre 2014, n'ont-elles jamais été prises en considération ?

L'intégration billettique n'est pas la même chose que l'intégration tarifaire. L'intégration billettique est généralement admise (par exemple, la carte MOBIB), mais où en est l'intégration tarifaire ?

M. Tshidimba peut-il aussi donner des précisions sur l'arbitrage et sur le fonctionnement de l'organe d'arbitrage ?

Mme De Bue se demande comment on peut garantir qu'un organe de concertation soit pérenne. Comment

waarborgen dat een dergelijk mechanisme structureel doeltreffend is ?

Tijdens de hoorzitting met mevrouw Galant, federale minister van Mobiliteit, werd uitgelegd dat het Intermodaliteitsplatform wordt uitgewerkt samen met verschillende werkgroepen en in de schoot van ECMM, waarbij de minister zich baseert op het rapport van het studiebureau.

Welke juridische vorm zal het door de heer Tshidimba vermelde arbitragecomité aannemen ? Wordt het een overkoepelende organisatie die gebaseerd is op het model van de kilometerheffing ?

Welk buitenlands model kan het best als basis worden gebruikt om een organiserende autoriteit voor Brussel op te richten ?

Mevrouw Lambelin vraagt of de heer Tshidimba over statistieken en analyses over de mobiliteitsbehoeften in de drie Gewesten beschikt.

Wat zou het ideale beheersmodel zijn voor de verkeersknopen ?

Steeds meer lijnen in landelijke gebieden worden afgeschaft. Wat zou de beste oplossing zijn voor mensen die in meer afgelegen gebieden wonen ?

Wie zou bevoegd zijn voor de uitvoering van het normatief kader voor het overleg inzake openbaar vervoer ?

Mevrouw Brouwers verwijst naar de synthesenota van het Consultancy Bureau waarin sprake is van de oprichting van een uniek overlegplatform voor de interactie bij de snijdingsspunten van de bevoegdheden. Dat platform moet als overkoepelend orgaan afgestemd worden op de andere de bestaande overleg organen (ICMIT en ECMM). Tijdens zijn uiteenzetting heeft de heer Tshidimba echter gesteld dat ICMIT en ECMM beter zouden opgaan in zo'n overkoepelend platform. Mevrouw Galant, minister van Mobiliteit in de federale regering, heeft dan weer een Intermodaliteitsplatform, gebaseerd op ECMM, opgericht dat ook de kwestie van de overstapparkings aanpakt. Het is misschien beter te snijden in de wildgroei van reeds bestaande overlegorganen in plaats van er nog bij te creëren.

peut-on s'assurer qu'un tel mécanisme soit structurellement efficace ?

Lors de l'audition de Mme Galant, ministre fédérale de la Mobilité, il a été précisé que la Plateforme d'intermodalité est développée au sein du CEMM en collaboration avec différents groupes de travail, la ministre s'inspirant du rapport du bureau d'étude.

Quelle forme juridique revêtira le comité d'arbitrage que M. Tshidimba a mentionné ? Sera-t-il une organisation faitière basée sur le modèle de la taxe kilométrique ?

De quel modèle étranger peut-on le mieux s'inspirer pour créer l'autorité organisatrice pour Bruxelles ?

Mme Lambelin demande si M. Tshidimba dispose de statistiques et d'analyses sur les besoins en mobilité dans les trois Régions de notre pays.

Quelle serait le mode de gestion idéal des nœuds de circulation ?

Étant donné qu'on supprime de plus en plus de lignes dans les zones rurales, quelle serait la meilleure solution pour les habitants de ces zones plus reculées ?

Qui serait compétent pour élaborer le cadre normatif pour la concertation en matière de transports en commun ?

Mme Brouwers se réfère à la note de synthèse du Bureau de consultance Roland Berger, où il est question de la mise en place d'une plateforme de concertation unique afin de gérer les interactions aux intersections des compétences. En tant qu'organe de coordination, cette plateforme doit fonctionner en synergie avec les autres organes de concertation (CIMIT et CEMM). Cependant, lors de son exposé, M. Tshidimba a expliqué qu'il vaudrait mieux intégrer la CIMIT et la CEMM dans une plateforme de coordination de ce type. Quant à Mme Galant, ministre fédérale de la Mobilité, elle a constitué une Plateforme d'intermodalité, calquée sur la CEMM, qui se penche également sur la question des parkings de délestage. Au lieu de créer des organes de concertation supplémentaires, mieux vaudrait mettre de l'ordre dans le développement incontrôlé des organes de concertation existants.

De spreekster heeft reeds eerder voorgesteld om het systeem van de kilometerheffing door middel van de Viapass te onderzoeken als operationeel model voor het overleg inzake openbaar vervoer.

Regie wordt anders geïnterpreteerd in het Vlaams Gewest dan in het Waals Gewest. De Vlaamse overheid wil de regie, dus de politieke hefbomen van het openbaar vervoer, terug in handen nemen waardoor overkoepelende beslissingen kunnen genomen worden ook op gebied van wegenbeheer. Indien de regie bij de gewestelijke vervoersoperator berust, dan gebeurt er weinig op gebied van het knooppuntenbeleid met de andere vervoersmodi.

Mevrouw Brouwers pleit voor de oprichting van een politiek orgaan (eventueel ECMM) op Belgisch niveau, dat ondersteund wordt door de verschillende administraties en waarbinnen de grote beslissingen inzake overleg en coördinatie genomen worden. Het komt er op aan dat dit orgaan ook het vertrouwen en de politieke steun geniet van de betrokken regeringen.

Stelt de heer Tshidimba voor een bijkomend platform op te richten of vervangt dit de bestaande overlegorganen ?

### **Antwoorden van de heer Tshidimba**

#### **Één politiek overlegorgaan**

De juiste taakverdeling tussen ICIMIT en ECMM is verre van duidelijk. Het heeft twee vergaderingen met de FOD en het Consultancy Bureau Roland Berger gevergd alvorens dit duidelijk gemaakt kon worden. In ons land heeft men trouwens te veel de neiging om een oplossing te zoeken voor alle uitzonderingen en aldus bouwt men zeer complexe structuren. Men zou beter een oplossing zoeken voor 80 % van de gevallen om dan later te kijken hoe men de uitzonderingen aanpakt.

Spreker pleit voor de oprichting van één politiek overlegorgaan waarin de gemandateerden van het volk, de ministers, ondersteund door experts (academici en technici), zitting hebben. Dit orgaan bekleed met *executive power* moet beslissingen kunnen nemen.

#### **Regie en exploitatie**

Het is zeer belangrijk een onderscheid te maken tussen regie en exploitatie.

L'oratrice a déjà suggéré que l'on étudie le système du prélèvement kilométrique à l'aide du Viapass pour vérifier s'il peut servir de modèle opérationnel de concertation en matière de transports publics.

Le terme « régie » est interprété différemment en Région flamande et en Région wallonne. Les autorités flamandes veulent se réapproprier la régie, autrement dit les leviers politiques des transports en commun, de manière à pouvoir prendre des décisions coordonnées, notamment en ce qui concerne la gestion des routes. Si la régie est confiée à l'opérateur de transport régional, la gestion des points nodaux où se rencontrent différents modes de transport passe au second plan.

Mme Brouwers plaide pour la mise en place au niveau belge d'un organe politique (éventuellement la CEMM), qui bénéficierait de l'appui des différentes administrations et au sein duquel se prendraient les grandes décisions en matière de concertation et de coordination. Il importe que cet organe jouisse également de la confiance et du soutien politique des gouvernements concernés.

M. Tshidimba propose-t-il la création d'une nouvelle plateforme à côté de ce qui existe déjà ou bien celle-ci remplacerait-elle les structures de concertation existantes ?

### **Réponses de M. Tshidimba**

#### **Un seul et unique organe de concertation politique**

La répartition exacte des tâches entre la CIMIT et la CEMM est loin d'être claire. Deux réunions avec le SPF et le bureau de consultance Roland Berger ont été nécessaires pour élucider ce point. D'ailleurs, notre pays affiche une propension exagérée à vouloir trouver une solution pour chaque cas particulier, ce qui engendre des structures très complexes. Il vaudrait mieux chercher une solution applicable à 80 % des cas avant de se demander comment traiter les exceptions.

L'intervenant préconise la création d'un organe de concertation politique unique au sein duquel les ministres, représentants de la population, bénéficieraient de l'appui d'experts (universitaires et techniciens). Cet organe investi d'un *pouvoir exécutif* doit pouvoir prendre des décisions.

#### **Régie et exploitation**

Il est essentiel de distinguer entre régie et exploitation.

De MIVB heeft een organiserende autoriteit binnen de administratie, die een beheersrol vervult, die overeenstemt met het begrip «regie» in het Vlaams Gewest. Het komt vaak voor dat de organiserende autoriteit vrij beperkte middelen heeft en dat de kennis bij de operator ligt. Dat is ook het geval voor de NMBS en De Lijn. Voor laatstgenoemde wil de Vlaamse regering de regie terug in handen nemen. Er dient te worden aangestipt dat het veeleer de operatoren zijn die de netwerken in model brengen, de verkeersstroom meten en de kosten berekenen.

Het lijkt in alle geval aangewezen de operatoren te betrekken bij het uittekenen van het beleid en hen dus te betrekken bij de regie, anders ontstaat een vertekend beeld van de werkelijkheid. Er moet echter een centrale autoriteit zijn die op de verschillende transportmodi een overkoepelende visie heeft en die de aanpak van de mono-modale transportoperatoren overstijgt.

Er is geen nood aan een intergewestelijke regisseur maar men moet de drie gewestelijk regisseurs en de spoorwegregisseur samenbrengen om voor de 10 % van de intergewestelijke stromen een oplossing te zoeken. Spreker pleit voor gezond verstand bij het zoeken naar afstemming. De verschillende universiteiten kunnen een economische kostberekening uitvoeren om uit te maken tot wanneer het zin heeft om een trein te gebruiken, tot wanneer het zin om een bus te gebruiken, enz. Op deze wijze kan de kost van elke bijkomende kilometer worden berekend.

Daarbij moet rekening gehouden worden met de sociale rol van het openbaar vervoer, dat ook dient om het platteland met de steden te verbinden. De vraag is echter in hoeverre dat economisch verantwoord is. Er bestaan altijd verantwoorde oplossingen. In sommige gevallen zal dat dan geen trein of bus zijn, maar bijvoorbeeld een gedeelde wagen. Deze dienst kan dan worden uitbesteed aan de gemeentelijke besturen mits subsidies van de federale regering.

Op basis van een neutrale studie zal men kunnen uitmaken welke dienst voor openbaar vervoer aangeboden wordt in functie van het aantal passagiers dat hier gebruik van maakt. Dit is de enige manier om aan alle vervoerbehoeftes van het land te voldoen binnen een beperkt budget. De NMBS blijft hier de ruggengraat van het openbaar vervoer.

Het doel mag niet met de middelen worden verward. Het doel is zich kunnen verplaatsen op een betrouwbare, regelmatige en voorspelbare manier, maar het

La STIB a une autorité organisatrice dans l'administration, qui joue le rôle de régisseur, ce qui est similaire au concept de « régie » connu en Région flamande. Il arrive souvent que l'autorité organisatrice soit relativement peu équipée et que la connaissance se trouve chez l'opérateur. Cela vaut aussi pour la SNCB et pour De Lijn. Pour cette dernière, le gouvernement flamand veut se réapproprier la régie. Il convient de souligner que ce sont plutôt les opérateurs qui modélisent le réseaux, qui comptent les flux et qui calculent les coûts.

Il semblerait en tout cas indiqué d'associer les opérateurs à l'élaboration de la politique et, partant, à la régie, sous peine d'avoir une image déformée de la réalité. Il faut cependant une autorité centrale dotée d'une vision globale des différents modes de transport et capable de transcender les différentes stratégies mises en œuvre par les opérateurs de transports monomodaux.

Il n'est pas nécessaire d'avoir un régisseur interrégional, mais on doit réunir les trois régisseurs régionaux et le régisseur des chemins de fer et les charger de trouver une solution pour les flux interrégionaux qui représentent 10 % du trafic. L'intervenant insiste pour que l'on fasse preuve de bon sens dans la quête d'harmonisation. Les universités peuvent procéder à un calcul des coûts économiques permettant de déterminer dans quels cas il est plus indiqué de prendre le train, le bus, etc. On peut ainsi calculer le coût de chaque kilomètre supplémentaire.

Il faut également tenir compte du rôle social des transports en commun, qui servent aussi à assurer des connexions entre le milieu rural et les villes. Encore faut-il voir dans quelle mesure ces connexions se justifient d'un point de vue économique. Il existe toujours des solutions justifiées. Dans certains cas, il s'agira d'utiliser le train ou le bus, mais aussi, par exemple, une voiture partagée. L'exploitation de ce type de service peut être sous-traitée aux administrations communales, à condition que le gouvernement fédéral la subventionne.

Une étude neutre permettra de déterminer quel type de service de transports en commun sera offert en fonction du nombre d'utilisateurs. C'est la seule manière possible de répondre à tous les besoins en matière de transport dans le cadre d'un budget limité. La SNCB reste l'épine dorsale des transports en commun.

Il ne faut pas confondre la fin avec les moyens. La fin est de pouvoir se déplacer de manière fiable, régulière et prévisible, et le moyen peut être n'importe quel mode

vervoermiddel doet er niet toe. De overheden moeten ervoor zorgen dat alle burgers een minimum aan capaciteit krijgen om zich te verplaatsen, zonder daarbij te preciseren welk vervoermiddel zij moeten gebruiken. De doelstelling zou moeten zijn dat we vanuit onze woonplaats in x-minuten naar het werk kunnen gaan.

#### Wie moet de knooppuntmanager zijn ?

Treinstations zijn multimodale knooppunten. Zij hebben aansluiting met bussen, trams en taxi's. Infrabel is de eigenaar van de infrastructuur en de NMBS de uitbater. Zal de NMBS de uitbater van het spoor kunnen blijven als het Europees principe van vrij verkeer van personen en goederen op het personenvervoer wordt toegepast ? Brussels Airlines is niet langer de uitbater van de nationale luchthaven, maar wel Brussels Airport Company, een onafhankelijk bedrijf. Op termijn zal het spoor wellicht ook naar deze toestand evolueren.

Het treinstation heeft nu ook bijkomende functies van winkelcentrum, verhuurder van kantoorruimten, enz. Deze activiteiten kunnen een toegevoegde waarde betekenen voor de stations.

Het is niet uit te sluiten dat de functie van knooppuntmanager bij de NMBS blijft, omdat zij hiervoor het best geplaatst is. In de beheersovereenkomst zou een hoofdstuk voorzien kunnen worden waarin deze functie wordt omschreven.

#### Ticket en tariefintegratie

Er wordt reeds gewerkt aan een gemeenschappelijke ticket-medium dat zowel bij de NMBS, de MIVB, De Lijn als de TEC kan worden gebruikt.

Voor de tariefintegratie zal er eerst een *settlement platform* moeten opgericht worden dat, op basis van wat echt door een passagier geconsumeerd is geweest, de betaling verdeelt over de verschillende operatoren. Het gaat om een *data-management* en *data-clearing* systeem. Er zal ook moeten uitgemaakt worden wat de PAX-kilometer-kost is van een bus tegenover een trein, een tram of een gehuurde fiets. Als men louter de afstand als referentie voor de berekening neemt, dan zal het leeuwenaandeel voor de NMBS zijn. De verdeelsleutel kan op basis van objectieve gegevens worden vastgesteld. Men moet vooral uitmaken of alleen de exploitatiekost van een vervoersmodus in overweging wordt genomen dan wel ook alle andere kosten, zoals deze inzake

de transport. Les pouvoirs publics ont la responsabilité de garantir à tous les citoyens un minimum de capacité de se déplacer, mais sans qu'on spécifie le mode de transport utilisé. L'objectif devrait être que chacun puisse en x minutes rejoindre son lieu de travail à partir de son domicile.

#### Qui doit être chargé de gérer le nœud multimodal ?

Les stations ferroviaires sont des nœuds multimodaux. Elles proposent des correspondances avec des bus, des trams et des taxis. L'infrastructure appartient à Infrabel et est exploitée par la SNCB. Cette dernière pourra-t-elle continuer à exploiter les chemins de fer lorsque le principe européen de la libre circulation des personnes et des biens sera appliqué au transport des personnes ? L'exploitant de l'aéroport national n'est plus Brussels Airlines, mais bien une entreprise indépendante, la Brussels Airport Company. À terme, les chemins de fer connaîtront peut-être une évolution similaire.

À l'heure actuelle, les gares remplissent également d'autres fonctions puisqu'elles abritent des centres commerciaux, proposent des surfaces de bureaux à la location, etc. Ces activités peuvent apporter une plus-value aux gares.

Il n'est pas exclu que le manager des nœuds multimodaux continue à être issu de la SNCB, puisque celle-ci compte en son sein les personnes les plus aptes à remplir cette fonction. On pourrait prévoir dans le contrat de gestion un chapitre qui définit cette fonction.

#### Intégration billettique et tarifaire

Un ticket unique, pouvant être utilisé à la SNCB, la STIB, De Lijn et au TEC, est en cours d'élaboration.

Pour ce qui est de l'intégration tarifaire, il faudra d'abord créer un plan de règlement permettant de répartir les recettes entre les différents opérateurs en fonction de l'utilisation réelle de chaque mode de transport par les passagers. Il s'agit d'un système de gestion et de compensation des données. Il faudra également calculer le coût du passager au kilomètre selon que le trajet se fait en bus, en train, en tram ou à vélo (de location). Si l'on tient compte uniquement de la distance parcourue, il est clair que la SNCB se taillera la part du lion. Il est possible de fixer la clé de répartition sur la base de données objectives. Il faudra avant tout décider si, pour un mode de transport quelconque, on se base uniquement sur les frais d'exploitation ou si on tient compte

organisatiestructuur. Daarbij moet rekening gehouden worden met het feit dat *total cost* niets te maken heeft met de *marginal cost*.

### **Arbitrage**

Er zijn twee niveaus van arbitrage : ofwel binnen ICMIT of ECMM ofwel binnen de diensten van de eerste minister of de minister-presidenten.

Hoe kunnen we ervoor zorgen dat dit platform duurzaam is ?

De Parlementen en ministers moeten in dat opzicht hun rol vervullen. Er is vooral politieke wil nodig. Het is trouwens bedroevend dat bepaalde overlegorganen inzake openbaar vervoer nooit zijn samengekomen. Het is de taak van de politici om toezicht te houden op de werking van die mechanismen.

### **Het stuurcomité**

Momenteel wordt het beleid van grote projecten niet systematisch gevolgd, terwijl voor die projecten een budget is vrijgemaakt dat aan een operator is toevertrouwd om het project te kunnen uitvoeren.

In een onderneming gaat een opvolgingscomité na of een groot project wel degelijk op tijd en binnen het voorziene budget is uitgevoerd. ECMM zou voor intergewestelijke projecten de rol van dat stuurcomité kunnen vervullen.

### **Organiserende autoriteit in Brussel**

De hinterlandlogica dient te worden gevolgd in plaats van de logica van de institutionele begrenzingen. Spreker geeft het voorbeeld van een tram die tot aan de NAVO rijdt, maar niet tot aan de luchthaven omdat die in het Vlaams Gewest ligt. Er zijn bussen van De Lijn en de TEC die tot in het centrum van Brussel rijden en dus mee in de file staan gewoonweg omdat er geen tarief-integratie bestaat.

De meeste trajecten houden twee of drie overstappen in. Het is vooral zaak de meest doeltreffende verplaatsing te vinden, ook al betekent dit dat we niet hetzelfde vervoermiddel kunnen gebruiken voor het volledige traject.

Die organiserende autoriteit is noodzakelijk ; die autoriteit moet geen nieuwe instelling zijn, maar kan een cel binnen een bestaand mechanisme zijn.

aussi de tous les autres coûts, comme ceux afférents à la structure organisationnelle. À cet égard, il ne faut pas oublier que le coût global n'est pas la même chose que le coût marginal.

### **Règlement des différends**

Les différends peuvent se régler soit au niveau de la CIMIT ou de la CEMM, soit au niveau des services du premier ministre ou des ministres-présidents.

Comment peut-on pérenniser cette plateforme ?

Les Parlements et le ministres doivent jouer leur rôle à cet égard. Il faut surtout de la volonté politique. Il est d'ailleurs lamentable que certains organes de concertation en matière des transports en communs ne se soient jamais réunis. Il appartient aux responsables politiques de contrôler le fonctionnement de ces mécanismes.

### **Le comité de pilotage**

Il manque aujourd'hui un suivi systématique de la politique des grands projets pour lesquels un budget a été libéré, confié à un opérateur qui doit faire en sorte que le projet soit réalisé.

Dans une entreprise, un comité de suivi vérifie si un grand projet a bien été réalisé dans les temps et dans le budget prévu. Le CEMM pourrait jouer le rôle de ce comité de pilotage pour les projets interrégionaux.

### **Autorité organisatrice à Bruxelles**

Il faut s'inscrire dans la logique du hinterland plutôt que dans celle des frontières institutionnelles. L'orateur donne l'exemple d'un tram qui va jusqu'à l'OTAN mais pas jusqu'à l'aéroport, puisque celui-ci se situe dans la Région flamande. Il existe des bus de De Lijn et de TEC qui vont jusqu'au centre de Bruxelles en s'insérant dans les embouteillages, pour la simple raison qu'il n'y pas d'intégration tarifaire.

La plupart des trajets impliquent deux ou trois transferts. Il convient surtout de trouver le déplacement le plus efficace même si cela signifie qu'on ne peut pas rester dans le même moyen de transport pour l'ensemble du trajet.

Cette autorité organisatrice est nécessaire ; elle ne devrait pas être un nouvel organe mais pourrait constituer une cellule dans un mécanisme existant.

**Cijfers (statistieken en analyses van de mobiliteits-behoeften in de drie Gewesten)**

Spreker verwijst naar het Planbureau voor gegevens over de groeiende behoefte aan mobiliteit in de drie Gewesten en op federaal niveau.

In dat normatief kader dient rekening te worden gehouden met verschillende equations : sociale, milieu- en economische equation. Een leeg voertuig laten rijden, heeft vanuit economisch en milieustandpunt geen enkele zin.

\*  
\* \* \*

De heer Vanackere stelt vast dat de keuzes inzake openbaar vervoer sterk gemonopoliseerd worden door de professionals, namelijk de operatoren. Als men tot integratie wil komen, moet men het kennisprobleem oplossen. Gaat men hiertoe een soort inhaaloperatie op touw zetten in hoofde van de verschillende bevoegde overheden of zal men een kenniscentrum oprichten dat met grote academische en praktische autoriteit in staat is om oplossingen naar voor te brengen ?

De politieke wereld heeft het overlegprobleem nog niet kunnen oplossen maar ook de academische wereld heeft nog geen praktisch bruikbare blauwdruk afgeleverd voor de afstemming van het openbaar vervoer.

\*  
\* \* \*

**Chiffres (statistiques et d'analyses des besoins en mobilité dans les trois Régions)**

L'orateur se réfère au Bureau du Plan pour les données relatives à l'augmentation des besoins en mobilité dans les trois Régions et au niveau fédéral.

Dans le cadre normatif, il faut tenir compte de plusieurs équations : l'équation sociale, l'équation environnementale mais aussi l'équation économique. Faire rouler un véhicule vide n'a aucun sens ni au niveau économique ni sur le plan environnemental.

\*  
\* \* \*

M. Vanackere constate que les choix en matière de transports en commun sont fortement monopolisés par les professionnels, en l'occurrence les opérateurs. Or, si l'on veut en arriver à une intégration, il faudra résoudre la question de l'expertise. Va-t-on, pour ce faire, inciter les différentes autorités compétentes à procéder à une opération de rattrapage ou créer un centre d'expertise investi d'une grande autorité académique et pratique lui permettant d'avancer des solutions ?

Si le monde politique n'a pas encore pu résoudre la question de la concertation, le monde académique n'a pas davantage réussi à élaborer un modèle praticable d'harmonisation de l'offre de transports en commun.

\*  
\* \* \*

**BIJLAGE**

---

**ANNEXE**

---

*Document voor bespreking - September 2014*

**Onderzoek voorafgaand aan een overlegd en geïntegreerd mobiliteitsplan**

**SYNTHESENOTA**

*Document voor bespreking - November 2014*

## **Hoofdstuk 1 Context van het project**

De hefbomen voor een mobiliteitsbeleid in België zijn verdeeld onder de verschillende bevoegdheidsniveaus en de 6de staatshervorming overheft talrijke materies naar de Gewesten.

Tijdens zijn vergadering van 19 juli 2013 heeft de Ministerraad gevraagd dat een totaalstudie over de mobiliteit gevoerd zou worden.

De Minister van Overheidsbedrijven en de Staatssecretaris voor Mobiliteit hebben onder bescherming van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) een debat over de multimodale mobiliteit geopend. Dit initiatief moet de samenwerking tussen alle stakeholders versterken, om samen gezamenlijke en op bepaalde thema's gecoördineerde actieplannen uit te werken.

De FOD Mobiliteit en Vervoer is belast met dit debat, met de steun van Roland Berger Strategy Consultants in samenwerking met Transitec.

In deze context is de FOD Mobiliteit en Vervoer zowel informateur als facilitator, rekening houdend met de prerogatieven van alle betrokken actoren en in nauwe interactie met hen. De voornaamste beoogde doelstellingen zijn:

- de communicatie tussen de bevoegde actoren of zij die een natuurlijke belangstelling hebben voor de mobiliteitsproblematiek, te vergemakkelijken en te versterken;
- de punten te identificeren die zich op het snijpunt van de bevoegdheden van de verschillende actoren bevinden, om na te gaan waar hun huidige plannen elkaar overlappen;
- concrete en prioritaire werklijnen voor te stellen teneinde de verschillende plannen en standpunten op optimale wijze te ordenen en met elkaar te verbinden indien nodig;
- een gemeenschappelijke werkbasis voor te stellen voor de concrete opmaak van het federale mobiliteitsplan.

*Document voor besprekking - November 2014*

## **Hoofdstuk 2 Vaststellingen en uitdagingen**

**Het spoorwegnet en het wegennet verzadigen onverbiddelijk**

Tussen 1995 en 2012 hebben we een continue groei van het weg- en spoorwegvervoer vastgesteld, die vooral verband houdt met de evolutie van het BBP<sup>1</sup> dat met gemiddeld 1,75% per jaar groeide:

- Het personenvervoer over de weg steeg van 98.4 naar 117.2 mld voertuigen km; deze evolutie volgt grotendeels de groei van het autosnelwegverkeer (van 31.3 naar 42.5 mld voertuigen km) bij een bijna ongewijzigd netwerk.
  - Het personenvervoer over het spoor steeg van 6.8 naar 10.9 mld voertuigen km, bij een bijna ongewijzigd netwerk. Tussen 2005 en 2012 is het aantal vervoerde reizigers van 185.3 mln naar 231.2 mln gestegen.
  - Het volume aan reizigers bij de drie gewestelijke maatschappijen steeg van 541.3 mln naar 1,187.8 mln.

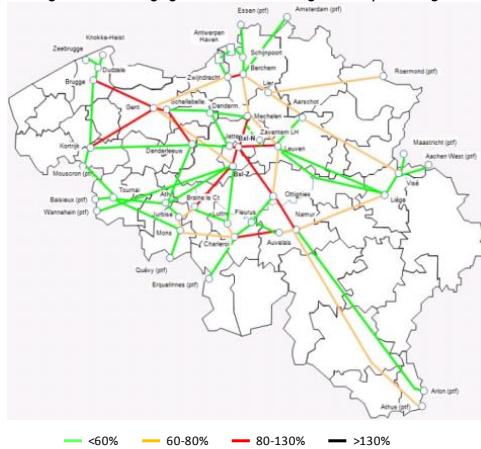
Al blijken deze volumes nu te stagneren omwille van de verslapping van de economische bedrijvigheid, toch voorzien de verschillende bestaande plannen en vooruitzichten dat het spoorweg- en wegverkeer op lange termijn zal toenemen.

- Tegen 2030 zou het vervoer van reizigers per auto en per trein met meer dan 20% (in pax-km) toenemen<sup>2</sup>.
  - Het laatste vervoersplan van de NMBS voorziet in een jaarlijkse verhoging van het aantal reizigers met 2%.
  - De MIVB kijkt uit naar een groei van het aantal vervoerde reizigers met 17% tegen 2017 en met 55% tegen 2025; het huidig aantal van 355 mln ritten in 2013 zou stijgen naar 415 mln in 2017 om 550 mln in 2025 te bereiken<sup>3</sup>.
  - De toename van het goederenvervoer met 52% tussen 2008 en 2030 (in t-km) zal de netwerken ook nog eens meer beladen<sup>4</sup>.

De huidige infrastructuur toont echter tekenen van saturatie en uit de prognoses blijkt dat ze de verwachte toename op onvoldoende manier zal kunnen opvangen.

- In 2010 bereikte de gemiddelde benutting van het spoorwegnet in de ochtendspits voor passagiersvervoer 68%, met vrij grote verschillen (zie fig. 1). 19 van de 156 geanalyseerde lijnen hebben een benuttingsgraad tussen 80 en 130%, 28 tussen 60 en 80% en 88 lijnen (wat 55% van het totaal vertegenwoordigt) minder dan 60%. Volgens de prognoses zou de gemiddelde benutting in de ochtendspits tot 98% kunnen stijgen, bij ongewijzigd beleid, terwijl ons spoorwegnet nu al het dichtste in Europa is met 0.12km / km<sup>26</sup>.

Fig. 1: benuttinggraad van het Belgische spoorwegnet



<sup>1</sup> NMBS: B-Mobility Trends Maart 2014, Jaarverslagen NMBS, Kerncijfers 2010-2012, Mobiliteit in België

<sup>2</sup> Federaal Planbureau: Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, September 2012

<sup>3</sup> MIVB: Perscommuniqué Presentatie van de cijfers 2012 en grote projecten 2013

<sup>4</sup> Federaal Planbureau: Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, September 2012

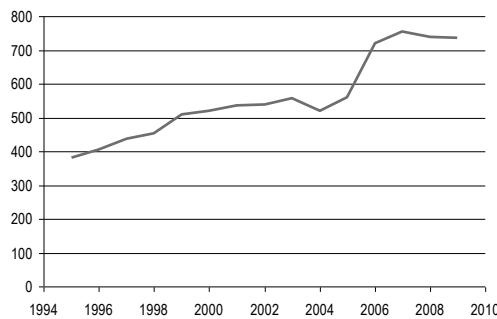
<sup>5</sup> Infrabel: GRIP 2030 - juni 2010

<sup>6</sup> NMBS: B-Mobility Trends Maart 2014, Jaarverslagen, Kerncijfers 2010-2012, Mobiliteit in België

Document voor bespreking - November 2014

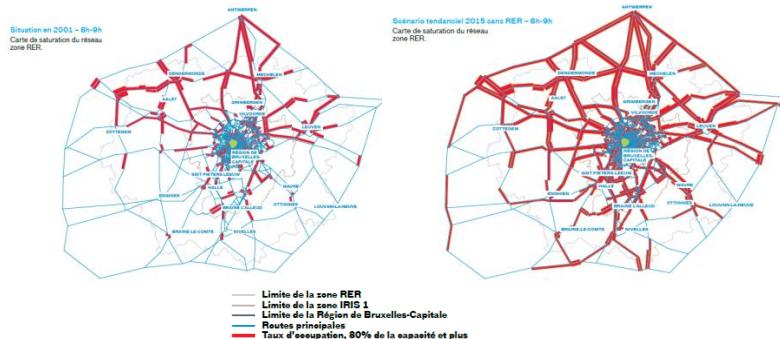
- In 2009 werden er 735 km autosnelwegen (op een totaal van 1,763 km) voor meer dan 75% gebruikt en dit percentage blijft maar stijgen sedert 1995<sup>7</sup> (zie fig. 2) terwijl het Belgische wegennet het op een na dichtste netwerk van Europa is met 5.06 km/km<sup>28</sup>:

*Fig. 2: evolutie van het aantal km autosnelweg dat in de spitsuren voor meer dan 75% wordt gebruikt*



De wegverkeerskaarten in het GEN-gebied tonen een belangrijke saturatie en wijzen op een verergering van de situatie tussen 2001 en 2015 op de meeste binnenkomende verkeersassen in Brussel, en meer bepaald in de noordrand<sup>9</sup>.

*Fig. 3: evolutie van de benuttingsgraad van het wegennet in het GEN-gebied*



- Een evolutie met de stroom mee zonder gewijzigd beleid, zal uitmonden in een geleidelijke en gezamenlijke congestie van beide netwerken, wat bv. de verschuiving van het wegverkeer naar het spoorwegverkeer om het wegennet te ontlasten, onmogelijk zal maken. En omgekeerd.

**Deze saturatie heeft een negatieve impact op de mobiliteit, zonder werkelijk verbeteringsperspectief indien voor geen ander beleid wordt gekozen.**

Zoals een selectie indicatoren (zie fig. 4) aantoon, oefent de groeiende saturatie van de netwerken een sterke druk op de infrastructuur, die nu al een van de dichtste in Europa is (zowel qua wegen als spoorwegen).

Dit heeft dus een negatieve impact op de kwaliteit van onze mobiliteit.

<sup>7</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer: Verkeerstellingen 2009

<sup>8</sup> NMBS: B-Mobility Trends Maart 2014, Jaarverslagen, Kerncijfers 2010-2012, Mobiliteit in België

<sup>9</sup> BHG: Mobiliteitsplan Iris 2

Document voor bespreking - November 2014

*Fig. 4: synthese van enkele sleutelindicatoren van de mobiliteit in België*

<b>Stiptheid van de passagierstreinen:</b> 85,6% in 2013 (tegenover 87,2% in 2012 of 92,6% 10 jaar geleden) <sup>1)</sup>	<b>De Noord-Zuidverbinding bereikt weldra zijn maximale capaciteit.</b> Deze zal worden bereikt tussen 2017 en 2024 <sup>2)</sup>
<b>Tijd verloren in files &gt; 100km (België):</b> 761 uren in 2013 (608 uren in 2012) > 200km: 186 uren (113 uren in 2012) <sup>3)</sup>	<b>Autopendelaars naar Brussel:</b> 225,000 voor een <b>capaciteit</b> van 65,000 voertuigen/uur <sup>4)</sup>
<b>Tijd verloren in files in Brussel:</b> gemiddeld 83 uren in 2012, Brussel top1 van de files in Europa <sup>5)</sup>	<b>Congestie van het Brusselse verkeersnet 2001-2015:</b> + 7 % verkeer, + 45% duur van de verplaatsing, - 5 km/uur gemiddeld <sup>6)</sup>
<b>Uitstoot van broeikasgassen</b> door de transportsector: 22,5% (+29,9% van 1990 tot 2011) <sup>7)</sup>	<b>Kostprijs van de verkeerscongestie in België:</b> 2% van het BBP – EUR 8 Md <sup>8)</sup>

- 1) Infrabel – Stiptheidsrapport 2013  
 3) Touring – statistieken 2013  
 5) Inrix – Traffic Scorecard  
 7) Zesde nationale mededeling over klimaatverandering
- 2) NMBS – Voorstel van investeringsplan 2013-2025  
 4) BECI – Witboek voor mobiliteit  
 6) Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Iris 2  
 8) Febiac - Slimme fiscaliteit voor betere mobiliteit (22/10/2013)

- Steeds meer treinen zitten steeds meer vol met reizigers en lopen steeds meer vertraging op, alhoewel de stiptheid recent wat verbeterd is.
  - De stiptheid van de treinen van de NMBS is met 7 punten achteruitgegaan sedert 2004: 85.6% in 2013 tegen 87.2% in 2012 of 92.6% tien jaar geleden<sup>10</sup>. Men stelt echter een verbetering vast de eerste 6 maanden van 2014 met een gemiddelde van 89.3%.
  - Het aantal afgeschafte treinen neemt toe: 1.59% van het totaal ingezette treinen in 2013 tegen 1.42% verleden jaar<sup>11</sup>. Deze tendens werd bevestigd tijdens de eerste 6 maanden van 2014, met een gemiddelde van 1.65%. Dit volume en deze evolutie zijn ook gebonden aan het aantal stakingsdagen.
  - De bezetting van de treinen is met 6.7% gestegen tussen 2010 en 2012, van 119 naar 127 reizigers per trein<sup>12</sup>.
  - De Noord-Zuidverbinding nadert haar maximale capaciteit. Volgens analyses van de NMBS en Infrabel zou de maximale capaciteit tussen 2017 en 2024 bereikt worden<sup>13</sup>.
- Steeds meer auto's verliezen steeds meer tijd in de files en stoten steeds meer broeikasgassen uit, alhoewel ze weinig passagiers vervoeren.
  - Op 10 jaar tijd is het wagenpark met 15% toegenomen. In 2013 telde men 6.99 mln voertuigen (motorfietsen inbegrepen) tegen 5.98 mln in 2003 en 4.59 mln in 1990<sup>14</sup>.
  - De duur van de files van meer dan 100 km is in België met 25% toegenomen: 761 uren in 2013 (tegen 608 in 2012). De duur van de files van meer dan 200 km bereikte 186 uren (tegen 113 in 2012)<sup>15</sup>.
  - De gemiddelde bezetting van auto's is stabiel sinds 2005, met 1.39 personen per wagen.
  - Om preciezer te zijn, stellen we congestie-indicatoren vast op het Brusselse grondgebied:
    - Het verkeer is met 7% toegenomen in 15 jaar. Deze toename in voertuigen-km tussen 2001 en 2015 gaf ook aanleiding tot een toename met 45% van de duur van de verplaatsingen en tot een vermindering met 5 km/u van de gemiddelde snelheid<sup>16</sup>.
    - De stroom van pendelaars die per auto naar Brussel komen, is groot tegenover de capaciteit van het netwerk. Op weekdagen is deze stroom op 225,000 voertuigen per dag geraamd voor een capaciteit van 65,000 voertuigen/u<sup>17</sup>.
  - Deze toenemende congestie wordt ook geïllustreerd in de rangschikking Inrix 2013. Brussel staat op de 1ste plaats. Brussel en Antwerpen zijn de meest overbelaste steden<sup>18</sup>.

<sup>10</sup> Website Infrabel: Jaarlijkse stiptheidsrapporten 2012-2013, maanden 2014

<sup>11</sup> Website Infrabel: Jaarlijkse stiptheidsrapporten 2012-2013, maanden 2014

<sup>12</sup> NMBS: B-Mobility Trends Maart 2014, Jaarverslagen, Kerncijfers 2010-2012, Mobiliteit in België

<sup>13</sup> NMBS en Infrabel: Investeringsplan 2013-2025

<sup>14</sup> Statbel: Evolutie van het voertuigenpark tussen 2000 en 2013

<sup>15</sup> Touring: Statistieken 2013

<sup>16</sup> BHG: Mobiliteitsplan Iris 2

<sup>17</sup> BECI: Witboek voor mobiliteit

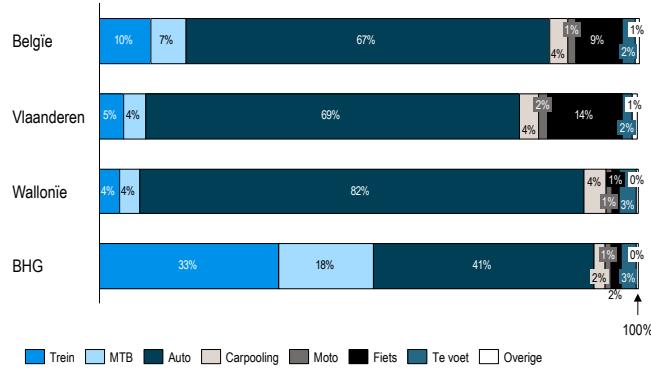
Document voor bespreking - November 2014

- Deze congestie heeft ook een kostprijs die de OESO op 1 à 2% van het Belgische BBP of 2 à 4 mld raamt<sup>18</sup>.

### **De auto heeft nog steeds een groot marktaandeel in de verplaatsingen, vooral buiten het BHG.**

Indien men naar het aantal woon-werkverplaatsingen en het hoofdvervoermiddel volgens de werkplaats kijkt, heeft de (individuele en gedeelde) auto in België een marktaandeel van 71% (zie fig. 5)<sup>19</sup>.

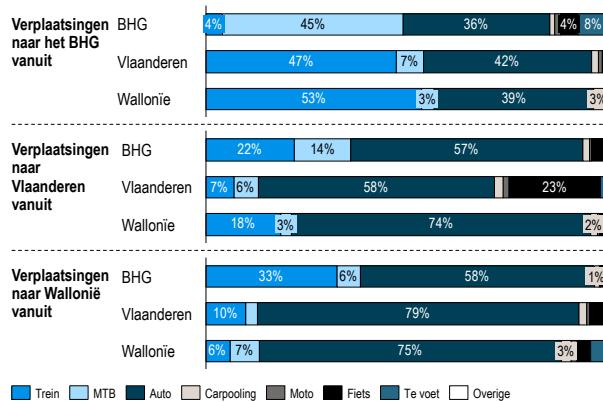
*Fig. 5: hoofdvervoermiddel volgens de werkplaats [% van de verplaatsingen, 2011]*



Het overwicht van de auto valt vooral op bij de verplaatsingen naar en binnen Vlaanderen (73%) en naar en binnen Wallonië (86%). De auto blijft een belangrijk vervoermiddel (41%) naar en binnen het BHG, waar het openbaar vervoer een niet te verwaarlozen rol speelt: de treinen hebben een marktaandeel van 33% en de metro/tram/bus 18%<sup>20</sup>.

Een precieze visie volgens de gewesten van oorsprong/bestemming bevestigt deze gemiddelden:

*Fig. 6: aandeel van de vervoersmodi volgens de werkplaats [% van de verplaatsingen, 2011]*



Het gebruik van de auto is onontkoombaar voor verplaatsingen binnen Vlaanderen en Wallonië, maar ook tussen Vlaanderen en Wallonië en blijft dus een belangrijk mobiliteitselement voor beide gewesten.

- De bewegingen van, naar en binnen het BHG gebeuren meer met het openbaar vervoer, wat normaal is in een metropolyse verkeersdynamiek.
  - De verplaatsingen met bestemming Brussel gebeuren voor de helft met de trein: 47% vanuit Vlaanderen, 53% vanuit Wallonië.

<sup>18</sup> Inrix: Traffic Scorecard 2013

<sup>19</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer: Diagnostiek woon-werkverkeer, Juni 2011 (op basis van 10,146 enquêtes die de FOD heeft ontvangen is de auto het vervoermiddel dat gedurende het grootste deel van jaar, de langste afstand aflegt).

<sup>20</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer: Diagnostiek van het woon-werkverkeer, juni 2011

*Document voor bespreking - November 2014*

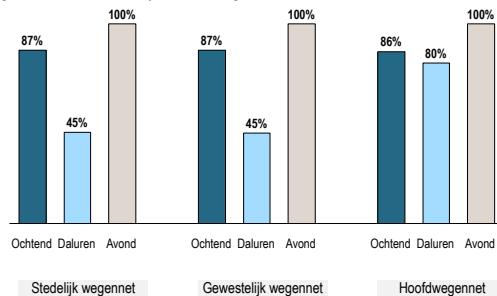
- Het gemeenschappelijk vervoer speelt een niet te verwaarlozen rol bij het verlaten van Brussel: 36% naar Vlaanderen, 39% naar Wallonië.
- Het verkeer binnen Brussel wordt voor 45% door de MIVB opgevangen. De auto blijft een belangrijk vervoermiddel met 36%. De trein wordt slechts gebruikt voor 4% van de verplaatsingen.

**De druk op de infrastructuurvoorzieningen verschilt aanzienlijk naargelang van het vervoermiddel en de verplaatsingsuren: de spitsuren conditioneren in het algemeen de grootte van de netwerken.**

De meeste bovenvermelde congestie-elementen worden vooral waargenomen tijdens de spitsuren ('s morgens of 's avonds) (zie fig. 7 en 8).

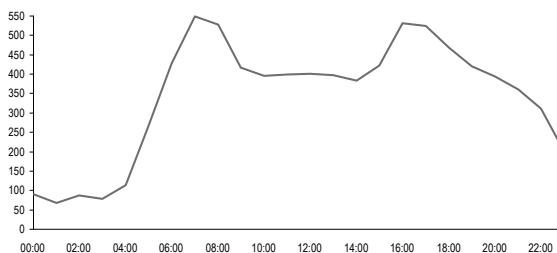
- De wegcongestiecurve voor België toont dat het verkeer twee pieken van ongeveer 5.5. mln pax-km bereikt rond 8u en 17u. Buiten deze uren en in het weekend, bereikt het verkeer 4 mln pax-km en is dus vlotter. De fig. 7 toont de verhouding tussen de verkeersintensiteit per uur tijdens de avondspits en die in de ochtendspits en in de daluren, per type wegennet. Het spitsureffect is zeer duidelijk op het stadswegennet en op het gewestelijk wegennet, die ruim onderbenut blijven tijdens de daluren. Deze verhouding bereikt 20% voor het hoofdnetwerk<sup>21</sup>. De woon-werkverplaatsingen vertegenwoordigen 60 à 70% van het wegverkeer tijdens de spitsuren<sup>22</sup>; deze verhouding laat ook concluderen dat deze voertuigen onderbenut blijven, en zelfs niet worden gebruikt, een grote deel van de dag.

*Fig. 7: verhouding voertuig km in het avondspitsuur vergeleken met het verkeer in de ochtend en gedurende de dag.*



Dezelfde vaststelling kan gemaakt worden wat betreft de reizigerstreinen die tijdens de dag op het Belgische netwerk rijden. We komen tot eenzelfde spitseffect vs daluren (bijna 30%: ≈550 treinen per spitsuur tegen ≈400 in de daluren<sup>23</sup>.

*Fig. 8: aantal reizigerstreinen die per uur op het Belgisch netwerk rijden*



De grootte van de netwerken dient om het drukste verkeer tijdens de spitsuren op te vangen, terwijl deze spitsuren ('s morgens en 's avonds) slechts 4 à 6 uren van een volledige dag vertegenwoordigen. Investeren in het netwerk om het spitsverkeer op te slorpen komt neer op de aanleg van een netwerk dat structureel een overcapaciteit biedt tijdens 18 à 20 uur op 24, m.a.w. tijdens 75 en 85% van de tijd.

<sup>21</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer, Analyse van de verkeerscongestie in België - 2008

<sup>22</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer, BELDAM (nationale enquête over de mobiliteit van de Belgen) - 2009

<sup>23</sup> Infrabel – GRIP 2030

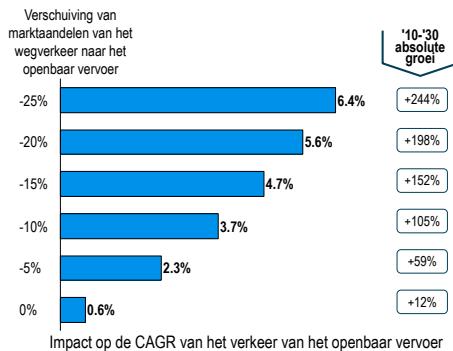
Document voor bespreking - November 2014

**Naast de culturele complexiteit impliceert de modale verschuiving van de auto naar een meer collectieve vervoerswijze een belangrijke overbelasting, die door het collectief vervoer niet kan worden opgevangen.**

Uit wat voorafgaat, blijkt dat het wegennet en het spoorwegennet dezelfde piekuren hebben. Een verschuiving van het ene naar het andere, bij een onveranderd tijdschema, zal problematisch zijn.

In 2010 was de auto goed voor een marktaandeel van 85% in pax km; het Federale Planbureau raamt dit aandeel op hetzelfde percentage in 2030 maar met een toename van het verkeer met 22%. Indien het marktaandeel van de auto tegen 2030 met 10 punten daalt en er een verschuiving naar het openbaar vervoer komt, moet deze vervoerswijze automatisch opdraaien voor een verdubbeling van het vervoerde volume. Deze impact houdt rekening met de natuurlijke verwachte verhoging van het verkeer tegen 2030 en met de modale verschuiving.

*Fig. 9: analyse van de sensitiviteit van de verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer*



Overigens, de lange termijn die nodig is om projecten te ontwikkelen, gaande van de besluitvorming, het zoeken naar de nodige financiering tot de operationele verwezenlijking van de projecten, doet besluiten dat het materieel niet mogelijk zal zijn om de grootte van de infrastructuur tegen 2030 significant uit te breiden. Gelet op de tijd die nodig is voor verschillende lopende projecten, stelt men vast dat een termijn van 15 jaar normaal is<sup>24</sup>.

- Diabolo: het project was ingeschreven in 2002 in het Brussels Gewestelijk Ontwikkelingsplan; de offerteaanvraag gebeurde in 2005 en de indienststelling van het laatste vak is gepland tegen eind 2016<sup>25</sup>;
- Tunnel Schuman-Josaphat: effectenstudie in 1997, start van de werken in 2008, geplande indienststelling in 2016<sup>26</sup>;
- Liefkenshoekspoortunnel: goedkeuring in 2004 van een motie door de Vlaamse regering met bepaling van een PPS en een budget voor de aanleg, geplande indienststelling in 2014<sup>27</sup>;
- GEN: eerste besprekingen in 1989, oprichting van een task force in 1991, geplande indienststelling in 2025<sup>28</sup>.

Concrete oplossingen zullen dus eerst moeten worden toegepast.

**Bovendien kan men niet overwegen, gelet op de huidige financiële toestand, om het saturatieprobleem met een massale uitbreiding van de infrastructuurvoorzieningen op te lossen.**

Het openbaar vervoer heeft nu een jaarlijkse exploitatiekostprijs van 6 mld EUR.

Deze exploitatiekostprijs wordt gedekt door de eigen ontvangsten (biljetten, enz.) en door de subsidies die de toezichthoudende overheden toekennen.

De dekkingsgraad van de uitgaven (ratio tussen eigen ontvangsten en exploitatiekosten) vertaalt zich ook in beleidskeuzes, zoals gratis openbaar vervoer, een zeer brede geografische dekking en dienstregeling.

<sup>24</sup> IRT Railenium, Shift2Rail

<sup>25</sup> Infrabel

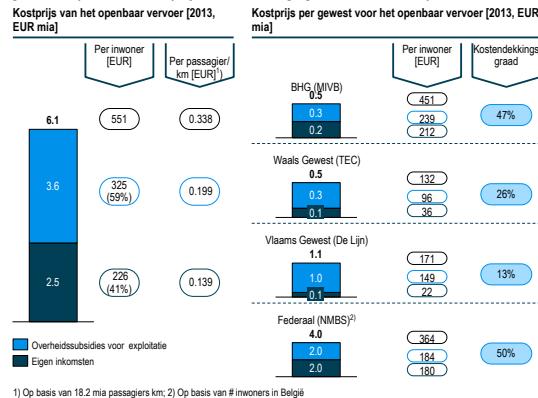
<sup>26</sup> Infrabel

<sup>27</sup> Vlaamse regering, Infrabel

<sup>28</sup> Brussels studies, Infrabel, NMBS, pers

Document voor bespreking - November 2014

Fig. 10: exploitatiekostprijs en dekkingsgraad van het openbaar vervoer



1) Op basis van 18.2 mia passagiers km; 2) Op basis van # inwoners in België

Deze cijfers houden echter geen rekening met de investeringsbedragen die de toezichthoudende overheden storten. Deze stortingen worden ook een uitdaging in de toekomst:

- NMBS en Infrabel: de perimeter en de lijnen van het investeringsplan 2013-2025 werden om budgettaire beperkingen goedgekeurd voor 26 mld EUR. Verschillende rangschikkingsoefeningen van de investeringen werden op verschillende niveaus uitgevoerd <sup>29</sup>. In vergelijking, het vorige investeringsplan 2001-2012 kreeg 17.0 mld EUR, waarvan een significant deel voor het GEN was.
- MIVB: de financieringsafwijking voor de periode 2013-2017 wordt geraamd tussen 0.9 mld en 1.4 mld EUR. Het beheerscontract van de MIVB voorziet immers in een vermindering van de exploitatiekosten om tot de financiering van de investeringen te kunnen bijdragen <sup>30</sup>.
- De Lijn: de maatschappij heeft ambitieuze investeringsplannen voorgesteld, met o.m. de aanleg van 4 nieuwe tramlijnen naar Brussel tegen 2020 voor een bedrag van 1.5 mld EUR en 9 andere lijnen tegen 2030 in Brabant voor een bedrag van meer dan 2 mld EUR <sup>31</sup>. De dekkingsgraad van 13% (zie hierboven) beperkt aanzienlijk de autofinanciering en vereist hier ook besparingsmaatregelen en een kritische herziening van de investeringen.
- Dezelfde uitdagingen gelden voor het wegennet. Het Waalse budget voor het onderhoud van de wegen en autosnelwegen werd gereduceerd van 885 mln naar 322 mln EUR. Het financieringsplan voor de renovatie van het wegennet voorzag oorspronkelijk in een investering van 885 mln EUR voor 575 bouwwerven; het werd eindelijk een masterplan van 322 bouwwerven voor 500 mln EUR. Deze enveloppe dient uitsluitend voor het renoveren, het herstellen en het beveiligen van de wegen en niet voor de aanleg van nieuwe wegen en bijkomende rijstroken. Bij gebrek aan voldoende financiële middelen worden 281 bouwwerven, waarvan de kostprijs op 228 mln EUR geraamd is, on hold gezet <sup>32</sup>.

## Conclusies

De toestand van de mobiliteit in België is duidelijk verontrustend. Het feit dat onze steden de koplopers op het gebied van saturatie zijn, is er een levend bewijs van. Elk jaar verplaatsen we ons meer, met als gevolg een saturatie van de onvoldoende en verouderende infrastructuurvoorzieningen, in het bijzonder tijdens de luttele spitsuren. Deze infrastructuurvoorzieningen uitbreiden of verdubbelen lijkt niet denkbaar, om ten minste drie belangrijke redenen:

- de toestand van de openbare financiën maakt een massale investering onwaarschijnlijk;
- al zouden we over het geld beschikken, toch zouden alle werken niet binnen de nodige termijnen kunnen worden verwezenlijkt om de problemen die we nu al ondervinden, op te lossen;
- zonder diepgaande invloed op de gedragingen en de verplaatsingsfactoren, zouden deze investeringen slechts met enkele jaren het probleem van een totaal geïmmobiliseerd land uitstellen.

<sup>29</sup> NMBS - meerjareninvesteringsplan 2013-2025; pers

<sup>30</sup> MIVB - Beheerscontract 2013-2017

<sup>31</sup> De Lijn - Mobiliteitsvisie 2020; pers

<sup>32</sup> Rekenhof - Onderhoud van de wegen en autosnelwegen in Wallonië

*Document voor bespreking - November 2014*

Het is dus nodig om vanaf nu in overleg te werken aan drastische en innoverende oplossingen die op gecoördineerde, blijvende en coherente wijze de druk op het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen zullen verminderen.

Document voor bespreking - November 2014

### Hoofdstuk 3 Inventarisering van de maatregelen ter beperking van de saturatie

**De saturatie van de infrastructuurvoorzieningen is een combinatie van verschillende parameters die duidelijk moeten worden geïdentificeerd en geoptimaliseerd**

Om het bedreigende probleem van een volledige saturatie op te lossen, moet men het infrastructuraanbod zo goed mogelijk afstemmen op de bestaande en toekomstige vraag naar verplaatsingen.

Het optimale afstemmingspunt tussen vraag en aanbod vinden is een probleem van mathematische optimisatie waarop veel leden van het academisch corps zich gebogen hebben. Deze nota heeft niet als doel dit optimisatieprobleem te herformuleren door alle eigen kenmerken van de Belgische mobiliteit in aanmerking te nemen, of de bestaande modellen te evalueren. Niettemin lijkt het ons nuttig de grote beginselen en elementen van de modellen te benutten om:

- op systematische en volledige wijze de voornaamste hefbomen die de verschillende stakeholders zouden kunnen gebruiken om de mobiliteit van personen en goederen in ons land te verbeteren, te identificeren;
- op basis van dit referentiesysteem, de coherentie en de volledigheid van de verschillende plannen te evalueren;
- de nodige bijkomende acties en coördinatiemaatregelen er vanaf te leiden.

Daar het saturatieprobleem van de infrastructuur op bepaalde punten en tijdstippen van de dag voorkomt, moeten we de mobiliteitsvraag beter spreiden over de gehele infrastructuur en over alle beschikbare tijdsperiodes.

- De bezettingsgraad kan worden beschouwd als de verhouding tussen het aantal reizigers of de hoeveelheid goederen die een deel van de infrastructuur op een bepaald moment gebruiken en de maximale capaciteit van dit deel van de infrastructuur op hetzelfde moment. Om de bezettingsgraad mathematisch weer te geven, zullen we gebruik moeten maken van de variabelen die de vraag (reizigers of goederen) en de verschillende vakken (of paden, slots, enz.) meten.
- Om het concept van tijdelijke of ruimtelijke "verdeling" van de verplaatsingen, en dus ook de afwegingen die gemaakt kunnen worden tussen verschillende routes en dienstregelingen, te introduceren, zullen we ook twee aanvullende begrippen in aanmerking moeten nemen:
  - de snelheid van de verplaatsing die sterk varieert naargelang van de vervoerswijzen en, voor een bepaald vervoermiddel, naargelang van het tijdstip van de dag;
  - de "kostprijs" van een verplaatsing die zowel de variabele kosten van de verplaatsing (benzine, tolgeld, ticket openbaar vervoer), als de opportunitiekosten verbonden aan de tijd, bevat.

We kunnen zo de verzadigingsgraad, die een scalaire waarde tussen 0 en 1 is, meten. Omdat de waarde van 1 een volledige saturatie van de infrastructuur aangeeft, moeten we, volgens de literatuur, ijveren naar 0,8 (d.w.z. dat de infrastructuur intensief wordt gebruikt, maar dat ze voor geen structureel saturatie zorgt).

Idealiter willen we dat de totale saturatiegraad van de infrastructuur voor alle vervoerswijzen en alle secties, zo dicht mogelijk bij de waarde 0,8 komt. Deze doelstelling kan worden uitgedrukt als volgt:

$$\text{Min}_{\forall i,j} \left\| 0.8 - \Pi_{ij} \right\|$$

De parameters zijn:

- $\Pi_{ij}$  het gebruiks niveau van de infrastructuurvoorzieningen;
- $j$ : het vervoermiddel;
- $i$ : het segment van het geografische netwerk of de geografische sector.

We kunnen dan het benuttingsniveau van de infrastructuurvoorzieningen uitdrukken door de combinatie van de volgende parameters:

$$\Pi_{ij} = \frac{Pax_i * \alpha_{ij}}{\tau_{ij} v_{ij} * t_{pointe} * \kappa_{max,ij}}$$

De componenten van de graad  $\Pi$  van het benuttingsniveau zijn:

- $Pax$  is het aantal vervoerde reizigers [pax];
- $t_{pointe}$  is de duur van het spitsuur [h];
- $\alpha_{ij}$  is de verhouding reizigers die voor een bepaald vervoermiddel op een segment van het netwerk kiezen;
- $\tau_{ij}$  is de bezettingsgraad van het vervoermiddel [pax/voertuig];
- $v_{ij}$  is de commerciële snelheid van het rollend materieel [km/u];
- $\kappa$ , is de maximale capaciteit van het netwerk [voertuigen/km].

Document voor bespreking - November 2014

**Om de druk op de infrastructuurvoorzieningen te verminderen, dienen concrete maatregelen genomen te worden, door drie soorten hefbomen gezamenlijk te activeren**

- een vermindering van de vraag, d.w.z. een vermindering van het aantal reizigers die op een bepaald moment zich zouden willen verplaatsen;
- een verbetering van de wezenlijke doeltreffendheid van elk vervoermiddel door een verhoging van zijn capaciteit of zijn bezettingsgraad;
- de aanmoediging van een verschuiving naar vervoerswijzen die minder infrastructuur nodig hebben, d.w.z. vervoerswijzen die op een gegeven segment, op een doeltreffende manier het meest aantal reizigers vervoeren.

De eerste soort van hefbomen bevat alle maatregelen gericht op het verminderen van het aantal verplaatsingen per tijdseenheid door invloed van de *Pax*, hetzij door een vermindering van de absolute noodzaak, hetzij door de verplaatsing buiten de piekuren te laten gebeuren. Representatieve maatregelen van deze aanpak zijn o.a.:

- de werkplek en de woning dichter bijeenbrengen, door de activiteiten te concentreren bij openbaarvervoersassen en beleidsmaatregelen inzake ruimtelijke ordening te nemen om de afstand van de verplaatsing te verminderen, of de vervoerswijze te wijzigen;
- het telewerk/thuiswerk aanmoedigen;
- de dematerialisatie van de verkeersstromen aanmoedigen door de noodzaak aan verplaatsingen te doen verdwijnen;
- de vervoersgewoontes wijzigen door de invoering van bepaalde instrumenten zoals een stadstol, een intelligente fiscaliteit, enz.

De tweede soort van hefbomen beoogt een verbetering van de doeltreffendheid van elke vervoerswijze individueel, door op vier parameters te werken:

Factor	Voorbeeld van maatregel
Verhoging van $\tau_{ij}$ (bezettingsgraad)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidatie van de verkeersstromen door gedeelde vervoersmodi, taxi's en carpooling</li> <li>• Verbetering van het aanbod en van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer dat van natuur meer capaciteit biedt</li> </ul>
Verhoging van $\kappa_{\max j}$ (maximale capaciteit van de infrastructuur)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermindering van de afstand tussen de voertuigen en verhoging van de gemiddelde snelheid door technologische innovaties: zelfrijdende auto's, voertuigenkonvoien, geautomatiseerde metro, enz.</li> <li>• Dynamisch beheer van het wegverkeer - ITS (e.g. gebruik van de pechstroken, aanpassing van de snelheid)</li> <li>• Verbetering van de veiligheid en van de snelheid om het aantal ongevallen/incidenten en hun impact op het verkeer te verminderen</li> <li>• Beheer/deling van de informatiestromen om de multimodaliteit en de innoverende aanbiedingen te verhogen - model eigendom vs model 'pay for use'</li> <li>• Optimalisatie van de vervoersplannen</li> <li>• Investeringen in rollend materieel met veel capaciteit (e.g. dubbeldekstreinen, gelede bussen, enz.)</li> <li>• Verbetering van de knelpunten en van de missing links op het netwerk</li> <li>• Uitbreiding van het vervoersnetwerk en van het infrastructurnetwerk</li> </ul>
Verhoging van $t_{spits}$ (duur van de spitsperiode)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer flexibele werkuren en werkreglementen</li> </ul>
Verhoging van $v_{ij}$ (commerciële snelheid)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimalisatie van het verkeersbeheer, specialisatie van de infrastructuurvoorzieningen</li> <li>• Verkorting van de tijd om incidenten/ongevallen te behandelen of om werken uit te voeren</li> </ul>

Ten slotte, een derde soort van hefbomen zijn de maatregelen om de modale verschuiving te verhogen en de verdeling tussen de vervoerswijzen te optimaliseren.

Een groot aantal woon-werkverplaatsingen gebeuren of kunnen gebeuren met verschillende vervoersmiddelen en/of vervoersoperatoren. 40% van de werknemers maken een voortraject met hun wagen<sup>33</sup>. Dit vereist een versterking van de intermodaliteit en van de aansluitingen o.a. tussen de wagen en het openbaar vervoer.

Hieronder vindt men enkele representatieve maatregelen van deze aanpak:

- om een (zelfs gedeeltelijke) modale verschuiving te ondersteunen:
  - stadstol/intelligente fiscaliteit;
  - internalisering van de externe kosten;
  - gecoördineerd en regelend parkeerbeleid;
- om de multimodaliteit en het opeenvolgend gebruik van verschillende vervoerswijzen aan te moedigen:

<sup>33</sup> Diagnostiek van het woon-werkverkeer, juni 2011

*Document voor bespreking - November 2014*

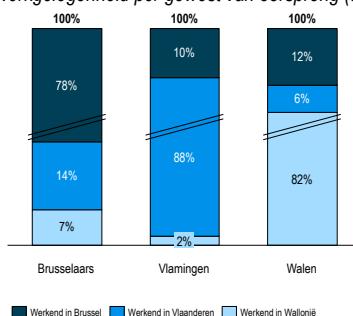
- verbetering van de aansluitingen tussen de vervoersmodi, vooral in de nabijheid van knooppunten (e.g. treinstations);
- aanleg van overstapparkings, enz.
- ontwikkeling van een mobiliteitsbudget;
- delen van informatie en geïntegreerd aanbod van privé en openbare vervoersdiensten ("Connected Mobility", Intelligent Transport Systems) om de deur tot deur stromen te optimaliseren;
- versterking van het fijnmazig fietsnetwerk door beveiligde zones aan te leggen en het parkeren te vergemakkelijken.

Een juist evenwicht vinden om te voorkomen dat het wegennet ten nadele van het openbaar vervoer of omgekeerd wordt ontlast, blijft moeilijk. Een beperkte modale verschuiving van het wegverkeer in de spitsuren kan wel een belangrijke impact op de vermindering van de congestie hebben: studies tonen aan dat een vermindering met 5 à 10% voertuigen tijdens de spitsuren kan leiden tot een vermindering met 40% van de lengte en van de duur van de opstoppen<sup>34</sup>, bij totaal gelijk volume, d.i. zonder toename van het verkeer.

**Voor een vermindering van de factor *II* moet men de gewestgrensoverschrijdende en intermodale stromen in aanmerking nemen en dus de verschillende bevoegdheden en actoren - deelstaten en operatoren - coördineren**

Zoals hieronder wordt aangetoond, gaan de woon-werkverkeerstromen ook van een gewest naar een ander gewest. Bij de aanpak van de mobiliteitsproblemen in en rond Brussel, moet men absoluut rekening houden met het gewestgrensoverschrijdende kenmerk van deze stromen<sup>35</sup>:

*Fig. 11: structuur van de werkgelegenheid per gewest van oorsprong (actieve bevolking, 2011, %)*



- Vanzelfsprekend werken de meeste mensen in het gewest waar ze wonen: dit geldt voor 78% van de Brusselaars, 88% van de Vlamingen en 82% van de Walen.
- De gewestgrensoverschrijdende woon-werkverplaatsingen zijn beperkt, al concentreren ze de meeste vastgestelde problemen:
  - 14% van de Brusselaars werken in Vlaanderen en 7% in Wallonië;
  - 10% van de Vlamingen werken in Brussel en 2% in Wallonië;
  - 12% van de Walen werken in Brussel en 6% in Vlaanderen.
- De Brusselse economie steunt erg op Vlaamse en Waalse werknelmers. 36% van de actieve bevolking die in Brussel tewerkgesteld is, komt uit Vlaanderen en 21% uit Wallonië.
- Deze pendelaarsstromen zorgen ervoor dat de actieve bevolking die in Brussel tewerkgesteld is, met 430.000 personen toeneemt om 750.000 eenheden te bereiken.

**De bovenvermelde theoretische hefbomen tot optimalisatie worden globaal vertaald in de mobiliteitsplannen van de drie gewesten, met niettemin verschillende accenten, tijdsindelingen en maturiteitsniveaus.**

<sup>34</sup> Febiac - Slimme fiscaliteit voor betere mobiliteit

<sup>35</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer: Diagnostiek van het woon-werkverkeer, juni 2011

Document voor bespreking - November 2014

Zoals blijkt uit de onderstaande tabel<sup>36</sup>, kunnen we algemeen stellen op basis van de openbare documenten dat de door de gewesten ontwikkelde plannen tamelijk gelijke doelstellingen nastreven.

- Een krachtig accent wordt in elk geval gelegd op de uitbreiding van de infrastructuurvoorzieningen en op het aanbod aan openbaar vervoer. Dit is bijzonder waar bij het Vlaamse plan dat het accent op de "missing links" legt en een duidelijke spoorwegstrategie heeft ontwikkeld. Het BHG concentreert zich zeer natuurlijk op thema's eigen aan de grote steden, zoals de ruimtelijke ordening, de wegenis, het parkeerbeleid en de verdichting van zijn netwerk aan openbaar vervoer.
- Alle gewesten ambiëren een aanmoediging van de modale verschuiving door te zoeken naar een juist evenwicht tussen de vervoerswijzen en dus naar de beste vervoerswijze voor elke type van verplaatsing:
  - Vlaanderen heeft als doelstelling 40% van de woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet tegen 2030 te laten gebeuren.
  - Het mobiliteitsplan IRIS 2 ambieert een vermindering van de autodruk met 20% tegen 2018 en wenst dat tegen die tijd 20% van de gemechaniseerde verplaatsingen door fietsverplaatsingen worden vervangen.
  - Wallonië heeft als operationele doelstelling de verplaatsingen (in voertuigen-km) met 20 à 30% in de agglomeratie tegen 2030 te verminderen.

Op basis van de openbare documenten is het echter niet mogelijk de impact van deze plannen op de factor  $\Pi$  te kwantificeren, omdat er geen volledig en transparant overzicht van een portefeuille aan concrete projecten bestaat of omdat er geen becijferde impact op de saturatie bestaat. Een eerste kwalitatieve evaluatie (zie fig. 12) laat ons wel al conclusies trekken:

Fig. 12: synthese van de voornaamste richtsnoeren en maatregelen van de mobiliteitsplannen van de 3 gewesten<sup>37</sup>

Categorie	Hefbomen			
Aantal vervoerde passagiers	Instrumenten voor de ruimtelijke ordening om de woon- en werkplek dichter bij elkaar te brengen Tele-/thuiswerk 'Demand management' om de verplaatsingsbehoefte te verminderen	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Bezettingsgraad van het materieel	Gedeelde vervoersmodi, taxi, carpooling (ITS) met aanleg van carpoolparkings Verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer en investeren om het aantrekkelijker te maken	● ●	● ●	● ●
Maximumcapaciteit van de infrastructuur	Verminderen van de afstand tussen voertuigen en toename van de gemiddelde snelheid door technologische innovaties: zelfrijdende auto's, voertuigkonvoien, automatisering van de metro, enz. Dynamisch beheer van het wegverkeer: ITS (bv. gebruik van de pechstroken, aanpassing van de snelheid) Beheer / delen van de informatiestromen om de multimodaliteit en het vernieuwende aanbod te doen toenemen - eigendomsmodel versus model "pay per use" Investeringen in rollend materieel met meer capaciteit (bv. dubbeldekstreinen, gelede bussen, enz.) Wegwerken van de flessenhalzen en oplossing voor de missing links Verbreiding van het vervoers- en infrastructuurnetwerk	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Duur van de spits	Flexibeler dienstroosters en arbeidsreglementen invoeren Slimme fiscaliteit of andere sterke stimuli die de mensen aanmoedigen om zich op een ander ogenblik te verplaatsen	● ●	● ●	● ●
Modale verschuiving	Stadstol / Slimme fiscaliteit of andere sterke stimuli die de mensen aanmoedigen om zich anders te verplaatsen Internalisering van de externe kosten Gecoördineerd en regelgevend parkeerbeleid Aansluiting van de vervoersmodi voor passagiers, vooral in de nabijheid van knooppunten (bv. stations) Aanleg van overstapparkings, enz. Mobiliteitsbudget Delen van informatie en geïntegreerd dienstenaanbod van openbaar en privévervoer (ITS)	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

○ Geen zichtbare vermelding   ● Belangrijke hefboom

- Alle hefbomen die in het begin van dit hoofdstuk werden geïdentificeerd, zijn in verschillende mate goed aangewend.
- De druk wordt vooral gelegd op de tamelijk traditionele assen, zoals de uitbreiding van de infrastructuur, de verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer of een betere afstemming van de ruimtelijke ordening op de mobiliteit. Maar deze

<sup>36</sup> "Naar een duurzame mobiliteit" (Mobiliteitsplan Vlaanderen), Vlaamse Spoorstrategie, Projet de Plan Régional de Mobilité Durable pour la Wallonie (PRMD), Iris 2 Mobiliteitsplan BHG

*Document voor bespreking - November 2014*

assen worden regelmatig opgenomen in de plannen en de beleidsverklaringen zonder dat het bewijs geleverd wordt dat ze relevant zijn. Ze blijven niettemin nodig maar hun uitvoeringsvooraarden moeten worden herzien.

- Innoverende oplossingen die af en toen opduiken, blijven embryonaal. We denken hier aan innoverende mobiliteitsaanbiedingen of aan een grondige beschouwing van het beheer van de informatiestromen. Deze steunt meer op de wil om iets te delen - wat de 1ste etappe is - dan op het voornemen om de volle waarde ervan te gebruiken om de fysische stromen te optimaliseren.
- De wil om echt op het aanbod te spelen en aldus de behoefte aan verplaatsing te verminderen, is nog te weinig aanwezig.

Anderzijds is er soms een risico op incoherentie tussen de projecten van een gewest (t.h.v. de aansluitingspunten) en de visie van het naburige gewest (of van de naburige gewesten). Voorbeelden:

- Vlaanderen zorgt voor een vlottere doorstroming van het verkeer naar het BHG enerzijds en Brussel wil de autodruk verminderen, met als gevolg bijkomende flessenhalzen in het BHG;
- de modale verschuiving naar het openbaar vervoer op de toegangswegen naar Brussel vereist de aanmoediging van de carpooling en de aanleg van ontradingsparkings aan de grenzen met Vlaanderen en Wallonië, maar niemand is het eens over hun locatie of hun financiering;
- de maatregelen vervat in Iris 2 betreffende het verzorgingsgebied van Brussel overschrijden de perimeter van het BHG en lopen door in Vlaanderen en Wallonië;
- de bevordering van een vorm van intelligente fiscaliteit - maar niemand is het eens over de praktische toepassing ervan (tol, belasting, geografische perimeter, al dan niet neutrale fiscale impact, enz.);
- de bijdrage van het GEN tot de intra-Brusselse mobiliteit - de strategie van de NMBS legt het accent op het massavervoer op lange afstanden terwijl het BHG het Brusselse spoorwegnet beter wil benutten;
- de Gewesten wensen het aandeel van de spoorweg in de intraregionale mobiliteit opdrijven maar de NMBS kampt met financiële moeilijkheden, met als risico dat ze op arbitraire wijze bepaalde onrendabele verbindingen wil afschaffen/wijzigen,
- enz.

Naast het feit dat de verschillende mobiliteitsplannen eenzijdig en op verschillende tijdstippen werden opgemaakt, zijn ze ook nog niet helemaal klaar of uitgevoerd.

- Deze plannen werden op verschillende momenten opgemaakt: Iris 2 voor het BHG in 2010 en Mobiliteitsplan Vlaanderen en Vlaamse Spoorstrategie voor Vlaanderen in 2013. In Wallonië wordt er gewerkt aan de redactie van een plan voor duurzame mobiliteit, naar aanleiding van de gewestelijke beleidsverklaring van 2009 die een resumé assen en prioriteiten voor de mobiliteit heeft bepaald.
- Bij de opmaak van deze plannen is er zelf geen verplicht minimaal overleg voorzien wat betreft de stromen en thema's die alle gewesten betreffen.
- De beheerscontracten en de vervoersplannen van de verschillende openbare vervoersbedrijven worden ook op verschillende momenten en met andere deadlines opgemaakt; ze voorzien ook niet in een formeel overleg qua intermodaliteit (aansluiting) of multimodaliteit (cohabitatie of al dan niet concurrentie).

Deze plannen zijn ten slotte het resultaat van een complex maturatieproces binnen het gewest en van een optimalisering van de vraag van de verschillende stakeholders, in het bijzonder de gemeenten.

**Naast het gebrek aan overleg bij de conceptie van elk plan en het tekort aan kwantificatie van de verwachte of verwachten resultaten, moeten we een derde gebrek vaststellen: de zwakke uitvoeringsgraad van "grote projecten" (projecten met een grote impact, multimodale projecten, gewestgrensoverschrijdende projecten of projecten met meerdere actoren).**

Zoals in de onderstaande tabel wordt aangegeven, worden deze "emblematische" projecten - wegens hun significante impact op de hierboven geïdentificeerde en beschreven hefbomen - al jarenlang besproken.

De meeste onder hen vereisen de deelname van verschillende actoren, maar werden nog niet tot een goed einde gebracht om de volgende redenen:

- gebrek aan overleg tussen de actoren en tegenovergestelde belangen, desondanks bestaande governancemechanismen;
- gebrek aan instemming over de te gebruiken methodologie, inzonderheid voor de impactanalyses of de ordonnancing van de projecten;
- gebrek aan financiering of te weinig financiële middelen wegens de budgettaire besparingen op federaal en op gewestelijk niveau;

Document voor besprekking - November 2014

- problemen qua milieu en ruimtelijke ordening: bezwaren van de buurtbewoners, geen speciale procedure voor infrastructuur van algemeen belang, enz.;
- gebrek aan continuïteit, aan opvolging van dossiers met invraagstelling van de oriëntaties of van de oplossingen bij regeringswissels,
- enz.

Fig. 13: synthese van de stand van zaken van enkele grote emblematische projecten

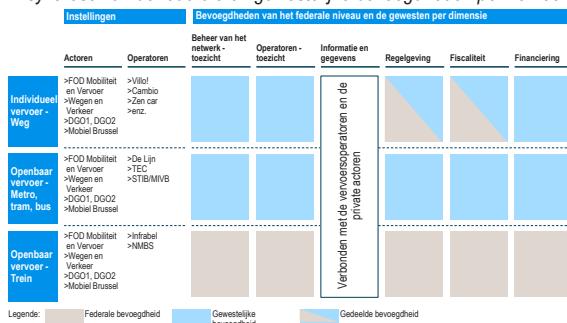
Projecten	Betrokken niveaus	Betrokken operatoren	Begin van de onderhandelingen	Voortgang	Knelpunten
Onderlinge verbinding van de openbare vervoersnetwerken	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓	1991: Samenwerkingsakkoord 1998: Principieel akkoord	(circle)	> Daadwerkelijk overleg tussen operatoren > Verdelen van de inkomsten > Betalingsmiddelen
GEN-project	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓	1991: Oprichting van een Taskforce 2001: Tienjarig investeringsplan NMBS	(circle)	> Milieu- en stedenbouwkundige vergunning > Financiële middelen
Verbreiding van de Ring van Brussel	✓ ✓	✓	2008: Openbaar onderzoek over de verbreiding van de ring	(circle)	> Bezwaren van het Brussels Gewest > Complexe technische onderzoeken
Tolheffing rond Brussel en slimme fiscaliteit	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓	2008: Eerste test van een kilometerheffing 2014: Proefproject kilometerheffing 2016: Invoering wegenvignet vrachtwagens	(circle)	> Het op één lijn brengen van de betrokken gewesten
Ontradingsparkings rond Brussel	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓	2007: 6.900 plaatsen voorzien te Brussel 2013: 16 000 plaatsen voorzien door Iris 2 2013: Aanleg overstapparking in LLN	(circle)	> Plaats waar ze moeten komen > Financiering > Intergewestelijke coördinatie
Beheer van de flessenhalzen van de ring	✓ ✓		1991: Samenwerkingsakkoord	(circle)	> Delen van bevoegdheden > Onderlinge afhankelijkheden
Spoorvervoer binnen Brussel	✓ ✓ ✓ ✓	✓	2011: Moties van de gemeenten	(circle)	> Uiteenlopende visies > Cohabitaat met het GEN > Noord-Zuidverbinding;
ITS	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓	Lopend	(circle)	> Weinig concrete voortgang
Investeringsplan NMBS en Infrabel	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓	2013: Nieuw investeringsplan	(circle)	> Zwakte van de overlegprocedures > Toewijzing van de begrotingsmiddelen > Verhoging van het passagiersverkeer
Vervoersplan van de NMBS	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓	1998: Oud vervoersplan (1998-2005) 2014: Nieuw vervoersplan	(circle)	> Zwakte van de overlegprocedures > Uiteenlopende visies tussen de gewesten > Evenwicht tussen eisen en verwachtingen > Informatiesessies voor de stakeholders
Beheer van het verspreid vervoer en het gecombineerd vervoer	✓ ✓ ✓ ✓	✓	2013: Verlenging van de subsidies van 1 januari 2014 tot 31 december 2014	(circle)	> Bijkomende voorlopige subsidie gedurende een jaar > Noodzakelijke hervormingen
Samenwerking gewestelijke/fedrale luchthavens	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	1998: Overdracht van de bevoegdheid naar de gewesten 1999: Nachtvluchten en overvliegen van Brussel 2003	(circle)	> Verdelen van de geluidshinder veroorzaakt door Brussels International Airport > Uiteenlopende visies tussen de gewesten

De coördinatie en de te nemen maatregelen zullen zich tegelijkertijd moeten richten op alle knelpunten.

**Deze behoefte aan coördinatie wordt bevestigd door de geraadpleegde stakeholders die unaniem pleiten voor een versterkte governance op de verschillende niveaus, om de toenemende verdeling van de bevoegdheden tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus naar aanleiding van de recente staatshervorming te compenseren.**

De hefbomen voor het mobiliteitsbeleid in België zijn verdeeld over de verschillende bevoegdheidsniveaus en de 6de staatshervorming versterkt deze verschuiving naar de Gewesten.

Fig. 14: synthese van de federale en gewestelijke bevoegdheden per vervoerswijze



*Document voor bespreking - November 2014*

Met alle begrip voor wat voorafgaat, moet de nadruk dus gelegd worden op de nood aan een nauwere coördinatie, ten minste op de interactie tussen de verschillende - functionele of geografische - bevoegdheden.

De meerderheid van de stakeholders benadrukt de nood aan een betere governance tussen de deelstaten enerzijds en tussen de openbare vervoersmaatschappijen anderzijds, en beaamt ook de zeer structurerende rol van de NMBS, daar de spoorweg de ruggengraat van een overlegde en gecoördineerde mobiliteit vormt.

- Intrafederal: de federale Staat blijft een stuwend rol spelen voor een bepaald aantal kritieke bevoegdheden die een impact op de mobiliteit hebben:
  - het treinaanbod en het beheer van het spoorwegnet: de trein is de meest structurerende vervoerswijze wegens de fysische infrastructuur, de vervoerde volumes, de investeringen en de vereiste ontwikkelingstijd;
  - de arbeidsfiscaliteit: personenbelasting, werkgeversbijdragen, mobiliteitsbudget, aftrek van de vervoerkosten, enz.;
  - de autofiscaliteit voor een deel (BTW, accijnzen, bedrijfswagens, enz.), daar de belasting op inverkeersstelling, de verkeersbelasting en het eurovignet gewestelijke bevoegdheden zijn;
  - het secretariaat van het ITS.

Deze verschillende bevoegdheden worden opgesplitst tussen verschillende ministers (e.g. Financiën, Mobiliteit en Overheidsbedrijven) en administraties (e.g. FOD Financiën, FOD Economie, FOD Mobiliteit en Vervoer) en vereisen ook een nauwe intrafederale coördinatie, die nu onvoldoende zichtbaar is volgens de stakeholders.

- Op gewestgrensoverschrijdend niveau moet de combinatie van de vervoerswijzen tussen de Gewesten worden geoptimaliseerd (e.g. coördinatie van de dienstregelingen, vereenvoudiging van de tarievenstructuur, beperking van de overstap, facilitatie van de ontradingsparkings). Dit geldt vooral voor Brussel waarvan het verzorgingsgebied de geografische grenzen van het BHG overschrijdt (e.g. GEN-gebied).
- Op het Brussels niveau: omwille van de bevolkings- en verkeersdichtheid, moeten alle vervoersmodi (met inbegrip van fietsen, gedeelde voertuigen, enz.) en de eisen (qua ruimtelijke ordening, parking, enz.) harmonieus gecombineerd worden.
- Op het intragewestelijk niveau (Vlaanderen en Wallonië), moet de kwaliteit van de interacties tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen binnen elk Gewest worden verbeterd en moet er gestreefd worden naar een juist evenwicht tussen de bijdragen van alle actoren tot de intraregionale mobiliteit.

**Het gebrek aan coördinatie tussen de actoren en de verschillende bevoegdheidsniveaus kan niet toegeschreven worden aan het gebrek van overlegplaatsen of -instanties, maar wel aan het gebruik dat ervan gemaakt wordt.**

Er bestaan inderdaad heel wat organen of instrumenten om het overleg tussen de deelstaten/operatoren te organiseren. De geraadpleegde stakeholders menen echter dat de rol, het mandaat en de werkingswijze van deze organen/instrumenten in dit stadium weinig duidelijk of doeltreffend zijn.

Het gaat vooral om de volgende organen en instrumenten:

Organen/mechanismen	Juridische basis	Actiedomeinen	Theoretische werkmethode	Deelnemers
Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT)	Opgericht in 1999 ter vervanging van de vroegere Interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur (ICVI). Voorzien in de wetten tot hervorming der instellingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tariefintegratie</li> <li>• G.E.N.</li> <li>• Multimodaliteit</li> <li>• Vervoersplannen</li> <li>• Parkeerbeleid</li> <li>• Rijbewijs met punten</li> <li>• Ozonplan en verbintenis om de CO2 te verminderen</li> <li>• Fiscaliteit van de mobiliteit</li> </ul>	Vergaderd maandelijks	Ministers van de regeringen in België (federal, gewestelijk en communautair niveau) belast met de Mobiliteit, de Infrastructuur en de Telecommunicatie
Executief Comité van de ministers van Mobiliteit (ECMM)	Opgericht door het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat en de drie Gewesten betreffende het meerjareninvesteringssplan 2001-2012 van de NMBS.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GEN en spoorwegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stuurcomité voorgezeten door de federale minister; wordt samengeroepen op verzoek van een lid of minimum om de 2 maanden</li> <li>• Operationele groep belast met de coördinatie tussen de 4 maatschappijen voor openbaar vervoer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministers en federale en gewestelijke administraties belast met de mobiliteit</li> <li>• Minister van Overheidsbedrijven</li> <li>• 4 openbare vervoersmaatschappijen</li> </ul>

Document voor bespreking - November 2014

Overlegorgaan voor de exploiterende maatschappijen van openbaar vervoer	Opgericht door het samenwerkings-akkoord van 17 juni 1991	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regels voor het beheer van de gewestgrens-overschrijdende lijnen en wegen</li> <li>Openbaar vervoer van en naar Brussel</li> <li>Regelmatig overleg tussen de exploiterende maatschappijen over het vervoersaanbod, de tarieven, het verzekeren van gepaste aansluitingen en de informatie aan de klanten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelmatige vergaderingen tussen de exploiterende maatschappijen van openbaar vervoer</li> </ul>	De drie Gewesten en hun exploiterende maatschappijen van openbaar vervoer
Samenwerkings- en coördinatiecomité en administratief comité tussen het BHG en Vlaanderen	Opgericht door het Principieel akkoord van 10 juni 1998	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen</li> <li>Gewestgrens-overschrijdende vervoerssystemen</li> <li>Integratie van de tarieven</li> <li>Afstandsbediening van de verkeerslichten</li> <li>Operationeel directieschema</li> <li>Regels en structuur van de samenwerking</li> </ul>	<p>Samenwerking via 3 comités:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Samenwerkings-comité - beslissing van de verbintenis door de 2 ministers</li> <li>Coördinatiecomité - adviezen betreffende de opmaak en de uitvoering van een directieschema</li> <li>Administratief comité - administratieve behandeling van de gemeenschappelijke dossiers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministers van vervoer van het BHG en van het Vlaams Gewest</li> <li>Betrokken administraties</li> <li>MIVB en De Lijn</li> <li>De NMBS en de TEC zijn waarnemers</li> </ul>
Hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel	Facultatief overlegorgaan opgericht bij de wet van 19 juli 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mobiliteit</li> <li>Verkeersveiligheid</li> <li>Wegenwerken vanuit, naar en rond Brussel</li> </ul>	Wordt besproken, nog niet operationeel	Drie gewesten en de vertegenwoordigers van hun regeringen De gemeenten van de provincies Vlaams-Brabant en Waals-Brabant, evenals de federale overheid zijn van rechtsweg lid
GEN-comité	Beperkt ministerraad - nota aan de KERN van 15 juni 2012	Activiteiten in verband met het beheer van de exploitatie van het GEN	Nieuwe dienst binnen de NMBS die door een GEN-comité wordt bestuurd	NMBS, gewesten en federale regering

Al deze organen behandelen, tot op een zekere hoogte, problemen i.v.m. gewestgrensoverschrijdende mobiliteit en tussen actoren. We moeten niettemin opmerken dat:

- hun coördinatie onvoldoende duidelijk is. Bepaalde organen werden opgericht bij een wet en andere bij samenwerkingsakkoorden; hun relaties en de hiërarchie onder hen over gemeenschappelijke thema's (bv. het GEN of de spoorwegen in het algemeen) zijn niet zichtbaar voor derden, en soms ook absoluut niet duidelijk;
- hun werking verbeterd moet worden, zowel op het gebied van de methodology (overleg, impact- en kosten-batenanalyses, perimeter, enz.) als op het gebied van de kwaliteit van het voorziene overleg.

## Conclusies

Uit onze analyse van de mobiliteitsplannen van elk gewest kunnen we lering trekken om de geleidelijke saturatie van onze vervoersinfrastructuurvoorzieningen in te dijken. Deze plannen kunnen vandaag niet hun doelstellingen halen omdat:

- er geen enkel verplicht en formeel overlegplatform bestaat waar alle beleidsniveaus en de belangrijkste actoren op het gebied van het vervoer, de filosofie van hun eigen plannen kunnen bespreken, in het bijzonder wat betreft de gewestgrensoverschrijdende verkeersstromen;
- het huidig juridische kader ondoorzichtig is en te veel zwakke plekken vertoont om de nodige bouwwerven binnen redelijke termijnen te starten;
- de instellingen of organen waar het mobiliteitsbeleid en de concrete projecten die eruit voortvloeien, kunnen worden besproken en gearbitreerd, geen duidelijk mandaat hebben en niet beschikken over een governancekader dat voor stabiliteit en geloofwaardigheid zorgt.

*Document voor bespreking - November 2014*

### Voorstel van aanbevelingen

#### **De bevoegdheden van de deelstaten in het kader van de staatshervorming respecteren en de inspanningen concentreren op wat interactie tussen de deelstaten en de vervoersoperatoren vereist**

Het accent moet gelegd worden op de thema's die overleg tussen de deelstaten vereisen, met inbegrip van de thema's die ook overleg vereisen met de vervoersoperatoren waarop de deelstaten toezicht houden: de NMBS en Infrabel voor de federale Staat, de MIVB voor het BHG, de TEC voor Wallonië en De Lijn voor Vlaanderen.

#### **De governance tussen de verschillende bevoegdhedsniveaus en de actoren versterken en vlotter maken, enerzijds om een referentiekader stroomopwaarts te definiëren en anderzijds om grote projecten stroomafwaarts uit te voeren en veilig te stellen**

Dit is onontbeerlijk om een overlegde visie van de mobiliteit te ondersteunen via de combinatie van de volgende drie elementen:

- een sterke governance die een duidelijk politiek signaal aan alle actoren geeft en voor een win-win situatie tussen de bevoegdheden en doelstellingen van de federale Staat, van de gewesten en van de operatoren zorgt - om de actoren te federeren;
- een sterk vermogen om op korte en middellange termijn enkele emblematische projecten met multigewestelijke actoren uit te voeren, om door voorbeeldige maatregelen te bewijzen dat het systeem werkt;
- een visie over een beperkt aantal veelbelovende thema's die een grondige bezinning op middellange en lange termijn vereist om de beslissingen die binnen 5 à 10 jaar moeten worden genomen, te anticiperen.

Deze versterkte governance vereist een structurerend denkproces en actieplannen op drie niveaus:

Niveau	Maatregelen
Normatief kader en te bepalen regels	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definitie van de elementen voor een overlegde en gecoördineerde visie van de mobiliteit</li> <li>• Definitie van een masterplan op lange termijn</li> <li>• Bepaling van een te bereiken dienstniveau voor het openbaar vervoer (e.g. kwaliteit, rendabiliteitsvooraarden) en analyse van het meest adequate vervoermiddel per type van verplaatsing</li> <li>• Definitie van een coherent regelgevingskader om privé-initiatieven aan te moedigen - carpooling, carsharing, ITS, enz.</li> <li>• Bepaling van het herzieningskader van het vervoersplan en van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS</li> <li>• Bepaling van een methode voor een impactanalyse/ kosten-batenanalyse en van haar toepassingsvooraarden</li> <li>• Verbinding tussen trein en andere vervoersmodi</li> </ul>
Overleg tussen bevoegdhedsniveaus / operatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oprichting van een uniek overlegplatform met ten minste de federale overheid, de gewesten en de vervoersoperatoren om de interactie bij de snijdingenpunten van de bevoegdheden van elke actor (binnen de GEN-zone, gewestgrensoverschrijdend en tussen de gewesten) te beheren</li> <li>• Nieuw leven inblazen in de bestaande overlegorganen en -mechanismen</li> <li>• De link tussen de federale administraties en tussen de federale en gewestelijke administraties waarborgen</li> </ul>
Toezicht, arbitrage en financiering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beheer van de financiële arbitrage tussen de deelstaten/operatoren</li> <li>• Ontwikkeling en besturing van beheersinstrumenten (beheerscontract, budget, enz.)</li> <li>• Samenhang in de tijd, in de verantwoordelijkheden en in de budgettaire enveloppes voor alle vereiste projecten (masterplan) en beheer van het meerjarenprogramma waarbij de continuïteit bij elke legislatuurwissel gewaarborgd moet worden - programma op lange termijn, vertaling op middellange termijn</li> </ul>

#### **Oprichting van een platform dat op de bestaande organen steunt en dat deze vernieuwde en versterkte governance belichaamt**

Deze doelstelling zou kunnen worden gehaald op basis van de ICMIT, die wettelijk reeds bestaat.

Meer specifiek:

- de ICMIT zou moeten worden uitgebreid tot de Minister van Overheidsbedrijven om de interactie tussen de mobiliteit in de brede zin en de NMBS te beheren, te integreren en vlotter te maken.

Document voor besprekking - November 2014

- Dit platform zou rechtstreeks of onrechtstreeks alle aspecten van de mobiliteit moeten dekken: regelgeving, fiscaliteit, financiering, investeringen (en invloed op de ruimtelijke ordening), netwerkbeheer, operaties, beheer van informatie en gegevens.
- De volgende sleutelactoren zouden bij dit platform moeten aansluiten:
  - de Staatssecretaris voor Mobiliteit;
  - de Minister van Overheidsbedrijven;
  - de Minister bevoegd voor de infrastructuur en de telecommunicatie;
  - de bevoegde federale/gewestelijke administraties;
  - de operatoren van openbaar vervoer.
- Het voorzitterschap van dit platform zou moeten waargenomen worden door de Staatssecretaris voor Mobiliteit en de Minister van Overheidsbedrijven.
- Dit platform zou moeten voorzien in verschillende interactieniveaus:
  - tussen de deelstaten;
  - tussen de federale actoren over mobiliteitsthema's (e.g. minister van financiën, minister van overheidsbedrijven, staatssecretaris voor mobiliteit, minister van telecommunicatie);
  - tussen vervoersoperatoren.
- Dit platform moet dienen als overkoepelend orgaan en moet afgestemd worden op de andere bestaande instrumenten/organen om op gecoördineerde en coherente manier te werken en zo dubbel werk te voorkomen. De drie onderstaande organen zijn het resultaat van samenwerkingsakkoorden tussen de Gewesten of zijn eigenlijk samenwerkingsakkoorden, die de ICMIT verondersteld is te valideren voor het gedeelte mobiliteit:
  - het ECMM (Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit) is het uitvoerend orgaan van de ICMIT voor spoorwegaangelegenheden;
  - het samenwerkingsakkoord van 1991 en het principieel akkoord van 1998 zijn de uitvoerende instrumenten van de ICMIT voor alle andere problemen van gewestgrensoverschrijdende mobiliteit, (over de weg, aanbod en structuur van het gewestelijke openbaar vervoer, enz.):
    - de ICMIT zou hun werking moeten herzien: bevestiging van een meerjarenplan (te bevestigen en te declineren bij elke legislatuurwissel), definitie van een portefeuille van projecten, bevestiging van de werkmethodes en -instrumenten, professioneel projectbeheer, enz.
- Dit platform zou zich moeten organiseren rond verschillende comités, naargelang van de effectieve coördinatie met de andere organen (zie hierboven):
  - het Executief Comité zou belast worden met de strategische coördinatie en de besluitvorming i.v.m. de mobiliteit, de infrastructuur en de telecommunicatie;
  - onder de verantwoordelijkheid van het Executief Comité, zou een operationeel comité, samengesteld uit de operatoren van openbaar vervoer en de vertegenwoordigers van de administraties, belast worden met het beheer van de emblematische projecten en hun interacties, en met de operationele coördinatie inzake tariefintegratie, vervoersplannen, verbetering van de overstapmogelijkheden en met de geïntegreerde informatie aan het publiek, enz.;
  - naargelang van de werkthema's zouden ad hoc technische comités kunnen worden opgericht om de werkzaamheden te leiden.
- Dit platform zou op termijn alle sleutelonderwerpen m.b.t. de mobiliteit moeten dekken

Onderwerp	Beschrijving
Openbare dienst	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definitie van het begrip van openbare dienst m.b.t. mobiliteit</li> <li>• Bepaling van de verwachte rendabiliteit van de openbare dienst - tariefbeleid (met inbegrip van kosteloosheid), dekkingsgraad, enz.</li> <li>• Invoering van het "Demand Management"</li> </ul>
Inspeling van de modi op de nieuwe aanbiedingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bepaling van de beste vervoerswijze (technische en economische besprekking) naargelang van de typologie van de verplaatsingen, met aandacht voor de opeenvolgende vervoerswijzen - van de meest structurerende tot de minst structurerende wijze, (rol van de trein, rol van het openbaar vervoer, innoverende collectieve vervoerswijzen op het einde van de keten, enz.)</li> <li>• Definitie van de optimalisatiepistes bij het gebruik van de auto ("mass customization")</li> </ul>
NMBS en Infrabel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bepaling van de rol van de NMBS (in verband met het bovenvermeld punt)</li> <li>• Herziening van de governance van de interactie tussen de NMBS, Infrabel en hun partners (gewestelijke administraties en vervoerders) op ten minste 5 concrete punten: herziening van het meerjareninvesteringsplan, herziening van het vervoersplan, delen van de informatie (bv.</li> </ul>

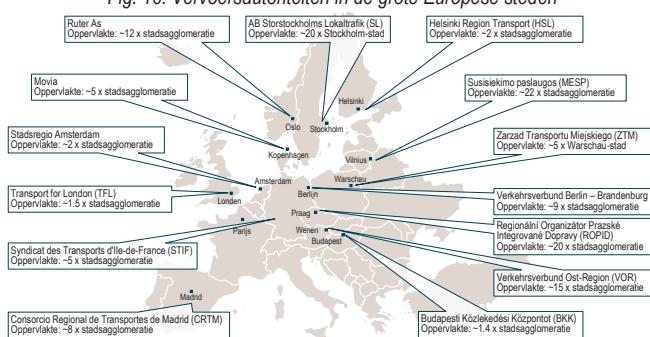
Document voor besprekking - November 2014

	open data), beheer van infraprojecten die door de gewesten worden medegefincierd, impactanalyse/ kosten-batenanalyse)
	• Definitie van de voorwaarden voor economische rendabiliteit van de lijnenexploitatie
Fiscaliteit	• Verdeling van de ontvangsten voortvloeiend uit de autofiscaliteit • Internalisering van de externe kosten • Aanmoediging van het mobiliteitsbudget • Identificatie van het evenwicht tussen de subsidiëring van de korte afstanden (<5 km) en de lange afstanden (> 50 km)
Tariefintegratie	• Definitie van een geïntegreerd tariefbeleid • Definitie van de verdeelregels voor de ritontvangsten tussen de operatoren • Coördinatie, structuratie en industrialisatie van het gegevensbeheer
Beheer van de informatiestromen	• Promotie van ITS in de brede zin • Definitie van de governance van het delen van de informatie - open data, bescherming van de privacy, voorwaarden voor hun terbeschikkingstelling van de openbare vervoerders, enz.
Ruimtelijke ordening	• Versnelde procedure voor werken van openbaar nut

We raden toch sterk aan dat dit platform zich op korte termijn op een beperkt aantal dossiers concentreert, om ze op een zichtbare wijze tot een goed einde te brengen. Bijvoorbeeld:

- de spoorwegproblemen - de kern van het ECMM: finalisering van het GEN en duidelijke positionering van het GEN-product, ontsluiting en bediening van Brussel;
- de gewestgrensoverschrijdende problemen: verbreding van de Brusselse ring en cohabitatie MIVB/De Lijn in het noordoosten van Brussel;
- een grondige bezinning over onderwerpen die aan het rijpen zijn:
  - het herzieningsproces van het vervoersplan en van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS
  - de promotie van ITS
  - de ontwikkeling van de tariefintegratie - verder dan de ondersteuning van de elektronische kaartenverkoop;
  - de invoering van het demand management, zoals het thans min of meer gebeurt op energiegebied.
- Op termijn zou dit platform ook de rol van organiserende autoriteit voor de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel kunnen spelen:
  - de GEN-zone beschikt vandaag nog niet over een organiserende autoriteit, zoals het het geval is in de andere grote Europese steden (zie fig.16) <sup>38</sup>.

Fig. 16: Vervoersautoriteiten in de grote Europese steden



- Het is duidelijk dat in de meeste gevallen deze autoriteit een groter grondgebied dan de stad zelf dekt en dat ze dus een betere visie en coördinatie van alle vervoersmodi in en rond de stad kan waarborgen.
- Een sterke organiserende overheid zou alle mobiliteitsproblemen behandelen (alle vervoersmodi + het openbaar vervoer) van het Brusselse verzorgingsgebied, zoals het gebeurt in talrijke Europese metropolen, die wel niet met dezelfde institutionele complexiteit kampen:

<sup>38</sup> Bron: European Metropolitan Transport Authorities

Document voor bespreking - November 2014

- deze autoriteit zou de mobiliteitsstrategie in deze zone bepalen voor wat betreft alle vervoersmodi;
- in Londen bijvoorbeeld bestuurt deze autoriteit de *Transport for London (TFL)*, die instaat voor het beheer van de treinen, de metro en het bovengrondse vervoer (bus, mobiliteitsplan, gedeelde fietsen, congestie) in Groot-Londen;
- in Nederland coördineert een agentschap voor openbaar vervoer alle operatoren op dat gebied.
- In Brussel zou deze organiserende overheid alle vormen van openbaar vervoer in de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel kunnen regelen, alsook de gedeelde voertuigen (fietsen en auto's) en het goederenvervoer. Deze autoriteit zou ook kunnen belast worden met een studie betreffende een eventuele "congestion charge" of stadstol in het gebied van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel.

**In het algemeen zijn de uitdagingen en de toepassingen van de Intelligent Transport Systems (ITS) of van de Connected /Shared Mobility sterke actiehefbomen die vandaag onvoldoende geëxploiteerd worden en die een versnelling en een coördinatie vereisen.**

De Intelligent Transport Systems (ITS) passen de communicatie- en informatietechnologieën toe op het vervoer van reizigers en goederen. Daartoe gebruiken ze computers, ingebouwde elektronische apparatuur, sensors, satellieten, enz. om het vervoer doeltreffender, duurzamer en veiliger te maken en de competitiviteit te verbeteren.

Het gaat dus werkelijk om een zeer belangrijke en doorslaggevende ontwikkeling die, gelet op de toekomstige demografische en financiële uitdagingen, een innoverende oplossing zou kunnen bieden voor de dreigende congestieproblemen. Het beheren en het delen van gigantische informatiestromen parallel aan de fysieke verplaatsingsstromen, bieden het volgende:

- een betere leesbaarheid in real time van het gehele aanbod aan vervoersmiddelen, gaande van de trein tot de fiets;
- gemakkelijke deur tot deur trajecten dankzij alternatieve oplossingen in real time;
- een aanmoediging van de multimodaliteit en het opeenvolgende gebruik van de verschillende vervoersmodi - op voorwaarde dat ze kwaliteitsvol, betrouwbaar en veilig zijn;
- een gemakkelijke reservatie en betaling van de rit;
- een optimalisering van het gebruik van de auto - die grotendeels verantwoordelijk is voor de huidige congestie en verontreiniging - door over te stappen van een eigendomsmodel naar een model van betaling bij het gebruik, zodat de auto een vorm van collectief vervoer zoals een andere wordt.

Een groot aantal privéactoren spelen daarop in, maar het is ook een taak voor de overheid om een regelgevingskader en werkingsnormen vast te leggen.

Deze ontwikkeling wordt sterk aangemoedigd door de Europese Commissie die een actieplan voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen heeft uitgevaardigd en dat in Belgisch recht werd omgezet op 17 augustus 2013<sup>39</sup>.

De Commissie heeft zes prioritaire actiepunten bepaald:

*Fig. 17: Europees ITS-beleid voor het wegverkeer*

De ITS worden al gebruikt voor de andere vervoersmodi	De toepassing ervan op het wegverkeer gebeurt op zes prioritaire gebieden
 SESAR: luchtverkeersbeheer	> Informatiediensten en reiswegen in real time > Multimodale reiswegen van deur tot deur
 RIS: beheer van de binnenwateren en van het goederenvervoer	> Continuïteit in de corridors en in de stedelijke gebieden > Follow-up en plaatsbepaling van goederen > Interoperabiliteit van de wegenontsluiting
 SafeSeaNet, VTMIS, AIS, LRIT: monitoring, informatie, identificatie	> Rijondersteuning > eCall-systeem en -infrastructuur > Interface mens-machine - <b>boordsystemen</b>
 ERTMS en telematische toepassingen: monitoring en veiligheid	> Architectuur voor een open platform aan boord voor de communicatie > Rationalisering en harmonisering van de toepassingen
Communicatie op drie niveaus: > tussen voertuigen > met de infrastructuur > met andere vervoersmodi	> Integriteit, vertrouwelijkheid en beschikbaarheid > Betrouwbaarheid voor de toepassingen, en vooral voor de boordsystemen
	> Coördinatie van de uitrol op Europese schaal > Geheel van besluitondersteunende instrumenten > Oriëntatie voor de openbare financiering

<sup>39</sup> Belgisch Staatsblad

*Document voor bespreking - November 2014*

Dit actieplan is gericht op een versnelde en gecoördineerde invoering van intelligente vervoerssystemen op het gebied van het wegvervoer, inclusief de interfaces met andere vervoerswijzen.<sup>40</sup> Het doel is om een communautaire aanpak aan deze ITS te geven om de geografische continuïteit, de interoperabiliteit van de systemen en de standaardisatie te garanderen.

Meer in het bijzonder, in het kader van de oprichting van een governanceplatform kunnen we het volgende stellen:

- De toepassingsgebieden van ITS zijn talrijk en kunnen een grote impact op de mobiliteit hebben. Een voorbeeld is de introductie van een elektronische tolheffing met gedifferentieerde tarieven op bepaalde wegen om de verkeersvraag te beïnvloeden. Systemen i.v.m. routeplanning, dynamische routeberekeningen, steun voor eco-rijden, enz. helpen ook om de congestie en de druk van de mobiliteit te verminderen. Het concept van geïntegreerd vrachtvervoer op de "groene corridors" die de Commissie promoot, combineert verschillende vervoersmodi om milieuvriendelijkere alternatieven voor langeafstandsvervoer tussen logistieke platformen te bieden. Het gebruik van geavanceerde ITS-technologieën is onontbeerlijk om dit doel te bereiken<sup>41</sup>.
- Weinig concrete toepassingen werden tot nu toe in België ontwikkeld (e.g. gebruik van de pechstroken op de E40 en de E313, aanpassing van de toegelaten snelheid)<sup>42</sup>.
- In Finland, bijvoorbeeld, wenst de hoofdstad Helsinki in 2025 een geïntegreerd systeem voor deur tot deur vervoer ontwikkelen om het privégebruik van de auto drastisch te verminderen. Dit systeem zou een beroep doen op alle vormen van vervoer (fietsen en gedeelde auto's, veerboten, taxi's en openbaar vervoer) en zou drastisch de visie op stedelijke mobiliteit herzien<sup>43</sup>.
- Het starten van een vrijwillig plan van aanpak op federaal niveau, op basis van de door de Commissie gestelde prioriteiten, kan de ontwikkeling van een ecosysteem met betrekking tot de ITS in België en de ontwikkeling van innovatieve oplossingen voor de mobiliteit die nu nog in hun kinderschoenen zijn, boosten.

### **Conclusies**

De feedback die we gekregen hebben van de geraadpleegde actoren en de ervaring van andere operationele mechanismen in het buitenland - zoals in Nederland of in het kader van de grootstedelijke vervoersautoriteiten - benadrukken de noodzaak van een betere governance, in overeenstemming met de bevoegdheden van alle betrokken partijen.

Deze governance moet zich richten op:

- een pragmatische aanpak om wat reeds bestaat te optimaliseren / verbeteren / versnellen / articuleren;
- een erkenning van de coördinerende rol van de federale overheid gelet op de bevoegdheden die ze nog heeft, in het bijzonder het toezicht op de NMBS;
- een versnelde uitvoering op korte termijn van concrete en emblematische projecten om de geloofwaardigheid en de wens om samen te werken te herstellen;
- de ontwikkeling van nieuwe assen van technologische aard, om een nieuwe impuls te geven en een innovatieve dimensie bij te voeren, in vergelijking met de meer traditionele discussies rond infrastructuur of vervoersplannen.

In alle gevallen vereisen deze verschillende assen een coördinatie binnen een platform - dat door de tijd heen verschillende vormen kan nemen - en dat door de federale Staat gestuurd wordt.

---

<sup>40</sup> Europese Commissie

<sup>41</sup> Europese Commissie

<sup>42</sup> Gewestelijke vervoersplannen, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

<sup>43</sup> Pers

*Document pour discussion – Septembre 2014*

**Étude préalable à un plan de mobilité concerté et intégré**

**Note de synthèse**

*Document pour discussion – W 2014*

## **Chapitre 1. Contexte du projet**

Les leviers permettant de mener les politiques de mobilité en Belgique sont répartis entre les différents niveaux de pouvoir et la 6ème réforme de l'Etat contribue à renforcer ce transfert vers les Régions.

Le Conseil des Ministres, dans sa session du 19 juillet 2013, avait demandé qu'une étude globale soit menée sur la mobilité.

Le Ministre des Entreprises Publiques et le Secrétaire d'Etat à la Mobilité ont dès lors lancé, sous l'égide du CEMM et de ses instances, une initiative visant à mener un débat sur la mobilité multimodale. Cette initiative doit permettre de renforcer la collaboration entre toutes les parties prenantes et d'élaborer des plans d'actions, sinon conjoints, du moins coordonnés sur un certain nombre de thèmes à définir.

Le SPF Mobilité et Transports est en charge de l'animation de ce débat, avec le support de Roland Berger Strategy Consultants en association avec Transitec.

Dans ce contexte, le SPF Mobilité et Transports agit en tant qu'informateur et facilitateur, dans le respect des prérogatives de tous les acteurs concernés et en étroite interaction avec eux. Il se fixe comme objectifs principaux :

- de faciliter et renforcer la communication entre les acteurs compétents ou naturellement intéressés par les problématiques de mobilité;
- d'identifier les points à l'intersection des responsabilités des différents acteurs ou de leurs actuels plans;
- de proposer des axes concrets et prioritaires de travail visant à ordonner et articuler de manière optimale les différents plans et positions quand cela s'avère nécessaire;
- de proposer une base de travail commune pour la construction concrète du plan de mobilité fédéral.

## Chapitre 2. Constats et défis

### L'infrastructure ferroviaire et routière se sature inexorablement en Belgique

Nous avons observé entre 1995 et 2012 une croissance continue à la fois du trafic routier et du trafic ferroviaire, principalement liée à l'évolution du PIB<sup>1</sup> qui a crû en moyenne de 1.75% par an sur cette période:

- Le trafic routier passager est passé de 98.4 à 117.2 Md véhicules km, évolution grandement liée à la croissance du trafic autoroutier (de 31.3 à 42.5 Md de véhicules km), à réseau quasi constant.
- Le trafic ferroviaire passager est passé de 6.8 à 10.9 Md véhicules km à réseau ici aussi quasi constant. Notons qu'entre 2005 et 2012 le nombre de passagers transportés a crû de 185.3 Mn à 231.2 Mn.
- Le volume de voyageurs transportés par les trois sociétés régionales est passé de 541.3 Mn à 1,187.8 Mn.

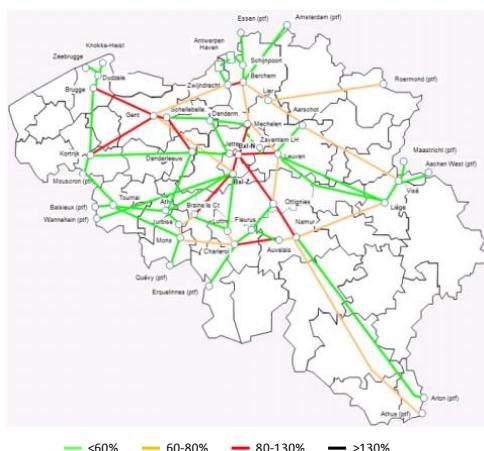
Si ces volumes ont tendance à stagner actuellement avec le ralentissement de la croissance économique, il n'en reste pas moins que les différents plans et prévisions existants continuent de prévoir une croissance des trafics ferroviaire et routier sur le long terme. Ainsi:

- D'ici à 2030, les transports passagers en voiture et en train augmenteraient de plus de 20% (en pax-km)<sup>2</sup>.
- Le dernier plan de transport présenté par la SNCB prévoit une hausse annuelle de 2% du nombre de voyageurs.
- La STIB prévoit une hausse du nombre de voyageurs transportés de 17% d'ici 2017 et de 55% d'ici 2025, passant de 355 Mn de voyages en 2013 à 415 Mn en 2017 et jusqu'à 550 Mn en 2025<sup>3</sup>.
- La croissance du trafic fret de 52% entre 2008 et 2030 (en t-km) imposera aussi une charge additionnelle importante aux réseaux<sup>4</sup>.

Or l'infrastructure actuelle montre des signes de saturation et les projections indiquent qu'elle ne pourra pas absorber de manière satisfaisante la croissance attendue:

- En 2010, le taux d'utilisation moyen du réseau ferroviaire en heures de pointe du matin pour le trafic passager était de 68%<sup>5</sup>, avec des disparités assez fortes comme l'indique le schéma ci-dessous. 19 des 156 branches analysées présentent un taux d'utilisation compris entre 80 et 130%, 28 entre 60 et 80% et 88 branches – soit 55% du total – un taux inférieur à 60%. Selon les scénarios futurs, le taux moyen d'utilisation en heures de pointe du matin pourrait monter jusqu'à 98%, à politiques inchangées, alors que notre réseau ferroviaire est aujourd'hui le plus dense d'Europe avec 0.12km/km<sup>2</sup><sup>6</sup>.

Schéma 1: taux d'utilisation du réseau ferroviaire belge



<sup>1</sup> SNCB: B-Mobility Trends Mars 2014, Rapports annuels SNCB, Chiffres-clés 2010-2012 Mobilité en Belgique

<sup>2</sup> Bureau du Plan: Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030, Septembre 2012

<sup>3</sup> STIB: Communiqué de Presse Présentation des chiffres 2012 et grands projets 2013

<sup>4</sup> Bureau du Plan: Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030, Septembre 2012

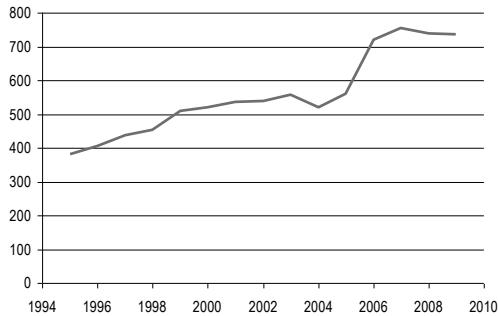
<sup>5</sup> Infrabel: GRIP 2030, Juin 2010

<sup>6</sup> SNCB: B-Mobility Trends Mars 2014, Rapports annuels, Chiffres-clés 2010-2012 Mobilité en Belgique

Document pour discussion – W 2014

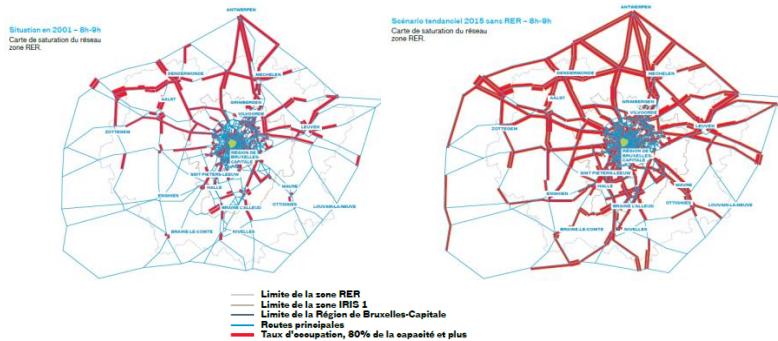
- En 2009, 735 km d'autoroutes (sur un total de 1,763 km) étaient utilisées à plus de 75% et en augmentation sensible depuis 1995<sup>7</sup> comme l'indique le schéma ci-dessous alors que le réseau routier belge est le second plus dense en Europe avec 5.06km/km<sup>2</sup><sup>8</sup> :

Schéma 2: évolution du nombre de km d'autoroutes utilisées à plus de 75% en heures de pointe



- De la même manière les cartes de circulation routière en zone RER montrent une saturation importante et une aggravation de la situation entre 2001 et 2015 sur la majorité des axes de pénétration dans Bruxelles, avec un effet plus marqué en périphérie nord de Bruxelles<sup>9</sup>.

Schéma 3: évolution du taux d'occupation du réseau routier en zone RER



- Une évolution 'au fil de l'eau' à politiques inchangées entraînera donc une congestion progressive et conjointe des deux réseaux avec l'impossibilité par ex. de transférer du trafic du routier vers le ferroviaire pour soulager le réseau routier. Et vice-versa.

#### Cette saturation a un impact négatif sur la mobilité, sans réelle perspective d'amélioration à politiques inchangées

Comme le montrent la sélection d'indicateurs repris dans le schéma ci-dessous, la saturation croissante des réseaux crée une forte pression sur l'infrastructure alors que sa densité est déjà une des plus fortes d'Europe (tant pour le rail que pour la route).

Ceci impacte donc naturellement de manière négative la qualité de notre mobilité.

<sup>7</sup> SPF Mobilité et Transports: Recensement général de la circulation, 2009

<sup>8</sup> SNCB: B-Mobility Trends Mars 2014, Rapports annuels, Chiffres-clés 2010-2012 Mobilité en Belgique

<sup>9</sup> RBC: Plan de mobilité Iris 2

*Schéma 4: synthèse de quelques indicateurs clés de la mobilité en Belgique*

<b>Pontualité des trains passagers:</b> 85,6% en 2013 (contre 87,2% en 2012 ou 92,6% il y a 10 ans) <sup>1)</sup>	<b>La jonction Nord-Midi approche de sa capacité maximale.</b> Celle-ci devrait être atteinte entre 2017 et 2024 <sup>2)</sup>
<b>Temps perdu dans des files de + de 100km (Belgique): 761h en 2013 (608h en 2012) de + de 200km : 186h (113h en 2012)<sup>3)</sup></b>	<b>Navetteurs en voiture vers Bruxelles:</b> 225,000 pour une capacité de 65,000 véhicules/h <sup>4)</sup>
<b>Temps perdus dans les files à Bruxelles:</b> 83 h en moyenne en 2012, Bruxelles top1 des files en Europe <sup>5)</sup>	<b>Congestion du réseau bruxellois 2001-2015:</b> + 7 % trafic, +45% durée déplacement, - 5 km/h en moyenne <sup>6)</sup>
<b>Emissions de gaz à effet de serre par le secteur du transport:</b> 22,5% (+29,9% de 1990 à 2011) <sup>7)</sup>	<b>Coûts de congestion en Belgique:</b> 2% du PIB – EUR 8 Md <sup>8)</sup>

1) Infrabel – Rapport de ponctualité 2013

3) Touring – statistiques 2013

5) Inrix – Traffic Scorecard

7) Sixième communication belge sur le changement climatique

2) SNCB – Proposition de plan d'investissement 2013-2025

4) BECI – Livre Blanc de la mobilité;

6) Région de Bruxelles Capitale – Iris 2;

8) Febiac - Une fiscalité intelligente pour une meilleure mobilité

- De plus en plus de trains de plus en plus remplis avec de plus en plus de voyageurs et de plus en plus de retard – malgré une amélioration récente sur ce dernier point:
  - La ponctualité des trains de la SNCB a reculé de 7 points depuis 2004: 85,6% en 2013 contre 87,2% en 2012 ou 92,6% il y a dix ans<sup>10)</sup>. Notons toutefois une amélioration sur les 6 premiers mois de 2014 avec une moyenne à 89,3%.
  - Le nombre de trains supprimés est en augmentation, passant à 1.59% du total des trains affrétés en 2013 contre 1.42% l'année précédente<sup>11)</sup>. Cette tendance se confirme sur les 6 premiers mois de 2014 avec une moyenne de 1.65%. Il faut ici noter que ce volume et cette évolution sont aussi liés au nombre de jours de grève.
  - L'occupation des trains a augmenté de 6.7% entre 2010 et 2012, passant de 119 à 127 passagers par train<sup>12)</sup>.
  - La jonction Nord-Midi approche de sa capacité maximale de trains. Celle-ci devrait être atteinte entre 2017 et 2024 selon des analyses de la SNCB et d'Infrabel<sup>13)</sup>.
- De plus en plus de voitures, toutefois peu remplies, perdant de plus en plus de temps dans les files et émettant de plus en plus de gaz à effet de serre:
  - Le parc automobile a crû de 15% en dix ans. Le parc en circulation atteignait 6.99 Mn de véhicules (y compris motocyclettes) en 2013, contre 5.98 Mn de véhicules dix ans plus tôt et 4.59 Mn en 1990<sup>14)</sup>.
  - La durée des files de + de 100 km en Belgique a augmenté de 25%. Elle atteignait 761 h en 2013 (contre 608 h en 2012), la durée des files de + de 200 km atteignait 186 h (contre 113 h en 2012)<sup>15)</sup>.
  - Le taux de remplissage des voitures est stable depuis 2005, à 1.39 personnes par voiture.
  - De manière plus précise encore, nous observons sur le réseau bruxellois des indices de congestion:
    - Le trafic a augmenté de 7% en 15 ans. Cette croissance entre 2001 et 2015, exprimée en véhicules-km, se traduit aussi par un accroissement de 45% de la durée de déplacement et une diminution de 5 km/h de la vitesse moyenne<sup>16)</sup>.
    - Les flux de navetteurs rejoignant Bruxelles en voiture sont importants par rapport à la capacité du réseau. En semaine, ces flux sont estimés à 225,000 véhicules par jour pour une capacité de 65,000 véhicules/h<sup>17)</sup>.
  - Cette saturation croissante est illustrée aussi par le classement Inrix 2013 de la congestion. Bruxelles y arrive en 1<sup>ère</sup> position, Bruxelles et Anvers terminant même toutes deux sur le podium des villes les plus congestionnées<sup>18)</sup>.

<sup>10)</sup> Website Infrabel: Rapports de ponctualité annuels 2012-2013, mensuels 2014<sup>11)</sup> Website Infrabel: Rapports de ponctualité annuels 2012-2013, mensuels 2014<sup>12)</sup> SNCB: B-Mobility Trends Mars 2014, Rapports annuels, Chiffres-clés 2010-2012 Mobilité en Belgique<sup>13)</sup> SNCB et Infrabel : Plan d'investissement 2013-2025<sup>14)</sup> Statbel: Evolution du parc de véhicules 2000-2013<sup>15)</sup> Touring: Statistiques 2013<sup>16)</sup> RBC: Plan de Mobilité Iris 2<sup>17)</sup> BECI: Livre Blanc de la mobilité

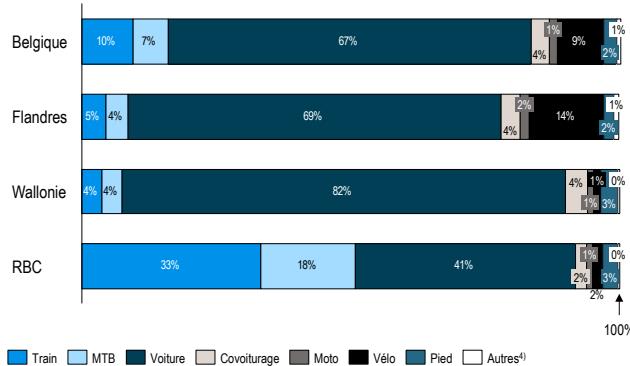
*Document pour discussion – W 2014*

- Enfin, cette congestion a un coût, que l'OCDE estime pour la Belgique à 1 à 2% du PIB<sup>1</sup>, soit d'EUR 2 à 4 Md.

**La voiture détient encore une part de marché très importante dans les déplacements, surtout en-dehors de la RBC**

Si nous considérons le nombre de déplacements domicile-travail et le moyen de transport principal selon le lieu de travail, la part de marché de la voiture (individuelle et covoiturage compris) en Belgique est de 71% comme le montre le schéma suivant<sup>19</sup>.

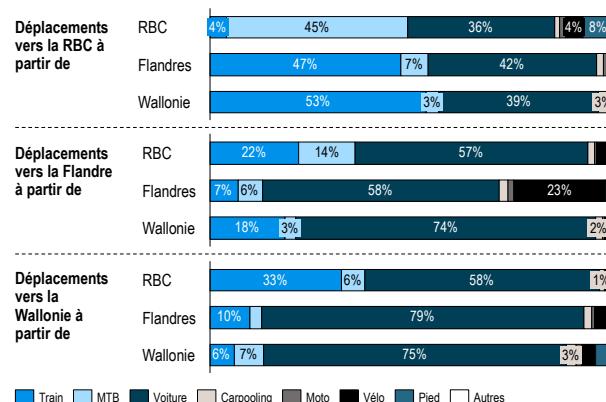
*Schéma 5: moyen de transport principal selon le lieu de travail [% des déplacements, 2011]*



Cette prépondérance de la voiture s'observe bien davantage pour les déplacements vers et à l'intérieur de la Flandre (73%) et vers et à l'intérieur de la Wallonie (86%). Par contre, pour les déplacements vers la RBC et à l'intérieur de celle-ci, la voiture reste un mode de transport important avec 41% mais les transports en commun jouent un rôle non négligeable: 33% de part de marché pour les trains et 18% pour les Métros/Trams/Bus<sup>20</sup>.

Une vision plus précise selon les régions d'origine/destination confirme ces moyennes:

*Schéma 6: part modale des déplacements selon le lieu de travail [% déplacements, 2011]*



- La voiture reste incontournable dans les déplacements à l'intérieur de la Flandre et de la Wallonie, mais aussi entre la Flandre et la Wallonie et restera donc un élément important de mobilité pour ces deux régions.
- Les mouvements de, vers et dans la RBC se font davantage avec les transports publics comme c'est le cas dans une dynamique de circulation métropolitaine:
  - Les accès à Bruxelles se font pour quasi moitié par train: 47% à partir de la Flandre, 53% à partir de la Wallonie.

<sup>18</sup> Inrix: Traffic Scorecard 2013

<sup>19</sup> SPF Mobilité et Transports: Diagnostic des déplacements Domicile-Travail, Juin 2011 (Sur base de 10,146 enquêtes rassemblées par le SPF, le moyen de transport à l'aide duquel, pendant la plus grande partie de l'année, la plus grande distance a été parcourue)

<sup>20</sup> SPF Mobilité et Transports: Diagnostic des déplacements Domicile-Travail, Juin 2011

Document pour discussion – W 2014

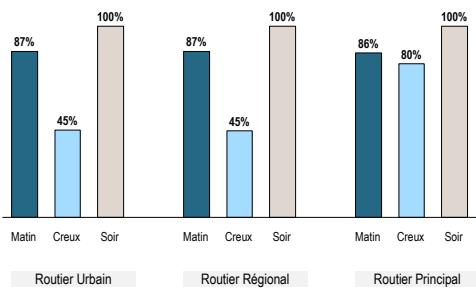
- Les transports collectifs jouent un rôle non négligeable dans les trajets sortants de Bruxelles: 36% vers la Flandre, 39% vers la Wallonie.
- Le trafic intra-bruxellois s'appuie fortement sur la STIB avec 45% des déplacements. La voiture reste importante avec 36%. Le train est anecdotique avec 4% seulement.

**La pression sur les infrastructures diffère sensiblement selon les modes et les heures de déplacement, la pointe conditionnant généralement le dimensionnement des réseaux**

La majorité des éléments de congestion évoqués ci-dessus se mesurent essentiellement en heures de pointe (matin ou soir), comme le confirment les 2 schémas ci-dessous:

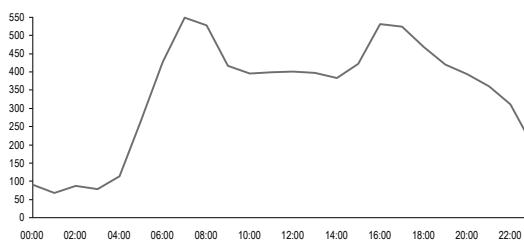
- La courbe de congestion routière pour la Belgique indique que la circulation atteint deux pics à environ 5.5 Mn de pax-km aux alentours de 8h et de 17h. En-dehors de ces heures ainsi que le weekend, la circulation s'établit autour des 4 Mn de pax-km, ce qui permet un trafic bien plus fluide. Le schéma ci-dessous illustre le rapport entre le trafic horaire de la pointe du soir par rapport à la pointe du matin et aux heures creuses, par type de réseau routier. L'effet pointe est très visible sur les réseaux urbain et régional, qui sont de ce fait largement sous-utilisés pendant les heures creuses. Ce ratio passe à 20% pour le réseau principal<sup>21</sup>. Les déplacements domicile travail représentant de 60 à 70% du trafic routier en heures de pointe<sup>22</sup>, ce ratio permet aussi de conclure que ces véhicules restent aussi sous-utilisés voire non utilisés une grande partie de la journée.

Schéma 7: ratio véhicule km en heure de pointe du soir comparé au matin et à la journée



- Il en va de même pour la répartition dans la journée des trains passagers circulant sur le réseau belge, où nous retrouvons globalement le même effet de pointe vs. heures creuses (près de 30%: ≈550 trains par heure en pointe contre ≈400 en heures creuses<sup>23</sup>.

Schéma 8: nombre de trains passagers circulant par heure sur le réseau belge



- Or les réseaux sont typiquement dimensionnés pour absorber le trafic le plus élevé, en heures de pointe donc alors que ces pointes, du matin et du soir, ne représentent que de 4 à 6 heures sur une journée complète. Investir dans le réseau afin d'absorber la pointe de trafic amène à construire un réseau structurellement en surcapacité 18 à 20 heures sur 24, ou entre 75% et 85% du temps.

<sup>21</sup> SPF Mobilité et Transports, Analyse de la congestion routière en Belgique - 2008

<sup>22</sup> SPF Mobilité et Transports, BELDAM (enquête nationale sur la mobilité des Belges) - 2009

<sup>23</sup> Infrabel – GRIP 2030

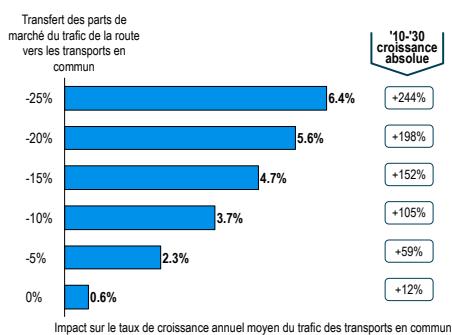
Document pour discussion – W 2014

**Outre sa complexité culturelle, le transfert du trafic de la voiture vers un mode de transport davantage collectif impliquera une surcharge importante impossible à absorber pour ces transports collectifs**

Nous avons vu ci-dessus que les pointes de fréquentation routière et ferroviaire sont assez comparables. Un basculement à horaire constant de l'un vers l'autre s'avèrera problématique.

En effet, en 2010, la voiture détenait une part de marché de 85% exprimée en pax km et le Bureau fédéral du plan estime cette part de marché à 85% aussi en 2030 avec une hausse d'ici là du trafic de 22%. Dès lors, une réduction de 10 points de la part de marché de la voiture d'ici à 2030 et son transfert vers le transport public entraînerait mécaniquement un doublement du volume transporté par ce dernier. Cet impact inclut la hausse naturelle du trafic attendue d'ici 2030 et le report modal.

Schéma 9: analyse de sensibilité du transfert du trafic de la route vers les transports en commun



Par ailleurs, le long délai de développement des projets, tant pour acter les décisions et trouver les financements nécessaires que pour les réaliser et les rendre complètement opérationnels, laisse penser qu'il ne sera pas matériellement possible d'augmenter significativement la taille de l'infrastructure avant 2030. En effet, en considérant les délais de plusieurs grands projets en cours, on se rend compte qu'un laps de temps de 15 ans<sup>24</sup> est dans la norme:

- Diabolo : prévision du projet dans le Plan Régional de Développement bruxellois de 2002, appel d'offre en 2005 et mise en route du dernier tronçon prévu fin 2016<sup>25</sup>;
- tunnel Schuman-Josaphat : étude d'incidence en 1997, début des travaux en 2008, mise en service prévue en 2016<sup>26</sup>;
- Liefkenshoekspoorunnel : Adoption en 2004 d'une motion par le gouvernement flamand définissant un PPP et un budget pour la construction, mise en service prévue en 2014<sup>27</sup>;
- RER : premières discussions en 1989, création d'une task force en 1991, mise en service prévue en 2025<sup>28</sup>.

Des solutions concrètes devront dès lors être apportées avant.

**En outre, la situation actuelle des finances publiques ne permet pas d'envisager résoudre le problème de la saturation par une augmentation massive des infrastructures**

Actuellement, le transport en commun représente un coût d'exploitation annuel de l'ordre d'EUR 6 Md.

Comme illustré ci-dessous, ces coûts d'exploitation sont couverts à la fois par les recettes propres (tickets, etc) et par les subventions d'exploitation accordées par les autorités de tutelle.

Le taux de couverture des dépenses (ratio entre recettes propres et coûts d'exploitation) reflète donc aussi des choix politiques comme la gratuité des transports en commun, une couverture géographique et horaire très étendue, etc.

<sup>24</sup> IRT Railenium, Shift2Rail

<sup>25</sup> Infrabel

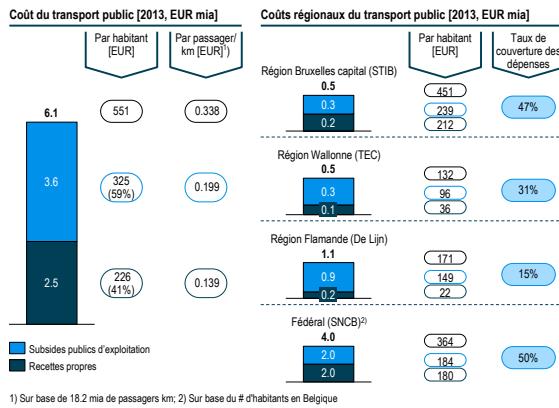
<sup>26</sup> Infrabel

<sup>27</sup> Gouvernement flamand, Infrabel

<sup>28</sup> Brussels studies, Infrabel, SNCB, presse

Document pour discussion – W 2014

Schéma 10: coût d'exploitation et taux de couverture du transport public



1) Sur base de 18.2 mia de passagers km; 2) Sur base du # d'habitants en Belgique

Source: Région Wallonne, Région Flamande, Région Bruxelles Capital, STIB, SNCB, De Lijn, TEC

Toutefois, ces chiffres n'incluent pas les montants versés par les autorités de tutelle au titre d'investissements. Or ceux-ci posent également des défis considérables pour le futur:

- SNCB et Infrabel : le périmètre et les axes du plan d'investissements (PPI) 2013-2025 – finalement approuvé à hauteur d'EUR 26 Md - ont été contraints par les restrictions budgétaires. Plusieurs exercices de hiérarchisation des investissements ont été requis aux différents niveaux<sup>29</sup>. Par comparaison, le précédent PPI 2001-2012 se montait à EUR 17.0 Md, dont une part significative pour le RER.
- STIB : l'écart de financement sur la période 2013-2017 est estimé entre EUR 0.9 Md et 1.4 Md. Le contrat de gestion de la STIB prévoit d'ailleurs un objectif de réduction des coûts d'exploitation pour contribuer au financement des investissements<sup>30</sup>.
- De Lijn : la société a présenté des plans d'investissements ambitieux e.a. avec la création de 4 nouvelles lignes de tram vers Bruxelles d'ici 2020 pour un montant de EUR 1.5 Md, suivie de la création de neuf autres lignes d'ici à 2030 dans le Brabant pour un montant de plus de EUR 2 Md<sup>31</sup>. Or, le taux de couverture de 13% (voir ci-dessus) limite sensiblement l'autofinancement et pousse ici aussi à des mesures d'économies et une revue critique des investissements.
- Les mêmes défis se posent pour le réseau routier. Ainsi, le budget wallon pour l'entretien des routes et autoroutes a été ramené de EUR 885 Mn à EUR 322 Mn. Le plan de financement de remise en état du réseau routier structurant prévoyait initialement un investissement d'EUR 885 Mn pour 575 chantiers, finalement traduit par un master plan portant sur 322 chantiers pour EUR 500 Mn. Cette enveloppe ne peut concerner que des travaux de rénovation, de réhabilitation et de sécurisation, à l'exclusion de la construction de nouvelles routes et de bandes supplémentaires. 281 chantiers, dont le coût total est estimé à EUR 228 Mn sont donc actuellement mis en réserve, faute de moyens financiers suffisants<sup>32</sup>.

## Conclusions

La situation de la mobilité en Belgique est clairement préoccupante et ce n'est pas notre position dans le peloton de tête des villes et pays saturés qui démentira cet état de fait. Nous nous déplaçons chaque année davantage, saturant ainsi des infrastructures insuffisantes et vieillissantes, particulièrement pendant les quelques heures de pointe. Pourtant, élargir ou dédoubler ces infrastructures ne semble pas être envisageable pour au moins trois raisons principales:

- L'état des finances publiques rend tout investissement massif improbable.
- Eussions-nous l'argent, nous ne pourrions pas réaliser l'ensemble des travaux dans des délais utiles pour la résolution de problèmes dont nous subissons déjà les effets négatifs.
- Sans travail de fond sur les comportements et les facteurs de déplacement, ces investissements ne feraient que repousser de quelques années le moment où notre pays sera complètement "immobilisé".

Il est donc nécessaire de travailler dès maintenant de concert à l'élaboration de solutions drastiques et innovantes qui réduiront de manière coordonnée, perenne et cohérente la pression sur l'utilisation des infrastructures.

<sup>29</sup> SNCB - Plan pluriannuel d'investissement 2013-2025; presse

<sup>30</sup> STIB - Contrat de gestion 2013-2017

<sup>31</sup> De Lijn - Mobiliteitsvisie 2020; presse

<sup>32</sup> Cour des comptes - L'entretien des routes et autoroutes en Wallonie

### Chapitre 3. Recensement des mesures de réduction de la saturation

#### La saturation des infrastructures est une combinaison de plusieurs paramètres à clairement identifier et optimiser

Afin de résoudre le problème de saturation complète qui nous menace, nous devons chercher à faire correspondre le mieux possible l'offre d'infrastructure avec la demande de déplacements, actuelle et à venir.

Trouver le point optimal de correspondance entre l'offre et la demande est un problème d'optimisation mathématique sur lequel bien des membres du corps académique se sont penchés. L'objet de cette note n'est pas de reformuler ce problème d'optimisation en essayant d'y intégrer toutes les spécificités de la mobilité belge, ni même d'évaluer les modèles existants. Néanmoins, il nous semble utile d'employer les grands principes et pièces constitutives de ces modèles pour:

- identifier de manière systématique et complète les principaux leviers que les différents intervenants pourraient actionner afin d'améliorer la mobilité des biens et personnes dans notre pays;
- évaluer, sur base de ce référentiel, la cohérence et le caractère exhaustif des différents plans;
- en déduire les besoins en termes d'actions complémentaires à mener et de coordination à renforcer.

Etant donné que nous faisons face à un problème de saturation de l'infrastructure à certains points et durant certaines périodes de la journée, notre objectif doit être de mieux répartir la demande sur toute l'étendue de l'infrastructure et durant l'ensemble des plages horaires disponibles:

- Le taux d'utilisation peut se mesurer comme le rapport entre le nombre de passagers ou une quantité de fret qui emprunte une partie de l'infrastructure à un moment donné et la capacité maximale de cette partie d'infrastructure au même moment. Pour le représenter mathématiquement, nous devrons donc utiliser des variables mesurant la demande (passager ou fret) et les différentes sections (ou sillons, slots, etc.).
- Pour introduire la notion de "répartition" temporelle ou spatiale des déplacements, et donc les arbitrages qui peuvent être faits entre différents itinéraires et horaires, nous devrons également inclure deux notions supplémentaires:
  - celle de la vitesse de déplacement qui varie fortement entre modes de transport et, pour un mode donné, en fonction des heures de la journée;
  - celle du "coût" d'un déplacement qui inclut à la fois le coût variable du déplacement (essence, péage, ticket de transport) mais également le coût d'opportunité lié au temps.

Nous pouvons ainsi mesurer un taux de saturation, qui est une valeur scalaire comprise entre 0 et 1. Etant donné que la valeur 1 indique une saturation complète de l'infrastructure, nous devons plutôt tendre vers 0.8 comme le dit la littérature (c'est-à-dire que l'infrastructure est fortement utilisée mais qu'elle ne posera pas de problème systémique de saturation).

Idéalement, nous voudrions donc que le taux global de saturation de l'infrastructure, pour tous les modes et toutes les sections, se situe le plus près possible de la valeur 0.8. Cet objectif peut s'écrire comme suit:

$$\text{Min}_{\forall i,j} \|0.8 - \Pi_{ij}\|$$

Où les paramètres sont

- $\Pi_{ij}$  : le niveau d'utilisation des infrastructures;
- j : le mode de transport;
- i : le segment du réseau/secteur géographique.

Nous pouvons ainsi représenter le niveau d'utilisation des infrastructures par la combinaison des paramètres suivants :

$$\Pi_{ij} = \frac{Pax_i * \alpha_{ij}}{\tau_{ij} v_{ij} * t_{pointe} * \kappa_{max,ij}}$$

Où les composantes du taux  $\Pi$  de niveau d'utilisation de l'infrastructure sont :

- Pax est le nombre de passagers transportés [pax];
- $t_{pointe}$  est la durée de la période de pointe [h] ;
- $\alpha_{ij}$  est la proportion de passagers optant pour un mode donné sur un segment du réseau;
- $\tau_{ij}$  est le taux de remplissage du mode de transport [pax/véhicule];
- $v_{ij}$  est la vitesse commerciale du matériel roulant [km/h];
- $\kappa$ , est la capacité maximale du réseau [véhicules/km].

**Réduire la pression sur les infrastructures nécessite dès lors la prise de mesures concrètes par l'activation conjointe de leviers de trois ordres**

- réduction de la demande, c'est-à-dire diminuer le nombre de passagers susceptibles de se déplacer à un moment donné;
- amélioration de l'efficacité intrinsèque de chaque mode de transport en augmentant leur capacité ou leur taux de remplissage;
- incitation à un transfert de trafic vers les modes les moins consommateurs en infrastructure, c'est-à-dire favoriser les modes de transport qui, pour un segment donné, transportent le plus de passagers de la manière la plus efficace.

Le premier ordre de leviers contient l'ensemble des mesures qui visent à réduire le nombre de déplacements par unité de temps en impactant le facteur  $x$ , soit en réduisant le besoin absolu, soit en le déplaçant en-dehors des heures de pointe. Citons, sans être exhaustif, quelques mesures représentatives de cette approche:

- rapprocher lieu de travail et domicile tout en concentrant les activités près des axes de transport publics au travers des outils et politiques d'aménagements du territoire pour diminuer la distance du déplacement, voire en changer le mode;
- encourager le travail à distance/à domicile;
- favoriser la dématérialisation des flux, supprimant ainsi le besoin de déplacement;
- modifier les modes et habitudes de déplacement par des outils tels que des formes de péage urbain/fiscalité intelligente, etc.

Le deuxième ordre de leviers vise à améliorer l'efficacité de chaque mode individuellement en agissant sur quatre paramètres:

Facteur	Exemple de mesure
Augmenter $\tau_{ij}$ (taux de remplissage)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidation de flux par des modes de transport partagés, le taxi et le covoiturage</li> <li>• Amélioration de l'offre et de l'attractivité des transports publics qui sont par nature plus capacitaires</li> </ul>
Augmenter $\kappa_{\max j}$ (capacité maximale de l'infrastructure)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction de la distance entre véhicules et accroissement de la vitesse moyenne par des innovations technologiques : véhicules sans conducteurs, convois de véhicules, automatisation du métro, etc.</li> <li>• Gestion dynamique du trafic routier - ITS (e.g. utilisation des bandes d'arrêt d'urgence, adaptation de la vitesse)</li> <li>• Amélioration de la sécurité et de la vitesse pour réduire les accidents/incidents et limiter leurs impacts sur la circulation</li> <li>• Gestion / partage des flux d'informations pour accroître la multimodalité et les offres innovantes – modèle de propriété vs. modèle 'pay per use'</li> <li>• Optimisation des plans de transport</li> <li>• Investissements dans du matériel roulant capacitaire (e.g. trains à étage, bus articulés, etc.)</li> <li>• Amélioration des goulets d'étranglement et des chaînons manquants du réseau</li> <li>• Elargissement du réseau de transport et d'infrastructure</li> </ul>
Augmenter $t_{pointe}$ (durée de la pointe)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Horaires et règlements de travail plus flexibles</li> </ul>
Augmenter $v_{ij}$ (vitesse commerciale)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimisation de la gestion du trafic, spécialisation des infrastructures</li> <li>• Minimisation du temps de résolution des incidents / accidents / travaux</li> </ul>

Enfin, le troisième ordre de leviers contient l'ensemble des mesures qui visent à augmenter le transfert modal et optimiser les répartitions entre modes.

Un grand nombre de déplacements domicile-travail font ou pourraient faire appel à plusieurs modes de transports et/ou à plusieurs opérateurs de transport. Dans le cas des travailleurs effectuant un pré trajet avant d'utiliser leur mode de transport principal, ce trajet se fait pour plus de 40% d'entre eux en voiture <sup>33</sup>. Ceci impose donc de renforcer l'intermodalité et les connexions e.a. entre la voiture et les transports en commun.

Citons, sans être exhaustif, quelques mesures représentatives de cette approche:

- pour soutenir un transfert modal, même partiel:
  - péage urbain/fiscalité intelligente;
  - internalisation des coûts externes;
  - politique de stationnement coordonnée et régulatrice;

<sup>33</sup> Diagnostic des déplacements Domicile-Travail Juin 2011

Document pour discussion – W 2014

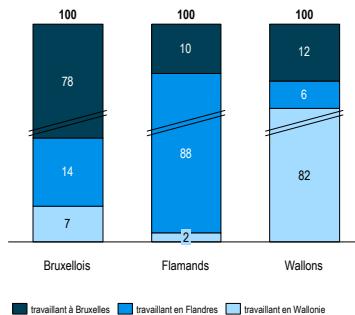
- pour encourager la multimodalité et l'utilisation séquentielle de différents modes de transport:
  - amélioration des connexions entre modes, principalement à proximité des points structurants (e.g. gares);
  - création de parkings de délestage, etc.;
  - développement d'un budget mobilité;
  - partage d'informations et offre de service intégrée de transports publics et privés ("Connected Mobility", Intelligent Transport Systems) pour optimiser les flux porte-à-porte;
  - renforcement du maillage du réseau vélo en créant des zones sécurisées et en améliorant le stationnement.

Trouver le juste équilibre reste critique pour éviter de soulager le réseau routier au détriment des transports publics ou vice-versa. Notons qu'un report modal limité de trafic routier en heures de pointe peut avoir un impact important sur la réduction de la congestion: des études indiquent qu'en heures de pointe, une réduction de 5 à 10% du nombre de véhicules permettrait d'obtenir une réduction de 40% de la longueur et de la durée des embouteillages<sup>34</sup>, à volume total équivalent, c'est-à-dire sans croissance du trafic par ailleurs.

**Réduire le facteur *II* impose de considérer des flux, en partie interrégionaux et intermodaux, et donc de coordonner différentes compétences et acteurs – entités fédérées et opérateurs**

Comme l'illustre le schéma ci-dessous, les flux (ici domicile-travail) sont aussi interrégionaux. Lorsque nous connaissons les problèmes de mobilité autour et dans Bruxelles, il est donc crucial de prendre en compte le caractère transrégional de ces flux<sup>35</sup>:

Schéma 11: structure de l'emploi par région d'origine [population active, 2011, %]



- Assez naturellement, la majorité des travailleurs exercent un emploi dans leur région de résidence: 78% pour les Bruxellois, 88% pour les Flamands, 82% pour les Wallons.
- Les déplacements domicile-travail entre régions sont limités même s'ils concentrent la majorité des problèmes constatés:
  - 14% des Bruxellois travaillent en Flandre, 7% en Wallonie;
  - 10% des Flamands travaillent à Bruxelles, 2% en Wallonie;
  - 12% des Wallons travaillent à Bruxelles, 6% en Flandre.
- L'économie bruxelloise s'appuie fortement sur des travailleurs flamands et wallons. Sur la population active employée à Bruxelles, 36% provient de Flandre, 21% de Wallonie.
- Ces flux de navetteurs ont pour conséquence que la population active travaillant à Bruxelles s'accroît quotidiennement de l'ordre de 430,000 personnes pour atteindre 750,000 personnes.

**Les leviers théoriques d'optimisation que nous avons évoqués ci-dessus sont globalement traduits dans les plans de mobilité développés par les trois régions, avec toutefois des accents, des timings et des maturités différents**

Comme l'illustre le tableau ci-dessous<sup>36</sup>, nous pouvons dire de manière générale et sur la base des documents publics, que les plans développés par les régions poursuivent des objectifs assez similaires.

<sup>34</sup> Febiac - Une fiscalité intelligente pour une meilleure mobilité

<sup>35</sup> SPF Mobilité et Transports: Diagnostic des déplacements Domicile-Travail, Juin 2011

- Un accent fort est mis dans tous les cas sur le renforcement des infrastructures et de l'offre de transport public. Ceci est particulièrement vrai pour la Flandre qui met l'accent sur les « missing links » et a développé une stratégie ferroviaire claire. La RBC se concentre assez naturellement sur des thématiques propres aux grandes métropoles, comme l'aménagement du territoire et des voiries, la politique des parkings et la densification de son réseau de transport public.
- Toutes les régions ambitionnent de favoriser le transfert modal en cherchant le juste équilibre entre les modes de transport et donc le meilleur mode de transport pour chaque type de déplacement:
  - La Flandre vise ainsi à ce que 40% des déplacements domicile-travail soient réalisés en transports en commun, en vélo ou à pied d'ici à 2030.
  - Le plan de mobilité IRIS 2 ambitionne de réduire la pression automobile de 20% d'ici 2018 et de réaliser 20% des déplacements mécanisés à vélo à la même date.
  - Quant à la Wallonie, elle a pour objectif opérationnel de réduire de 20 à 30 % les déplacements (en véhicules-km) en agglomération d'ici à 2030.

Sur la base des documents publics, il n'est toutefois pas possible de quantifier l'impact de ces plans sur le facteur *II* puisque qu'il n'existe pas de vue complète et transparente sur un portefeuille de projets concrets ou un impact chiffré sur la saturation. Toutefois, une première évaluation qualitative telle qu'illustrée dans le schéma ci-dessous permet de tirer certaines conclusions:

Schéma 12: synthèse des principales lignes directrices et mesures des plans de mobilité des 3 Régions<sup>37</sup>

Catégorie	Leviers	Flandre	Wallonie	Bruxelles
Nombre de passagers transportés	Outils d'aménagement du territoire pour rapprocher lieu de travail et domicile Travail à distance/à domicile 'Demand management' visant à diminuer le besoin de déplacement	●	●	●
Taux de remplissage du matériel	Modes de transport partagés, taxi, covoiturage (ITS) tout en instaurant des parkings de car pooling Amélioration de l'offre de transports publics et investir pour rendre ceux-ci plus attractifs	●	●	●
Capacité maximale de l'unité d'infrastructure	Réduction de la distance entre véhicules et accroissement de la vitesse moyenne par des innovations technologiques : véhicules sans conducteurs, convois de véhicules, automatisation du métro, etc. Gestion dynamique du trafic routier - ITS (e.g. utilisation des bandes d'arrêt d'urgence, adaptation de la vitesse) Gestion / partage des flux d'informations pour accroître la multimodalité et les offres innovantes – modèle de propriété vs. modèle 'pay per use' Investissements dans du matériel roulant capacitaires (e.g. trains à étage, bus articulés, etc) Amélioration des goulots d'étranglement et des chaînons manquants du réseau Elargissement du réseau de transport et d'infrastructure	●	●	●
Durée de la pointe	Instaurer des horaires et des règlements de travail plus flexibles Fiscalité intelligente ou autre incitants forts poussant les gens à se déplacer à un autre moment	●	○	●
Transfert modal	Péage urbain/fiscalité intelligente ou autre incitants forts poussant les gens à se déplacer différemment Internalisation des coûts externes Politique de stationnement coordonnée et régulatrice Liaison entre les modes de transport passagers, principalement à proximité des points structurants (e.g. gares) Création de parkings de délestage, etc. Budget mobilité Partage d'informations et offre de service intégrée de transports publics et privés (ITS)	●	●	●

○ Pas de mention visible

● levier majeur

- L'ensemble des leviers identifiés en début de chapitre sont bien couverts, à des degrés divers.
- L'accent reste sur des axes assez traditionnels comme l'accroissement de l'infrastructure, l'amélioration de l'offre de transport en commun ou encore une meilleure intégration de l'management du territoire et de la mobilité. Or ces axes sont régulièrement repris dans les plans et déclarations politiques sans avoir à ce jour fait une preuve forte de leur pertinence. Ils restent toutefois nécessaires mais leurs conditions de mise en œuvre doivent être revues.

<sup>36</sup> "Naar een duurzame mobiliteit" (Mobiliteitsplan Vlaanderen), Vlaamse Spoerstrategie, Projet de Plan Régional de Mobilité Durable pour la Wallonie (PRMD), Iris 2 Plan de Mobilité RBC

*Document pour discussion – W 2014*

- Les solutions innovantes, même si elles sont de temps à autre mentionnées, restent embryonnaires. Nous pensons ici à des offres innovantes de mobilité ou une réflexion en profondeur sur la gestion de flux d'informations. Celle-ci porte davantage sur une volonté de partage –qui est la 1<sup>ère</sup> étape – que sur l'intention d'en utiliser la pleine valeur pour optimiser les flux physiques.
- Une volonté de fond de jouer sur la demande et donc de limiter le besoin de déplacement est encore trop peu présente.

Par ailleurs, certains des projets menés par une région (aux points d'interconnexion) présentent parfois des risques d'incohérence avec les visions de la (des) région(s) voisine(s). Citons par exemple:

- la fluidification du trafic routier en provenance de Flandre vers la RBC d'une part et, d'autre part, la volonté déclarée de réduire la pression automobile dans Bruxelles – possibilité de créer des goulets d'étranglement supplémentaires en RBC;
- le report modal vers le transport public dans les accès vers Bruxelles, soutenu par la création de parkings de dissuasion et l'encouragement du covoiturage – besoin de création de parkings aux abords de la RBC, donc en Flandre et Wallonie, et désaccord avéré sur leur localisation ou mode de financement;
- les mesures contenues dans Iris 2 couvrant la zone de chalandise de Bruxelles – dépassement du périmètre de la RBC et recouvrement géographique avec la Flandre et la Wallonie;
- la promotion d'une forme de fiscalité intelligente – mais pas d'accord sur ses modalités pratiques (péage, taxe, périmètre géographie, neutralité ou non de l'impact fiscal, etc);
- la contribution du RER à la mobilité intra-bruxelloise - la stratégie de la SNCB portant d'abord sur le transport de masse sur longues distances alors que la RBC veut exploiter davantage le réseau ferré bruxellois;
- la volonté des Régions d'accroître la part modale du rail dans la mobilité intra-régionale dans un contexte de difficultés financières pour la SNCB – risque de supprimer / modifier de manière arbitraire certaines liaisons peu rentables du point de vue SNCB;
- etc.

Il faut aussi reconnaître à ces plans des niveaux de maturité ou de mise en œuvre différents, outre le fait qu'ils sont conçus de manière assez isolée à des moments différents:

- Ces plans ont été réalisés à des moments différents: Iris 2 pour la RBC en 2010 et Mobiliteitsplan Vlaanderen et Vlaamse Spoorstrategie pour la Flandre en 2013. En Wallonie, le Plan de mobilité durable est en cours de rédaction, la déclaration de politique régionale de 2009 fixant un ensemble d'axes et de priorités pour la mobilité.
- Le processus de rédaction ne prévoit pas une concertation obligatoire entre régions, à minima pour les flux et thématiques à l'intersection de leurs compétences.
- Les contrats de gestion et les plans de transport des différents opérateurs publics sont aussi réalisés à des moments et échéances différentes et ne prévoient pas non plus de concertation formelle, que l'on parle d'intermodalité (connexion) ou de multimodalité (cohabitation, voire concurrence).

Enfin ces plans sont aussi le fruit d'un processus complexe de maturation intra-régionale et d'une optimisation des demandes des différentes parties prenantes, les communes jouant dans ce cadre un rôle non négligeable.

**Outre l'absence de concertation qui a souvent prévalu lors de la conception de chacun de ces plans et le manque de quantification des effets réalisés ou attendus, une troisième carence que nous pouvons constater concerne le faible taux de réalisation de "grands projets" (projet à fort impact, multimodes, interrégional ou multi-acteurs)**

Comme l'indique le tableau ci-dessous, ces projets que nous qualifions d'emblématiques - par l'impact significatif sur les leviers identifiés et décrits ci-dessus - sont en discussion depuis de nombreuses années.

La plupart d'entre eux requièrent la participation de différents acteurs mais n'ont pas encore abouti à ce stade, pour différentes raisons telles que:

- manque de concertation inter-acteurs et intérêts divergents, malgré parfois les mécanismes de gouvernance existants;
- absence d'accord sur les méthodologies à utiliser e.a. pour les analyses d'impact ou l'ordonnancement des projets;
- faiblesse ou absence de financement, en lien avec les programmes de restriction budgétaire mis en place tant au niveau fédéral que dans les régions;
- problèmes environnementaux et d'aménagement du territoire, avec e.a. les recours introduits par les riverains, l'absence de procédure spéciale pour infrastructure d'intérêt général, etc;
- manque de continuité, de suivi du dossier avec une remise en cause des orientations ou des solutions lors des changements de législature;
- etc.

Schéma 13: synthèse de l'état de quelques grands projets emblématiques

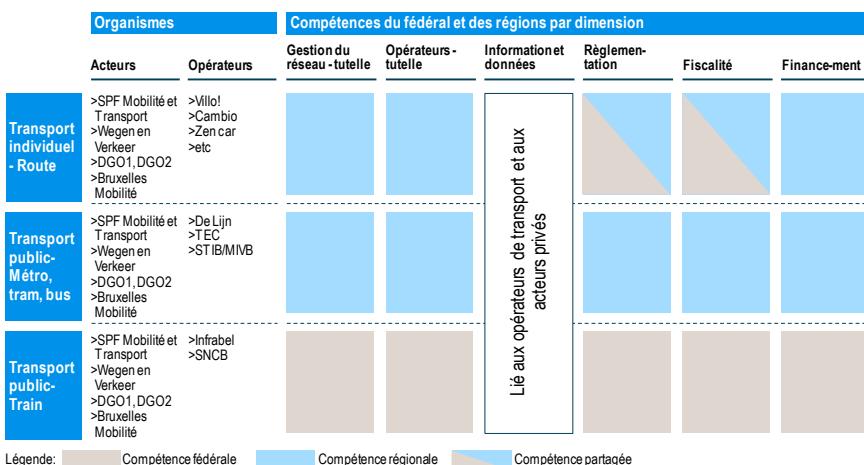
Projets	Entités concernées	Opérateurs concernées	Début des discussions	Etat d'avancement	Points bloquants
Interconnexion des réseaux transport public	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓	1991: Accord de concertation 1998: Accord de principe	●	> Concertation effective entre opérateurs > Répartition des recettes > Moyens de paiements
Projet RER	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	1991: Création d'une Task Force 2001: Plan décennal d'investissement SNCB	●	> Permis d'environnement et d'urbanisme > Moyens financiers
Elargissement du Ring de Bruxelles	✓ ✓	✓		●	> Oppositions de la région bruxelloise > Etudes techniques complexes
Péage autour de Bruxelles et fiscalité intelligente	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	2008: Premier test d'un péage au km 2014: Pilote d'un péage au km 2016: Mise en place d'une vignette camions	●	> Alignement des régions concernées
Parkings de dissuasion autour de Bruxelles	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	2007: Prévision de 6,900 places à Bruxelles 2013: 16 000 places prévues par Iris 2 2013: Construction du parking relais de LLN	●	> Emplacement de construction > Financement > Coordination entre régions
Gestion des goulets d'étranglement du ring	✓ ✓	✓	1991: Accord de concertation	●	> Partage des compétences > Interdépendances
Ferroviaire intra-Bruxellois	✓ ✓ ✓ ✓	✓	2011: Motions communales	●	> Divergences de vues > Cohabitation avec le RER > Jonction Nord-Midi
ITS	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	En cours	●	> Peu d'avancement concret
Plan d'investissement SNCB et Infrabel	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	2013: Nouveau plan d'investissements	●	> Faiblesse des processus de concertation > Allocation du budget > Augmentation du trafic passagers
Plan de transport de la SNCB	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	1998: Ancien plan de transport (1998-2005) 2014: Nouveau plan de transport	●	> Faiblesse des processus de concertation > Divergences de vue entre régions > Equilibre entre contraintes et attentes > Sessions d'informations vers stakeholders
Gestion du trafic diffus et du transport combiné	✓ ✓ ✓ ✓	✓	2013: Prolongation du subventionnement du 1er janvier 2014 au 31 décembre 2014	●	> Soutien supplémentaire provisoire d'un an > Réformes nécessaires
Articulation des aéroports régionaux/fédéraux	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	1998: Transfert aux régions de la compétence 1999: Vol de nuit et survol de Bruxelles 2003	●	> Répartition des nuisances sonores liées à Brussels International Airport > Divergences de vue entre régions

La coordination et les mesures à prendre devront donc porter conjointement sur tous les facteurs bloquants.

**Ce besoin de coordination est confirmé par les consultations auprès de toutes les parties prenantes qui soulignent unanimement le besoin d'une gouvernance renforcée aux différents niveaux afin de compenser le partage accru des compétences entre les différents niveaux de pouvoir après la récente réforme de l'état**

Les leviers permettant de mener les politiques de mobilité en Belgique sont répartis entre les différents niveaux de pouvoir et la 6ème réforme de l'Etat contribue à renforcer ce glissement vers les Régions.

Schéma 14: synthèse des compétences du fédéral et des régions par mode de transport



Si ce fait n'est pas contesté, par contre l'accent est mis sur le besoin d'une coordination plus forte, à minima aux interactions des différentes compétences – qu'elles soient fonctionnelles ou géographiques.

*Document pour discussion – W 2014*

La majorité des stakeholders insiste sur le besoin d'une meilleure gouvernance à la fois entre entités fédérées et entre sociétés de transport public en reconnaissant unanimement aussi le rôle très structurant de la SNCB, le rail formant la colonne vertébrale d'une mobilité concertée et coordonnée :

- Intra-fédéral : l'Etat fédéral continue de jouer un rôle moteur pour un certains nombres de compétences critiques impactant la mobilité:
  - le train ainsi que la gestion du réseau ferroviaire, mode de transport le plus structurant de par les infrastructures physiques, les volumes de transport, les investissements et le temps de développement qu'il nécessite;
  - la fiscalité du travail: IPP, charges patronales, budget mobilité, déduction des frais de transport, etc.;
  - la fiscalité automobile en partie - TVA, accises, voitures de société, etc. - bien que les taxe de mise en circulation, taxe de circulation et Eurovignette soient de compétence régionale;
  - le secrétariat de l'ITS.

Ces différentes compétences sont réparties entre différents Ministres (e.g. Finances, Mobilité et Entreprises publiques) et administrations (e.g. SPF Finances, SPF Economie, SPF Mobilité et Transports) et requièrent aussi une coordination intra-fédérale forte insuffisamment visible actuellement aux yeux des stakeholders.

- Interrégional : assurer l'optimisation de la combinaison des modes de transport (e.g. coordination des horaires, simplification des structures tarifaires, minimisation des ruptures de charge, facilitation des parkings de dissuasion) entre Régions. Ceci vaut surtout pour Bruxelles dont la zone de chalandise dépasse les frontières géographiques de la RBC (e.g. zone RER).
- Intra-Bruxellois: de par la densité de population et de trafic, combiner harmonieusement tous les modes de transport (y c. vélos, voitures partagées, etc.) et les contraintes (territoire, parking, etc.).
- Intra-Régional (Flandre et Wallonie) : accroître la qualité des interactions entre SNCB et transports régionaux au sein de chacune des régions et donc trouver le juste équilibre de la contribution de tous les acteurs à la mobilité intra-régionale.

**Le manque de coordination entre acteurs et différents niveaux de pouvoir ne peut être attribué au manque de lieux ou d'instances pour se coordonner mais bien plus à l'usage qui en est fait**

Il existe aujourd'hui un certain nombre d'organes ou d'outils organisant la concertation entre entités fédérées / opérateurs. Toutefois, aux yeux des stakeholders consultés, leur rôle, mandat et mode de fonctionnement sont peu lisibles ou peu efficaces à ce stade.

Il s'agit principalement des organes et outils suivants :

Organismes/ mécanismes	Base juridique	Domaines d'action	Mode de fonctionnement théorique	Participants
Conférence interministérielle des Ministres de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications (CIMIT)	Crée en 1999 en remplacement de l'ancienne CICI (conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure) Prévue par les lois de réforme institutionnelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégration tarifaire</li> <li>• R.E.R.</li> <li>• Multi-modalité</li> <li>• Plans de déplacements</li> <li>• Politique de stationnement</li> <li>• Permis à points</li> <li>• Plan Ozone et engagements de réduction du CO<sub>2</sub></li> <li>• Fiscalité de la mobilité</li> </ul>	Se réunit sur une base mensuelle	Ministres des gouvernements de Belgique (fédéral, régionaux, communautaires) en charge de Mobilité, de l'infrastructure et des Télécommunications
Comité exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM)	Créé par l'accord de coopération du 11 octobre 2001 relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB entre l'état fédéral et les trois régions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RER et ferroviaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comité de pilotage présidé par le ministre fédéral et convoqué à la demande d'un membre ou au minimum tous les 2 mois</li> <li>• Groupe opérationnel assurant la coordination entre les 4 sociétés de transport en commun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministres et administrations fédérales et régionales en charge de la mobilité</li> <li>• Ministre des entreprises publiques</li> <li>• 4 opérateurs de transport public</li> </ul>
Organe de concertation entre opérateurs de transport public	Crée par l'accord de coopération du 17 juin 1991	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modalités de gestion des lignes et des routes interrégionales</li> <li>• Transport public de et vers Bruxelles.</li> <li>• Concertation régulière entre les sociétés de transports publics sur les thèmes de l'offre, des tarifs, des correspondances et de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réunions régulières entre les sociétés exploitantes de transport public</li> </ul>	Les trois régions et leurs opérateurs de transport public

Document pour discussion – W 2014

		l'information voyageurs		
Comités de coopération de coordination et administratif entre la RBC et la Flandre	Créés par le Principieel akkoord du 10 juin 1998	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problèmes communs de mobilité</li> <li>• Systèmes de transport interrégionaux</li> <li>• Intégration tarifaire</li> <li>• Télécommande des feux de circulation</li> <li>• Schéma directeur opérationnel</li> <li>• Modalités et structure de coopération</li> </ul>	Coopération via 3 comités: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comité de coopération – décision des engagements par les 2 ministres</li> <li>• Comité de coordination - avis relatifs à l'élaboration et à l'exécution d'un schéma directeur</li> <li>• Comité administratif - traitement administratif des dossiers communs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministres du transport des régions bruxelloise et flamande</li> <li>• Administrations concernées</li> <li>• STIB et De Lijn</li> <li>• SNCB et les TEC sont observateurs</li> </ul>
Communauté Métropolitaine de Bruxelles	Organisme de concertation facultatif créé par la loi du 19 juillet 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilité</li> <li>• Sécurité routière</li> <li>• Travaux routiers de, vers et autour de Bruxelles.</li> </ul>	En discussions, non opérationnel	Trois régions et leurs gouvernements Le fédéral et les communes des deux brabants sont membres de droit
Comité RER	Conseil ministériel restreint - Note au KERN du 15 juin 2012	Activités liées à la gestion de l'exploitation du RER	Nouveau service dans la SNCB, piloté par un Comité RER	SNCB, régions et gouvernement fédéral

Tous ces organes traitent, à des degrés divers, de problématiques de mobilité interrégionales et inter acteurs. Toutefois:

- Leur coordination est clairement insuffisante. Certains organes sont créés par la loi, d'autres par des accords de coopération, les liens et la hiérarchie entre eux sur des thèmes communs (ex. du RER ou du rail en général) ne sont pas lisibles pour l'extérieur, voire pas clairs.
- Leur fonctionnement doit être amélioré, tant sur les méthodes de travail (concertation, analyses coûts/bénéfices et d'impact, périmètre, etc) que sur la qualité de la concertation prévue.

### Conclusions

Notre analyse des plans de mobilité de chaque région nous permet de tirer un certain nombre d'enseignements importants dans l'optique d'endiguer la saturation progressive de nos infrastructures de transport. En effet, les plans respectifs de chaque région ne produisent pas pleinement leurs effets aujourd'hui parce que:

- Aucun mécanisme de concertation formel et contraignant n'existe aujourd'hui afin de permettre à tous les niveaux de pouvoir et aux principaux acteurs du transport de discuter et de s'entendre sur la philosophie de leurs plans respectifs, en particulier en ce qui concerne les flux interrégionaux.
- Le cadre juridique actuel est opaque et offre trop de failles pour permettre de lancer les chantiers nécessaires dans des délais raisonnables.
- Les instances ou organes qui doivent abriter les discussions et arbitrages sur la politique de la mobilité et sur les projets concrets qui en découlent ne jouissent ni d'un mandat clair ni d'un cadre de gouvernance qui lui confère stabilité et crédibilité.

*Document pour discussion – W 2014*

## Proposition de recommandations

### Respecter les compétences des entités fédérées dans le cadre de la réforme de l'état et concentrer les efforts sur ce qui requiert des interactions entre entités fédérées / opérateurs de transport

L'accent doit dès lors être mis sur les thématiques qui demandent une concertation entre entités fédérées, en ce compris celles requérant une concertation entre les opérateurs de transport sur lesquels elles ont la tutelle: SNCB et Infrabel pour l'Etat Fédéral, la STIB pour la RBC, les TEC pour la Wallonie et De Lijn pour la Flandre.

### Renforcer et fluidifier la gouvernance entre les différents niveaux de compétence et acteurs à la fois pour supporter la définition d'un cadre de référence en amont et sécuriser le lancement et l'exécution de grands projets en aval

Ceci est indispensable pour aussi supporter une vision concertée de la mobilité qui devra dès lors s'appuyer sur la combinaison de trois éléments :

- une gouvernance forte donnant un signal politique clair à tous les acteurs et réalisant un win-win entre les compétences et objectifs du fédéral, ceux des régions et ceux des opérateurs – pour fédérer les acteurs;
- une capacité d'exécution forte pour mener à bien à court et moyens termes quelques projets emblématiques impliquant des acteurs multi-régionaux - pour démontrer, par la prise de mesures exemplaires, que le système fonctionne;
- une vision traduite en un nombre limité de thèmes porteurs demandant une réflexion de fond sur les moyen et long termes – pour anticiper les décisions qui devront être prises dans les 5 à 10 ans à venir.

Cette gouvernance renforcée doit passer par une réflexion structurante et des plans d'action à trois niveaux :

Niveau	Mesures
Cadre normatif et règles à définir	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définition des éléments constitutifs d'une vision concertée et coordonnée de la mobilité</li> <li>• Définition d'un masterplan à long terme</li> <li>• Fixation du niveau de service à atteindre par le transport public (e.g. qualité, conditions de rentabilité) et analyse du mode de transport le plus adéquat par type de déplacement</li> <li>• Définition d'un cadre réglementaire cohérent pour encourager les initiatives privées – covoiturage, carsharing, ITS, etc.</li> <li>• Fixation du cadre de révision du plan de transport et du PPI de la SNCB</li> <li>• Définition d'une méthode d'analyse d'impact - coûts/bénéfices et de ses conditions d'applicabilité</li> <li>• Articulation entre le train et les autres modes de transport</li> </ul>
Concertation entre niveaux de pouvoir / opérateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place d'une plateforme de concertation unique, impliquant au minimum le fédéral, les régions et les opérateurs de transport afin de gérer les interactions aux intersections des compétences de chacun des acteurs (intra zone RER, interrégional, intra-régional)</li> <li>• Redynamisation des organes et mécanismes de concertation existants</li> <li>• Garantie du lien entre administrations fédérales et entre administrations fédérales et régionales</li> </ul>
Tutelle, arbitrage et financement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestion des arbitrages financiers entre entités / opérateurs</li> <li>• Mise en place et pilotage d'outils de gestion (contrat de gestion, budget, etc.)</li> <li>• Articulation dans le temps, dans les responsabilités et dans les enveloppes budgétaires de l'ensemble des projets requis (masterplan) et gestion de programme pluriannuel dont la continuité doit être assurée à chaque changement de législature – programme long terme, traduction à moyen terme</li> </ul>

### Créer une plateforme s'appuyant sur des organes existants et qui incarne cette gouvernance renouvelée et renforcée

Cet objectif pourrait être atteint sur les bases de la CIMIT qui jouit déjà d'une existence légale reconnue par la loi.

De manière plus précise:

- Cette plateforme devrait couvrir directement ou indirectement toutes les dimensions de la mobilité: réglementation, fiscalité, financement, investissement (et impact sur le territoire), gestion de réseau, opérations, gestion des informations et données.
- Cette plateforme devrait inclure à minima les acteurs clés suivants:
  - La Ministre de la Mobilité;

- le Ministre ayant dans ses attributions les infrastructures et les télécommunications;
- les administrations fédérale/régionales compétentes;
- les opérateurs de transport public.
- Cette plateforme devrait prévoir plusieurs niveaux d'interactions, à minima :
  - entre entités fédérées;
  - au sein des acteurs fédéraux sur des thèmes touchant à la mobilité (e.g. ministre des finances, ministre de la mobilité, ministre des télécommunications);
  - entre opérateurs de transport.
- Cette plateforme devrait servir de coupole et se coordonner avec les autres outils / organes existants en réalisant la cohérence et la coordination entre eux pour éviter tout doublon. Par exemple, les 3 organes ci-dessous sont issus ou sont des accords de coopération entre Régions, que la CIMIT est supposée valider pour le volet mobilité:
  - le CEMM, bras armé de la CIMIT pour les matières ferroviaires;
  - l'accord de coopération de 1991 et le principeel akkoord de 1998, bras armé de la CIMIT pour tous les autres problèmes de mobilité interrégionale (routière, offre et structuration du transport public régional, etc):
    - ceux-ci feraient aussi l'objet d'une redynamisation de leur mode de fonctionnement, sous l'égide de la CIMIT: confirmation d'un agenda pluriannuel (à confirmer et décliner à chaque changement de législature), définition d'un portefeuille de projets, confirmation des méthodes et outils de travail, gestion de projet professionnelle, etc.
- Cette plateforme devrait s'articuler autour de différents Comités, à affiner en fonction de la coordination effective avec les autres organes (voir ci-dessus):
  - Le Comité exécutif serait chargé d'assurer la coordination stratégique et la prise de décision dans tous les domaines relatifs à la mobilité, à l'infrastructure et aux télécommunications.
  - Sous la responsabilité du Comité exécutif, un Comité opérationnel réunissant les opérateurs de transport public et les représentants des administrations serait chargé de gérer les projets emblématiques et les interactions, ainsi que d'assurer la coordination opérationnelle en matière d'intégration tarifaire, de plans de déplacements, d'amélioration des correspondances, de l'information intégrée au public, etc.
  - Selon les thèmes de travail retenus, des comités techniques ad hoc pourraient être mis sur pied pour mener les travaux.
- Cette plateforme devrait à terme couvrir toutes les thématiques clé liées à la mobilité:

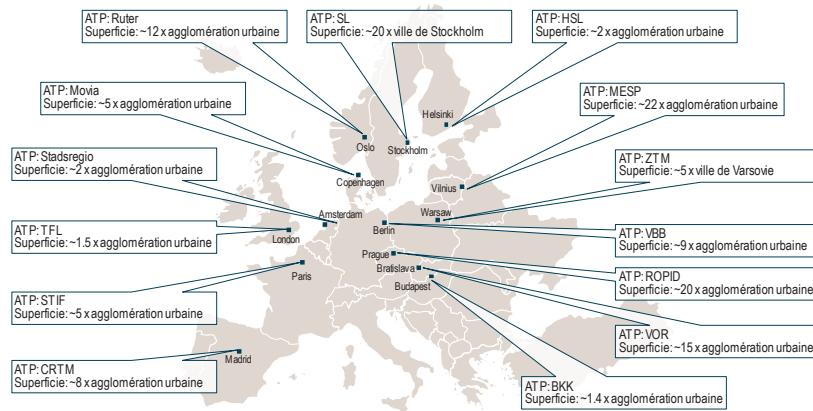
Thématique	Description
Service public	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définition de la notion de service public re. mobilité</li> <li>• Fixation de la rentabilité attendue du service public – politique tarifaire (incl. gratuité), taux de couverture, etc</li> <li>• Initiation du 'Demand Management'</li> </ul>
Articulation des modes et nouvelles offres	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définition du meilleur mode de transport (réflexion technique et économique) en fonction de la typologie des déplacements, en reconnaissant la séquence – du plus structurant au moins structurant, (rôle du train, rôle du transport public, innovation sur d'autres modes de transport collectifs en bout de chaîne, etc)</li> <li>• Définition des pistes d'optimisation dans l'utilisation de la voiture ("mass customization")</li> </ul>
SNCB et Infrabel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définition du rôle de la SNCB (en lien avec le point ci-dessus)</li> <li>• Révision de la gouvernance des interactions entre la SNCB, Infrabel et ses partenaires (administrations régionales, transporteurs régionaux) sur au moins 5 points concrets: révision du PPI, révision du plan de transport, partage des informations (ex. open data), gestion de projets infra cofinancés par les régions, analyse d'impact / coûts bénéfices</li> <li>• Définition des conditions de rentabilité économique de l'exploitation des lignes</li> </ul>
Fiscalité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Répartition des recettes provenant de la fiscalité automobile</li> <li>• Internalisation des coûts externes</li> <li>• Promotion du Budget mobilité</li> <li>• Identification de l'équilibre entre la subsidiation des trajets courts (&lt;5 km) et les déplacements longue distance (&gt; 50 km)</li> </ul>
Intégration tarifaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définition d'une politique tarifaire intégrée</li> <li>• Définition des règles de redistribution des recettes d'un voyage entre opérateurs</li> <li>• Coordination, structuration et industrialisation de la gestion des données</li> </ul>

Gestion des flux d'informations	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promotion de l'ITS au sens large</li> <li>Définition de la gouvernance du partage des informations – open data, protection de la vie privée, conditions de mise à disposition de l'information des transporteurs publics, etc</li> </ul>
Aménagement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procédure accélérée pour travaux d'utilité publique</li> </ul>

Néanmoins, nous recommandons fortement que cette plateforme se concentre à court terme sur un nombre limité de dossiers, à faire aboutir de manière visible. Par exemple:

- des thématiques ferroviaires - cœur de la raison d'être du CEMM : finalisation du RER et positionnement clair du produit RER, désenclavement et déserte ferroviaire de Bruxelles;
- des thématiques inter-régionales: l'élargissement du ring de Bruxelles et la cohabitation STIB/De Lijn au Nord-Est de Bruxelles;
- des réflexions de fond sur des sujets en cours de maturation:
  - processus de révision du plan de transport et du PPI de la SNCF;
  - promotion d'Intelligent Transport Systems;
  - développement de l'intégration tarifaire – au-delà du support billettique unique;
  - initiation du demand management – assez semblable aux réflexions en cours dans le domaine de l'énergie.
- A terme, cette plateforme pourrait également jouer le rôle d'Autorité Organisatrice pour la métropole de Bruxelles:
  - La zone RER ne dispose en effet pas à ce jour d'une Autorité Organisatrice, à l'instar des autres métropoles européennes. Le schéma ci-dessous illustre la situation d'autres métropoles européennes <sup>38</sup>.

Schéma 16: Autorités de Transport Public (ATP) établies dans les grandes métropoles européennes



- Il est clair que dans la majorité des cas, l'Autorité Organisatrice couvre un périmètre plus large que la ville elle-même et est donc à même de garantir une meilleure vision et coordination de tous les modes de transport dans et aux alentours des métropoles.
- A l'image de ce qui existe dans de nombreuses métropoles européennes – qui n'ont, il est vrai, pas la même complexité institutionnelle que Bruxelles – l'Autorité Organisatrice forte couvrirait les problématiques de mobilité (tous modes, y compris les transports publics) de la zone de chalandise de Bruxelles :
  - Son but serait à minima de fixer la stratégie de mobilité dans cette zone, tous modes de transport confondus.
  - A Londres par exemple, l'Autorité du Grand Londres pilote directement le Transport for London (TFL), qui gère le transport ferroviaire, les métros et le transport de surface (bus, plan de mobilité mais aussi vélos partagés et charge de congestion) dans la zone du Grand Londres.

<sup>38</sup> Source: European Metropolitan Transport Authorities

- Aux Pays-Bas également, c'est une régie des transports publics qui coordonne les opérateurs de transport public.
- Dans un rôle plus étendu, l'Autorité Organisatrice de Bruxelles pourrait ainsi organiser les transports publics dans la zone de la Communauté métropolitaine de Bruxelles, tous modes confondus, gérer les véhicules partagés (vélos et voitures) et l'organisation du transport de marchandises. L'étude sur la mise en place éventuelle d'une charge de congestion ou d'un péage sur la zone de la Communauté métropolitaine de Bruxelles serait également de sa responsabilité.

**De manière plus générale, les enjeux et applications liés aux Intelligent Transport Systems (ITS) ou au Connected /Shared Mobility représentent des leviers d'action forts insuffisamment exploités à ce jour et pour lesquels une accélération et une coordination sont aussi requises**

Les Intelligent Transport Systems appliquent les technologies de la communication et de l'information au transport de passagers et de marchandises. Ils utilisent à ces fins des ordinateurs, de l'électronique embarquée, des capteurs, des satellites, etc. afin de rendre le transport plus efficace, durable et sécurisé tout en contribuant à l'amélioration de la compétitivité.

Il s'agit donc véritablement d'un développement majeur et assez disruptif par rapport à ce qui existe aujourd'hui et qui, devant les défis à la fois démographiques et financiers qui nous attendent, permettrait d'apporter une réponse particulièrement innovante aux problèmes de congestion qui nous menacent. En effet, l'accent mis sur la gestion et la partage de gigantesques flux d'informations qui se superposent aux flux physiques des déplacements, permettre e.a. de:

- renforcer la lisibilité en temps réel des offres de tous les modes de transport, du train au vélo;
- faciliter les trajets porte-à-porte en offrant des solutions alternatives en temps réel;
- encourager la multimodalité et l'usage successif de différents modes de transport – sous condition de qualité, fiabilité et sécurité de ceux-ci;
- faciliter la réservation et le paiement de son parcours;
- optimiser l'utilisation de la voiture – dont nous voyons qu'elle est en grande partie responsable de la congestion et de la pollution actuelles – en passant d'un modèle de propriété à un modèle de paiement à l'usage, la voiture devenant une forme de transport collectif comme une autre.

De nombreux acteurs privés se développent dans ce domaine, mais c'est ici aussi un rôle pour l'autorité publique que de créer un cadre fixant les règles et les normes de fonctionnement.

Par ailleurs, cette thématique est vivement encouragée par la commission Européenne qui a adopté un Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transports intelligents en Europe, transposée dans le cadre légal belge le 17 août 2013<sup>39</sup>.

Six domaines d'actions prioritaires sont décrits par la commission :

Schéma 17: politique européenne en matière d'ITS pour le trafic routier

Les ITS sont déjà déployés pour les autres modes de transport	Leur application au trafic routier suit six domaines actions prioritaires		
 SESAR: gestion du trafic aérien	 Utilisation optimale des données	> Services d'information et itinéraires en temps réel	> Itinéraires multimodaux de porte à porte
 SIF: gestion des voies navigables et du transport de marchandises	 Continuité des services	> Continuité dans les corridors et les zones urbaines	> Suivi et positionnement des marchandises
 SafeSeaNet, VTMIS, AIS, LRIT: suivi, information, identification	 Sécurité et sûreté routière	> Interopérabilité des télépéages routiers	> Assistance à la conduite
 ERTMS et Applications télematiques: suivi et sécurité	 Intégration dans l'infrastructure	> Système et infrastructure eCall	> Interface homme-machine – systèmes embarqués
<b>Communication à trois niveaux:</b>		> Adoption d'une architecture de plateforme embarquée ouverte pour la fourniture de services	> Rationalisation et harmonisation des applications
> Entre véhicules		> Sécurité et protection des données	> Intégrité, confidentialité et disponibilité
> Avec l'infrastructure		> Coopération et coordination des STI	> Responsabilité des applications, notamment des systèmes embarqués
> Avec d'autres modes de transport			> Coordination du déploiement à l'échelon européen
			> Ensemble d'outils d'aide à la décision
			> Orientation pour le financement public

<sup>39</sup> Moniteur belge

*Document pour discussion – W 2014*

Ce plan d'actions vise à accélérer et à coordonner le déploiement de Intelligent Transport Systems dans le domaine du transport routier, en ce compris les interfaces avec d'autres modes de transport.<sup>40</sup> L'objectif est de donner une démarche communautaire aux ITS afin d'en garantir la continuité géographique, l'interopérabilité des systèmes et la normalisation.

Plus particulièrement, dans le cadre de la création de la plateforme de gouvernance:

- Les domaines d'applications des ITS sont nombreux et peuvent avoir un impact majeur sur la mobilité. Citons par exemple l'instauration de télépéages avec des tarifs différenciés sur certaines routes, afin d'influer sur la demande en trafic. Les systèmes de planification des trajets, de calculs d'itinéraires dynamiques, d'aide à la conduite écologique, etc. contribuent également à réduire la congestion et la pression de la mobilité. Le concept de transport de marchandises intégré, sur les « corridors verts » promus par la commission, consiste à combiner différents modes de transport pour offrir des alternatives plus respectueuses de l'environnement pour le transport à longue distance entre plateformes logistiques. L'utilisation de technologies ITS avancées est indispensable pour réaliser cet objectif<sup>41</sup>.
- Peu d'applications concrètes sont pourtant à ce jour développées en Belgique (e.g. utilisation des bandes d'arrêt d'urgence sur l'E40 et l'E313, adaptation de la vitesse autorisée)<sup>42</sup>.
- En Finlande par exemple, la capitale Helsinki souhaite déployer d'ici 2025 un système intégré de transport à la demande de porte à porte, dans le but de diminuer drastiquement l'usage privé de la voiture. Ce système ferait appel à tous les modes de transport (vélos et voitures partagés, ferries, taxis et transports en commun) et repenserait drastiquement la vision de la mobilité en ville<sup>43</sup>.
- L'initiation d'un plan d'action volontariste au niveau fédéral, sur base des priorités tracées par la commission, pourrait permettre l'émergence d'un écosystème lié aux ITS en Belgique et le développement de solutions de mobilité innovantes dans un domaine dont nous n'observons aussi que les premiers balbutiements.

## Conclusions

Tant le retour des acteurs consultés que l'expérience d'autres mécanismes opérationnels à l'étranger – comme aux Pays-Bas ou dans le cadre d'Autorités Organisatrices métropolitaines – mettent l'accent sur un besoin de gouvernance renforcée, dans le respect des compétences de toutes les parties concernées.

Cette gouvernance doit s'axer sur:

- une démarche pragmatique cherchant d'abord à optimiser / renforcer / accélérer / articuler ce qui existe déjà;
- la reconnaissance du rôle de coordinateur que l'Etat fédéral doit jouer, de par les compétences qu'il détient encore, dont la tutelle de la SNCB;
- l'accent à mettre sur des projets concret et emblématiques à accélérer dans le court terme pour restaurer la crédibilité et l'envie de travailler ensemble;
- le développement de nouveaux axes, de nature plus technologique à la base, en rupture pour créer une impulsion nouvelle et ajouter une dimension innovante par rapport aux discussions plus traditionnelles sur les infrastructures ou les plans de transport.

Dans tous les cas, ces différents axes demandent une coordination qui doit être incarnée par une plateforme – qui peut prendre avec le temps différentes formes – pilotée par l'Etat fédéral.

---

<sup>40</sup> Commission européenne

<sup>41</sup> Commission européenne

<sup>42</sup> Plans de mobilité régionaux, Département Mobiliteit en Openbare Werken

<sup>43</sup> Presse