

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2014-2015

23 APRIL 2015

Verzoek tot het opstellen van een informatieverlag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2014-2015

23 AVRIL 2015

Demande d'établissement d'un 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

**Ingediend door de dames en de heren :
Déposée par Mesdames et Messieurs :**

Karin BROUWERS, Steven VAN ACKERE, Johan VERSTREKEN, Nadia EL YOUSFI, Philippe MAHOUX, Patrick PRÉVOT, Christiane VIENNE, Olga ZRIHEN, Anne BARZIN, Jacques BROTCHE, Valerie DE BUE, Christine DEFRAIGNE, Alain DESTEXHE, Olivier DESTREBECQ, Yves EVRARD, Alexander MIESEN, Jean-Paul WAHL, Petra DE SUTTER, Philippe HENRY, Elisabeth MEULEMAN, Hermes SANCTORUM, Cécile THIBAUT, Ann BRUSSEEL, Rik DAEMS, Jean-Jacques DE GUCHT, Lode VEREECK, Bert ANCIAUX, Ingrid LIETEN, Katia SEGERS, Güler TURAN, Bart VAN MALDEREN, Christophe BASTIN, François DESQUESNES, Bertin MAMPAKA MANKAMBA, Véronique WAROUX.

TOELICHTENDE NOTA

Het openbaar vervoer is een belangrijke schakel in het mobiliteitsverhaal. Ongeveer 15 % van de Belgen neemt minstens vijf keer per week trein, tram, bus of metro als hoofdvervoersmiddel. Evengoed heeft 38 % nog nooit gebruik gemaakt van het openbaar vervoer en doet 26 % er slechts één of enkele dagen per jaar beroep op (1). Er is dus nog heel wat potentieel om reizigers te overtuigen om voor het openbaar vervoer te kiezen. Daarom is het belangrijk dat het aanbod kwaliteitsvol, stipt en betrouwbaar is en dat overstappen vlot en logisch verloopt.

Voor heel wat deur-tot-deur-verplaatsingen moet men immers beroep doen op meer dan één vervoersmodus.

(1) BELDAM : BELgian DAily Mobility, Tweede nationale enquête over de dagelijkse mobiliteit van de Belgen, 2011.

NOTE EXPLICATIVE

Les transports publics constituent un maillon important en matière de mobilité. Environ 15 % des Belges prennent au moins cinq fois par semaine le train, le tram, le bus ou le métro comme principal moyen de transport. Cependant, 38 % des Belges n'ont jamais pris les transports en commun et 26 % ne les utilisent qu'un ou plusieurs jours par an (1). Pour les transports en commun, il subsiste donc un potentiel énorme en termes de clientèle. Pour attirer de nouveaux usagers, il faut donc faire en sorte que les transports en commun soient performants, ponctuels et fiables et que le passage d'un mode de transport à l'autre soit fluide et aisé.

En effet, de nombreux déplacements de porte à porte requièrent l'utilisation de plusieurs moyens de transport.

(1) BELDAM : BELgian DAily Mobility, Deuxième enquête nationale sur la mobilité quotidienne des Belges, 2011.

Men fietst bijvoorbeeld van thuis naar het station, daar neemt men de trein om vervolgens het laatste stuk met de bus af te leggen. Om verplaatsingen optimaal te laten verlopen, moeten de gebruikers van het openbaar vervoer daarom kunnen rekenen op een snel, toegankelijk en efficiënt netwerk. Hiertoe moeten haltes worden omgevormd tot toegankelijke mobiliteitsknooppunten. Er moeten voldoende stallingen voor fietsen worden voorzien en de overstap van het ene vervoersmiddel op het andere moet zo vlot mogelijk verlopen. De dienstregeling van spoor, bus en tram worden hiertoe optimaal op elkaar afgestemd. De betaling gebeurt met één ticket.

In ons land hebben zowel de federale overheid als de Gewesten bevoegdheden betreffende het openbaar vervoer. Volgens de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 is het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur een bevoegdheid van de Gewesten (1). Het spoorvervoer behoort tot de bevoegdheden van de federale overheid.

Om tot afstemming te komen bestaan er overlegvormen tussen de Federale Staat en de Gewesten zowel op het niveau van de ministers als op het niveau van de administraties en de openbare vervoersmaatschappijen. De twee belangrijkste organen zijn de ICMIT (Interministeriële Conferentie voor mobiliteit, infrastructuur en telecommunicatie) en het ECOMM (Executief Comité van de ministers van Mobiliteit). Daarnaast is er het Vast College voor het overleg op administratief niveau en het overlegorgaan voor de exploiterende maatschappijen van openbaar vervoer. Het Samenwerkings- en coördinatiecomité en het administratief comité tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen en het GEN-comité zijn overlegvormen tussen de Gewesten, het federale niveau en de betrokken openbaar vervoersmaatschappijen. Tot slot bestaan er vijf overlegmechanismen tussen de NMBS en de regionale vervoersoperatoren : het oriënteringscomité, de operationele GEN-groep, de provinciale commissies van het openbaar vervoer, de Brusselse gewestelijke commissie voor het openbaar vervoer en het sinds begin 2015 opgestarte overleg De Lijn-NMBS.

Toch is de afstemming voor verbetering vatbaar, zoals bleek bij de invoering van het nieuwe vervoersplan van de NMBS op 14 december 2014. Hoewel het beheerscontract tussen de Federale Staat en de NMBS bepaalt dat een nieuw vervoersconcept in overleg met de regionale

On peut, par exemple, effectuer le trajet entre la maison et la gare à vélo, puis on prend le train et on termine le trajet en bus. Pour optimiser ces déplacements, il faut faire en sorte que les usagers des transports en commun puissent compter sur des connexions rapides, accessibles et efficaces. Pour cela, il faut transformer les points d'arrêt en points nodaux de mobilité accessibles. Il faut prévoir un nombre suffisant d'emplacements pour les vélos et faciliter autant que possible le passage d'un mode de transport à l'autre. Les horaires des trains, des bus et des trams doivent être harmonisés. Le paiement doit s'effectuer au moyen d'un ticket unique.

Dans notre pays, les compétences en matière de transports publics sont réparties entre l'autorité fédérale et les Régions. Aux termes de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeurs relèvent de la compétence des Régions (1). Le transport ferroviaire relève de la compétence de l'autorité fédérale.

Pour garantir une meilleure coordination, plusieurs formes de concertation ont été mises en place entre l'État fédéral et les Régions et ce, tant au niveau des ministres qu'au niveau des administrations et des sociétés de transports publics. Les deux principaux organes de concertation sont la CIMIT (Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et de la télécommunication) et le CEMM (Comité exécutif des ministres de la Mobilité). En outre, il y a le Collège permanent pour la concertation au niveau des administrations et l'organe de concertation pour les opérateurs de transports publics. Le Comité de coopération et de coordination, le Comité administratif entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre, ainsi que le Comité RER sont des organes de concertation entre les Régions, l'autorité fédérale et les opérateurs de transport public concernés. Enfin, il y a cinq mécanismes de concertation entre la SNCB et les opérateurs de transport régionaux : le Comité d'orientation, le Groupe opérationnel RER, les Commissions provinciales des transports en commun, la Commission régionale bruxelloise des transports en commun et la concertation « De Lijn-SNCB » qui a été instaurée au début de l'année 2015.

Toutefois, la coordination pourrait encore être améliorée, ainsi qu'on a pu le constater lors de l'instauration du nouveau plan de transport de la SNCB le 14 décembre 2014. Aux termes du contrat de gestion qui lie l'État fédéral et la SNCB, un nouveau concept en matière

(1) Artikel 6 X, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 betreffende de hervorming der instellingen.

(1) Article 6 X, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

vervoersmaatschappijen moet worden opgesteld (1), werden deze laatste in de praktijk louter geïnformeerd waarna ze hun bus- en tramverbindingen in allerijl moesten aanpassen aan het NMBS-plan.

Overleg biedt nochtans de kans om tot een beter openbaar vervoersaanbod te komen. Naast de voordelen voor de reiziger biedt een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod, des te belangrijker in tijden van budgettaire uitdagingen, de kans om samen naar efficiëntiewinsten te zoeken en een dubbel aanbod te vermijden. Waar een trein rijdt, hoeft niet noodzakelijk een bus te rijden en omgekeerd.

Het federale regeerakkoord onderschrijft deze visie en bepaalt het volgende : « 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 (2) ». De federale minister van Mobiliteit, mevrouw Jacqueline Galant, versterkt deze ambitie in haar beleidsnota door te stellen dat ze een groot debat wil opstarten rond intermodale mobiliteit. Voor de opstelling van het nieuwe lange-termijnvervoerplan zal de NMBS nauw samenwerken met de gewestelijke vervoersmaatschappijen. Het komt erop aan de standpunten van de Gewesten te integreren met het oog op het optimaliseren van de multimodale mobiliteit maar ook in het licht van het maximaliseren van socio-economische baten binnen een context van budgettaire beperkingen (3).

Het Vlaams Gewest beaamt dit volmondig : « Een geïntegreerd openbaar vervoeraanbod vergt structureel overleg en informatie-uitwisseling tussen De Lijn en de NMBS, de regionale OV bedrijven en de lokale besturen. De samenwerking tussen de verschillende openbare vervoersbedrijven in de verschillende regio's, in de grensgebieden en met de buurlanden wordt verbeterd (4). »

En ook aan Waalse zijde is de roep om een meer geïntegreerd openbaar vervoer te horen. Het Waals

de transport devait être mis en place en concertation avec les sociétés de transport régionales (1), mais dans les faits, celles-ci ont simplement été informées et en ont été réduites à adapter en toute hâte leurs connexions de bus et de trams en fonction du plan SNCB.

Or, la concertation est un moyen pour parvenir à une offre de transports publics plus performante. Outre le fait qu'elle est essentielle en période de défis budgétaires, une offre intégrée des modes de transport procure des avantages au voyageur et permet aux opérateurs de réaliser conjointement des gains d'efficacité ; cette intégration permet aussi d'éviter les doublons dans l'offre de transport. Là où un train circule, il n'y a nul besoin d'instaurer un service de bus et inversement.

L'accord de gouvernement fédéral défend cette vision et énonce ce qui suit : « La SNCB et Infrabel s'inscriront dans une offre de transports publics intégrée à laquelle elles 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 (2) ». Dans sa note de politique générale, la ministre fédérale de la Mobilité, Mme Jacqueline Galant, conforte cette ambition en annonçant son intention de lancer un grand débat sur la mobilité intermodale. Le nouveau plan de transport à long terme sera élaboré par la SNCB en étroite collaboration avec les sociétés de transport régionales. Il s'agit d'intégrer les points de vue des Régions en vue d'optimiser la mobilité multimodale, mais aussi de maximiser les avantages socioéconomiques dans un contexte de restrictions budgétaires (3).

La Région flamande souscrit sans réserve à cette vision : « Une offre de transports publics intégrée nécessite une concertation structurelle et un échange d'informations entre De Lijn et la SNCB, les sociétés régionales de transport public et les pouvoirs locaux. La collaboration entre les sociétés de transport public dans les différentes Régions et dans les zones frontalières ainsi qu'avec les pays limitrophes sera améliorée (4). »
(traduction)

Du côté wallon aussi, on appelle à une meilleure intégration des transports publics, comme en atteste

(1) Artikel 10 van het beheerscontract van 29 juni 2008 tussen de Belgische Staat en de NMBS.

(2) Federaal regeerakkoord, 2014-2019, blz. 144.

(3) Algemene beleidsnota Mobiliteit, Stuk Kamer nr. 54-0588/015, blz. 14.

(4) Regeerakkoord Vlaamse regering 2014-2019, blz. 47.

(1) Article 10 du contrat de gestion du 29 juin 2008 entre l'État belge et la SNCB.

(2) Accord de gouvernement fédéral, 2014-2019, p. 144.

(3) Note de politique générale Mobilité, doc. Chambre n° 54-0588/015, p. 14.

(4) Accord de gouvernement du gouvernement flamand 2014-2019, p. 47.

regeerakkoord stelt het volgende : « *En matière ferroviaire, le gouvernement défendra auprès de l'État fédéral l'amélioration de la collaboration opérationnelle entre le groupe SNCB et les TEC, dans l'objectif d'un service multimodal complet et synchronisé* (1). »

De Brusselse regering pleit op haar beurt voor een versterking van de synergieën tussen de NMBS en de MIVB : « De regering wil inspanningen blijven leveren om een multimodaal openbaarvervoersaanbod te ontwikkelen als alternatief voor de wagen. Frequentie, stiptheid, veiligheid en gebruiksvriendelijkheid moeten dit nog aantrekkelijker maken (2). »

De eensgezindheid over de nood aan een betere afstemming is dus groot. Het komt er nu op aan om de goede intenties om te zetten in de praktijk in het belang van een vlot, toegankelijk deur-tot-deur openbaar vervoersaanbod zonder bijkomende drempels voor de reiziger.

Eind 2017 zal er een nieuw lange termijn vervoersplan voor het spoor in werking treden. Dit nieuwe plan vormt de gelegenheid om een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod in de praktijk te brengen. Hierbij moet er zoals gezegd aandacht zijn voor het uitbouwen van haltes tot mobiliteitsknooppunten, vlotte overstapmogelijkheden, toegankelijkheid, betaling met één ticket, ... Kortom, een klantvriendelijk systeem dat het openbaar vervoer aantrekkelijk maakt voor huidige en toekomstige reizigers.

De Senaat lijkt ons als ontmoetingsplaats voor al de betrokken overheden een erg geschikt forum om een informatieverslag op te maken met aanbevelingen en voorstellen gericht aan alle betrokken overheden met het oog op een optimale samenwerking voor een toegankelijk en efficiënt openbaar vervoer.

*
* *

(1) Regeerakkoord Waalse regering 2014-2019, blz. 66.

(2) Regeerakkoord Brusselse regering 2014-2019, blz. 55 en blz. 59.

l'accord du gouvernement wallon : « En matière ferroviaire, le gouvernement défendra auprès de l'État fédéral l'amélioration de la collaboration opérationnelle entre le groupe SNCB et les TEC, dans l'objectif d'un service multimodal complet et synchronisé (1). »

Quant au gouvernement bruxellois, il plaide en faveur d'un renforcement des synergies entre la SNCB et la STIB : « Le gouvernement souhaite continuer à développer une offre de transport public multimodale comme alternative à la voiture. Fréquences, ponctualité, sécurité et convivialité renforceront encore leur attractivité (2). »

Il existe donc un large consensus sur la nécessité de mieux intégrer les différents modes de transports. À présent, il s'agit de traduire ces bonnes intentions dans la pratique en vue d'instaurer une offre accessible de transports publics qui permette des déplacements aisés de porte à porte et qui ne génère aucune difficulté supplémentaire pour le voyageur.

Un nouveau plan à long terme de transport ferroviaire entrera en vigueur à la fin de l'année 2017. L'objectif est de développer une offre de transports publics intégrée, de transformer les points d'arrêt en nœuds intermodaux, de faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre, de renforcer l'accessibilité, d'instaurer un système de ticket unique, etc. Bref, il s'agit de mettre en place un dispositif convivial qui rende les transports publics attrayants pour les voyageurs actuels et futurs.

En tant que lieu de rencontre de tous ces niveaux de pouvoir qui se mobilisent, le Sénat nous paraît être un forum particulièrement indiqué pour rédiger un rapport d'information et formuler des recommandations et des propositions qui seront adressées à toutes les autorités concernées en vue d'instaurer une collaboration optimale pour des transports publics accessibles et efficaces.

*
* *

(1) Accord de gouvernement du gouvernement wallon 2014-2019, p. 66.

(2) Accord de gouvernement du gouvernement bruxellois 2014-2019, p. 55 et p. 59.

**VERZOEK TOT OPSTELLEN VAN EEN
INFORMATIEVERSLAG**

Conform artikel 56 van de Grondwet en artikel 66 van het reglement van de Senaat verzoeken wij de Senaat een informatieverslag op te stellen met als onderwerp :

De noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen.

3 april 2015.

**DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UN
RAPPORT D'INFORMATION**

Conformément à l'article 56 de la Constitution et à l'article 66 du règlement du Sénat, nous demandons au Sénat de rédiger un rapport d'information sur le sujet suivant :

La nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés.

3 avril 2015.