PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

A-392/2 – 2016/2017

GEWONE ZITTING 2016-2017

15 MEI 2017

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende maatregelen op korte termijn ter bevordering van de *modal shift* van de auto naar het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie voor de Infrastructuur

door de heer Jamal IKAZBAN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heren Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghyssels, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Marc Loewenstein, Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

Plaatsvervangers : de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, mevr. Annemie Maes.

Andere leden: de heren Emmanuel De Bock, Youssef Handichi.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-392/1 – 2015/2016: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

15 MAI 2017

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à des mesures à court terme favorisant l'augmentation du report modal de la voiture vers les transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale

RAPPORT

fait au nom de la commission de l'Infrastructure

par M. Jamal IKAZBAN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghyssels, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Marc Loewenstein, Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

Membres suppléants : M. Gaëtan Van Goidsenhoven, Mme Annemie Maes.

Autres membres : MM. Emmanuel De Bock, Youssef Handichi.

Voir :

Document du Parlement :

A-392/1 – 2015/2016 : Proposition de résolution.

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Youssef Handichi, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

De heer Youssef Handichi heeft met zijn fractie dit voorstel van resolutie ingediend omdat men dringend aan het werk moet tijgen om het dramatische probleem van de luchtkwaliteit in Brussel, als gevolg van de stijgende toename van het aantal voertuigen, op te lossen. Die verontreiniging leidt tot de vroegtijdige dood van ongeveer 600 personen per jaar in Brussel. Dat is de reden waarom dit voorstel van resolutie een dringende oplossing zou kunnen aanreiken, waarbij alle gebruikers van het openbaar vervoer toegang krijgen tot zowel de MIVB-voertuigen als de voertuigen van de TEC, De Lijn enzovoort.

De spreker herinnert eraan dat een derde van de bussen die in Brussel rondrijden eigendom is van de TEC of De Lijn. Meestal zijn die bussen echter leeg. We moeten dus volk op die bussen krijgen. Er rijden ook treinen van de NMBS in Brussel die zowat overal op het gewestelijk grondgebied haltes hebben. Deze tekst strekt er dus toe de multimodaliteit te verbeteren via een sensibiliseringscampagne voor heel Brussel. De voornaamste rem om de bussen van de TEC of De Lijn vol te krijgen, is de onwetendheid van de Brusselaars over andere voertuigen dan die van de MIVB. Het is bewezen dat, als men die bussen vol krijgt, de druk van het autoverkeer in de stad onmiddellijk met 5% vermindert.

Voor de rest, verwijst de spreker naar de toelichting van zijn voorstel van resolutie (zie stuk A-391/1 – 2015/2016).

I. Exposé introductif de M. Youssef Handichi, premier coauteur de la proposition de résolution

M. Youssef Handichi a déposé avec son groupe cette proposition de résolution, car il est urgent d'agir rapidement face au problème dramatique que pose la mauvaise qualité de l'air à Bruxelles, dû à l'augmentation croissant du nombre de voitures. Cette pollution mène à la mort prématurée de près de 600 personnes chaque année à Bruxelles. C'est pourquoi cette résolution devrait pouvoir apporter une solution en urgence, tout en permettant à tous les utilisateurs des transports en commun d'avoir accès non seulement aux véhicules de la STIB mais également aux véhicules des TEC, de De Lijn, etc.

L'orateur rappelle qu'un tiers des bus roulant à Bruxelles appartiennent aux TEC ou à De Lijn. Or, la plupart du temps, ces bus sont vides. Il faut donc les remplir. Il y a également des trains de la SNCB qui roulent à Bruxelles, et qui desservent des points d'arrêt situés partout sur le territoire de la Région. Ce texte vise donc à promouvoir la multimodalité , en menant une campagne de sensibilisation sur tout Bruxelles. Le principal frein au remplissage des bus TEC ou De Lijn, c'est la méconnaissance par les Bruxellois des autres véhicules que ceux de la STIB. Il est prouvé que si l'on remplit ces véhicules, on pourrait faire immédiatement diminuer de 5% la pression automobile en ville.

Pour le surplus, l'orateur renvoie aux développements de sa proposition de résolution (cf. doc n° A-391/1 – 2015/2016).

II. Algemene bespreking

De heer Marc Loewenstein meent dat dit voorstel van resolutie hier en daar een interessant element bevat, zoals de harmonisering van de wachttijden of de verbetering van de signaletiek. Maar de NMBS heeft al haar netwerk "S" ingevoerd, dat naar multimodaliteit streeft. Voor de wachttijden, zijn er apps voor de smartphone en ook nog andere tools. Het Brussels Gewest mengt zich rechtstreeks in de beslissingen van de MIVB, maar niet in die van de TEC, De Lijn en zeker niet in die van de NMBS. Het probleem is de tariefintegratie.

Om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van deze resolutie, zal er toch geïnvesteerd moeten worden en daar zal een prijskaartje aan hangen: bijvoorbeeld de terugkeer naar gratis openbaar vervoer voor 65-plussers of het onderzoek naar gratis openbaar vervoer. Alleen al voor de maatregel voor de 65-plussers, moet jaarlijks ongeveer 200 miljoen euro opgehoest worden, wat heel zwaar doorweegt in de MIVB begroting.

II. Discussion générale

M. Marc Loewenstein estime que cette proposition de résolution comporte certains points intéressants, comme l'harmonisation des temps d'attente ou l'amélioration de la signalétique. Mais il fait observer que la SNCB a déjà mis en place son réseau « S », qui tend à la multimodalité. Pour les temps d'attente, il existe des applications pour smartphone, ainsi que d'autres outils encore. La Région bruxelloise a une prise directe sur les décisions de la STIB, mais pas sur les sociétés comme TEC, De Lijn, et encore moins sur la SNCB. Le problème, c'est l'intégration des tarifs.

Pour répondre aux demandes exprimées par cette résolution, des investissements seront quand même nécessaires, et cela aura un coût : par exemple, si on considère le retour à la gratuité pour les personnes âgées de plus de 65 ans, sans parler de l'étude sur la gratuité des transports. Rien que la mesure pour les personnes âgées de plus de 65 ans, cela représente un coût annuel de 200 millions d'euros environ, ce qui pèse très lourd sur le budget de la STIB.

De heer Bruno De Lille is ingenomen met deze discussie over een voorstel van resolutie dat het openbaar vervoer wil promoten. Maar zijn fractie denkt niet dat de maatregelen in deze tekst voldoende zijn. Op korte termijn zal men niet in de modal shift slagen door de gebruikers aan te zetten meer gebruik te maken van de bussen van de TEC en De Lijn, of door opnieuw gratis abonnementen voor de 65-plussers uit te delen. Die maatregel is natuurlijk meegenomen voor de 65-plussers, maar welk resultaat beoogt men voor de prijs die men bereid is te betalen? Het is bewezen dat een dergelijke maatregel het gebruik van het openbaar vervoer niet bevordert, en zeker niet de modal shift van de wagen naar het openbaar vervoer. Er moeten maatregelen komen die de jongeren en de kroostrijke gezinnen de kans bieden om ook van het openbaar vervoer gebruik te maken.

Het is volgens de spreker geen goed idee om mensen gratis met het openbaar vervoer te laten rijden. Daarom zal hij deze resolutie niet steunen. Bovendien is het openbaar vervoer niet de beste keuze voor korte trajecten. Men is veel sneller te voet of met de fiets. Het parlementslid herinnert aan het STOP principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Persoonlijke wagen): dat is een hiërarchisch principe. Eerst wil men bevorderen wat het belangrijkst is, te weten stappen en fietsen, vervolgens pas het openbaar vervoer. Dat laatste kost meer dan stappen of fietsen, die ideaal zijn voor korte afstanden. Om al die redenen zal Groen het voorstel van resolutie van de PTB niet steunen.

De Groen-fractie is al heel lang voorstander van multimodaliteit op het net van de MIVB, De Lijn enz. Er moeten echter beleidskeuzes worden gemaakt. Niemand kan tegen de coördinatie van de wachttijden zijn en evenmin tegen de harmonisering van de naam van de haltes. Ook de eis dat er slechts één vervoerkaart voor alle vormen van het openbaar vervoer komt, doet geen probleem rijzen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vindt dat het door de PTB ingediende voorstel uit twee categorieën bestaat. Het eerste deel bevat verzoeken die bestempeld kunnen worden als onrealistisch (zoals de haalbaarheid van gratis openbaar vervoer evalueren) of als onbetaalbaar (zoals de terugkeer naar de tarieven van 2009). De tweede categorie bevat een groot aantal banaliteiten waarover regelmatig interpellaties in de commissie worden gehouden. De tariefintegratie is daar een mooi voorbeeld van.

De MR-fractie blijft er evenwel van overtuigd dat de informatie ten behoeve van de gebruikers of een betere hiërarchisering van het aanbod aan openbaar vervoer aandachtspunten blijven om de modale shift op korte termijn te bevorderen. Over die verzoeken zijn al voorstellen ingediend die door het Parlement zijn besproken. Bijgevolg zal de MR-fractie tegen het voorstel van resolutie stemmen.

M. Bruno De Lille se réjouit de discuter d'une proposition de résolution qui vise à la promotion du transport en commun. Mais son groupe n'est pas convaincu que les mesures proposées par ce texte soient suffisanes. A court terme, le report modal ne se fera pas uniquement en incitant les usagers à faire davantage usage des bus TEC et De Lijn, et en rétablissant les abonnements gratuits pour les personnes de plus de 65 ans. Il est vrai que cette mesure est sympathique pour les personnes âgées, mais quel résultat veut-on obtenir pour le prix qu'on est disposé à payer ? Il a été prouvé que ce n'est pas ce genre de mesure qui va favoriser l'utilisation des transports en commun, et encore moins le report modal de la voiture vers les transports en commun. Par contre, il faut des mesures qui permettent aux jeunes et aux familles nombreuses de pouvoir circuler sur le réseau des transports en commun.

L'intervenant estime qu'il n'est pas positif de laisser les gens circuler gratuitement dans les transports en commun. Et c'est pour cette raison qu'il ne soutiendra pas cette résolution. De plus, les transports en commun ne sont pas la meilleure solution pour les petits trajets, qui sont bien plus efficaces à pied ou à vélo. Le député rappelle le principe STOP (Stappen = marcher, Trappen = pédaler, Openbaar vervoer = transports en commun, Persoonlijke wagen = voiture personnelle): il s'agit d'un principe hiérarchique. On veut d'abord promouvoir ce qui est le plus important, c'est-à-dire la marche et le vélo, ensuite le transport en commun. Mais ce dernier est bien plus cher à mettre en œuvre que le vélo ou la marche, idéale pour les petites distances. C'est pour toutes ces raisons que Groen ne soutiendra pas la proposition de résolution du PTB.

Pour ce qui concerne la multimodalité sur le réseau de la STIB, De Lijn, etc., le groupe Groen en est partisan depuis très longtemps. Mais il faut réaliser des choix politiques. En ce qui concerne la coordination des temps d'attente, personne ne peut être contre. De même pour ce qui est de l'harmonisation du nom des arrêts. De même, la revendication de n'avoir qu'un seul titre de transport pour tous les transports en commun ne pose aucun problème.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que la proposition présentée par le PTB peut être divisée en deux catégories. La première regroupe des demandes que l'on peut qualifier d'irréalistes (comme l'étude de la gratuité des transports en commun) ou infinançables (comme le retour aux tarifs de 2009). La deuxième catégorie contient un grand nombre de poncifs, qui font l'objet d'interpellations régulières au sein de notre commission. La question de l'intégration tarifaire en est un bel exemple.

Le groupe MR reste néanmoins convaincu que l'information à destination des usagers ou encore une meilleure hiérarchisation de l'offre de transport public restent des points d'attention afin d'augmenter le report modal à court terme. Ces demandes font déjà l'objet de propositions déposées et débattues au sein du Parlement. Dès lors, le groupe MR votera contre cette proposition de résolution.

De heer Paul Delva wijst erop dat zijn fractie gekant is tegen gratis openbaar vervoer voor 65-plussers: ze kunnen hun ritten zeer goed zelf betalen. Gratis openbaar vervoer is trouwens een illusie. Daarom zal de CD&V-fractie tegen het voorstel van resolutie stemmen.

Ook mevrouw Céline Delforge vindt dat men de voorstellen in de tekst in twee categorieën kan indelen: enerzijds de voorstellen over de harmonisering van de tarieven en de haltes, waar niemand tegen kan zijn, want ze werden al zeer vaak besproken in de commissie, en anderzijds de voorstellen over gratis openbaar vervoer. De volksvertegenwoordigster wijst erop dat de abonnementen van de personen die met het openbaar vervoer reizen, meestal al betaald worden door de werkgever. De betaling van de abonnementen heeft trouwens niets te maken met mobiliteit in strikte zin, maar met een sociaal probleem, dat veeleer door de commissie voor de sociale zaken moet worden besproken. Desnoods zou er zelfs een andere begrotingsallocatie nodig zijn, opdat iedereen het openbaar vervoer kan gebruiken. De volksvertegenwoordigster wijst erop dat de steden die met gratis openbaar vervoer geëxperimenteerd hebben, het aantal gebruikers hebben zien toenemen, maar hebben moeten vaststellen dat niet de automobilisten, maar de voetgangers op het openbaar vervoer overschakelden. Gratis openbaar vervoer is dus niet de verstandigste oplossing. Voorts rekent de MIVB in zeer grote mate op die ontvangsten om haar opdrachten te kunnen uitvoeren.

De heer Youssef Handichi heeft het standpunt van zijn collega's begrepen en stelt vast dat men het unaniem eens is over de laatste vier punten van het verzoekend gedeelte van zijn voorstel en dat de eerste twee punten voor een echt probleem zorgen, namelijk gratis openbaar vervoer en voorkeurtarieven voor 65 plussers. De volksvertegenwoordiger stelt bijgevolg voor een amendement in te dienen om de eerste twee punten van het verzoekend gedeelte te schrappen, zodat men de laatste vier punten waarover een consensus in de maak lijkt, kan goedkeuren.

De heer Marc Loewenstein wijst erop dat de tariefintegratie overleg met de overige Gewesten zou vereisen. Het Brussels Parlement is daarvoor niet bevoegd.

Mevrouw Céline Delforge vindt dat ze, zelfs als men de punten van het verzoekend gedeelte die geen probleem doen rijzen, behoudt, niet kan instemmen met de toelichting van het voorstel.

De heer Jamal Ikazban stelt voor dat de heer Handichi zijn voorstel intrekt en een nieuwe versie indient, zonder de punten waarmee de commissieleden problemen hebben.

De heer Youssef Handichi vraagt dat men eerst stemt over het voorstel van resolutie en dat hij bereid is eventueel daarna een ander voorstel in te dienen.

M. Paul Delva rappelle que son groupe est opposé à la gratuité des personnes de plus de 65 ans : ces personnes peuvent très bien financer leurs trajets eux-mêmes. La gratuité est d'ailleurs une illusion. C'est pour cette raison que le groupe CD&V ne soutiendra pas cette proposition de résolution.

Mme Céline Delforge estime également que l'on peut classifier les propositions faites dans ce texte en deux catégories : d'une part celles qui concernent l'harmonisation des tarifs et des arrêts, et contre lesquelles personne ne peut être contre, car on en a très souvent parlé au sein de cette commission ; et d'autre part celles qui concernent la gratuité. La députée rappelle que, pour la plupart des personnes qui empruntent les transports en commun, les abonnements sont déjà payés par le patronat. Cette question du paiement des abonnements ne touche d'ailleurs pas à la mobilité proprement dite, mais concerne plutôt un problème social, qu'il faudrait plutôt traiter en commission des Affaires sociales. A la limite, il faudrait même une autre allocation budgétaire, pour permettre à tout le monde de pouvoir utiliser les transports en commun. La députée rappelle que les villes qui ont fait l'expérience de la gratuité ont certes vu une augmentation du public dans leurs transports en commun, mais ont bien dû constater que ce report modal n'était pas dû aux automobilistes, mais bien à des piétons. La gratuité n'est donc pas la piste la plus judicieuse. Par ailleurs, la STIB compte énormément sur ces recettes pour assurer ses missions.

M. Youssef Handichi a bien entendu la position de ses collègues, et constate que les quatre derniers points du dispositif de sa proposition font l'unanimité, alors que les deux premiers points posent un réel problème, à savoir ceux qui concernent la gratuité et les tarifs préférentiels pour les plus de 65 ans. Le député propose donc de déposer un amendement visant à supprimer les deux premiers points du dispositif, de telle manière que l'on puisse adopter les quatre derniers points pour lesquels un consensus semble se dégager.

M. Marc Loewenstein signale que la question de l'intégration des tarifs nécessiterait une concertation avec les autres régions, ce qui n'est pas du ressort du Parlement bruxellois.

Mme Céline Delforge estime que même si l'on garde les points du dispositif qui ne posent pas de problème, elle ne pourrait pas marquer son accord sur les développements de cette proposition.

M. Jamal Ikazban propose que M. Handichi retire sa proposition et en redépose une version expurgée des points qui posent problème.

M. Youssef Handichi demande que l'on vote d'abord sur cette proposition de résolution, quitte à ce qu'il puisse en redéposer une autre.

III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte

De voorzitter stelt vast dat niemand iets wenst te zeggen over de aan de regering te richten formele vragen en beslist onmiddellijk over te gaan tot de stemming over het geheel van het voorstel.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 12 stemmen bij 2 onthoudingen.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur, *De Voorzitter,*

Jamal IKAZBAN Boris DILLIÈS

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Le président, constatant que personne ne souhaite s'exprimer sur les demandes formelles à adresser au Gouvernement, décide de passer immédiatement au vote sur l'ensemble de la proposition.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 12 voix et 2 abstentions.

- *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur, *Le Président,*

Jamal IKAZBAN Boris DILLIÈS