



GEWONE ZITTING 2017-2018

16 AVRIL 2018

**PARLEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à étendre la zone MTB (métro-tram-bus) aux gares de la périphérie afin de permettre aux Bruxellois et aux habitants de la périphérie de privilégier les transports publics

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamouille, M. Hasan Koyuncu, Sevet Temiz, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, M. Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

Membres suppléants : MM. Ridouane Chahid, Gaëtan Van Goidsenhoven.

Autres membres : MM. Emmanuel De Bock, Zahoor Ellahi Manzoor, Mme Cielteje Van Achter, M. David Weytsman.

Voir :

Document du Parlement :

A-519/1 – 2016/2017 : Proposition de résolution.

GEWONE ZITTING 2017-2018

16 APRIL 2018

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

teneinde de MTB-zone (metro-tram-bus) uit te breiden tot de stations van de rand zodat de Brusselaars en de inwoners van de rand de voorkeur kunnen geven aan het openbaar vervoer

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door de heer Marc LOEWENSTEIN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heer Jamal Ikazban, mevr. Véronique Jamouille, de heren Hasan Koyuncu, Sevet Temiz, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heer Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

Plaatsvervangers: de heren Ridouane Chahid, Gaëtan Van Goidsenhoven.

Andere leden: de heren Emmanuel De Bock, Zahoor Ellahi Manzoor, mevr. Cielteje Van Achter, de heer David Weytsman.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-519/1 – 2016/2017: Voorstel van resolutie.

I. Exposé introductif des coauteurs de la proposition de résolution

M. Emmanuel De Bock signale d'emblée que le ministre Smet a d'ores et déjà marqué son accord sur ce texte. Le député renvoie aux développements de sa proposition d'ordonnance.

Il existe une zone MTB dans et autour de Bruxelles, où l'on peut utiliser un abonnement pour prendre indifféremment le train, le bus, le tram ou le métro. Mais dans cette zone MTB, il n'y a que 33 gares qui sont accessibles, alors que d'autres gares et points d'arrêt SNCB, pourtant situés dans la zone, ne sont pas accessibles via l'abonnement MTB, alors que des arrêts de bus situés juste à côté le sont. Tel est le cas par exemple à Lot ou à Linkebeek.

Depuis décembre 2017, l'offre S a été renforcée sur les lignes de la SNCB, et il s'avère nécessaire de privilégier cette intermodalité. Les auteurs de la proposition de résolution ont listé quelque 16 gares supplémentaires, comme Rhode ou De Hoek, qui font partie géographiquement de cette zone MTB, où les arrêts de bus sont accessibles à l'abonnement MTB, mais pas les gares SNCB.

Le problème pour certains usagers, est qu'il est plus coûteux d'aller de Rhode à Uccle (5 km seulement) que d'effectuer le trajet entre Schaerbeek et Uccle, qui est beaucoup plus long : c'est très interpellant, car en effet, le tarif ne reflète pas le nombre de kilomètres parcouru. Il s'agit d'un vieux dossier qui traîne dans les cartons de la SNCB, alors qu'il existe déjà un accord entre le STIB et De Lijn.

Pour de nombreuses personnes, comme des étudiants, il est parfois plus intéressant de prendre un train dans une gare située juste en dehors de Bruxelles, par exemple à Linkebeek, que de se rendre à la gare « intérieure ». Le seul problème est que ça leur coûte deux fois plus cher. L'enjeu, ici, est aussi de diminuer le nombre de voitures circulant à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale.

Souvent, l'employeur intervient dans les frais de déplacement d'un employé, sur le critère de son lieu de domicile. De fait, si l'on habite Bruxelles, l'employeur paiera un abonnement MTB, mais pas le train. Or, pour certains, il est peut-être plus avantageux de prendre le train à l'extérieur.

C'est pourquoi la présente proposition de résolution demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et à la STIB :

- d'étudier les impacts pour la mobilité de l'élargissement de la zone MTB aux gares situées dans l'immédiate proximité de la Région bruxelloise ;

I. Inleidende uiteenzetting van de mede-indieners van het voorstel van resolutie

De heer Emmanuel De Bock wijst er onmiddellijk op dat minister Smet al ingestemd heeft met de tekst. De volksvertegenwoordiger verwijst naar de toelichting van zijn voorstel van ordonnantie.

In en rond Brussel bestaat een MTB-zone waar men een abonnement kan gebruiken om zonder onderscheid de trein, bus, tram of metro te nemen. In die MTB-zone kan men slechts in 33 stations opstappen, terwijl men in andere stations en haltes van de NMBS, die nochtans in dezelfde zone liggen, niet mag opstappen met het MTB-abonnement, maar men dat aan nabijgelegen bushaltes wel mag. Dat is bijvoorbeeld het geval in Lot of Linkebeek.

Sinds december 2017 werd het S-aanbod uitgebreid op de lijnen van de NMBS en het blijkt noodzakelijk om voorrang te geven aan die intermodaliteit. De indieners van het voorstel van resolutie hebben ongeveer 16 extra stations opgelijst, zoals Rode of De Hoek, die geografisch gezien tot de MBT-zone behoren, waar het MTB-abonnement geldt voor de bus, maar niet voor de NMBS-trein.

Het probleem voor sommige reizigers is dat het traject tussen Rode en Ukkel (slechts 5 km) duurder is dan het traject tussen Schaerbeek en Ukkel, dat veel langer is: dat is zeer verontrustend, want het tarief weerspiegelt niet het aantal afgelegde kilometers. Het gaat om een oud dossier dat aansleept bij de NMBS, hoewel de MIVB en De Lijn daarover al een akkoord bereikt hebben.

Voor veel personen, zoals studenten, is het soms interessanter een trein te nemen in een station dat net buiten Brussel ligt, bijvoorbeeld in Linkebeek, dan in een station dat binnen het Gewest ligt. Het enige probleem is dat het hun tweemaal meer kost. Ook hier bestaat de uitdaging erin het aantal wagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verminderen.

Vaak komt de werkgever tegemoet in de vervoerkosten van een werknemer op basis van het criterium van de woonplaats. Als men in Brussel woont, betaalt de werkgever een MTB-abonnement, maar geen treinabonnement. Voor sommigen is het echter misschien voordeliger de trein te nemen in een station dat buiten het Gewest ligt.

Daarom verzoekt dit voorstel van resolutie de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de MIVB:

- de gevolgen voor de mobiliteit te bestuderen van de uitbreiding van de MTB-zone tot de stations die zich in de onmiddellijke omgeving van het Brussels Gewest bevinden;

- d'entamer rapidement des pourparlers avec les autres opérateurs, De Lijn, TEC et la SNCB, afin d'élargir la zone MTB (et JUMP) aux gares SNCB situées dans l'immédiate proximité de la Région bruxelloise ;
- de soutenir et de relayer cette préoccupation auprès de ses homologues wallons et flamands, auprès de la SNCB, via notamment ses représentants régionaux, et auprès du Gouvernement fédéral ;

Le texte demande aussi au Gouvernement fédéral et à la SNCB de soutenir l'élargissement de la zone MTB aux gares de la SNCB situées dans l'immédiate proximité de la Région bruxelloise afin d'accroître l'attractivité des transports en commun via une offre unique attractive.

Enfin, le député remercie l'ensemble des groupes cosignataires, et remercie également ceux qui, dans les communes, ont soutenu cette résolution. A l'heure où on parle d'une communauté urbaine, c'est par la mobilité que l'on montrera l'utilité de la politique que l'on souhaite mener.

M. Pierre Kompany estime, au nom de son groupe, qu'une vision métropolitaine de la mobilité est indispensable pour régler de manière structurelle les problèmes que connaît notre capitale en la matière. Cependant, une réelle mise en place de cette vision se heurte au refus flamand d'appliquer la sixième réforme de l'État en mettant en place la communauté métropolitaine, mais aussi aux retards de mise en service du RER, aux retards dans la construction de parkings de dissuasion, etc. Or, vu les évolutions respectives de ces différents dossiers, nous sommes encore loin d'une finalisation.

Dans ce contexte, la présente proposition semble constituer une excellente initiative, car d'une part, elle va dans le sens de cette vision métropolitaine de la mobilité bruxelloise et d'autre part, contrairement aux différents dossiers cités ci-dessus en exemple, elle semble plus réalisable à court terme. En effet, une telle intégration tarifaire impliquerait des coûts très raisonnables et ne demande aucuns travaux d'infrastructure. C'est donc avec enthousiasme et espoir que le groupe cdH votera en faveur de ce texte.

Mme Carla Dejonghe estime que toute initiative permettant de réduire les files de voitures à l'entrée de Bruxelles est positive. La présente proposition de résolution vise à élargir quelque peu la zone MTB. Les 16 gares et points d'arrêt listés dans la proposition sont à ce point intégrés au réseau de mobilité de notre Région qu'il est incompréhensible que d'autres tarifications et d'autres formules d'abonnement y soient liés. Le groupe Open VLD a toujours plaidé pour une plus grande attractivité des transports en commun. Cette résolution y contribue. Il s'agit chaque fois de petits obstacles, mais qui peuvent décourager les gens à emprunter les

- spoedig van start te gaan met besprekingen met de andere operatoren, De Lijn, TEC en de NMBS, om de MTB-zone (en JUMP-zone) uit te breiden tot de NMBS-stations in de onmiddellijke omgeving rond het Brussels Gewest;

- die bekommernis te steunen en ze ter kennis te brengen van haar Waalse en Vlaamse collega's, van de NMBS, met name via zijn gewestelijke vertegenwoordigers, en van de federale regering.

De tekst verzoekt ook de federale regering en de NMBS de uitbreiding van de MTB-zone tot de NMBS-stations in de onmiddellijke buurt van het Brussels Gewest te steunen en aldus de attractiviteit van het openbaar vervoer via een uniek attractief aanbod te bevorderen.

De volksvertegenwoordiger bedankt alle fracties die medeondertekend hebben, alsook wie in de gemeenten deze resolutie gesteund heeft. Men spreekt over een stadsgemeenschap. Via de mobiliteit zal men het nut van het beleid dat men wenst te voeren, aantonen.

De heer Pierre Kompany meent namens zijn fractie dat een metropolitane visie op de mobiliteit noodzakelijk is om de problemen die onze hoofdstad in dat verband kent structureel op te lossen. Maar een werkelijke implementatie van die visie botst op de Vlaamse weigering om de zesde Staatshervorming concreet gestalte te geven via de verwezenlijking van de metropolitane gemeenschap, maar ook op de achterstand in de uitrol van het GEN, de achterstand in de bouw van ontradingsparkeerterreinen enzovoort. Gelet op de respectieve evoluties van de verschillende dossiers, staan we nog ver van een eindoplossing.

In dat verband lijkt dit voorstel een uitzonderlijk initiatief, omdat het enerzijds aansluit bij die metropolitane visie op de Brusselse mobiliteit en anderzijds beter uitvoerbaar lijkt op korte termijn, in tegenstelling tot de verschillende dossiers die hierboven als voorbeeld gegeven werden. Een dergelijke tariefintegratie zou immers een redelijke kostprijs hebben en vereist geen infrastructuurwerken. De cdH-fractie zal deze tekst met enthousiasme en hoop goedkeuren.

Mevrouw Carla Dejonghe meent dat elk initiatief om de autofiles aan de grenzen van Brussel te verminderen welkom is. Dit voorstel van resolutie strekt ertoe de MTB-zone iets of wat uit te breiden. De 16 stations en haltes die opgelijst staan in het voorstel zijn in dergelijke mate geïntegreerd in het mobiliteitsnetwerk van ons Gewest dat het onbegrijpelijk is dat daar andere tarieven en andere abonnementsformules voor gelden. De Open Vld-fractie heeft altijd gepleit voor een grotere attractiviteit van het openbaar vervoer. Deze resolutie draagt daartoe bij. Het gaat telkens over kleine obstakels die de mensen kunnen ontmoedigen om het openbaar

transports en commun. Cette résolution pourrait aussi constituer une occasion de se pencher sur une meilleure desserte de la périphérie bruxelloise, et déboucher sur une meilleure collaboration entre Bruxelles et le Brabant flamand en matière de mobilité.

M. Paul Delva soutient également la résolution, qui va dans le sens d'une meilleure intégration tarifaire. Résoudre ce problème permettra d'encourager les gens à emprunter les transports en commun, et permettra de ce fait de diminuer le nombre de voitures entrant à Bruxelles, qui est de 200.000 par jour.

Mme Céline Delforge ajoute qu'elle a cosigné cette résolution avec plaisir, car son groupe a toujours soutenu les déplacements ferroviaires à Bruxelles. On a aujourd'hui des situations absurdes où des voyageurs doivent payer une surtaxe pour des tout petits trajets, par le seul fait de devoir passer la frontière régionale. La députée rappelle que le rail est encore sous-exploité dans notre Région et en périphérie. Une telle mesure ne peut que contribuer à rendre le rail plus accessible.

M. Bruno De Lille voit également dans ce texte une promotion des transports publics. Le noyau de la question, c'est l'intégration tarifaire : il est indispensable d'aller plus loin encore dans la collaboration entre les sociétés TEC, De Lijn, SNCB et STIB. Tout le monde le souhaite, et on n'y arrive toujours pas. Or aux Pays-Bas comme en Suisse, l'intégration tarifaire existe depuis longtemps. Il est regrettable qu'en 2018, on doive toujours subir la coexistence de quatre systèmes tarifaires différents.

II. Discussion générale

M. David Weytsman souligne qu'il est dommage que le ministre Smet ne soit pas présent aujourd'hui en commission pour s'exprimer sur cette question. Certes, cette proposition est hyper-consensuelle, mais il faudrait en faire ici une réelle priorité, car s'il n'y a pas d'obstacle politique ni d'obstacle technologique à l'intégration tarifaire, il existe néanmoins des blocages au niveau des entreprises autonomes, qui doivent être encouragées à aller au-delà de leur contrat de gestion et à aller chercher de nouveaux clients, ce qui n'est pas évident en termes de retour sur investissement au niveau des recettes : à ce niveau-là, l'intermodalité n'intéresse pas les sociétés de transport.

La mobilité ne s'arrête pas aux frontières d'une Région. La sixième réforme de l'Etat n'a hélas pas encouragé la nécessaire intermodalité qui soit exister entre les divers entités institutionnelles. Le ministre fédéral François Bellot a pourtant relancé le Conseil exécutif des ministres de la Mobilité. Il y a maintenant un suivi qui est fait. Il faut réellement mettre une priorité sur cette intégration tarifaire. Le Parlement, par le vote

vervoer te nemen. Deze resolutie kan ook een gelegenheid zijn om een betere bediening van de Brusselse rand te bekijken en een betere samenwerking te vinden tussen Brussel en Vlaams-Brabant inzake mobiliteit.

De heer Paul Delva steunt ook de resolutie die naar een betere tariefintegratie streeft. Als men dat probleem oplost, zal men de mensen aanmoedigen om het openbaar vervoer te nemen en zo zal het aantal wagens die Brussel binnenkomen verminderen. Vandaag zijn er dat 200.000 per dag.

Mevrouw Céline Delforge voegt eraan toe dat zij met veel plezier deze resolutie medeondertekend heeft, omdat haar fractie de verplaatsingen via het spoor in Brussel altijd aangemoedigd heeft. Vandaag kent men absurde situaties waarbij reizigers extra moeten betalen voor zeer korte trajecten, enkel en alleen omdat zij de gewestgrens overschrijden. Zij herinnert eraan dat het spoor nog te weinig benut wordt in ons Gewest en in de rand. Een dergelijke maatregel kan enkel bijdragen tot de bevordering van het gebruik van het spoor.

De heer Bruno De Lille ziet in de tekst ook een promotie van het openbaar vervoer. De kern van de zaak is de tariefintegratie: men moet nog verder gaan in de samenwerking tussen De Lijn, TEC, de NMBS en de MIVB. Iedereen is daar voorstander van, maar toch lukt het niet. In Nederland en in Zwitserland bestaat de tariefintegratie al lang. Het is een spijtige zaak dat men in 2018 nog altijd lijdzaam moet toezien hoe vier verschillende tariefsystemen naast elkaar bestaan.

II. Algemene bespreking

De heer David Weytsman onderstreept dat het betreurenswaardig is dat minister Smet vandaag niet in de commissie aanwezig is om iets over deze zaak te zeggen. Als er over een voorstel een consensus gevonden kan worden, dan is het wel over dit, maar men moet er wel echt werk van maken. Er bestaan weliswaar geen politieke of technologische hinderpalen voor de tariefintegratie, maar de autonome bedrijven gaan op de rem staan. Zij moeten immers meer doen dan wat in hun beheersovereenkomst staat en nieuwe klanten aantrekken, wat niet vanzelfsprekend is op het vlak van de return on investment wat de ontvangsten betreft: op het vlak van de intermodaliteit geven de vervoersmaatschappijen niet thuis.

De mobiliteit stopt niet aan de grenzen van het Gewest. De zesde Staatshervorming heeft spijtig genoeg de noodzakelijke intermodaliteit niet aangezwengeld die moet bestaan tussen de verschillende instellingen. Federaal minister François Bellot heeft echter het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit weer op de sporen gezet. Er bestaat nu een follow-up. Prioriteit moet gegeven worden aan die tariefintegratie. Het

de ce texte, donnera un signal clair au Ministre Pascal Smet pour inscrire cette proposition au prochain comité exécutif des ministres de la Mobilité.

Il est impératif d'avancer, car il n'y a pas vraiment d'obstacle technique ni politique, mais il existe une grande difficulté dans les négociations commerciales et financières et dans les choix d'investissement que la STIB et la SNCB sont en train de faire. BMC, la filiale des quatre opérateurs de transport (TEC, De Lijn, STIB et SNCB) a tous les éléments en mains pour mettre en place l'intégration tarifaire. Il est certain que celle-ci va coûter cher aux opérateurs en termes d'investissements. Mais des choix doivent être faits au niveau commercial par la SNCB et la STIB, et il faut que les options prises de part et d'autre soient compatibles. Il faut un réel incentive pour dire à nos sociétés de transports en commun d'avancer sur cette question. La crainte que formule l'intervenant, c'est que cette résolution ne dépasse pas le cadre des bonnes intentions.

Mme Cieltje Van Achter explique que l'intégration tarifaire est quelque chose d'important pour Bruxelles et pour la périphérie flamande. Mais il y a certainement des obstacles qu'il faut surmonter. La grande faiblesse de ce texte, c'est que nulle part on n'y plaide pour une concertation avec la Flandre. En effet, on ne peut pas décider unilatéralement de diminuer le prix de l'abonnement MTB ou d'y intégrer telle ou telle gare sans une concertation avec les partenaires concernés. La NVA est prête à avancer sur la question de l'intégration tarifaire, mais pas sans cette nécessaire concertation.

M. Emmanuel De Bock remercie la commission pour cette belle unanimité. Ce qui est possible dans une ville comme Genève devrait être possible à Bruxelles. Ce n'est pas un problème politique : on ne souhaite pas polémiquer ici sur l'absence de solutions qui prévaut depuis des années. L'intervenant souhaite que le ministre François Bellot puisse porter cette résolution au sein du Conseil exécutif des ministres de la Mobilité. Ce serait un gain réel pour tous les usagers.

M. David Weytsman rappelle que ce n'est ni un problème politique, ni un problème technique. C'est un problème d'entente entre les quatre sociétés. Par exemple, il faut savoir que les portiques de contrôle ne sont pas compatibles entre eux. Il n'y a pas de manière crédible d'assurer le comptage des clients relevant de telle ou telle société. Cela renvoie à la nécessité d'avoir des négociations financières et commerciales entre les sociétés, en vue d'une clef de répartition. Les sociétés n'avancent pas sur ce sujet car elles n'y voient pas leur intérêt propre. Elles ne voient pas l'intérêt commercial de faire de l'intermodalité.

M. Marc Loewenstein regrette que chacun avance dans son coin, que s'il y a des moyens modernes de contrôle, on note par exemple que la SNCB souhaite garder son système de contrôleurs et s'oppose au

Parlement zal via de goedkeuring van deze tekst een duidelijk signaal aan minister Smet geven dat hij het voorstel op de agenda van het volgende Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit moet plaatsen.

Men moet nu vooruit, want er zijn geen politieke of technologische hinderpalen, maar er bestaat wel een grote technische moeilijkheid in de commerciële en financiële onderhandelingen en de investeringskeuzes die de MIVB en de NMBS aan het maken zijn. BMC, het filiaal van de vier vervoersoperatoren (De Lijn, TEC, de MIVB en de NMBS) heeft alle elementen in handen om de tariefintegratie door te voeren. Het staat vast dat de operatoren daartoe grote investeringen zullen moeten doen. De NMBS en de MIVB moeten echter commerciële keuzes maken en die moeten compatibel zijn. Er is een echte incentive nodig om onze openbaarvervoersmaatschappijen vorderingen te doen maken op dat gebied. De spreker vreest dat deze resolutie een vrome wens blijft.

Mevrouw Cieltje Van Achter legt uit dat de tariefintegratie belangrijk is voor Brussel en de Vlaamse rand. Er zijn zeker obstakels die overwonnen moeten worden. Het zwakste punt van het voorstel is dat men nergens pleit voor overleg met Vlaanderen. Men kan immers niet eenzijdig beslissen om de prijs van het MTB-abonnement te verlagen of er een station aan toe te voegen zonder overleg te plegen met de betrokken partners. De N-VA is bereid werk te maken van de tariefintegratie, maar niet zonder het nodige overleg.

De heer Emmanuel De Bock dankt de commissie voor haar eensgezindheid. Wat mogelijk is in een stad zoals Genève, zou ook mogelijk moeten zijn in Brussel. Het is geen politiek probleem: men wenst geen polemiek te voeren over het jarenlange gebrek aan oplossingen. De spreker wenst dat minister François Bellot deze resolutie steunt in het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit. Dat zou een echte opsteker zijn voor alle reizigers zijn.

De heer David Weytsman wijst erop dat het noch over een politiek noch over een technisch probleem gaat. Het gaat over een overeenkomst tussen vier operatoren. Men moet bijvoorbeeld weten dat de controlepoortjes niet onderling compatibel zijn. Er is geen geloofwaardige manier om de telling van de klanten van de ene of de andere maatschappij te waarborgen. Dat vergt financiële en commerciële onderhandelingen tussen de maatschappijen, met het oog op het vaststellen van een verdeelsleutel. De maatschappijen boeken geen vooruitgang op dat vlak, omdat ze daar zelf geen belang in zien. Ze zien geen commercieel belang in intermodaliteit.

De heer Marc Loewenstein zegt dat iedereen in zijn hoekje werkt, ofschoon er moderne controlemiddelen bestaan. Hij wijst er bijvoorbeeld op de NMBS zijn systeem met controleurs wil behouden en gekant is tegen

placement de portiques. Ce qui fait partie des blocages pour un système intégrés.

M. David Weytsman explique que le STIB a voulu avancer de son côté en développant son propre système, qu'elle espérait ensuite vendre aux autres sociétés. Mais la SNCB devrait investir des milliards pour installer de tels portiques.

M. Ridouane Chahid précise qu'en 2005, le Conseil d'administration de la STIB avait adopté le système Calypso, qui visait à l'interopérabilité entre toutes les sociétés de transports publics belges. Mais cela a échoué, non pas pour des raisons politiques, mais techniques.

M. Marc Loewenstein estime qu'il y a aujourd'hui beaucoup d'argent jeté par les fenêtres. De Lijn a dépensé des centaines de millions d'euros, la SNCB des dizaines pour des systèmes incompatibles et non-opérationnels aujourd'hui. La Wallonie a également investi dans son coin et bénéficie certes d'un système qui fonctionne. Et la STIB développe son outil en interne avec également des dépenses importantes. C'est frustrant de voir tout cet argent investi pour le résultat. C'est également frustrant pour BMC qui, mis à part pour MOBIB, est face à un mur lorsqu'il s'agit d'intégration tarifaire.

M. Emmanuel De Bock signale que même absent, le ministre Smet lira les résolutions de la commission et en tiendra compte. L'unanimité au sein de cette commission donnera le poids voulu à ce texte.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Aucun membre ne demande la parole.

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

La proposition de résolution dans son ensemble est adoptée à l'unanimité des 15 membres présents.

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

Le Rapporteur,

Marc LOEWENSTEIN

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

het plaatsen van poortjes. Dat verklaart deels waarom er geen vooruitgang is voor een geïntegreerd systeem.

De heer David Weytsman zegt dat de NMBS van haar kant vooruitgang heeft willen boeken door een eigen systeem te ontwikkelen, dat ze daarna aan de andere maatschappijen hoopte te verkopen. Maar de NMBS zou miljarden moeten investeren om die poortjes te installeren.

De heer Ridouane Chahid zegt dat, in 2005, de raad van bestuur van de MIVB het Calypso-systeem had goedgekeurd, dat sterkte tot de interoperabiliteit tussen alle Belgische maatschappijen voor openbaar vervoer. Dat heeft echter gefaald, niet om politieke maar om technische redenen.

De heer Marc Loewenstein zegt dat thans veel geld verspild wordt. De Lijn heeft honderden miljoenen euro en de NMBS heeft tienduizenden euro uitgegeven voor systemen die niet compatibel en niet operationeel zijn op heden. Ook Wallonië heeft van zijn kant geïnvesteerd; dat systeem werkt. De MIVB werkt intern aan een systeem, dat eveneens veel kost. Het is frustrerend om te zien dat al dat geld weinig oplevert. Het is ook frustrerend voor BMC dat, los van de MOBIB-kaart, op een muur botst als het over tariefintegratie gaat.

De heer Emmanuel De Bock zegt dat minister Smet weliswaar afwezig is maar toch de resoluties van de commissie zal lezen en er rekening mee zal houden. De eensgezindheid in de commissie zal de tekst het gewenste gewicht verschaffen.

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

Geen enkel lid vraagt het woord.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

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

De Rapporteur,

Marc LOEWENSTEIN

De Voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL