



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

SESSION ORDINAIRE 2017-2018

15 MAI 2018

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant la mise en œuvre effective de
l'intégration billettique dans la zone RER**

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F) et
M. David WEYTSMAN (F))

Développements

Constats d'échec et facteurs de blocage

Depuis près de vingt ans, les opérateurs de transports en commun régionaux (STIB, De Lijn, TEC) et fédéraux (SNCF) ont la mission de travailler à la réalisation d'une intégration de la billettique pour la zone RER. Initiée en 1999 au niveau interministériel¹ et formellement lancée en 2003, dans le cadre des obligations de l'article 4, alinéa 3 et de l'article 15 de la Convention RER du 4 avril 2003², ce travail n'a hélas, à l'heure actuelle, toujours pas abouti aux objectifs voulus. En effet, près de 15 ans après la décision de la Conférence Interministérielle de la Mobilité sur le sujet, les opérateurs se sont retrouvés à lancer une étude auprès d'un prestataire privé afin d'étudier la question³.

Les auditions menées en 2015 et 2016 au Sénat, rassemblant tous les interlocuteurs du dossier⁴, permettent de souligner sans équivoque ce constat d'incapacité à

- 1 Décision de la Conférence Interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications du 30 novembre 1999 en matière de zones tarifaires communes.
- 2 Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du Réseau Express Régional de, vers, dans et autour de Bruxelles, art.4, alinéa 3 et article 15.
- 3 E-NOT – Bulletin des adjudications, MIVB – STIB Procurement & Logistics – 3033-F06, Etude d'intégration tarifaire entre les 4 opérateurs de transport public desservant la Région de Bruxelles-Capitale et sa zone périurbaine, numéro de publication BDA 2015-512261 - <https://enot.publicprocurement.be/enot-war/preViewNotice.do?noticeId=203677>.
- 4 Sénat de Belgique, Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instituer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés, 2 mai 2016.

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2017-2018

15 MEI 2018

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot effectieve invoering van de
ticketintegratie in de GEN-zone**

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F)
en de heer David WEYTSMAN (F))

Toelichting

Vaststelling van mislukking en blokkeringsfactoren

Al bijna twintig jaar hebben de gewestelijke (MIVB, De Lijn, TEC) en federale (NMBS) openbaarvervoersoperatoren de taak om te werken aan het verwezenlijken van een ticketintegratie voor de GEN-zone. Dat werk begon in 1999 op interministerieel niveau¹ en startte formeel in 2003, in het kader van de verplichtingen van artikel 4, derde lid en artikel 15 van de GEN-overeenkomst van 4 april 2003², maar helaas zijn de beoogde doelstellingen vandaag nog steeds niet gehaald. Bijna 15 jaar na de beslissing van de interministeriële conferentie voor mobiliteit over die kwestie, hebben de operatoren een privédienstverlener opdracht gegeven om de zaak te onderzoeken³.

De hoorzittingen in 2015 en 2016 in de Senaat, waarbij alle bij de kwestie betrokken partijen werden bijeengebracht⁴, maken het mogelijk om ondubbelzinnig

- 1 Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van 30 november 1999 met betrekking tot de gemeenschappelijke tariefzones.
- 2 Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel, art. 4, derde lid en artikel 15.
- 3 E-NOT - Bulletin der Aanbestedingen, MIVB - STIB Procurement & Logistics-3033-F06, Etude d'intégration tarifaire entre les 4 opérateurs de transport public desservant la Région de Bruxelles-Capitale et sa zone périurbaine, BDA-publicatienummer 2015-512261 - <https://enot.publicprocurement.be/enot-war/preViewNotice.do?noticeId=203677>.
- 4 Belgische Senaat, Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen, 2 mei 2016.

réaliser une ambition vieille de deux décennies. Ceci alors même qu'il y a une véritable demande de la part de la population, comme en témoignent encore récemment les demandes formulées par le panel citoyen sur le sujet⁵ pour une carte mobilité « donnant accès à tous les moyens de déplacement » et permettant de réaliser l'intermodalité tant souhaitée. Les avancées existent et des accomplissements majeurs ont été opérés avec la création de l'abonnement MTB reprenant les 4 opérateurs de transport public (trois à l'époque de sa création le 1^{er} décembre 1970, la SNCV n'ayant pas encore été scindée en TEC et De Lijn) puis, le 1^{er} février 2003, avec les tickets et multi-tickets JUMP qui, malgré leurs imperfections, offrent un ticket interopérable entre les 4 opérateurs publics présents à Bruxelles. Enfin, la carte MoBIB, introduite par la STIB en 2008 et généralisée progressivement comme support aux billets chez les 4 opérateurs et chez d'autres acteurs de la chaîne de mobilité, offre un moyen technique d'intégration largement répandu. Le support technique existe ainsi, mais la segmentation entre comptes clients fait que le support unique ne suffit pas dans les faits à assurer sur le plan pratique une interopérabilité. Il convient donc de capitaliser sur ces avancées. MoBIB est un portefeuille qui peut contenir les tickets des 4 opérateurs, mais aussi l'information sur l'usage entre les opérateurs, ce qui permet dans le cas de Jump d'effectuer des transits entre opérateurs différents. La billettique aujourd'hui évolue avec l'avènement technologique de l'Account-based ticketing (ABT), qui permet d'offrir plus de services qu'une simple carte. A côté de la carte de transport, la tendance va vers l'usage du smartphone et de la carte bancaire. Il est impératif que ces évolutions ne génèrent pas une régression par rapport à l'interopérabilité initiée en 1970 avec MTB et poursuivie avec Jump et MoBIB. En Région de Bruxelles-Capitale et par extension en zone RER, il faut empêcher qu'une nouvelle technologie mise en place par l'un et pas par les autres ou simplement utilisée de façon non concertée entre opérateurs (privés ou publics, d'autant plus dans une optique de libéralisation potentielle) réduise fonctionnellement les acquis d'interopérabilité.

Or, on peut observer au-delà du retard accumulé et en dépit d'annonces rassurantes, que dans les faits les quatre opérateurs travaillent sans coordination en développant de façon non coordonnée et non interopérable leurs politiques de comptes clients et de billettique (certains envisagent de l'ABT, d'autres pas, certains réfléchissent à des pay-as-you-go, d'autres pas, De Lijn est actuellement en procédure d'appel d'offres pour un système d'ABT mono-opérable⁶).

vast te stellen dat men niet in staat is om een twee decennia oude ambitie te verwezenlijken, terwijl er een daadwerkelijke vraag is vanuit de bevolking, zoals onlangs nog is gebleken uit de verzoeken van het Burgerpanel over de kwestie⁵, om te beschikken over een mobiliteitskaart waarmee « kan worden gebruikgemaakt van alle [...] vervoermiddelen » en waarmee de langverwachte intermodaliteit kan worden verwezenlijkt. Er zijn vorderingen gemaakt en belangrijke stappen gezet met de invoering van een MTB-abonnement voor de 4 openbaarvervoersoperatoren (voor drie ten tijde van de invoering ervan op 1 december 1970, omdat de NMVB nog niet was opgesplitst in TEC en De Lijn) en vervolgens, op 1 februari 2003, met de invoering van de JUMP-tickets en meerrittenkaarten die, ondanks de tekortkomingen ervan, toch een interoperabel ticket aanbieden voor de 4 openbare operatoren in Brussel. Ten slotte is de MOBIB-kaart, die in 2008 door de MIVB werd ingevoerd en geleidelijk aan werd uitgebreid als ticketdrager voor de 4 operatoren en andere actoren van de mobiliteitsketen, een wijd verbreid technisch integratiemiddel. De technische drager bestaat dus, maar de onderverdeling tussen klantenrekeningen maakt dat die enkele drager in de praktijk niet volstaat om de interoperabiliteit te verzekeren. Die vorderingen dienen dus benut te worden. MOBIB is een portefeuille die de tickets van de 4 operatoren kan bevatten, maar ook informatie over het gebruik kan doorgeven tussen de operatoren, wat in het geval van Jump de mogelijkheid biedt om overstappen te maken tussen verschillende operatoren. De ticketsystemen ontwikkelen zich vandaag de dag met de technologische opkomst van de account based ticketing (ABT), waardoor meer diensten kunnen worden aangeboden dan met een eenvoudige kaart. Naast de vervoerskaart, gaat de tendens in de richting van het gebruik van smartphone en bankkaart. Die ontwikkelingen mogen absoluut niet tot achteruitgang leiden ten opzichte van de interoperabiliteit die in 1970 is begonnen met MTB en die is voortgezet met Jump en MOBIB. Er moet worden verhinderd dat, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en bij uitbreiding in de GEN-zone, een nieuwe technologie door de ene wordt ingevoerd en niet door de andere, of gewoonweg wordt gebruikt zonder samenspraak tussen de operatoren (private of publieke, des te meer vanuit het oogpunt van een mogelijke liberalisering), waardoor de interoperabiliteit functioneel wordt teruggeschoefd.

Bovenop de achterstand en ondanks de geruststellende boodschappen, kan in de praktijk worden vastgesteld dat de vier operatoren hun beleid inzake klantenrekeningen en ticketsystemen op een ongecoördineerde en niet-interoperabele wijze ontwikkelen (sommige overwegen ABT, andere niet, sommige denken aan pay-as-you-go, andere niet. Bij De Lijn loopt momenteel een offerteaanvraagprocedure voor een mono-operabel ABT-systeem⁶).

5 Parlement bruxellois, Résolution citoyenne, 19 novembre 2017, point 3 – carte mobilité.

6 Publicprocurement.be 2017/S 240-499048 : Deze opdracht omvat het aankopen van contactloos EMV (« cEMV ») en Account Based Ticketing (« ABT ») diensten en toestellen voor het cEMV ABT project.

5 BRUSSELS PARLEMENT, Burgerresolutie, 19 november 2017, punt 3 – mobiliteitskaart.

6 Publicprocurement.be 2017/S 240-499048: Deze opdracht omvat het aankopen van contactloos EMV (« cEMV ») en Account Based Ticketing (« ABT ») diensten en toestellen voor het cEMV ABT project.

De plus, il apparaît que les opérateurs se bloquent mutuellement de façon systématique lors de décisions stratégiques, notamment au sein de la société initialement créée pour réaliser le développement du ticketing commun et dont les missions fondamentales souffrent de ces blocages depuis 8 ans déjà⁷.

La traduction concrète de ces blocages est la situation alambiquée à laquelle fait face l'utilisateur dans la zone RER : on peut citer, entre autres illisibilités, plus de 4 configurations de zones MTB/JUMP différentes auxquelles s'ajoutent des variations entre opérateurs aboutissant au fait qu'en dehors de Bruxelles, avec certains titres de transport à partir d'un même endroit (par exemple la gare de Vilvorde) on peut prendre certains réseaux vers Bruxelles avec un JUMP ou un abonnement MTB mais pas d'autres (dans le cas de Vilvorde, on peut prendre la STIB mais ni De Lijn ni la SNCB), et que par ailleurs la validation d'un titre TEC de transport en montant à l'arrêt Saint-Gilles/Porte de Hal de la TEC ne permettra pas une validité continue du titre de transport au voyageur se rendant en bus à Waterloo. Le cas de la gare de Linkebeek, partiellement sur le territoire de la Région mais non reprise par l'abonnement MTB, a fait l'objet d'une interpellation en 1997⁸. Cette interpellation mentionne une question posée en 1990 par M. Léon Paternoster. Cette interpellation se termine de façon positive en notant que des solutions sont en voie d'être trouvées. La RTBF publiait le 31 décembre 2017, 20 ans après, un article intitulé « Ces petites histoires belges qui compliquent la vie » qui commence par « La gare de Linkebeek, dont les quais sont à cheval sur la Région bruxelloise (Uccle) et la Flandre, est une bizarrerie belge qui prêterait à sourire si cela n'entraînait des déconvenues aux usagers qui la fréquentent. ».

Lorsqu'on met en perspective la situation belge au regard des exemples à l'étranger (cf. infra), on peut observer qu'en vérité ni le nombre d'opérateurs, ni les contraintes institutionnelles, ni les contraintes techniques n'expliquent et ne justifient le retard pris. Le manque de coordination de choix techniques et commerciaux dans le projet commun est davantage dû à des oppositions motivées par des considérations de stratégie et d'agenda internes des opérateurs et d'absence de volonté politique d'imposer les solutions attendues par les citoyens.

Exemples étrangers

De nombreux exemples à l'étranger, avec un nombre d'opérateurs bien plus important qu'en Belgique et des contraintes institutionnelles tout aussi importantes,

- 7 Banque de données des personnes morales, Annexe du Moniteur Belge - Acte de constitution de la S.A. Belgian Mobility Card, 8 février 2010.
- 8 Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale - Session ordinaire 1997-1998, Réunion publique du mercredi 17 décembre 1997, de M. François Roelants du Vivier à M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Amenagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant « les limites de validité de l'abonnement MTB ».

Bovendien blijkt dat de operatoren elkaar systematisch blokkeren bij strategische beslissingen, met name binnen het bedrijf dat oorspronkelijk werd opgericht om het gemeenschappelijk ticketsysteem te ontwikkelen en waarvan de basisopdrachten al acht jaar lijden onder die blokkeringen⁷.

Die blokkeringen komen concreet tot uiting in de gecompliceerde situatie waarmee de reizigers in de GEN-zone geconfronteerd worden. Zo zijn er, onder andere onduidelijkheden, meer dan 4 verschillende configuraties van MTB/JUMP-zones. Daarbij komen nog variaties tussen operatoren, waardoor men buiten Brussel met bepaalde vervoerbewijzen vanuit eenzelfde plaats (bijvoorbeeld het station van Vilvoorde) sommige netwerken naar Brussel kan nemen met een JUMP of met een MTB-abonnement, maar andere niet (in het geval van Vilvoorde, kan men de MIVB nemen, maar niet De Lijn noch de NMBS). Voorts zal een TEC-vervoerbewijs dat gevalideerd wordt bij opstap aan de TEC-halte Sint-Gillis/Hallepoort, niet blijven gelden voor de reiziger die met de bus naar Waterloo gaat. Het geval van het station Linkebeek, dat gedeeltelijk op het grondgebied van het Gewest ligt, maar niet is opgenomen in het MTB-abonnement, kwam aan bod in een interpellatie in 1997⁸. In die interpellatie, wordt verwezen naar een vraag die in 1990 werd gesteld door de heer Léon Paternoster. De interpellatie eindigt positief met de opmerking dat er gewerkt wordt aan oplossingen. Zowat 20 jaar later, op 31 december 2017, publiceerde de RTBF een artikel over « De kleine Belgische verhalen die het leven ingewikkeld maken », dat begint met « Het station van Linkebeek, waarvan de perrons gedeeltelijk in het Brussels Gewest (Ukkel) en in Vlaanderen liggen, is een Belgische eigenaardigheid die een glimlach zou opwekken indien zij geen ongemakken zou veroorzaken voor de reizigers die er veel komen. ».

Wanneer men de Belgische situatie tegenover buitenlandse voorbeelden plaatst (zie verder), kan men vaststellen dat noch het aantal operatoren noch de institutionele noch de technische beperkingen in feite de opgelopen vertraging verklaren of verantwoorden. Het gebrek aan coördinatie bij technische en commerciële keuzes in het gemeenschappelijke project is eerder te wijten aan verschillen qua interne strategie en agenda van de operatoren en een gebrek aan politieke wil om de oplossingen op te leggen die de burgers verwachten.

Buitenlandse voorbeelden

Veel voorbeelden uit het buitenland, met veel meer operatoren dan in België en even grote institutionele beperkingen, tonen aan dat politieke wil de sleutelfactor is

- 7 Referentiedatabank rechtspersonen, Bijlage bij het Belgisch Staatsblad – Oprichtingsakte van de NV Belgian Mobility Card, 8 februari 2010.
- 8 Brusselse Hoofdstedelijke Raad – Gewone zitting 1997-1998, Openbare vergadering van woensdag 17 december 1997, van de heer François Roelants du Vivier tot de heer Herve Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende « de grenzen van de geldigheid van het MTB-abonnement ».

soulignent que le facteur clé est la volonté politique d'imposer une approche commune aux opérateurs.

Ainsi, en France, en région d'Ile-de-France, le Pass Navigo conçu à partir d'un partenariat dans les années 90, mis en place par vagues dans les années 2000, permet de regrouper non seulement les titres de transport de différents réseaux de transports en communs franciliens, mais aussi des services d'auto-partage, des places de stationnement en parking, du parking vélo, différents services de vélo en libre-service, des navettes fluviales et un service à la demande de navette vers l'aéroport⁹, avec différents types de forfaits. Un abonnement unique et un même ticket couvre toute l'Ile-de-France, peuplée de 12 millions d'habitants.

Aux Pays-Bas, où coexistent une dizaine d'opérateurs régionaux et nationaux, le strippenkaart (remplacée par l'OV-chipkaart à partir de 2005) et le sterabonnement ont été mis en place dans les années 80 et couvrent la quasi-totalité des différents réseaux¹⁰. Un système de Pay-as-you-Go unique permet au voyageur de voyager de façon transparente, dans tous les Pays-Bas, avec un même « pot » alimenté sur sa carte.

Au Portugal, la région du grand Lisbonne est dotée depuis les années 90 d'une intégration tarifaire et billettique développée, mise en œuvre et gérée par une entité tierce dont les solutions couvrent les titres de transports de plus d'une vingtaine d'opérateurs, dont les 7 opérateurs majeurs de métro, bus, trams, trains (dont RER), ferries fluviaux¹¹ et parkings¹² (en ville ou de transit, notamment dans les gares fluviales le long du Tage) sur une zone s'étendant jusqu'à 55 km au sud (jusqu'à Setúbal et même Tróia) et 30 km à l'ouest (jusqu'à Cascais), au-delà même de l'entité administrative du grand Lisbonne, dans des zones où vivent un grand nombre de navetteurs. La technologie de la carte « Viva » utilisée à Lisbonne est techniquement la même que celle de la carte MoBIB belge.

A Londres, l'Oyster card mise en place par Transport for London depuis 2001 fournit également, à côté des abonnements, un Pay-as-you-Go permettant de voyager de façon transparente tant dans le métro que chez les différents opérateurs (privés) de chemin de fer et dans les services de surface.

om een gemeenschappelijke aanpak voor de operatoren op te leggen.

Zo kan in Frankrijk, in het gebied Ile-de-France, de Pass Navigo, die werd ontwikkeld vanuit een partnerschap in de jaren 90 en in golven werd ingevoerd in de jaren 2000, niet alleen de vervoerbewijzen van verschillende gemeenschappelijke openbaarvervoernetten in Ile-de-France bundelen, maar ook autodeelndiensten, parkeerplaatsen, fietsparking, verschillende fietsdiensten met zelfbediening, busboten en een pendeldienst naar de luchthaven op aanvraag⁹, met verschillende forfaitaire prijzen. Eenzelfde abonnement en eenzelfde ticket dekken het volledige Ile-de-France, met een bevolkingsaantal van 12 miljoen inwoners.

In Nederland, waar tientallen regionale en nationale operatoren naast elkaar bestaan, werden de strippenkaart (vervangen door de OV-chipkaart vanaf 2005) en het sterabonnement ingevoerd in de jaren 80. Zij dekken bijna alle verschillende netten¹⁰. Een enkel pay-as-you-go-systeem geeft de reiziger de mogelijkheid om zich op transparante wijze te verplaatsen in heel Nederland met eenzelfde aanvulbare "pot" op zijn kaart.

In Portugal, is de regio groot-Lissabon sinds de jaren 90 voorzien van een tarief- en ticketintegratie, ontwikkeld, uitgevoerd en beheerd door een derde entiteit, van wie de oplossingen de vervoerbewijzen dekken van meer dan twintig operatoren, waaronder de zeven voornaamste operatoren voor metro, bus, tram, trein (waaronder snelmetronet), ferryboten¹¹ en parkings¹² (in de stad of met overstap, met name in de bootstations langs de Taag) in een zone die zich tot 55 km uitstrekt in het zuiden (tot Setúbal en zelfs Tróia) en 30 km in het westen (tot Cascais), zelfs verder dan de administratieve eenheid van groot-Lissabon, in zones waar veel pendelaars wonen. De technologie van de « Viva »-kaart die in Lissabon wordt gebruikt is technisch gezien dezelfde als die van de Belgische MoBIB-kaart.

In Londen, biedt de « Oyster card », ingevoerd door Transport for London sinds 2001, naast de abonnements ook een Pay-as-you-Go aan, waarmee transparant gereisd kan worden, zowel met de metro als met de verschillende (private) spoorweginstellingen en de bovengrondse diensten.

9 Ile-de-France Mobilité, Forfaits Navigo et tickets en Ile-de-France, 2017 : RATP, SNCF, Optile, Fileo, Noctilien, Autolib', Vélib', Véligo, Parc Relais, Batobus, Cristolib', Vélio2.

10 INNO-V, (commissioned by Passenger Transport Executive Group (PTEG)), Public Transport Tendering in the Netherlands, 23 July 2010, pp.16-17.

11 PORTAL VIVA, Sobre a OTLIS - Empresas aderentes - Companhia Carris de Ferro, S.A., CP - Comboios de Portugal, E.P.E., Metropolitano de Lisboa, E.P.E., Transtejo/Soflusa, S.A., Barraqueiro Transportes, S.A., Transportes Sul do Tejo, S.A., Rodoviária de Lisboa, S.A., 2017.

12 Ibid., Cartões – Transportes – Como usar o Cartão Liboa VIVA para estacionar ?

9 ILE-DE-FRANCE MOBILITÉ, Forfaits Navigo et tickets en Ile-de-France, 2017: RATP, SNCF, Optile, Fileo, Noctilien, Autolib', Vélib', Véligo, Parc Relais, Batobus, Cristolib', Vélio2.

10 INNO-V, (commissioned by Passenger Transport Executive Group (PTEG)), Public Transport Tendering in the Netherlands, 23 July 2010, blz. 16-17.

11 PORTUGAL VIVA, Sobre a OTLIS – Empresas aderentes – Companhia Carris de Ferro, S.A., CP – Comboios de Portugal, E.P.E., Metropolitano de Lisboa, E.P.E., Transtejo/Soflusa, S.A., Barraqueiro Transportes, S.A., Transportes Sul do Tejo, S.A., Rodoviária de Lisboa, S.A., 2017.

12 Ibid., Cartões – Transportes – Como usar o Cartão Liboa VIVA para estacionar ?

D'autres exemples articulant différents types d'intégration tarifaire recouvrant plusieurs zones administratives distinctes existent également ailleurs, qui témoignent de la volonté politique de dépasser les contraintes institutionnelles.

En Allemagne, dans la ville libre de Hambourg qui est à la fois une ville et un Land, et dont le territoire est imbriqué entre le Land de Niedersachsen et du Schleswig Holstein, l'intégration billettique et tarifaire est assurée dans le cadre du Hamburger Verkehrsverbund (HVV) qui chapeaute 32 réseaux de transports permettant de circuler en bus, bus interurbains, train et ferries fluviaux jusque dans une série de localités des deux autres Länder dans un rayon de près de 50 km¹³.

Le cas autrichien est également intéressant, dans la mesure où la plupart des réseaux de la région viennoise et ses environs sont regroupés dans le cadre tarifaire du Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) qui englobe la plupart des réseaux parcourant les Länder de Vienne, de Nieder-Österreich et Burgenland qui bordent le Land de la capitale¹⁴, avec des formules qui intègrent également les parkings de transit (40.000 places), taxis, services équivalents à Collecto¹⁵, et dernièrement le covoiturage (en cours d'intégration).

Pour l'agglomération de Madrid et ses alentours¹⁶, il existe un accord entre la communauté autonome de Madrid et celle de Castilla y León sur l'intégration tarifaire¹⁷, permettant notamment aux navetteurs des provinces d'Ávila et de Ségovie de se rendre à Madrid et de ne pas payer de surcoût sur les voyages quotidiens vers la capitale. Un dispositif semblable existe en parallèle pour l'autre communauté autonome bordant la communauté autonome de Madrid : Castilla la Mancha, permettant ainsi de relier les provinces de Toledo et Guadalajara à la capitale¹⁸.

Ook elders zijn voorbeelden te vinden van verschillende soorten tariefintegratie die meerdere administratieve zones dekken en die getuigen van de politieke wil om de institutionele beperkingen te overstijgen.

In Duitsland, in de vrijstad Hamburg die tegelijkertijd een stad en een Land (deelstaat) is en waarvan het grondgebied tussen het Land Niedersachsen en Schleswig Holstein in ligt, wordt de ticket- en tariefintegratie verzekerd in het kader van het Hamburger Verkehrsverbund (HVV), dat 32 vervoersnetten overkoepelt en waarmee men met de bus, interstedelijke bus, trein en busboten kan reizen naar heel wat plaatsen in de twee andere Länder binnen een straal van bijna 50 km¹³.

Het Oostenrijkse voorbeeld is eveneens interessant, omdat de meeste netten van de Weense regio en de omgeving ervan zijn samengebracht in het tarifaire kader van het Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) dat de meeste netten omvat die de Länder van Wenen, Nieder-Österreich en Burgenland doorkruisen, die aan het Land van de hoofdstad grenzen¹⁴, met formules waarin ook de transitparkings (40.000 plaatsen), taxi's, diensten vergelijkbaar met Collecto¹⁵ en sinds kort autodelen (wordt thans geïntegreerd) zijn opgenomen.

Voor de agglomeratie van Madrid en omstreken¹⁶, bestaat een overeenkomst tussen de autonome gemeenschap van Madrid en van Castilla y León over de tariefintegratie¹⁷, die pendelaars uit de provincies Ávila en Segovia de mogelijkheid biedt om naar Madrid te gaan zonder meerkosten te betalen op de dagelijkse trajecten naar de hoofdstad. Daarnaast bestaat een gelijkaardige voorziening voor de andere aan Madrid grenzende autonome gemeenschap, Castilla la Mancha, die de provincies Toledo en Guadalajara met de hoofdstad verbindt¹⁸.

13 Hamburg Tourismus, Öffentlicher Nahverkehr in und um Hamburg. Du côté du Schleswig Hostein, les districts de Lauenburg, Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Harburg, Lüneburg et Stade sont intégrés pleinement dans la zone HVV.
14 Verkehrsverbund Ost-Region, Der Verkehrsverbund für Wien, nō und bglđ – tickets – vor-tarifsystem.
15 Ibid., Mobil im Vor - Park+Ride, Sammeltaxi (AST), Rufbus, Nachtbus un Taxi, Mitfahrbörsen.
16 Consorcio Transportes Madrid, Triptico Tarjeta Multi – Todos Tus Billetes en una nueva tarjeta ; Billetes y tarifas - Zonas Tarifarias.
17 Junta de Castilla y León, Nuevas tarifas de transporte de viajeros para las provincias de Ávila y Segovia en su conexión a Madrid, Consejo de Gobierno del 29 de septiembre de 2016.
18 Consorcio Transportes Madrid, Billetes y Tarifas - Zonas Tarifarias – Zonas Castilla-La Mancha E1-E2.

13 Hamburg Tourismus, Öffentlicher Nahverkehr in und um Hamburg. Aan de kant van Schleswig Hostein, zijn de districten Lauenburg, Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Harburg, Lüneburg en Stade volledig geïntegreerd in de HVV-zone.
14 Verkehrsverbund Ost-Region, Der Verkehrsverbund für Wien, nō und bglđ – tickets – vor-tarifsystem.
15 Ibid., Mobil im Vor - Park+Ride, Sammeltaxi (AST), Rufbus, Nachtbus un Taxi, Mitfahrbörsen.
16 Consorcio Transportes Madrid, Triptico Tarjeta Multi – Todos Tus Billetes en una nueva tarjeta ; Billetes y tarifas - Zonas Tarifarias.
17 Junta de Castilla y León, Nuevas tarifas de transporte de viajeros para las provincias de Ávila y Segovia en su conexión a Madrid, Consejo de Gobierno del 29 de septiembre de 2016.
18 Consorcio Transportes Madrid, Billetes y Tarifas - Zonas Tarifarias – Zonas Castilla-La Mancha E1-E2.

En Italie, dans la région napolitaine, l'intégration billettique et tarifaire devait composer avec les compétences de la région de Campania, anciennement des 4 provinces (Caserte, Benevento, Avellino, et Salerno), et de la commune et de la città metropolitana de Naples. Elle s'est faite sous la houlette du consortium UNICOCAMPANIA qui opère l'intégration de réseaux de 14 opérateurs¹⁹ (dont 9 opérateurs publics).

Pistes et solutions

Pour trouver des solutions face à la situation d'échec actuelle, il faut être capable d'aller au-delà des agendas de chaque opérateur, quitte à bousculer certains schémas établis. Les exemples de réussite à l'étranger permettent de dégager certaines leçons en la matière.

Sur le développement technique et la gouvernance du projet d'intégration

Il y a un constat de faillite du modèle collaboratif entre opérateurs. Pour éviter de continuer dans un développement technique sans coordination, avec pour résultat des incompatibilités et des impossibilités d'intégration, il faut donc réformer radicalement le modèle de gouvernance du projet sur plusieurs points.

L'un des problèmes fondamentaux réside dans le fait que l'on est parti sur un principe erroné : confier aux opérateurs de transports le développement technique d'une intégration billettique multimodale et interopérable. Ceci n'est pas leur métier de base, ceux-ci étant des exploitants de réseaux, certes responsables de la vente de billets, et du développement technique de leur application propre, mais l'intermodalité et l'interopérabilité ne constituent pas leur *core business*.

Lorsqu'on observe les exemples étrangers à succès, on peut relever que les développements qui ont connu un succès ont quasiment toujours été opérés dans un cadre où les exploitants de réseaux ne s'occupaient pas du développement technique de l'interopérabilité et de l'intermodalité. En effet, soit il s'agit d'une entité tierce avec participation des opérateurs (OTLIS à Lisbonne²⁰), soit il s'agit d'une entité tierce avec participation directe des autorités publiques (Verkehrsverbund Ost-Region GmbH à Vienne²¹), soit d'une filiale créée par l'autorité organisatrice

19 Consorzio Unico Canpania, Il consorzio/chi siamo - Le aziende aderenti al sistema tariffario integrato, 2018.

20 Operadores de Transportes da Região de Lisboa (Agrupamento Complementar de Empresas constitué en 1996 sous la forme juridique d'Agrupamento Complementar de Empresas en vertu de la Lei n.º 4/73, de 25 de Agosto 1973 .

21 Ce sont les trois Länder qui détiennent directement des parts dans la Gesellschaft mit beschränkter Haftung (société à responsabilité limitée en droit allemand et autrichien) cfr.

In Italië, moest de ticket- en tariefintegratie in de Napolitaanse regio sporen met de bevoegdheden van de regio van Campania, vroeger van de 4 provincies (Caserte, Benevento, Avellino en Salerno) en de gemeente en città metropolitana van Napels. Dat gebeurde onder leiding van het consortium UNICOCAMPANIA, dat netten van 14 operatoren integreert¹⁹ (waaronder 9 openbare operatoren).

Voorstellen en oplossingen

Om oplossingen te vinden voor de huidige mislukking, moet men in staat zijn om verder te gaan dan de agenda's van iedere operator, desnoods door een aantal bestaande schema's overboord te werpen. Uit de succesvoorbeelden in het buitenland kunnen een aantal lessen daarover worden geleerd.

Technische ontwikkeling en beheer van het integratieproject

Het staat vast dat het samenwerkingsmodel tussen operatoren is mislukt. Om niet verder te gaan met een ongecoördineerd schema of een technische ontwikkeling, waardoor compatibiliteit en integratie onmogelijk worden, moet het beheersmodel van het project op verschillende punten grondig worden hervormd.

Een van de fundamentele problemen ligt in het feit dat men is uitgegaan van een verkeerd principe: de technische ontwikkeling van een multimodale en interoperabele ticketintegratie toevertrouwen aan de vervoersoperatoren. Dat is niet hun hoofdactiviteit. Zij exploiteren netten en zijn weliswaar verantwoordelijk voor de ticketverkoop en de technische ontwikkeling van hun eigen toepassing, maar intermodaliteit en interoperabiliteit zijn niet hun *corebusiness*.

Wanneer men naar de succesvolle voorbeelden uit het buitenland kijkt, kan men opmerken dat de ontwikkelingen die succes hebben gekend bijna altijd hebben plaatsgevonden in een kader waarin de netexploitanten zich niet toelegden op de technische ontwikkeling van de interoperabiliteit en intermodaliteit. Ofwel wordt een beroep gedaan op een derde entiteit, met medewerking van de operatoren (OTLIS in Lissabon²⁰), ofwel op een derde entiteit, met rechtstreekse medewerking van de overheid (Verkehrsverbund Ost-Region GmbH in Wenen²¹), ofwel

19 Consorzio Unico Canpania, Il consorzio/chi siamo - Le aziende aderenti al sistema tariffario integrato, 2018.

20 Operadores de Transportes da Região de Lisboa (Agrupamento Complementar de Empresas opgericht in 1996 onder de rechtsvorm van Agrupamento Complementar de Empresas op grond van de Lei n.º 4/73, de 25 de Agosto 1973.

21 Het zijn de drie Länder die rechtstreeks aandelen hebben in het Gesellschaft mit beschränkter Haftung (vennootschap met beperkte aansprakelijkheid in het Duits en Oostenrijks recht) cfr.

des transports (EZ-Link Pte Ltd à Singapour²²), soit d'un processus opéré par une autorité organisatrice des transports (Storstockholms Lokaltrafik AB à Stockholm²³, Ile de France Mobilité (ex-STIF) pour la région parisienne²⁴) soit d'un processus opéré au sein du ministère des transports (Railway Procurement Agency à Dublin²⁵, Luxembourg et Slovénie), soit il s'agit d'un partenariat entre une autorité organisatrice des transports et un consortium privé (un PFI entre Transport for London et Transys dans le cas de Londres).

Dans le cas belge, en dépit des efforts de la société BMC pourtant constituée par ceux-ci, les opérateurs restent dans une perspective sans coordination qui fait la part belle au mono-opérable, malgré la réussite indéniable de la carte MOBIB. Il faut donc opter pour une transformation du cadre de gouvernance qui dépasserait le modèle collaboratif entre opérateurs et permettrait ainsi une meilleure interopérabilité du transport public et l'ouverture vers l'intermodalité. Sur ce point, pourquoi ne pas s'inspirer de réussites dans d'autres domaines tels que la Banque Carrefour de la Sécurité Sociale ou l'organisme eHealth, tous les deux des modèles de systèmes centralisateurs établis par une loi²⁶ et devant développer une architecture unique pour intégrer techniquement des masses de données d'une série d'acteurs publics et privés. L'organe incarnant ce modèle pour l'intégration billettique devrait pouvoir fonctionner sur fonds propres, être créé à un niveau fédéral, ne pas s'occuper d'intégration tarifaire et être composé d'un comité de gestion rassemblant opérateurs publics, privés, représentants d'employeurs et organismes publics, voire représentants des usagers. Par ailleurs, cet organe ne devrait pas nécessairement être créé *ex nihilo*, il peut très bien s'agir d'une transformation de BMC par exemple. Idéalement, cet organisme devrait être fédéral, mais le mettre en place au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale, fournirait une solution de base là où la problématique de la mobilité est la plus criante.

op een dochteronderneming opgericht door de vervoersorganiserende autoriteit (EZ-Link Pte Ltd in Singapore²²), ofwel een proces uitgevoerd door een vervoersorganiserende autoriteit (Storstockholms Lokaltrafik AB in Stockholm²³, Ile de France Mobilité (vroeger STIF) voor de Parijse regio²⁴), ofwel een proces uitgevoerd binnen het ministerie van vervoer (Railway Procurement Agency in Dublin²⁵, Luxemburg, Slovenië), ofwel een partnerschap tussen een vervoersorganiserende autoriteit en een privéconsortium (een PFI tussen Transport for London en Transys in het geval van Londen).

In België, blijven de operatoren, ondanks de inspanningen van het bedrijf BMC dat zij nochtans hebben opgericht, in een perspectief zonder coördinatie, dat de mono-operabiliteit ruim bedeeft, ondanks het onbetwistbare succes van de MOBIB-kaart. Er moet dus worden geopteerd voor een transformatie van het beheerskader, die het samenwerkingsmodel tussen operatoren zou overstijgen en aldus een betere interoperabiliteit van het openbaar vervoer en een opening naar intermodaliteit mogelijk zou maken. Waarom zou men zich op dat punt niet laten inspireren door het succes in andere domeinen, zoals de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid of het orgaan eHealth, beide voorbeelden van bij wet²⁶ ingestelde centraliserende systemen, die één enkele structuur moeten ontwikkelen om massa's gegevens van heel wat openbare en private actoren technisch te integreren. Het orgaan dat de ticketintegratie gestalte geeft, zou met eigen middelen moeten werken, op federaal niveau moeten worden opgericht, zich niet mogen bezighouden met tariefintegratie en bestaan uit een beheerscomité dat openbare en private operatoren, werkgeversvertegenwoordigers en overheidsinstellingen en zelfs reizigersvertegenwoordigers bij elkaar brengt. Dat orgaan zou overigens niet noodzakelijk uit het niets moeten worden opgericht. Het kan evengoed een transformatie van BMC zijn, bijvoorbeeld. Idealiter zou dat orgaan federaal moeten zijn, maar door het op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te richten, zou het een basisoplossing bieden daar waar het mobiliteitsprobleem het schrijnendst is.

22 EZ-Link est une filiale établie par le Land Transport Authority (LTA) de Singapour le 8 Janvier 2002. Cfr. EZ Link, Corporate – Company profile, 2018.

23 L'autorité organisatrice des transports du Grand Stockholm gère l'organisation des transports en commun sur le territoire du comté de Stockholm, en concédant les droits d'exploitation à une série de prestataires de services.

24 République française, Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, version consolidée au 28 novembre 2008 suite aux diverses modifications apportées en 2000, 2004, 2005, 2008 et 2010.

25 La Leap Card a été créée par la Railway Procurement Agency, une ancienne agence du Ministère du Transport, du Tourisme et du Sport de la République d'Irlande.

26 Loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et l'organisation d'une Banque Carrefour de la Sécurité Sociale, loi du 21 août 2008 relative à l'institution et à l'organisation de la plateforme eHealth et portant diverses dispositions.

22 EZ-Link is een dochteronderneming opgericht door de Land Transport Authority (LTA) van Singapore op 8 januari 2002. Cfr. EZ Link, Corporate – Company profile, 2018.

23 De vervoersorganiserende autoriteit van groot-Stockholm beheert de organisatie van het openbaar vervoer op het grondgebied van het graafschap van Stockholm, en verleent de exploitatierechten aan een aantal dienstverleners.

24 République française, Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, version consolidée au 28 novembre 2008 suite aux diverses modifications apportées en 2000, 2004, 2005, 2008 et 2010.

25 De Leap Card werd ontworpen door het Railway Procurement Agency, een voormalig agentschap van het ministerie van vervoer, toerisme en sport van de Ierse Republiek.

26 Wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid, wet van 21 augustus 2008 houdende oprichting en organisatie van het eHealth-platform en diverse bepalingen.

Sur la zone MTB/JUMP et les 4 opérateurs

Pour ce qui est de la zone MTB/JUMP, face à la superposition de 4 zones qui ne sont pas les mêmes et qui ne tiennent pas compte des flux de voyageurs, il faut opérer une harmonisation au-delà d'un seul dessin purement géographique. L'attente du citoyen et l'objectif depuis 20 ans est la zone RER (zone de 30 km). Pour les trois opérateurs régionaux, il conviendrait que Jump/MTB soit valable sur les lignes entrant ou sortant de Bruxelles, quelle que soit l'origine de cette ligne, sauf pour les lignes express qui ont un autre tarif chez les opérateurs. Ce modèle devra également être imposé aux futurs opérateurs de transport public privés voulant opérer à Bruxelles. Dans cette zone, il faut que les opérateurs qui n'opèrent que dans la zone (la STIB aujourd'hui mais d'autres peut-être dans un avenir proche) n'offrent que des titres interoperables (MTB/Jump). C'est d'ailleurs une demande formulée par le panel citoyen dans la résolution citoyenne. Pour le titre à la prestation, ce n'est pas un problème tarifaire. Acheté à un automate de vente ou un guichet, le JUMP sur MoBIB ou le ticket mono-opérable STIB coûtent tous deux 2,10 euros pour la même durée de validité. Ceci pourrait donc être mis en place très rapidement, dès 2019.

Pour les abonnements, le MTB coûte actuellement plus cher que le STIB mono-opérable, ce qui est, hors logique d'opérateurs, absurde : un utilisateur MTB, pouvant optimiser ses trajets, consommera moins qu'un utilisateur mono-opérable qui devra passer plus de temps dans le transport. La mise en œuvre nécessitera donc plus de temps mais peut être fixée à 2021.

Sur les lignes radiantes, les titres propres aux opérateurs pourront être également utilisés. Ainsi, un voyageur devant effectuer un transit chez l'opérateur régional hors zone MTB/JUMP privilégiera le titre de l'opérateur régional, alors que celui qui utilise l'opérateur régional pour venir à Bruxelles où il effectue un transit, préférera le JUMP ou MTB.

Pour les lignes de train

Il convient d'opérer dans le cadre de l'offre S et de ne plus lier le prix à la grande zone de Bruxelles mais à la gare ou aux groupements de gares, le tout avec extension de la zone MTB/JUMP aux 16 nouvelles gares situées sur la frontière ou juste au-delà de la frontière régionale. L'expérience des pays voisins nous montre que l'intégration doit être progressive. Londres et Paris ont des zones concentriques avec des tarifs liés aux zones. Paris travaille progressivement à dézoner pour arriver à une seule zone pour l'ensemble de l'Ile de France qui est plus grande que la zone RER bruxelloise. Pour limiter l'impact tarifaire pour la SNCB, il serait opportun d'implanter un système de check-in check-out sur le RER qui lui permettrait de garder son approche tarifaire au kilomètre actuelle. Il ne faut pas nécessairement d'intégration tarifaire, mais une billettique unique. Dans ce cadre, si le check-out se fait en Région de

De MTB/JUMP-zone en de 4 operatoren

Wat de MTB/JUMP-zone betreft, moet tegenover de opeenstapeling van 4 zones die niet dezelfde zijn en die geen rekening houden met de reizigersstromen, een harmonisatie worden doorgevoerd die verder gaat dan een louter geografisch ontwerp. De verwachting van de burger en de doelstelling sinds 20 jaar is de totstandkoming van de GEN-zone (zone van 30 km). Voor de drie gewestelijke operatoren zou Jump/MTB geldig moeten zijn op de lijnen naar en vanuit Brussel, ongeacht het vertrekpunt van die lijnen, behalve voor de expreslijnen waarvoor een ander tarief geldt bij de operatoren. Dat model moet ook worden opgelegd aan de toekomstige private openbaarvervoersoperatoren in Brussel. De operatoren die alleen in die zone optreden (vandaag de MIVB, maar in de nabije toekomst misschien andere) mogen enkel interoperabele vervoerbewijzen aanbieden (MTB/Jump). Dat is overigens een verzoek dat het burgerpanel heeft geformuleerd in de burgerresolutie. Voor het vervoerbewijs voor een enkele reis, is er geen probleem met de tarieven. Het JUMP-ticket op de MOBIB-kaart of het mono-operabele MIVB-ticket kosten allebei 2,10 euro voor dezelfde geldigheidsduur aan de verkoopautomaten of aan het loket. Dat zou dus zeer snel kunnen worden ingevoerd, vanaf 2019.

Wat de abonnements betreft, is het MTB-abonnement momenteel duurder dan het mono-operabele MIVB-abonnement, wat, buiten de logica van de operatoren, absurd is : een MTB-reiziger, die zijn trajecten kan optimaliseren, zal minder verbruiken dan een mono-operabele reiziger die meer tijd zal moeten doorbrengen in het transport. De uitvoering daarvan zal dus meer tijd vergen, maar kan worden vastgelegd voor 2021.

Voor de radiante lijnen, zouden ook de eigen vervoerbewijzen van de operatoren gebruikt kunnen worden. Zo zal een reiziger die een overstap moet maken bij een gewestelijke operator buiten de MTB/JUMP-zone de voorrang geven aan het vervoerbewijs van de gewestelijke operator, terwijl degene die de gewestelijke operator gebruikt om naar Brussel te komen, waar hij overstapt, zal kiezen voor JUMP of MTB.

De treinlijnen

Het is raadzaam om op te treden in het kader van het S-aanbod en de prijs niet meer te verbinden aan de zone groot-Brussel, maar aan het station/de groepering van stations, dat alles met uitbreiding van de MTB/JUMP-zone tot 16 nieuwe stations die op de grens of net over de grens van het Gewest zijn gelegen. De ervaring in de buurlanden toont ons dat de integratie progressief moet gebeuren. Londen en Parijs hebben concentrische zones met tarieven gebonden aan die zones. Parijs werkt geleidelijk aan een dezonering, om tot één enkele zone te komen voor het volledige Ile de France, dat groter is dan de Brusselse GEN-zone. Om de tariefimpact voor de NMBS te beperken, zou het goed zijn om een check-in- en check-out-systeem in te voeren op het GEN, waardoor de NMBS haar huidige tariefmethode per kilometer zou kunnen behouden. Er moet niet noodzakelijk tariefintegratie

Bruxelles-Capitale, le Jump doit être inclus dans la formule, et dans le cas où le check-in est effectué en Région bruxelloise après l'utilisation d'un Jump, le prix devrait être calculé à partir de la sortie de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour la transparence d'utilisation pour le voyageur, il faut un pay-as-you-go comme l'on trouve dans toutes les villes à billettique intégrées avec leur périphérie. Ce pay-as-you-go peut fonctionner initialement sur la carte MOBIB et évoluer progressivement vers un Account Based Ticketing unique qui pourrait être mis en place par l'organisme mentionné précédemment.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
David WEYTSMAN (F)

komen, maar één ticket. In dat kader zou, als het uitchecken gebeurt in het Brussels Gewest, de Jump inbegrepen moeten zijn in de formule. Als het inchecken gebeurt in het Brussels Gewest na gebruik van een Jump, zou de prijs berekend moeten worden vanaf het buitenrijden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor een transparant gebruik voor de reiziger, is een pay-as-you-go nodig zoals het geval is in alle steden die geïntegreerde tickets hebben met de rand. Die pay-as-you-go kan aanvankelijk werken op de MOBIB-kaart en geleidelijk aan evolueren naar één Account Based Ticketing, dat het eerder genoemde orgaan zou kunnen invoeren.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant la mise en œuvre effective de l'intégration billettique dans la zone RER

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu 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 ;

Vu la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional vers, dans et autour de Bruxelles ;

Vu la décision de la Conférence Interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications du 30 novembre 1999 en matière de zones tarifaires communes;

Vu la résolution du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 2018 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 ;

Considérant que malgré plus de quinze ans de concertations entre les différents opérateurs de transports en commun, il y a un échec dans la réalisation d'une intégration billettique dans la zone RER ;

Considérant la nécessité impérieuse de cette intégration pour permettre la réalisation des objectifs régionaux et fédéraux d'intermodalité ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- 1) de se concerter avec les autres gouvernements régionaux et avec le gouvernement fédéral afin :
 - a) d'étendre la zone MTB/JUMP sur la totalité des lignes radiantes avec Bruxelles, à l'exception des lignes qui n'ont pas la tarification standard chez l'opérateur, pour qu'elle ne soit pas seulement définie sur une base géographique mais avant tout à partir des flux de voyageurs ;
 - b) de proposer, pour Bruxelles, une zone tarifaire intégrée utilisant le tarif MTB (et JUMP) pour les voyageurs venant de l'extérieur de la zone en utilisant la SCNB ou les lignes express régionales des autres opérateurs (TEC, De Lijn) ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot effectieve invoering van de ticketintegratie in de GEN-zone

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de wet van 30 december 2005 houdende instemming met het Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel ;

Gelet op 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;

Gelet op de beslissing van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van 30 november 1999 met betrekking tot de gemeenschappelijke tariefzones ;

Gelet op de resolutie van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van 27 april 2018 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 ;

Overwegende dat, ondanks meer dan vijftien jaar overleg tussen de verschillende openbaarvervoersoperatoren, de verwezenlijking van een ticketintegratie in de GEN-zone mislukt is ;

Overwegende de dringende noodzaak van die integratie om de gewestelijke en federale doelstellingen inzake intermodaliteit te verwezenlijken ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- 1) overleg te plegen met de andere gewestelijke regeringen en met de federale regering, teneinde :
 - a) de MTB/JUMP-zone uit te breiden tot alle radiante lijnen vanuit/naar Brussel, uitgezonderd de lijnen die geen standaardtarief hebben bij de operator, zodat die zone niet enkel wordt afgebakend op basis van de geografische ligging, maar vóór alles op basis van de reizigersstromen ;
 - b) voor Brussel, een geïntegreerde tariefzone voor te stellen, waarbij het MTB- (en JUMP-) tarief wordt toegepast voor de reizigers die van buiten de zone komen met de NMBS of met de gewestelijke expreslijnen van de andere operatoren (TEC, De Lijn) ;

- c) que la STIB, et à l'avenir tous les opérateurs n'opérant qu'à Bruxelles, ne fournissent qu'un titre de prestation MTB/JUMP sur Bruxelles, quelle que soit la technologie utilisée et que, pour les titres à la prestation, les billets mono-opérables STIB soient remplacés par des Jump dès 2019, et pour les abonnements soit étudiée la possibilité de ne plus fournir que l'équivalent du MTB actuel sur Bruxelles, quelle que soit la technologie utilisée ;
- d) d'opter pour la solution d'un pay-as-you go multi-opérable entre les 4 opérateurs sur la zone RER, avec la validation la plus simple possible pour le voyageur ;
- e) de confier le développement de l'intégration billettique interopérable à un organisme centralisateur sur le modèle de la Banque Carrefour de la Sécurité Sociale ou de l'organisme eHealth ;
- f) d'introduire le stationnement en P+R de transit et de dissuasion, et l'utilisation des véhicules partagés au sein de l'intégration billettique en zone RER.
- c) voor het vervoerbewijs per prestatie, de MIVB, en in de toekomst alle operatoren die alleen in Brussel optreden, enkel MTB/JUMP te laten aanbieden in Brussel, ongeacht de gebruikte technologie. Voor de vervoerbewijzen per prestatie, de mono-operabele MIVB-tickets te vervangen door JUMP vanaf 2019. Voor de abonnementen, de mogelijkheid te onderzoeken om alleen nog het equivalent van de huidige MTB aan te bieden in Brussel, ongeacht de gebruikte technologie ;
- d) te kiezen voor de oplossing van een multi-operabele pay-as-you-go tussen de 4 operatoren in de GEN-zone, met de meest eenvoudig mogelijke valideringsmogelijkheid voor de reiziger ;
- e) de ontwikkeling van de interoperabele ticketintegratie toe te vertrouwen aan een centraliserend orgaan naar het voorbeeld van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid of het orgaan eHealth ;
- f) de P+R transit- en ontradingsparkings en het gebruik van deelwagens op te nemen in de ticketintegratie in de GEN-zone.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
David WEYTSMAN (F)