



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

15 OCTOBRE 2020

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

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à examiner la possibilité d’instaurer  
une tarification dynamique à la STIB**

(déposée par M. David WEYTSMAN (F),  
Mmes Anne-Charlotte d’URSEL (F) et  
Latifa AÏT BAALA (F))

**Développements**

La mobilité est un droit pour chaque citoyen. La liberté de se mouvoir selon ses besoins propres est un fondement de la vie en société. Cette mobilité est indispensable pour accéder au travail, aller à l’école, faire du sport, avoir des loisirs ou fréquenter des lieux culturels. Pour les Bruxelloises et Bruxellois, un réseau de transports efficient et coordonné entre les différents niveaux de pouvoir est indispensable. La qualité de service doit être irréprochable, continue, les horaires connus et respectés, avec une propreté et une sécurité garantie. Cette approche favorise des déplacements aisés à un prix accessible tant pour les personnes valides que pour celles à mobilité réduite.

Pour le MR, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale doit innover d’une part afin de répondre à la hausse générale de la demande de mobilité et, d’autre part, afin de réduire la pression automobile ainsi que ses externalités négatives (congestion, pollution, bruit, accidents, etc.).

Pour y parvenir, le MR a déjà présenté plusieurs mesures visant à promouvoir la marche à pied, l’usage du vélo, la micro-mobilité, le covoiturage, les taxis ou le car-sharing, notamment dans sa dernière stratégie « Fluid Brussels » qui faisait écho à la stratégie de relance économique « Rise up Brussels ».

GEWONE ZITTING 2020-2021

15 OKTOBER 2020

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**ertoe strekkende de mogelijkheid  
van dynamische tarifiering bij de MIVB  
te onderzoeken**

(ingediend door de heer David WEYSTMAN (F),  
mevrouw Anne-Charlotte d’URSEL (F) en  
mevrouw Latifa AÏT BAALA (F))

**Toelichting**

Mobiliteit is een recht voor elke burger. De vrijheid om zich volgens eigen behoeften te verplaatsen is een basispijler van het maatschappelijk leven. Mobiliteit is van essentieel belang om te gaan werken, school te lopen, sport te beoefenen, vrije tijd te beleven of culturele plaatsen te bezoeken. Voor de Brusselaars is een efficiënt en tussen de verschillende gezagsniveaus gecoördineerd vervoersnet onontbeerlijk. De kwaliteit van de dienstverlening moet onberispelijk en constant zijn. De dienstregelingen moeten bekend zijn en in acht worden genomen. De netheid en veiligheid moeten gewaarborgd zijn. Die benadering bevordert vlote verplaatsingen tegen een betaalbare prijs, zowel voor valide personen als voor personen met beperkte mobiliteit.

Volgens de MR moet de Brusselse Hoofdstedelijke Regering innoveren om, enerzijds, in te spelen op de algemene stijging van de vraag naar mobiliteit en om, anderzijds, de druk van het autoverkeer en de negatieve externaliteiten ervan (congestie, vervuiling, geluidshinder, ongevallen, enz.) te verminderen.

Om die doelen te bereiken, heeft de MR al verschillende maatregelen voorgesteld om het stappen, het fietsen, de micromobiliteit, carpooling, taxi's of autodelen te promoten, onder meer in haar laatste strategie « Fluid Brussels », die verwijst naar de economische relancestrategie « Rise up Brussels ».

« Fluid Brussels » s'articule autour de 12 priorités, utiles aussi longtemps que toutes les règles sanitaires et de distanciation sociale resteront imposées par les pouvoirs publics.

Parmi ces objectifs, le MR a toujours plaidé pour accélérer l'offre et la qualité des transports en commun : bus, tram et métro, pour lequel il faut poursuivre le développement en accélérant la réalisation du tronçon Nord et en lançant sans attendre l'extension vers le Sud. L'offre S, lancée par le ministre libéral, François Bellot, a permis de tripler les déplacements ferroviaires intra-bruxellois. En partenariat avec la STIB, cette tendance doit aussi se poursuivre.

*L'ambition du MR est bien d'augmenter substantiellement la part modale des transports en commun vers et dans Bruxelles*

Mais les capacités d'investissement étant limitées, bien que sous-utilisées de par l'absence de politiques de partenariats avec le privé, le MR plaide également pour optimiser l'utilisation des infrastructures existantes en renforçant les fréquences là où des marges de manœuvre sont encore disponibles et en encourageant une meilleure répartition de la demande de transports en commun.

À cette fin, la présente proposition demande au Gouvernement bruxellois d'étudier de nouvelles solutions de tarifications visant d'une part à augmenter le nombre d'usagers et, d'autre part, à mieux répartir ceux-ci tout au long de la journée. La présente proposition s'attache uniquement à ce dernier objectif consistant à lisser la demande des transports en commun.

#### *Saturation des transports en commun*

Lorsque l'espace pour les voyageurs debout, dans le véhicule, n'est plus suffisant et que les voyageurs sont donc contraints de rester à quai pour attendre le prochain transport, ces usagers font face à une saturation du réseau. C'est également le cas lorsqu'ils sont tellement serrés qu'ils ne peuvent pas jouir paisiblement de leur voyage. Cela arrive souvent à certaines heures de la journée tant dans les bus que dans les trams et métros.

Comme beaucoup de transports en commun, la STIB enregistre une importante saturation. Selon plusieurs observateurs, les heures de pointe des bus, trams et métros seraient du lundi au vendredi, de 7h à 9h et de 16h à 18h30. D'ailleurs, 44 % des voyages sont effectués pendant ces heures de pointe. Il est évident que ces heures de pointe varient selon les lignes et les différentes périodes de l'année. En d'autres termes, ces heures correspondent essentiellement aux heures auxquelles les Bruxellois partent travailler et reviennent du travail.

« Fluid Brussels » is opgebouwd rond 12 prioriteiten, die nuttig blijven zolang door de overheden opgelegde regels inzake gezondheid en social distancing van toepassing blijven.

Bij die doelstellingen heeft de MR er altijd voor gepleit om sneller werk te maken van de uitbreiding van het vervoersaanbod en de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer : bus, tram en metro, waarvoor men het noordelijk deel van het net sneller moet uitbouwen en onverwijld werk moet maken van de uitbreiding naar het zuiden. Het S-aanbod, dat werd uitgerold door de liberale minister François Bellot, heeft het spoorverkeer binnen Brussel verdrievoudigd. Die trend moet in samenwerking met de MIVB worden voortgezet.

*De MR koestert de ambitie om het aandeel van het openbaar vervoer in de vervoersmodi naar en binnen Brussel substantieel te verhogen.*

Aangezien de investeringscapaciteit beperkt is, hoewel die onderbenut wordt door het ontbreken van een partnerschapsbeleid met de privésector, pleit de MR er ook voor het gebruik van de bestaande infrastructures te optimaliseren door, waar mogelijk, de frequenties te verhogen en een betere spreiding van de vraag naar openbaar vervoer aan te moedigen.

Daartoe vraagt het voorstel de Brusselse regering om nieuwe tariefoplossingen te bestuderen die er, enerzijds, toe strekken het aantal reizigers te verhogen en ze, anderzijds, beter te spreiden over de hele dag. Het voorstel van resolutie richt zich enkel op de laatste doelstelling, namelijk het afvlakken van de vraag naar openbaar vervoer.

#### *Verzadiging van het openbaar vervoer*

Wanneer rechtstaande reizigers in het voertuig onvoldoende plaats hebben en op het perron moeten blijven wachten op het volgende voertuig, dan is het vervoersnet verzadigd. Dat is ook het geval wanneer de reizigers zo dicht op elkaar gepropt zijn dat ze niet rustig kunnen genieten van hun rit. Dat gebeurt vaak op bepaalde tijdstippen van de dag, zowel in de bus als in de tram en metro.

Zoals veel openbaarvervoernetten heeft de MIVB te kampen met een hoge mate van verzadiging. Volgens verschillende waarnemers zouden de piekuren voor de bussen, trams en metro's lopen van maandag tot vrijdag, van 7 tot 9 uur en van 16 tot 18.30 uur. Tijdens die uren wordt trouwens 44 % van de ritten afgelegd. Het is duidelijk dat de piekuren variëren volgens de lijnen en de verschillende periodes van het jaar. Met andere woorden, de piekuren vallen grotendeels samen met de uren waarop de Brusselaars naar het werk gaan en huiswaarts keren.

La STIB a confirmé que si l'indice de satisfaction des transports en commun bruxellois est passé de 7,3/10 en 2017 à 7,2/10 en 2018, c'est principalement en raison de la saturation des lignes de métro pendant les heures de pointe. La STIB affirmait à cette occasion que : « (...) face au nombre toujours croissant de voyageurs, nous avons eu beaucoup de difficultés à maintenir le niveau de confort et de fréquence souhaité (...) ».

La saturation des transports en commun est déjà une difficulté en temps normal, mais elle peut être un réel frein aux déplacements des Bruxellois et navetteurs en période de crise comme l'actuelle pandémie liée au coronavirus.

#### *Lissage de la demande de transports en commun*

C'est pourquoi il est important de développer une stratégie reprenant différentes mesures permettant d'étaler la demande de mobilité et d'éviter ce faisant ces pics de demande.

Pour éviter ces saturations, le Gouvernement bruxellois a plusieurs solutions s'offrant à lui allant de la promotion des horaires décalés, du télétravail à l'élaboration de plans de transport avec les écoles et entreprises bruxelloises.

Parmi ces mesures, une piste n'est pas examinée et ne figure pas dans la stratégie Good Move : la tarification dynamique ou le pricing différencié en fonction des heures de la journée. C'est pourtant une piste qui a déjà fait ses preuves dans d'autres villes et d'autres secteurs d'activité.

#### *Tarification dynamique*

La tarification dynamique est un mode de fixation et d'optimisation des prix, lesquels varient plus ou moins fréquemment de manière dynamique et automatique (parfois jusqu'à plusieurs fois par jour) en fonction de différents paramètres internes ou de contextes. Les mécanismes peuvent être complexes comme dans le secteur de l'aviation ou dans l'e-commerce voire même dans l'électricité, dont la facture est moins chère la nuit, ou le train de la SNCB, moins cher les week-ends.

Cette méthode ne doit, cependant, pas être mise en place uniquement en raison des impératifs liés au coronavirus et visant à éviter des effets de foule. À plus long terme, elle permet d'éviter de redimensionner des réseaux qui seraient saturés. Lorsque les bus sont bondés et que la fréquence est au maximum, les pouvoirs publics s'interrogent sur la tramification de la ligne. Certaines lignes de tram étant saturées, de nombreux experts en appellent à la création de lignes de métro. Ces transformations sont toujours excessivement coûteuses. Si à qualité et offre équivalentes, elles peuvent être évitées, c'est une excellente chose pour la STIB et les pouvoirs publics qui font déjà face à d'énormes défis d'investissement et budgétaires.

De MIVB heeft bevestigd dat het tevredenheidscijfer voor het openbaar vervoer in Brussel gedaald is van 7,3/10 in 2017 tot 7,2/10 in 2018, maar dat zulks vooral te wijten is aan de verzadiging van de metrolijnen tijdens de spitsuren. De MIVB heeft bij die gelegenheid het volgende verklaard : « (...) gelet op het steeds toenemende aantal reizigers, hebben we veel problemen gehad om het gewenste niveau van comfort en frequentie te handhaven (...) ».

De verzadiging van het openbaar vervoer is al een probleem in normale tijden, maar kan tijdens een crisis, zoals de huidige coronapandemie, een echte rem zijn op de verplaatsingen van de Brusselaars en pendelaars.

#### *Afvlakking van de vraag naar openbaar vervoer*

Daarom is het belangrijk een strategie uit te stippelen met verschillende maatregelen om de vraag naar mobiliteit te spreiden en zodoende pieken in de vraag te voorkomen.

Om de verzadiging van de openbaarvervoernetten te voorkomen, beschikt de Brusselse regering over verschillende oplossingen, gaande van de promotie van flexibele arbeidstijden en van telewerk tot het opstellen van vervoerplannen met de Brusselse scholen en ondernemingen.

Een van de mogelijke maatregelen wordt niet onderzocht en is niet opgenomen in de Good Move-strategie : dynamische tarifiering of gedifferentieerde pricing volgens de uren van de dag. Dat is echter een mogelijkheid die haar nut al heeft bewezen in andere steden en andere sectoren.

#### *Dynamische tarifiering*

Dynamische tarifiering is een methode om de prijzen te bepalen en te optimaliseren door ze min of meer frequent te laten variëren op een dynamische en automatische manier (soms tot meerdere keren per dag) aan de hand van verschillende interne parameters of externe factoren. De mechanismen kunnen complex zijn, zoals in de luchtvaartsector, de e-commerce of zelfs in de elektriciteitssector, waar het verbruik 's nachts goedkoper is, of op de NMBS-trein, die goedkoper is in het weekend.

Die methode mag echter niet alleen worden ingevoerd in de strijd tegen het coronavirus om te voorkomen dat er mensenmassa's ontstaan. Op langere termijn voorkomt de methode dat de netten die verzadigd zouden raken, moeten worden uitgebreid. Wanneer de bussen overvol zitten en de frequentie maximaal is, onderzoeken de overheden de vertramming van de lijn. Aangezien sommige tramlijnen verzadigd zijn, pleiten veel deskundigen voor de aanleg van metrolijnen. Die werken zijn altijd buitensporig duur. Als ze bij een gelijkwaardige kwaliteit en gelijkwaardig aanbod kunnen worden vermeden, is dat een uitstekende zaak voor de MIVB en de overheden, die nu al geconfronteerd worden met enorme investerings- en begrotingsuitdagingen.

La présente résolution vise donc à demander au Gouvernement bruxellois d'étudier une diminution du prix des titres de transport pour les usagers de la STIB qui se déplacent avant et après les heures de pointe en semaine. Cette modulation des tarifs exige des ajustements dans la gestion des prix, des données et des abonnements de la STIB. Elle doit inciter les usagers à ne pas prendre les transports en commun aux moments des saturations, impliquant une plus grande qualité pour les clients captifs de ces heures de pointe et un report d'investissements importants pour la STIB. Cette étude doit aboutir à une solution gagnant-gagnant.

David WEYTSMAN (F)  
Anne-Charlotte d'URSEL (F)  
Latifa AÏT BAALA (F)

De resolutie vraagt dan ook de Brusselse regering om een prijsverlaging van de vervoerbewijzen te bestuderen voor de MIVB-reizigers die zich tijdens de week voor en na de piekuren verplaatsen. Dat variabel tarief vereist aanpassingen bij de vaststelling van de prijzen, van de gegevens en de abonnements van de MIVB. Het moet de reizigers ertoe aanmoedigen geen gebruik te maken van het openbaar vervoer tijdens de piekuren, wat een betere kwaliteit betekent voor de reizigers die zich tijdens de piekuren moeten verplaatsen en een uitstel van grote investeringen voor de MIVB. Dat onderzoek moet leiden tot een win-winoplossing.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### visant à examiner la possibilité d’instaurer une tarification dynamique à la STIB

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

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

Vu le contrat de gestion 2019/2023 qui lie la Société des transports intercommunaux de Bruxelles à la Région de Bruxelles-Capitale, approuvé le 4 avril 2019 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant l’augmentation de 4 % de la fréquentation du réseau entre 2017 et 2018 et les 16 millions en plus d’usagers entre 2018 et 2019 ;

Considérant les capacités budgétaires limitées de la STIB et du Gouvernement bruxellois ;

Considérant la capacité des véhicules de la STIB ;

Considérant la saturation de certaines lignes durant les heures de pointe ;

Considérant la diminution de l’indice de satisfaction du métro bruxellois ;

Considérant la crise sanitaire actuelle liée au Covid-19 ;

Considérant le déconfinement ;

Considérant la difficulté, voire l’impossibilité de respecter la règle de distanciation sociale en heures de pointe ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d’étudier la faisabilité technique et financière de la tarification dynamique à la STIB ;
- d’étudier une diminution du prix des titres de transport pour les usagers de la STIB qui se déplacent avant et après les heures de pointe en semaine ;
- d’examiner l’augmentation de qualité que cela apporterait aux autres usagers, captifs de ces heures de pointe ;
- d’examiner les modifications qui devront être apportées à la gestion des données centralisées et à la gestion/facturation des abonnements. Ceux-ci pourraient être facturés forfaitairement en fonction des heures d’utilisation des réseaux ;

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### ertoe strekkende de mogelijkheid van dynamische tarifiering bij de MIVB te onderzoeken

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

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

Gelet op de beheersovereenkomst 2019-2023 tussen de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 4 april 2019 ;

Gelet op de stijging met 4 % van de frequentie op het net tussen 2017 en 2018 en de 16 miljoen extra reizigers tussen 2018 en 2019 ;

Gelet op de beperkte begrotingscapaciteit van de MIVB en de Brusselse regering ;

Gelet op de capaciteit van de MIVB-voertuigen ;

Gelet op de verzadiging van bepaalde lijnen tijdens de piekuren ;

Gelet op de daling van het tevredenheidscijfer over de Brusselse metro ;

Gelet op de huidige gezondheidscrisis ten gevolge van Covid-19 ;

Gelet op de geleidelijke afbouw van de lockdown ;

Gelet op de moeilijkheid, zo niet de onmogelijkheid, om de social distancing te respecteren tijdens de piekuren ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- de technische en financiële haalbaarheid van dynamische tarifiering bij de MIVB te onderzoeken ;
- een prijsverlaging van de vervoerbewijzen te onderzoeken voor de MIVB-reizigers die zich tijdens de week voor en na de piekuren verplaatsen ;
- de verbetering van de kwaliteit te onderzoeken die zulks zou opleveren voor de andere reizigers die zich wel moeten verplaatsen tijdens de piekuren ;
- te onderzoeken welke wijzigingen zullen moeten worden aangebracht in het beheer van de gecentraliseerde gegevens en het beheer/de facturatie van de abonnementen. Die laatste zouden forfaitair kunnen worden aangerekend volgens de uren waarop de netten gebruikt worden ;

- de budgétiser le coût des ajustements informatiques nécessaires ;
- d’informer le Parlement desdits résultats.

- de kosten van de noodzakelijke IT-aanpassingen te begroten ;
- het Parlement te informeren over die resultaten.

David WEYTSMAN (F)  
Anne-Charlotte d’URSEL (F)  
Latifa AÏT BAALA (F)