



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

2 MARS 2021

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

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

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

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la Mobilité

par M. Arnaud VERSTRAETE (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Leila Agic, M. Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d’Ursel, MM. David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

Membres suppléants : Mme Delphine Chabbert (en remplacement partim de M. Ibrahim Dönmez).

Autres membres : MM. Geoffroy Coomans de Brachène et Hassan Koyuncu (en remplacement partim de M. Ibrahim Dönmez).

Voir :

Document du Parlement :

A-239/1 – 2020/2021 : Proposition de résolution

GEWONE ZITTING 2020-2021

2 MAART 2021

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door de heer Arnaud VERSTRAETE (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : mevr. Leila Agic, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d’Ursel, de heren David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer., Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe..

Plaatsvervangers : mevr. Delphine Chabbert (te vervanging partim van de heer Ibrahim Dönmez).

Andere leden : de heren Geoffroy Coomans de Brachène en Hassan Koyuncu (te vervanging partim van de heer Ibrahim Dönmez).

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-239/1 – 2020/2021 : Voorstel van resolutie

I. Exposé introductif de M. David Weytsman, premier coauteur de la proposition de résolution.

M. David Weytsman précise d'emblée que, contrairement à la proposition de résolution portant sur la stratégie « Fluid.Brussels » (doc. N°A-188/1 – 19/20), qui fut jugée trop vaste par plusieurs commissaires avant d'être rejetée, cette proposition-ci a une portée plus spécifique. Il s'agit de demander au gouvernement d'étudier l'opportunité d'instaurer une tarification variable pour le réseau de la STIB, selon l'heure à laquelle le trajet est réalisé. Les tarifs seraient abaissés en dehors des heures de pointe.

Cette proposition se fonde d'abord sur le constat qu'il est malaisé de calibrer les besoins en transports en commun uniquement à partir d'une période restreinte, celle des heures de pointe. Etant donné le caractère limité des ressources publiques, on ne peut démultiplier exagérément les infrastructures pour faire face à l'afflux des heures de pointe.

D'autre part, la proposition tend à améliorer le confort des voyageurs, au moyen d'un étalement dans le temps de la demande, ce qui devrait réduire la concentration d'usagers au plus fort des heures de pointe. Les véhicules bondés détériorent l'indice de satisfaction des voyageurs. Le confort du voyage est un facteur essentiel du succès des transports en commun. Un tel effort de « lissage » de la fréquentation des transports en commun est particulièrement bienvenu dans le contexte actuel de crise sanitaire, pour éviter que les voyageurs soient les uns contre les autres.

On peut s'étonner que le plan « Good Move » du gouvernement, qui aborde tant de sujets, n'accorde pas une ligne à l'idée d'une tarification variable, alors qu'il s'agit d'un procédé bien connu. Certes, s'il a une finalité purement commerciale, telle que dans le secteur de l'aviation, ce mécanisme peut avoir des effets néfastes, mais il pratiqué dans bien des secteurs, comme celui des taxis, de la micro-mobilité ou dans les TGV. Singapour offre l'exemple le plus connu de l'application d'une telle tarification dans les transports en commun, mais les transports ferroviaires suédois l'ont testé aussi, ce qui a permis d'augmenter le nombre de voyageurs. Par contre, un essai dans les transports publics de Stockholm n'a pas rencontré le succès attendu. Cette piste est également étudiée par la SNCB.

Ce type de tarification devrait en tout cas faire l'objet de mesures d'accompagnement socio-économiques. Tout le monde n'a pas la même capacité à moduler l'heure de ses déplacements, mais même les clients « captifs » d'un horaire déterminé y gagneraient, grâce à un confort de voyage amélioré. Il faut donc étudier la faisabilité technique et financière ainsi que les effets d'un tel système de tarification.

I. Inleidende uiteenzetting van de heer David Weytsman, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

De heer David Weytsman verklaart dat, in tegenstelling tot de het voorstel van resolutie over de « Fluid.Brussels »-strategie (stuk nr. A-188/1 - 19/20), dat door verschillende commissieleden als te ruim werd beschouwd en werd verworpen, dit voorstel van resolutie specifiek is. Het verzoekt de regering de wenselijkheid te bestuderen van de invoering van variabele tarieven voor het MIVB-net, afhankelijk van het tijdstip waarop de reis wordt afgelegd. De tarieven zouden buiten de spitsuren worden verlaagd.

Dit voorstel is in de eerste plaats gebaseerd op de constatering dat het moeilijk is de behoeften aan openbaar vervoer uitsluitend te baseren op een beperkte periode, namelijk de spitsuren. Gezien de beperkte beschikbare overheidsmiddelen kan de infrastructuur niet oneindig worden uitgebreid om aan de vraag tijdens de spitsuren te voldoen.

Anderzijds beoogt het voorstel het comfort van de passagiers te verbeteren door de vraag over de tijd te spreiden, waardoor de concentratie van gebruikers op het hoogtepunt van de spits zou moeten afnemen. Overvolle voertuigen verslechteren de tevredenheidsindex van de passagiers. Reiscomfort is een sleutelfactor voor het succes van het openbaar vervoer. Een dergelijke inspanning om het aantal reizigers in het openbaar vervoer « af te toppen » is bijzonder welkom in de huidige gezondheidscrisis, om te voorkomen dat passagiers als haringen in een ton zitten.

Het is verbazingwekkend dat in het regeringsplan « Good Move », waarin zoveel kwesties aan de orde komen, geen regel wordt gewijd aan het idee van variabele prijsstelling, hoewel dit een bekend proces is. Als het voor zuiver commerciële doeleinden wordt gebruikt, zoals in de luchtvaartsector, kan het negatieve effecten hebben, maar het wordt in veel sectoren gebruikt, zoals taxi's, micro-mobiteit en hogesnelheidstreinen. Singapore is het bekendste voorbeeld van de toepassing van een dergelijke prijsstelling in het openbaar vervoer, maar ook de Zweedse spoorwegen hebben hiermee geëxperimenteerd, met een toename van het aantal passagiers tot gevolg. Een proef in het openbaar vervoer van Stockholm was echter niet zo succesvol als verwacht. Ook de NMBS onderzoekt deze mogelijkheid.

In ieder geval moeten aan dit soort prijsstelling begeleidende sociaal-economische maatregelen worden verbonden. Niet iedereen heeft dezelfde mogelijkheden om het tijdstip van zijn reis aan te passen, maar zelfs klanten die « gebonden » zijn aan een bepaalde dienstregeling zouden er baat bij hebben, dankzij het verbeterde reiscomfort. De technische en financiële haalbaarheid en de effecten van een dergelijk tariefstelsel moeten dus worden bestudeerd.

II. Discussion générale

M. Youssef Handichi affirme que cette proposition repose sur le même postulat que le projet de taxe kilométrique, celui qui tend à croire que les travailleurs ont le loisir de choisir l'heure à laquelle ils se déplacent. Ceux qui peuvent emprunter les transports en commun en dehors de pointe le font déjà ; ils n'ont pas attendu cette proposition. Ce texte est insuffisant. C'est la gratuité des transports publics pour l'ensemble des voyageurs qu'il faut.

M. Arnaud Verstraete estime qu'une tarification variable pourrait conduire à un usage plus rationnel des transports en commun. Toutefois, la proposition se heurte à des objections fondamentales, à commencer par le fait que 80% environ des voyages effectués sur le réseau de la STIB sont payés au moyen d'un abonnement. Tous ces usagers ne seraient pas concernés par une tarification variable. Ceux qui pourraient bénéficier d'un tarif réduit en dehors des heures de pointe seraient donc les usagers occasionnels, tels que des touristes. Est-ce vraiment là ce que nous voulons ? Ce type de dispositif pourrait dissuader de choisir les transports en commun pendant les heures de pointe. On peut gager que la plupart de ces gens ne reculeront pas le moment de leur déplacement, mais opteront pour un autre mode de transport. Les effets de cette proposition sont donc incertains.

Ce qui est sûr, c'est que la mise en œuvre de cette idée serait onéreuse. Tout d'abord, pour en étudier et en organiser toutes les modalités (songeons par exemple à celui qui achèterait un ticket en soirée pour l'utiliser le lendemain en pleine heure de pointe), et ensuite pour réduire les tarifs en heures creuses. M. Verstraete croit davantage à une hausse de la capacité des transports en commun et aux efforts pour accroître l'attrait du vélo et de la marche, pour décharger autant que possible les transports en commun.

Il est intéressant que le groupe MR promeuve la variabilité des tarifs pour la STIB. Il devrait adopter la même approche à l'égard du projet de taxe kilométrique.

Mme Cieltje Van Achter est quant à elle favorable à cette proposition de résolution, qui ne demande rien de plus que d'étudier l'intérêt d'une tarification variable. Les lignes de la STIB sont totalement saturées. Il est donc du plus grand intérêt d'étaler l'usage des véhicules de la STIB et l'idée avancée par M. Weytsman a le mérite d'être simple et assez peu coûteuse. Il y a certes des éléments à éclaircir, et M. Verstraete en a cité plusieurs, mais cela n'est pas insoluble et les spécialistes de la STIB sauront aplanir ces quelques difficultés. Il faut prendre le temps de se pencher sérieusement sur la question.

M. Marc Loewenstein doute de la pertinence de la proposition, étant donné la très forte proportion des usagers dotés d'un abonnement et la nécessité pour la STIB d'avoir des tarifs simples et lisibles.

II. Algemene bespreking

Volgens de heer Youssef Handichi is dit voorstel gebaseerd op dezelfde veronderstelling als het voorstel inzake de kilometerheffing, namelijk dat werknemers vrij kunnen kiezen wanneer zij reizen. Degenen die buiten de spitsuren van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken, doen dat reeds ; zij hebben niet op dit voorstel gewacht. Deze tekst is niet genoeg. Wat nodig is, is gratis openbaar vervoer voor alle reizigers.

De heer Arnaud Verstraete is van mening dat een variabele prijsstelling zou kunnen leiden tot een rationalisering van het gebruik van het openbaar vervoer. Er zijn echter fundamentele bezwaren tegen het voorstel, te beginnen met het feit dat ongeveer 80% van de op het MIVB-net afgelegde ritten met abonnementen wordt betaald. Niet al deze gebruikers zouden door een variabel tarief worden getroffen. Degenen die buiten de spitsuren van een gereduceerd tarief zouden kunnen profiteren, zouden incidentele gebruikers zijn, zoals toeristen. Is dit echt wat we willen? Een dergelijke regeling zou mensen kunnen ontmoedigen om tijdens de spitsuren voor het openbaar vervoer te kiezen. Men kan ervan uitgaan dat de meeste van deze mensen hun reis niet zullen uitstellen, maar voor een ander vervoermiddel zullen kiezen. De gevolgen van dit voorstel zijn derhalve onzeker.

Zeker is dat de uitvoering van dit idee duur zou zijn. Ten eerste om alle details te bestuderen en organiseren (bijvoorbeeld iemand die 's avonds een kaartje koopt en het de volgende dag op het hoogtepunt van de spits gebruikt), en ten tweede om de tarieven tijdens de daluren te verlagen. De heer Verstraete gelooft meer in het vergroten van de capaciteit van het openbaar vervoer en in inspanningen om fietsen en lopen aantrekkelijker te maken, om het openbaar vervoer zo veel mogelijk te ontlasten.

Het is interessant dat de MR-fractie voorstander is van tariefvariabiliteit voor de MIVB. Zij zou dezelfde aanpak moeten kiezen voor de voorgestelde kilometerheffing.

Cieltje Van Achter steunt dit voorstel van resolutie, dat niet meer vraagt dan het belang van variabele prijsstelling te bestuderen. De MIVB-lijnen zijn volledig verzadigd. Het is dus van het grootste belang het gebruik van de MIVB-voertuigen te spreiden en het door de heer Weytsman voorgestelde idee heeft de verdienste eenvoudig en vrij goedkoop te zijn. Er zijn zeker elementen die moeten worden verduidelijkt, en de heer Verstraete heeft er verschillende genoemd, maar dit is niet onoplosbaar en de MIVB-specialisten zullen in staat zijn deze enkele moeilijkheden uit de weg te ruimen. We moeten de tijd nemen om hier serieus naar te kijken.

De heer Marc Loewenstein betwijfelt de relevantie van het voorstel, gezien het zeer hoge percentage gebruikers met een abonnement en de noodzaak voor de MIVB om eenvoudige en leesbare tarieven te hanteren.

Mme Ingrid Parmentier est du même avis. Il faut distinguer les transports publics des moyens de transport privés. Ceux qui possèdent le moins de voitures à Bruxelles habitent dans les quartiers les moins riches. Ils doivent pouvoir prévoir le prix qu'ils vont payer pour se déplacer. Or, à budget équivalent, on ne pourra baisser les tarifs en heures creuses sans augmenter ceux des heures de pointe, ce qui aurait l'effet désastreux de dissuader d'opter pour les transports en commun.

La comparaison entre la STIB et le TGV n'est pas pertinente. Dans ce dernier cas, il ne s'agit pas d'un déplacement quotidien et il est prévu longtemps à l'avance. L'utilisateur peut donc bien plus aisément moduler l'horaire choisi.

M. Christophe De Beukelaer considère au contraire qu'il faut savoir se détacher des vieilles habitudes. La proposition a le mérite d'avancer une idée innovante. L'objection tirée des usagers ayant un abonnement n'est pas fondamentale : on pourrait imaginer d'abroger tout abonnement et de s'appuyer sur des tickets prépayés. De même, pour préserver la prévisibilité du prix à payer, on pourrait aussi fixer un tarif maximum, qui ne pourrait que baisser en fonction de certains facteurs. Il faut pouvoir remettre en cause le système en vigueur. L'orateur est donc en faveur du lancement de l'étude demandée par la proposition. La Région doit agir sur les comportements des usagers de la STIB, et pas seulement sur l'infrastructure.

M. David Weytsman n'a pas relevé d'objections de principe à l'encontre de la proposition, si ce n'est la crainte d'une hausse des tarifs en heures de pointe. Or, il n'en est pas question ; la demande consiste bien à baisser les tarifs en heures creuses. Il s'agit seulement d'élaborer une étude et il n'y a aucune raison de penser qu'elle serait coûteuse. La STIB a d'ailleurs affirmé elle-même qu'elle voulait analyser cette idée.

Pour mettre en œuvre une tarification variable, il faudrait abandonner le système actuel des tickets donnant droit à un certain nombre de voyages, pour adopter une carte prépayée, comme c'est le cas dans beaucoup d'autres villes. Le règlement est certes plus compliqué pour les abonnements. On pourrait imaginer un bonus ou un malus à la fin du mois, selon les heures auxquelles on a utilisé les transports en commun au cours du mois écoulé. Il semblerait d'ailleurs que cette piste soit en cours d'examen à la SNCB.

La STIB a consacré de lourds investissements pour installer des portiques dans ses stations, non pas tant pour éviter la fraude, car il existe pour cela d'autres techniques moins onéreuses, mais pour collecter des données de mobilité. Dès lors, l'instauration d'une tarification dynamique est facilitée.

Mevrouw Ingrid Parmentier is het daarmee eens. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de openbare en particuliere vervoersmiddelen. Degenen die de minste auto's bezitten in Brussel, wonen in de armste wijken. Ze moeten op voorhand kunnen weten welke prijs ze zullen betalen voor hun verplaatsing. Bij een ongewijzigde begroting is het echter niet mogelijk om de tarieven in de daluren te verlagen zonder de tarieven tijdens de spitsuren te verhogen. Het rampzalige effect daarvan zou zijn dat men ontmoedigd wordt om het openbaar vervoer te gebruiken.

De vergelijking tussen de MIVB en de HST gaat niet op. In het laatste geval gaat het niet om een dagelijkse verplaatsing en bovendien wordt die ruim van tevoren gepland. De gebruiker kan dus veel makkelijker spelen met de dienstregeling.

De heer Christophe De Beukelaer is daarentegen van oordeel dat men oude gewoonten moet kunnen loslaten. Het voorstel heeft de verdienste dat het een innoverend idee naar voren brengt. Het bezwaar dat er gebruikers met een abonnement zijn, is niet fundamenteel : men zou alle abonnementen kunnen afschaffen en enkel werken met vooraf betaalde vervoerbewijzen. Om de voorspelbaarheid van de te betalen prijs te behouden, zou er ook een maximumtarief kunnen worden vastgesteld, dat enkel volgens bepaalde factoren zou kunnen dalen. Het huidige systeem moet ter discussie kunnen worden gesteld. De spreker is er bijgevolg voorstander van dat het onderzoek waar het voorstel om vraagt, wordt uitgevoerd. Het Gewest moet het gedrag van de MIVB-gebruikers trachten te wijzigen en niet alleen de infrastructuur.

De heer David Weytsman heeft geen principiële bezwaren tegen het voorstel, behalve dan de vrees dat de tarieven tijdens de spitsuren zullen stijgen. Daar is echter geen sprake van ; het verzoek bestaat in een tariefverlaging tijdens de daluren. Het is enkel de bedoeling om een onderzoek uit te voeren en er is geen enkele reden om aan te nemen dat het een duur onderzoek zou zijn. De MIVB zelf heeft trouwens bevestigd dat ze het idee wil analyseren.

Om een variabele tarifiering in te voeren, zou het huidige systeem van vervoerbewijzen die recht geven op een aantal ritten, moeten worden vervangen door een vooraf betaalde kaart, zoals het geval is in vele andere steden. Dat is zeker ingewikkelder voor de abonnements. Men zou kunnen denken aan een bonus of een malus aan het einde van de maand naargelang het aantal uren waarin men in de afgelopen maand het openbaar vervoer heeft gebruikt. Het lijkt er trouwens op dat de NMBS die mogelijkheid thans onderzoekt.

De MIVB heeft zwaar geïnvesteerd in de installatie van poortjes in haar stations, niet zozeer om fraude te voorkomen, want daar bestaan andere, minder dure methodes voor, maar om mobiliteitsgegevens te verzamelen. Dat maakt het makkelijker om een dynamische tarifiering in te voeren.

Le projet de taxe kilométrique se fonde en effet aussi sur une variation des tarifs, mais il s'agit essentiellement d'un impôt déguisé sur le travail. C'est pour cette raison que M. Weytsman ne veut pas entendre parler d'une hausse des tarifs de la STIB en heures de pointe : il ne faut pas pénaliser les travailleurs. Dans la même optique, la demande d'une baisse des tarifs n'atténue pas la lisibilité des tarifs de la STIB, qui a en effet toute son importance. Le message lancé aux Bruxellois serait clair : mieux vaut prendre les transports en commun en dehors des heures de pointe.

Les conséquences de tarifs variables sur le budget de la STIB doivent être étudiées, mais les experts suédois que l'orateur a rencontrés affirment que l'expérience menée chez eux a induit une baisse du prix moyen payé par les voyageurs et une augmentation des recettes globales, grâce à une augmentation du nombre de clients. Certes, sur certains tronçons du réseau de la STIB, il n'est plus possible d'augmenter le nombre de voyageurs ; dans un tel cas, des aménagements de l'infrastructure ont tout leur sens.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Les considérants et les tirets du dispositif ne suscitent aucun commentaire.

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

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 11 voix contre 4.

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

Le Rapporteur

Arnaud VERSTRAETE

La Présidente de séance

Carla DEJONGHE

De voorgestelde kilometerheffing is immers ook gebaseerd op een variabele tarifiering, maar is eigenlijk een verkapte belasting op arbeid. Daarom wil de heer Weytsman niet weten van een verhoging van de MIVB-tarieven tijdens de spitsuren : de werknemers mogen niet worden benadeeld. In dezelfde optiek doet het verzoek om een tariefverlaging geen afbreuk aan de duidelijkheid van de tarieven van de MIVB, die immers zeer belangrijk is. De boodschap aan de Brusselaars zou duidelijk zijn : het is beter om het openbaar vervoer buiten de spitsuren te gebruiken.

De gevolgen van de variabele tarifiering voor de begroting van de MIVB moeten bestudeerd worden, maar de Zweedse deskundigen die de spreker heeft ontmoet, hebben verklaard dat hun experiment heeft geleid tot een daling van de gemiddelde prijs die de reizigers betalen en tot een stijging van de totale ontvangsten dankzij een toename van het aantal reizigers. Op sommige gedeelten van het MIVB-net is het immers niet meer mogelijk om het aantal passagiers te verhogen ; in een dergelijk geval zijn aanpassingen van de infrastructuur zinvol.

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

De consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen enkele commentaar uit.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 11 stemmen tegen 4.

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

De Rapporteur

Arnaud VERSTRAETE

De Voorzitster van de vergadering

Carla DEJONGHE