



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

11 JANVIER 2021

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

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à mettre en place un schéma
directeur intermodal des mobilités**

(déposée par M. David WEYTSMAN (F),
Mmes Anne-Charlotte d'URSEL (F) et
Aurélié CZEKALSKI (F))

Développements

La présente proposition tire son essence de la vision interfédérale de la mobilité développée en 2018 par le ministre fédéral de la Mobilité François Bellot et proposée aux ministres régionaux de la mobilité dans le cadre du comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM). Faute de consensus, le projet avait avorté, mais il nous semble toujours pertinent et prioritaire à l'heure actuelle.

L'évolution des besoins et des usages en matière de mobilité impliquera davantage de déplacements multimodaux. L'intégration intermodale est donc un facteur essentiel afin de mettre en œuvre des systèmes de mobilité durables. En particulier durant la période de crise sanitaire que nous vivons en 2020 et qui fait surgir de nouveaux défis et de nouvelles problématiques au sein des transports publics (nécessité de respecter la distanciation sociale, engorgement, nécessité d'un transport rapide et d'une meilleure coordination des transports entre eux, ...).

En l'absence historique de plans directeurs, les réseaux de transports (réseaux de transports publics et solutions de mobilité privées) sont peu intégrés en Belgique. Cette situation se fait au détriment de l'attractivité de l'offre globale de mobilité et de l'expérience client, et entraîne une sous-optimisation des réseaux et une augmentation des temps de parcours au niveau du système (porte-à-porte).

GEWONE ZITTING 2020-2021

11 JANUARI 2021

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot invoering van een Intermodaal
Richtschema Mobiliteit**

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

Toelichting

Dit voorstel haalt zijn essentie uit de interfederale visie op mobiliteit die in 2018 door de federale minister van Mobiliteit François Bellot werd ontwikkeld en in het kader van het executief comité van ministers van mobiliteit (ECMM) aan de gewestelijke ministers van mobiliteit werd voorgesteld. Bij gebrek aan consensus is het project gestrand, maar het lijkt ons momenteel nog steeds relevant en prioritair.

De veranderende mobiliteitsbehoeften en -gebruiken zullen meer multimodale verplaatsingen betekenen. Intermodale integratie is dan ook een essentiële factor om duurzame mobiliteitssystemen op te zetten. Vooral tijdens de gezondheids crisis die wij in 2020 meemaken en die nieuwe uitdagingen en nieuwe problemen binnen het openbaar vervoer met zich meebrengt (noodzaak om sociale afstand te houden, verkeersopstopping, behoefte aan snel vervoer en betere coördinatie van het vervoer onderling, ...).

Door de historische afwezigheid van richtplannen zijn de vervoersnetwerken (openbaarvervoersnetwerken en particuliere mobiliteitsoplossingen) in België slecht geïntegreerd. Dit gaat ten koste van de aantrekkelijkheid van het totale mobiliteitsaanbod en de ervaring van de klant, en leidt tot een suboptimale werking van de netwerken en een verlenging van de reistijden op het niveau van het systeem (deur tot deur).

L'établissement concerté d'un schéma directeur intermodal des mobilités (au niveau de la Belgique dans son ensemble) permettra d'améliorer la performance et l'attractivité globale des systèmes de mobilité belges, au travers, d'une part, de l'optimisation de l'utilisation des infrastructures et des solutions de transport dans une logique « système » et, d'autre part, en offrant une plus grande facilité d'utilisation des différents réseaux collectivement.

Développer un schéma directeur intermodal des mobilités, c'est arriver à coordonner dans un seul et unique schéma tous les efforts séparés des entreprises publiques régionales et fédérales. L'établissement de ce schéma directeur permettrait de mieux calibrer l'offre en fonction des besoins et des alternatives existantes (publiques ou privées) et de cibler les investissements prioritaires (en infrastructures et solutions de transport) afin de contribuer au développement d'une mobilité « en chaîne ».

Il s'agit d'une compétence partagée entre les autorités régionales et l'État fédéral nécessitant une coordination pour sa mise en œuvre. Au-delà d'un alignement et d'une contribution des autorités (État fédéral et Régions), l'établissement d'un schéma directeur intermodal des mobilités impliquera également une contribution forte des opérateurs de mobilité (publics et privés). L'implication des opérateurs est en effet essentielle pour garantir que les meilleures solutions techniques et le meilleur équilibre entre les différents modes de transport profitent à tous les usagers, au-delà des considérations politiques, souvent à court terme.

Pour Bruxelles, ce schéma directeur intermodal doit permettre de mieux coordonner les différentes offres à la disposition des Bruxellois et de dispenser une meilleure information sur ces offres. Une première étape pour l'intégration tarifaire à Bruxelles et dans sa périphérie a été franchie en 2020 avec la mise en place d'une intégration tarifaire dans un rayon de 11,5 km autour de Bruxelles. C'est une bonne première étape, mais cette intégration devrait se faire dans toute la zone RER autour de Bruxelles (30 km). La constitution d'un schéma directeur intermodal permettrait de coordonner l'harmonisation des normes et des infrastructures afin de rendre cela possible et de faciliter la coopération entre l'État fédéral et les entités fédérées en la matière. Une meilleure intégration des informations de trajet et de correspondance au sein d'une même plateforme MAAS au service des Bruxellois sera également facilitée par la mise en place d'un schéma directeur intermodal des mobilités.

La mise en place de ce schéma directeur intermodal des mobilités s'intègre également dans notre proposition complémentaire de créer une agence interfédérale des mobilités. C'est cette agence interfédérale des mobilités qui sera chargée de créer ce schéma directeur intermodal, de le mettre en application et de l'actualiser.

De gezamenlijke opstelling van een intermodaal richtschema mobiliteit (op het niveau van België in zijn geheel) zal het mogelijk maken de prestaties en de algemene aantrekkelijkheid van de Belgische mobiliteitssystemen te verbeteren door enerzijds het gebruik van de infrastructuur en de vervoersoplossingen in een « systeem logica » te optimaliseren en anderzijds collectief een groter gebruiksgemak van de verschillende netwerken aan te bieden.

De ontwikkeling van een intermodaal richtschema mobiliteit betekent dat alle afzonderlijke inspanningen van de gewestelijke en federale overheidsbedrijven in één enkel schema worden gecoördineerd. Door de opstelling van dit richtschema zou het mogelijk zijn het aanbod beter af te stemmen op de behoeften en de bestaande alternatieven (openbaar of particulier) en de prioritaire investeringen (in infrastructuur en vervoersoplossingen) doelgerichter te maken, om bij te dragen tot de ontwikkeling van « kettingmobiliteit ».

Dit is een gedeelde bevoegdheid van de gewestelijke en federale autoriteiten, die voor de uitvoering gecoördineerd moeten worden. Naast een afstemming en een bijdrage van de autoriteiten (federaal en Gewesten) zal de opstelling van een intermodaal richtschema mobiliteit ook een sterke inbreng van de (openbare en particuliere) mobiliteitsoperatoren vergen. De betrokkenheid van de operatoren is immers van essentieel belang om te garanderen dat de beste technische oplossingen en het beste evenwicht tussen de verschillende vervoerswijzen alle gebruikers ten goede komen, boven politieke overwegingen, die vaak op korte termijn zijn.

Voor Brussel moet dit intermodale richtschema het mogelijk maken het verschillende aanbod voor de Brusselaars beter te coördineren en de informatie over dit aanbod te verbeteren. Een eerste stap voor tariefintegratie in Brussel en zijn rand werd gezet in 2020 met de invoering van tariefintegratie binnen een straal van 11,5 km rond Brussel. Dit is een goede eerste stap, maar deze integratie zou moeten gebeuren in het hele GEN-gebied rond Brussel (30 km). Door het opstellen van een intermodaal richtschema zou de harmonisatie van normen en infrastructuur kunnen worden gecoördineerd om dit mogelijk te maken en de samenwerking tussen de federale Staat en de deelstaten op dit gebied kunnen worden vergemakkelijkt. Tevens zal een betere integratie van reizen overstapinformatie binnen eenzelfde platform MAAS ten dienste van de Brusselaars worden vergemakkelijkt door de invoering van een intermodaal richtschema mobiliteit.

De invoering van dit intermodaal richtschema mobiliteit maakt ook deel uit van ons aanvullend voorstel om een interfederaal mobiliteitsagentschap op te richten. Het is dit interfederale mobiliteitsagentschap dat verantwoordelijk zal zijn voor de opstelling van dit intermodale richtschema, de uitvoering en de bijwerking ervan.

Mise en œuvre

L'établissement d'un schéma directeur intermodal des mobilités pour la Belgique doit reposer sur trois piliers :

- l'établissement d'une vision multimodale de l'offre de transport au niveau national englobant l'ensemble des modes de transport et améliorant structurellement les nœuds de connexion (assurer que les offres soient bien « maillées »), tout en adaptant les modalités de fonctionnement à la nature des flux, impliquant :
 1. de prioriser les choix de partage de l'espace public, de compléter et étendre le maillage existant (offres de transport et infrastructures), en particulier lorsque la valeur ajoutée multimodale est démontrée ;
 2. de renforcer et développer le transport intermodal (par exemple, échange multimodal, nœuds de connexion), notamment avec les liaisons TGV, les autoroutes cyclables et les nouvelles solutions de mobilité (offres de mobilité partagées et à la demande) ;
 3. les nœuds de correspondances (et particulièrement les gares) doivent nécessairement constituer les points centraux du schéma directeur.
- l'établissement de lignes directrices pour la synchronisation des horaires : par exemple, application d'horaires cadencés autour des nœuds de correspondance et ajustement des horaires des opérateurs régionaux, intégration billettique (Mobib mais demain également sur le smartphone) et intégration tarifaire (un tarif unique multimodal pour tous les transports publics) ;
- le développement de nouveaux abonnements intermodaux et de système « Pay-As-You-Go » (c.-à-d. payer pour un trajet réellement effectué plutôt qu'un abonnement qu'on paie à l'avance à un tarif fixe peu importe le nombre de voyages effectués).

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

Uitvoering

De opstelling van een intermodaal richtschema voor mobiliteit in België moet op drie pijlers berusten:

- de totstandbrenging van een multimodale visie op het vervoersaanbod op nationaal niveau, die alle vervoerswijzen omvat en de overstapknoppunten structureel verbetert (zorgen voor een goed « netwerk »-aanbod), waarbij de werkwijze wordt aangepast aan de aard van de stromen, wat het volgende inhoudt :
 1. voorrang geven aan de keuzes voor het delen van de openbare ruimte, het bestaande netwerk aanvullen en uitbreiden (vervoersaanbod en infrastructuur), in het bijzonder wanneer de multimodale meerwaarde is aangetoond ;
 2. het intermodaal vervoer versterken en ontwikkelen (bijvoorbeeld multimodale uitwisseling, overstapknoppunten), met name met de HST-verbindingen, fietssnelwegen en nieuwe mobiliteitsoplossingen (aanbod van gedeelde mobiliteit en mobiliteit op aanvraag) ;
 3. de overstapknoppunten (vooral stations) moeten noodzakelijkerwijs de centrale punten van het richtschema zijn.
- de opstelling van richtsnoeren voor de synchronisatie van dienstregelingen: bijvoorbeeld toepassing van regelmatige dienstregelingen rond de overstappunten en aanpassing van de dienstregelingen van de gewestelijke operatoren, ticketintegratie (Mobib, maar morgen ook op de smartphone) en tariefintegratie (één multimodaal tarief voor al het openbaar vervoer) ;
- de ontwikkeling van nieuwe intermodale abonnementen en « Pay-As-You-Go »-systemen (d.w.z. betalen voor een werkelijk afgelegde reis in plaats van een abonnement dat vooraf betaald wordt tegen een vast tarief, ongeacht het aantal afgelegde reizen).

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à mettre en place un schéma directeur intermodal des mobilités

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 qui permet aux Régions, aux Communautés et à l'État fédéral de conclure des accords de coopération qui portent notamment sur la création et la gestion conjointes de services et institutions communs, sur l'exercice conjoint de compétences propres, ou sur le développement d'initiatives en commun ;

Considérant le Plan régional de mobilité Good Move qui mentionne « la nécessité d'une coopération interfédérale pour traiter les problèmes à l'échelle métropolitaine » ;

Vu la sixième réforme de l'État et la loi spéciale du 19 juillet 2012 qui a considéré qu'il était essentiel de créer la communauté métropolitaine de Bruxelles, en particulier pour les matières d'importance transrégionale telles que la mobilité, la sécurité routière et les travaux routiers dans et autour de Bruxelles ;

Vu le Plan régional de développement durable proposé par le gouvernement régional bruxellois ;

Considérant la vision interfédérale de la mobilité développée par le ministre fédéral de la Mobilité en 2018 et rejetée par la Région bruxelloise ;

Considérant les évolutions permanentes en matière de mobilité en Belgique et à Bruxelles en particulier ;

Considérant l'évolution de la demande en matière de mobilité en Belgique estimée entre 10 % et 11 % entre 2012 et 2030 par le Bureau fédéral du Plan avec une réduction de la part modale du transport public, essentiellement le bus, durant la même période à politique inchangée ;

Considérant la volonté légitime de créer un shift modal pour augmenter la part modale des modes de transport alternatifs à la voiture ;

Considérant l'impact de la mobilité motorisée sur la santé et sur la qualité de vie des Bruxellois et de tous les Belges ;

Considérant le coût de la congestion évalué par l'OCDE entre 1 et 2 % de PIB perdu dans les files par an (soit jusqu'à 8 milliards d'euros) ;

Considérant la perspective d'une baisse des embouteillages de 40 % grâce à une baisse de la mobilité motorisée de 10 % ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van een Intermodaal Richtschema Mobiliteit

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 die de Gewesten, de Gemeenschappen en de federale Staat toelaat samenwerkingsakkoorden te sluiten die onder meer betrekking hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven ;

Overwegende het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move, dat « de behoefte aan interfederale samenwerking om problemen op grootstedelijk niveau aan te pakken » vermeldt ;

Gelet op de zesde staatshervorming en de bijzondere wet van 19 juli 2012, waarin het van essentieel belang werd geacht om de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel op te richten, in het bijzonder voor aangelegenheden die meerdere Gewesten aanbelangen, zoals mobiliteit, verkeersveiligheid en de wegenwerken in en rond Brussel ;

Gelet op het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling dat door de Brusselse gewestregering werd voorgesteld ;

Overwegende de interfederale visie op mobiliteit, ontwikkeld door de federale minister van Mobiliteit in 2018 en verworpen door het Brussels Gewest ;

Overwegende de voortdurende ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in België en in Brussel in het bijzonder ;

Overwegende de ontwikkeling van de mobiliteitsvraag in België, door het Federaal Planbureau geschat tussen 10 % en 11 % tussen 2012 en 2030, met een vermindering van het modale aandeel van het openbaar vervoer, voornamelijk bussen, in dezelfde periode bij ongewijzigd beleid ;

Overwegende de legitieme wens om een modal shift te creëren om het modale aandeel van alternatieve vervoerswijzen voor de auto te vergroten ;

Overwegende de impact van gemotoriseerde mobiliteit op de gezondheid en de levenskwaliteit van de Brusselaars en van alle Belgen ;

Overwegende de kosten van congestie die door de OESO worden geschat op 1 tot 2 % van het BBP dat per jaar in de file verloren gaat (d.w.z. tot 8 miljard euro) ;

Overwegende het vooruitzicht op een vermindering van de files met 40 % dankzij een vermindering van de gemotoriseerde mobiliteit met 10 % ;

Considérant l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché de la mobilité à Bruxelles ;

Considérant la complexité institutionnelle propre à Bruxelles et l'incidence indéniable des autres niveaux de pouvoir sur la gestion de la mobilité en Région bruxelloise ;

Considérant la nécessité de développer de nouvelles stratégies de mobilité cohérentes entre l'État fédéral et les entités fédérées ;

Considérant les compétences exercées par le Comité exécutif des ministres de la Mobilité où siègent les ministres de la Mobilité de l'État fédéral et des entités fédérées ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, en concertation avec l'État fédéral, les autres Régions et les représentants des acteurs socio-économiques de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de participer à la mise en place d'un schéma directeur intermodal des mobilités afin de coordonner les efforts séparés des entreprises publiques régionales et fédérales sur Bruxelles ;
- d'établir une vision multimodale de l'offre de transport au niveau national englobant l'ensemble des modes de transport et améliorant structurellement les nœuds de connexion tout en adaptant les modalités de fonctionnement à la nature des flux, impliquant :
 - de prioriser les choix de partage de l'espace public ;
 - de compléter et d'étendre le maillage existant (offres de transport et infrastructures), en particulier lorsque la valeur ajoutée multimodale est démontrée ;
 - de renforcer et de développer le transport intermodal (par exemple, échange multimodal, nœuds de connexion), notamment avec les liaisons TGV, les autoroutes cyclables et les nouvelles solutions de mobilité (offres de mobilité partagées et à la demande). Les nœuds de correspondances (et particulièrement les gares) doivent nécessairement constituer les points centraux du schéma directeur ;
- d'établir une intégration billettique (Mobib mais demain également sur le smartphone) et tarifaire (c'est-à-dire un tarif unique multimodal pour tous les transports publics) ;

Overwegende de komst van nieuwe spelers op de mobiliteitsmarkt in Brussel ;

Overwegende de institutionele complexiteit die kenmerkend is voor Brussel en de onmiskenbare impact van de andere machtsniveaus op het mobiliteitsbeheer in het Brussels Gewest ;

Overwegende de noodzaak om nieuwe samenhangende mobiliteitsstrategieën te ontwikkelen tussen de federale Staat en de deelstaten ;

Overwegende de bevoegdheden van het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit, waarin de ministers van Mobiliteit van de federale Staat en de deelstaten zetelen ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, in overleg met de federale overheid, de andere Gewesten en de vertegenwoordigers van de sociaal-economische actoren van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

- mee te werken aan de invoering van een intermodaal Richtschema mobiliteit om de afzonderlijke inspanningen van de gewestelijke en federale overheidsbedrijven in Brussel te coördineren ;
- een multimodale visie op het vervoersaanbod op nationaal niveau tot stand te brengen, die alle vervoerswijzen omvat en de overstapknooppunten structureel verbetert, waarbij de werkwijze wordt aangepast aan de aard van de stromen, wat het volgende inhoudt :
 - voorrang geven aan de keuzes voor het delen van de openbare ruimte ;
 - het bestaande netwerk aanvullen en uitbreiden (vervoersaanbod en infrastructuur), in het bijzonder wanneer de multimodale meerwaarde is aangetoond ;
 - het intermodaal vervoer versterken en ontwikkelen (bijvoorbeeld multimodale uitwisseling, overstapknooppunten), met name met de HST-verbindingen, fietssnelwegen en nieuwe mobiliteitsoplossingen (aanbod van gedeelde mobiliteit en mobiliteit op aanvraag). De overstapknooppunten (vooral stations) moeten noodzakelijkerwijs de centrale punten van het masterplan zijn ;
- een ticketintegratie (Mobib, maar morgen ook op de smartphone) en tariefintegratie (d.w.z. één multimodaal tarief voor al het openbaar vervoer) in te voeren ;

- de développer de nouveaux abonnements intermodaux et des systèmes « Pay-As-You-Go » (c'est-à-dire payer pour un trajet réellement effectué plutôt qu'un abonnement qu'on paie à l'avance à un tarif fixe peu importe le nombre de voyages effectués).

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

- nieuwe intermodale abonnementen en « Pay-As-You-Go »-systemen (d.w.z. betalen voor een werkelijk afgelegde reis in plaats van een abonnement dat vooraf betaald wordt tegen een vast tarief, ongeacht het aantal afgelegde reizen) te ontwikkelen.