

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2018-2019

20 FEBRUARI 2019

Voorstel van resolutie betreffende de coördinatie tussen de federale overheid en de Gewesten rond de oprichting van een multimodale, geïntegreerde en aantrekkelijke vervoersdienst in de toekomstige GEN-zone alsook betreffende een interfederale visie op mobiliteit

(Ingediend door de heer Jean-Paul Wahl c.s.)

TOELICHTING

In België beheren de gewesten en de Federale Staat het openbaar vervoer. Elke entiteit houdt toezicht op een overheidsbedrijf dat als taak heeft het grondgebied te bedienen dat zijn toezichthoudende overheid bestrijkt. Er zijn vier grote overheidsbedrijven met vervoer belast : de NMBS (federaal), de TEC (Waals Gewest), de MIVB (Brussels Hoofdstedelijk Gewest) en De Lijn (Vlaams Gewest).

Hoewel elk beleidsniveau zijn eigen beheerscontract opstelt met het bedrijf waarop het toezicht uitoefent, worden die bedrijven geacht complementaire diensten te verlenen aan heel wat pendelaars en gebruikers die geregeld de gewestelijke « grenzen » oversteken, om naar het werk te gaan of binnen het land te reizen.

De complementariteit van de dienstverlening is tevens synoniem voor de multimodaliteit die kenmerkend is voor de trajecten van de pendelaars. Zij combineren immers geregeld een eerste vervoersmiddel, het zogenoemde voortransport, met een volgend vervoersmiddel, waarmee ze een grote afstand kunnen afleggen, en ten slotte het eindtransportmiddel om op hun werkplaats of op hun eindbestemming te komen. Een inwoner van Waver of Leuven die met het openbaar vervoer naar het

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2018-2019

20 FÉVRIER 2019

Proposition de résolution relative à la coordination entre l'autorité fédérale et les Régions quant à la mise en place d'un service de transport multimodal, intégré et attractif dans la future zone RER ainsi qu'à une vision interfédérale de la mobilité

(Déposée par M. Jean-Paul Wahl et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

En Belgique, le transport public est géré par les Régions et l'État fédéral, chaque entité ayant la tutelle sur une société publique chargée de desservir le territoire que son autorité de tutelle recouvre. Il y a ainsi quatre grandes sociétés publiques en charge du transport : la SNCB (fédéral), le TEC (Région wallonne), la STIB (Région de Bruxelles-Capitale) et De Lijn (Région flamande).

Toutefois, alors que chaque niveau de pouvoir établit son propre contrat de gestion avec la société dont il a la tutelle, celles-ci sont censées offrir des services complémentaires pour de nombreux navetteurs et usagers qui traversent régulièrement les « frontières » régionales pour se rendre au travail ou voyager au sein du pays.

La complémentarité des services est également synonyme de la multimodalité qui caractérise les trajets des navetteurs. Ceux-ci combinent en effet régulièrement un premier moyen de transport dit d'approche avec un second mode permettant de couvrir une longue distance, et enfin avec un mode de transport terminal afin de rejoindre leur lieu de travail ou leur destination finale. Un habitant de Wavre ou de Louvain se rendant en transport en commun à son travail situé rue de la Loi à

werk gaat, dat zich in de Wetstraat in Brussel bevindt, zal vermoedelijk een bus van TEC of De Lijn (om naar het station te gaan), combineren met de trein van de NMBS en de metro van de MIVB.

De behoefte aan multimodaliteit ten dienste van de inwoners wordt nog versterkt door de kenmerken van het stedelijk weefsel en de demografische spreiding in ons land. Precies de combinatie van individueel vervoer, openbaar vervoer en gedeeld vervoer is immers een centraal gegeven van de mobiliteit in België.

De goede koppeling tussen de diverse vervoersnetten is dus essentieel en vergt nauwe samenwerking tussen de openbaarvervoerbedrijven en de entiteiten van het land. Het openbaar vervoer vervult immers een essentiële opdracht met betrekking tot mobiliteit (vermindere van de files) en in het verwezenlijken van de klimaatdoelstellingen. De versterking van het aanbod is een prioriteit voor heel wat spelers, die pleiten voor een hogere frequentie en tegelijk de ontwikkeling van nieuwe, zachte vervoersmodi en het aanmoedigen van carpoolen via nieuwe investeringen.

De noodzaak van een zogenaamd « geïntegreerd » openbaar vervoer is al lang als een politieke prioriteit gedefinieerd. Zo ondertekenden de Federale Staat en de gewestregeringen op 4 april 2003 de « Overeenkomst met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel ». Die Overeenkomst volgde op het samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS, dat onder andere het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) in het leven riep.

In het raam van de ontwikkeling van het gewestelijk expresnet (GEN) was de doelstelling van de Overeenkomst van 2003 dus « het aanbieden aan de gebruiker van een geïntegreerde dienstverlening » van openbaar vervoer, waarbij de federale overheid en de gewesten het engagement aangingen om hun aanbod van openbaar vervoer in de GEN-zone te versterken, de nodige middelen in te zetten om onderling en met de andere verplaatsingsmodi en -middelen gecoördineerd openbaar vervoer te verzekeren, of nog de maatregelen te nemen en de akkoorden te sluiten die noodzakelijk waren voor de integratie van het aanbod van openbaar vervoer uit het oogpunt van de gebruiker, inclusief de stroomlijning van de tarieven en de integratie van de ticketing.

Bruxelles est ainsi susceptible de combiner le bus TEC ou De Lijn (pour se rendre à la gare), le train SNCB et le métro STIB.

Les caractéristiques du tissu urbain et la répartition démographique dans notre pays renforcent d'autant plus ce besoin de multimodalité au service des citoyens. En effet, la combinaison même du transport individuel, du transport public et du transport partagé est un élément central de la mobilité en Belgique.

La bonne interconnexion des différents réseaux de transport est donc essentielle et requiert une collaboration étroite entre les sociétés de transport public et les entités du pays. Car le transport public remplit une mission essentielle tant en termes de mobilité (réduction de la congestion) que de réalisation des objectifs climatiques. Le renforcement de l'offre est une priorité avancée par de nombreux acteurs, qui prônent, via de nouveaux investissements, un accroissement de la fréquence de desserte, parallèlement au développement de nouveaux modes de mobilité douce à la promotion du covoiturage.

La nécessité d'une offre de transport public dite « intégrée » a depuis longtemps été définie comme priorité politique. Ainsi, le 4 avril 2003, l'État fédéral et les gouvernements régionaux ont signé la « Convention visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles ». Cette Convention faisait suite à l'accord de coopération relatif au plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB, qui créait notamment le Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM).

Dans le cadre du développement du réseau express régional (RER), l'objectif de la Convention de 2003 était donc « d'offrir à l'utilisateur une offre de transport intégrée », l'autorité fédérale et les Régions s'engageant ainsi à renforcer leur offre de transport en commun dans la zone RER, à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour assurer des transports en commun coordonnés entre eux et avec les autres modes et moyens de déplacement, ou encore à prendre les mesures et conclure les accords nécessaires à l'intégration de l'offre de transport en commun du point de vue de l'utilisateur en ce compris l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie.

Door die Overeenkomst werd het spoor de ruggengraat waarop andere openbare toegangsmiddelen van radiale verbinding aansluiting vonden, zodat overvloedige bediening van de stations door bussen, trams en metro's gewaarborgd was. Het GEN beperkt zich aldus niet tot het vervoer per spoor, maar behelst alle openbaarvervoermiddelen die de zone bedienen die potentieel gedekt wordt door de hogere treinfrequentie op de GEN-lijnen.

De recente heropstart van de werkzaamheden aan het GEN na de beslissing van de federale regering om meer dan een miljard euro vrij te maken om het project af te werken, is dus de gelegenheid om alle politieke actoren die bij dit dossier betrokken zijn, wakker te schudden, en meer bepaald, de regionale overheden om het aanbod aan regionaal vervoer te verbeteren.

In die context heeft de federale minister sinds 2016 de vergaderingen opnieuw opgestart van het ECMM en van de diverse overlegorganen die ervan afhangen, te weten de Stuurgroep, die de uitvoering van de Overeenkomst van 2003 volgt, en de Operationele Groep, die de vervoersbedrijven samenbrengt met als doel het aanbod, de aansluitingen of de stroomlijning van de tarieven te verbeteren. Het is een belangrijke fase, als men weet dat de Stuurgroep sinds juli 2009 slechts zevenmaal samenkwam, in plaats van de eenenveertig geplande vergaderingen (1).

Die overlegvergaderingen zijn om verscheidene redenen essentieel :

- het is eerst en vooral raadzaam eens en voor altijd de financiering van de werkzaamheden en de uitvoering van de verbintenissen die zijn aangegaan na het heropstarten van de werkzaamheden aan het GEN te waarborgen. Onder impuls van de federale minister van Mobiliteit werd een nieuw samenwerkingsakkoord gesloten tussen de Federale Staat en de Gewesten. Dit akkoord moet spoedig door de Parlementen van het land worden goedgekeurd. Het bestendigt de financiering van de werkzaamheden aan het GEN ;

- vervolgens, en aangezien de inzet van de Overeenkomst van 2003 de verantwoordelijkheid van de gewesten in het aanbod van openbaar vervoer rond de GEN-stations was, moet het aanbod van het gewestelijk openbaar vervoer opnieuw worden geëvalueerd in het licht van de sociaaleconomische en demografische toestand van de zones die het GEN bedient, in het licht van de hogere frequentie of nog van de technologische

Via cette Convention, le rail devenait l'élément structurant autour duquel se greffait d'autres moyens d'accès publics de liaison radiale, garantissant une desserte abondante des gares par les bus, trams et métros. Le RER ne se limitait ainsi pas au transport ferroviaire mais à l'ensemble des modes de transport public desservant la zone potentiellement couverte par l'augmentation de la fréquence des trains sur les lignes RER.

La récente relance des travaux du RER suite à la décision du gouvernement fédéral de débloquer plus d'un milliard d'euros pour finaliser le projet constitue donc l'occasion d'une piqûre de rappel pour les différents acteurs politiques engagés dans ce dossier, et notamment les pouvoirs régionaux d'améliorer l'offre régionale de transport.

À ce titre, le ministre fédéral a relancé dès 2016 les réunions du CEMM et des différents organes de concertation qui en dépendent, à savoir le Comité de pilotage, qui suit l'exécution de la Convention de 2003, et le Groupe opérationnel, qui regroupe les sociétés de transport dans le but d'améliorer l'offre, les correspondances ou l'harmonisation tarifaire. Il s'agit d'une étape importante compte tenu que le Comité de pilotage ne s'était réuni que sept fois depuis juillet 2009, au lieu des quarante-et-une réunions prévues (1).

Ces réunions de concertations sont essentielles à plusieurs titres :

- il convient tout d'abord d'assurer une fois pour toutes le financement des travaux et l'exécution des engagements pris suite à la relance des travaux du RER. Sous l'impulsion du ministre fédéral de la Mobilité, un nouvel accord de coopération a été conclu entre l'État fédéral et les Régions et doit désormais être rapidement approuvé par les Parlements du pays. Cet accord de coopération pérennise dans le temps le financement des travaux du RER ;

- ensuite, et alors que la Convention de 2003 engageait les responsabilités des Régions dans l'offre de transport public autour des gares concernées par le RER, l'offre de transport public régional doit être réévaluée au vu des évolutions socio-économiques et démographiques des zones desservies par le RER, de l'augmentation des fréquences ou encore des avancées technologiques (principalement celles liées à l'information des utilisateurs

(1) RTBF, 30 mei 2017 : https://www.rtbef.be/info/regions/detail_le-rer-redemarre-un-train-toutes-les-15-minutes-des-2022-entre-bruxelles-et-ottignies-1161?id=9620457.

(1) RTBF, 30 mai 2017 : https://www.rtbef.be/info/regions/detail_le-rer-redemarre-un-train-toutes-les-15-minutes-des-2022-entre-bruxelles-et-ottignies-1161?id=9620457.

doorbraken (hoofdzakelijk in verband met het informeren van de gebruikers via de bekendmaking van de dienstregelingen en de aansluitingen in *real time* tussen de openbaarvervoerbedrijven) ;

– de openbaarvervoerbedrijven zitten rond de tafel om punten van toenadering te zoeken, onder andere op het gebied van ticketing of van aansluitingen.

Al die gegevens vergen een herziening van de bestaande samenwerkingsakkoorden, het sluiten van andere, specifieke akkoorden alsook de integratie van principes van samenwerking tussen de openbaarvervoerbedrijven in hun respectieve beheerscontracten, hoofdzakelijk om te voorkomen dat de voortgang van de werkzaamheden aan het GEN en de uitvoering ervan in een multimodale aanpak aan toekomstige verkiezingen of politieke wederwaardigheden gekoppeld worden.

Dat geldt ook voor de uitvoering van stimulerende en promotie maatregelen voor het GEN. De tariefintegratie voor de GEN-zone die voorgesteld wordt door de vervoeroperatoren binnen het Stuurcomité van het GEN stootte onlangs op moeilijkheden binnen de ECMM, waardoor de invoering ervan vertraging zou kunnen oplopen.

Over het algemeen verloopt het mobiliteitsbeheer, meer bepaald in en rond Brussel, via de goedkeuring van concrete maatregelen die de multimodaliteit bevorderen. De goedkeuring van het « Mobiliteitsbudget » in de Kamer van volksvertegenwoordigers is een stap in die richting en zal werknemers die een salariswagen hebben, aanmoedigen om te kiezen voor zachte vervoersmodi en het openbaar vervoer. Die maatregelen moeten dus een volledig aanbod aanreiken dat werknemers aanmoedigt zich te scharen achter het begrip van multimodaliteit.

Bovendien is het raadzaam om op grote schaal en naar het model van het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren waaronder het GEN, een reële interfederale langetermijnvisie op mobiliteit vast te stellen met een hoofdstuk « personenvervoer » en een hoofdstuk « goederenvervoer ». Een degelijk en coherent akkoord moet de bakens uitzetten voor de toekomst van de mobiliteit in België. Het moet daarbij anticiperen op de behoeften aan financiering en projecten, op de mogelijkheden tot samenwerking tussen openbaarvervoerbedrijven, de uitdagingen qua mobiliteit en klimaat, de

via la publicité des horaires et des correspondances en temps réel entre les sociétés de transport public) ;

– les sociétés de transport public sont réunies autour de la table pour définir des éléments de convergence, notamment en matière de billetterie ou de correspondances.

Tous ces éléments nécessitent la conclusion d'autres accords spécifiques ainsi que l'intégration de principes de coopération entre les sociétés de transport public dans leurs contrats de gestion respectifs, principalement pour éviter que la bonne marche des travaux du RER et sa mise en œuvre en tant qu'approche multimodale ne soient liées aux échéances électorales ou aux aléas politiques.

Il en va de même pour la mise en œuvre de mesures incitatives et promotionnelles pour le RER. Ainsi, l'intégration tarifaire pour la zone RER proposée par les opérateurs de transport au sein du Comité de pilotage du RER a récemment connu des difficultés au sein du CEMM, ce qui pourrait retarder sa mise en place.

De manière générale, la gestion de la mobilité, notamment à et aux alentours de Bruxelles, passe par l'adoption de mesures concrètes pour favoriser la multimodalité. L'adoption du « Budget Mobilité » à la Chambre des représentants constitue un pas dans ce sens et encouragera les travailleurs disposant d'une voiture de société à se tourner vers les modes de transports doux ainsi que les transports publics. Ces mesures doivent donc apporter une offre complète incitant les travailleurs à s'approprier le concept de multimodalité.

En outre, il convient de définir, à plus large échelle et sur le modèle de l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques dont le RER, une réelle vision interfédérale à long terme de la mobilité, comprenant un volet « transport de personnes » et un volet « transport de marchandises ». Un accord solide et cohérent doit poser les balises du futur de la mobilité en Belgique, en anticipant les besoins de financements et de travaux, les possibilités de coopération entre sociétés de transport public, les enjeux de mobilité et climatiques, les avancées technologiques, etc. Cette vision à long terme doit servir

technologische doorbraken, enz. Die langetermijnvisie moet het stappenplan worden voor de mobiliteit van morgen, waarover overlegd is tussen de Gewesten en de Federale Staat.

Om die visie uit te voeren en de *follow-up* ervan te waarborgen, wordt de oprichting van een interfederaal agentschap voor de mobiliteit voorgesteld, op basis van een onderlinge verdeling van de bestaande middelen binnen de deelstaten en de Federale Staat. Onder toezicht van de ECMM zou het de volgende taken hebben :

- de *follow-up* van transregionale projecten waarborgen ;
- studies centraliseren en objectieve gemeenschappelijke aanbevelingen formuleren aan de verschillende overheden. Door de oprichting van een dergelijk agentschap kunnen de aankoop en de inzameling van mobiliteitsgegevens ook gedeeld worden ;
- een *datalake* van mobiliteitsgegevens beheren ;
- zorgen voor de coördinatie van een intermodaal structuurschema waarin de transportplannen van de openbare en privévervoeroperatoren vervat zijn ;
- zorgen voor de *follow-up* van een ambitieus plan inzake experimenten en intelligente infrastructuur die de komst van autonome voertuigen voorbereiden ;
- een meerjarig investeringsplan uitwerken.

Dit voorstel van resolutie bevestigt tot slot andermaal het belang dat de Senaat hecht aan samenwerking tussen de diverse entiteiten van het land om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Aldus sluit dit voorstel van resolutie aan bij de werkzaamheden van de Instelling in 2016 aan het informatieverlag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen (stuk Senaat, nr. 6-201/1 tot 4). Heel wat aanbevelingen van dat informatieverlag kunnen worden opgenomen in de nieuwe samenwerkingsakkoorden (tussen het federale niveau en de Gewesten of tussen de openbaarvervoerbedrijven) : de oprichting van een echte mobiliteitsregie, de tariefintegratie via een enkele drager of de terbeschikkingstelling van de data van de openbaarvervoerbedrijven in *open data* zodat geïntegreerde routeplanners en andere zinvolle toepassingen ontwikkeld kunnen worden.

Het probleem van de mobiliteit en van het openbaar vervoer in het bijzonder, vergt samenwerking tussen de

de feuille de route concertée entre les Régions et l'État fédéral pour la mobilité de demain.

Pour la mettre en œuvre et en assurer le suivi, il est proposé de créer une Agence interfédérale des mobilités sur base d'une mutualisation de ressources existantes au sein des entités fédérées et de l'État fédéral. Sous l'égide du CEMM, celle-ci aurait pour missions :

- d'assurer le suivi de projets transrégionaux ;
- de centraliser la réalisation d'études et formuler des recommandations communes objectives aux différentes autorités. La création d'une telle agence permettra aussi de mutualiser l'achat et la collecte de données de mobilité ;
- la gestion d'un *datalake* des données de mobilités ;
- la coordination d'un schéma directeur intermodal réunissant les plans de transport des opérateurs de transport public et privés ;
- le suivi d'un plan ambitieux en matière d'expérimentations pilotes et d'infrastructures intelligentes préparant l'arrivée des véhicules autonomes ;
- l'élaboration d'un plan pluriannuel d'investissements.

Enfin, cette proposition de résolution réaffirme l'intérêt du Sénat quant à la coopération entre les différentes entités du pays pour renforcer l'attractivité du transport public. Ainsi, cette proposition de résolution s'inscrit dans la continuité des travaux menés par l'Institution en 2016 dans le cadre du rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés (doc. Sénat, n° 6-201/1 à 4). De nombreuses recommandations de ce rapport d'information peuvent être intégrées dans de nouveaux accords de coopération (entre le niveau fédéral et les Régions ou entre les sociétés de transport public) : la création d'une véritable régie mobilité, l'intégration tarifaire via un support unique ou la mise à disposition des données des sociétés de transport public en *open data* pour permettre le développement de planificateurs de trajets intégrés et d'autres applications utiles.

La question de la mobilité et du transport public en particulier nécessite une collaboration entre les

diverse beleidsniveaus. De uitvoering van een geïntegreerd en multimodaal aanbod van openbaar vervoer valt onder de bevoegdheid van zowel de Gewesten als van het federale niveau. In dat opzicht is de Senaat de ideale plaats om voor alle regeringen van het land aanbevelingen te formuleren en om ze aan te sporen tot samenwerking om het aanbod van openbaar vervoer voor de burgers te versterken en te integreren.

différents de niveaux de pouvoir. La mise en œuvre d'une offre de transport public intégrée et multimodale relève de la compétence tant des Régions que du niveau fédéral. À ce titre, le Sénat est le lieu idéal pour adresser des recommandations aux différents gouvernements du pays et pour les inciter à collaborer en matière de renforcement et d'intégration de l'offre de transport public pour les citoyens.

Jean-Paul WAHL.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. gelet op de files ;

B. gelet op het beheer van de vier grote openbaarvervoersmaatschappijen, door verschillende federale (NMBS) en deelstatelijke overheden (TEC, STIB, De Lijn) ;

C. gelet op het belang van multimodaliteit bij de verplaatsingen van heel wat pendelaars ;

D. gelet op de uitdagingen op het gebied van klimaat, milieu en mobiliteit waarmee ons land wordt geconfronteerd en het belang van het openbaar vervoer om het hoofd te bieden aan deze uitdagingen, in het bijzonder rond Brussel ;

E. gelet op het belang van Brussel als convergentiepool van heel wat pendelaars uit alle Gewesten ;

F. gelet op de hervatting van de GEN-werkzaamheden ;

G. gelet op de inwerkingtreding op 1 maart 2019 van het « Mobiliteitsbudget » dat multimodaliteit zal aanmoedigen ;

H. gelet op het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorlijninfrastructuren ;

I. gelet op de behoefte aan geïnstitutionaliseerd overleg tussen de beleidsmakers en de openbare vervoersmaatschappijen ;

J. gelet op de goedkeuring in 2016 van het informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersaanbod te komen (stuk Senaat, nr. 6-201/1 tot 4),

I. Vraagt de gewestregeringen :

1) om de behoeften in te schatten inzake een aanbod van openbaar vervoer van en naar de GEN-stations, teneinde kwaliteitsvolle, voldoende en regelmatige

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

A. vu la congestion routière ;

B. vu la gestion des quatre grandes sociétés de transport public, par des entités (fédérales (SNCB) et fédérées (TEC, STIB, De Lijn)) différentes ;

C. vu l'importance de la multimodalité dans les déplacements effectués par de nombreux navetteurs ;

D. vu les enjeux climatiques, environnementaux et de mobilité auxquels notre pays fait face et l'importance du transport public pour répondre à ces enjeux, particulièrement aux abords de Bruxelles ;

E. vu l'importance de Bruxelles comme pôle de convergence de nombreux navetteurs issus de toutes les Régions ;

F. vu la reprise des travaux du RER ;

G. vu l'entrée en vigueur au 1^{er} mars 2019 du « Budget Mobilité » qui encouragera la multimodalité ;

H. vu l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques ;

I. vu le besoin d'une concertation institutionnalisée entre les acteurs politiques et entre les sociétés de transport public ;

J. vu l'adoption, en 2016, du rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre de transports publics mieux intégrés (doc. Sénat, n° 6-201/1 à 4),

I. Demande aux gouvernements régionaux :

1) d'évaluer les besoins en termes d'offre de transport public de et vers les gares RER afin d'assurer des correspondances de qualité, suffisantes et régulières, ainsi

aansluitingen te waarborgen, alsook in overleg met de federale overheid een specifiek vervoersaanbod voor de GEN-zones op te stellen ;

II. Vraagt de verschillende regeringen :

1) ervoor te zorgen dat het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren wordt goedgekeurd op elk beleidsniveau vóór de volgende verkiezingen van 2019 ;

2) de nieuwe beheersovereenkomsten van de regionale openbaarvervoerbedrijven te actualiseren, waarbij rekening wordt gehouden met de Overeenkomst van 2003 over het GEN, de technologische vooruitgang en de evolutie van de noden van de pendelaars ;

3) rekening te houden met de aanbevelingen met betrekking tot de ontwikkeling van het aanbod van openbaar vervoer in de GEN-zone die de Senaat in 2016 heeft voorgesteld in zijn informatieverlag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersaanbod te komen, in het bijzonder de aanbevelingen inzake tariefintegratie en gebruik van gegevens om de gebruikers te informeren ;

4) onderling te communiceren en het geïntegreerd GEN-aanbod te promoten ;

5) private initiatieven aan te moedigen om de onderlinge verbindingen en de multimodaliteit rond de grote knooppunten te verhogen, in het bijzonder initiatieven in verband met zachte mobiliteit en elektrische micro-mobiliteit, door de obstakels van reglementaire aard uit de weg te ruimen, de toegang tot de gegevens van de openbaarvervoermaatschappijen vrij te maken en de private spelers te betrekken bij de uitwerking van een strategie voor een geïntegreerde mobiliteit ;

6) samen een stappenplan op te stellen met een langetermijnvisie over mobiliteit in België. Dit stappenplan omvat een element « personenvervoer » en een element « goederenvervoer » ; het omschrijft de prioriteiten op het gebied van investeringen en past binnen een duurzame en verbonden mobiliteit ;

7) een permanente structuur te behouden voor overleg tussen de ministers van Mobiliteit en tussen de openbare vervoersmaatschappijen, uitgaande van de bestaande GEN-werkgroepen ;

que de définir, en concertation avec l'État fédéral, une offre de transport spécifique aux zones RER ;

II. Demande aux différents gouvernements :

1) de s'assurer que l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques soit ratifié dans chaque niveau de pouvoir avant les échéances électorales de 2019 ;

2) d'actualiser les nouveaux contrats de gestion des sociétés de transport public régionales en tenant compte de la Convention de 2003 sur le RER, les avancées technologiques et les évolutions des besoins des navetteurs ;

3) d'intégrer les recommandations relatives au développement de l'offre de transport public dans la zone RER présentées en 2016 par le Sénat dans son rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre de transports publics mieux intégrés, en particulier les recommandations concernant l'intégration tarifaire et l'utilisation des données en vue d'informer les utilisateurs ;

4) de communiquer ensemble et de promouvoir l'offre intégrée du RER ;

5) d'encourager les initiatives privées permettant d'augmenter les interconnexions et la multimodalité autour des grands nœuds de correspondance, en particulier les initiatives liées à la mobilité douce et la micro-mobilité électrique, en levant les obstacles réglementaires à leur implantation, en libérant l'accès aux données des sociétés de transport public et en intégrant les acteurs privés à la définition d'une stratégie de mobilité intégrée ;

6) de définir ensemble une feuille de route établissant la vision à long terme en matière de mobilité en Belgique. Cette feuille de route comprend un volet « transport de personnes » et un volet « transport de marchandises » ; elle définit les priorités d'investissements et s'inscrit dans le cadre d'une mobilité durable et connectée ;

7) de maintenir une structure de concertation permanente entre les ministres de la Mobilité ainsi qu'entre les sociétés de transport public, en se basant sur les groupes de travail existants pour le RER ;

8) op basis van een nieuw samenwerkingsakkoord een Agentschap voor mobiliteit op te richten voor het uitwerken van een langetermijnvisie inzake mobiliteit in België.

31 mei 2018.

8) de créer, sur base d'un nouvel accord de coopération, une Agence des mobilités pour la mise en œuvre d'une vision à long terme en matière de mobilité en Belgique.

Le 31 mai 2018.

Jean-Paul WAHL.
Anne BARZIN.
Olivier DESTREBECQ.
Yves EVRARD.
Gilles MOUYARD.
Jacques BROTCHE.
Philippe DODRIMONT.
Alain DESTEXHE.