

Motie van h. De Bock: Dépôt d'une motion en matière de mobilité

PROPOSITION DE RESOLUTION

visant à étendre la zone MTB (Métro-Tram-Bus) aux gares de la périphérie afin de permettre aux Bruxellois et aux habitants de la périphérie de privilégier les transports publics.

Emmanuel De Bock et consorts

DÉVELOPPEMENTS

Résumé

Pour les auteurs de la présente proposition de résolution, à côté du développement de l'offre en transport en commun, il est fondamental d'améliorer les formules visant à favoriser l'utilisation des transports en commun par les usagers bruxellois, mais aussi, par les usagers qui entrent et quittent le territoire régional bruxellois en abolissant les barrières territoriales et tarifaires.

Ainsi, la présente proposition de résolution vise à élargir le champ d'application des formules MTB (et Jump), proposés par les opérateurs de la mobilité (STIB, TEC, De Lijn et SNCB) aux gares situées dans l'immédiate périphérie de Bruxelles.

Contexte

Bruxelles est une ville-Région de 161 km². La croissance démographique et l'étalement urbain ont pour corollaire l'expansion d'activités génératrices de déplacements tant en Région bruxelloise que dans sa périphérie proche. Ces déplacements peuvent être liés aux activités professionnelles, aux activités commerciales, à la scolarité et à l'apprentissage, ou encore à la culture et à l'événementiel.

Cette croissance au sein de la Région bruxelloise s'est accompagnée d'une croissance externe, par absorption dans la zone métropolitaine. Ainsi, les déplacements des habitants de Bruxelles vers la périphérie proche tout comme celui des habitants de la périphérie proche vers la Région bruxelloise sont devenus légion et prennent de plus en plus d'importance.

Or, l'augmentation du trafic sur notre réseau routier entraîne inévitablement un phénomène de congestion automobile de plus en plus inquiétant et problématique pour notre Région et dont les incidences sont multiples sur la qualité de vie des citoyens bruxellois : sociales, économiques, environnementales, etc.

Ainsi, dans sa récente étude, intitulée « Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 », le Bureau fédéral du Plan considère ce phénomène comme un encouragement puissant à revoir significativement nos politiques de mobilité.

Selon le Bureau fédéral du Plan, le réseau belge connaîtra une augmentation de 22% du nombre de véhicules-kilomètres parcourus entre 2012 (année de référence choisie pour

l'étude) et 2030. Cette hausse du trafic se traduira concrètement par une baisse de la vitesse moyenne sur les routes surtout aux heures de pointe (- 24%) mais également durant les heures dites creuses (-10%).

Sur le versant environnemental, l'augmentation de la congestion automobile induit un niveau élevé en termes d'émissions polluantes et de particules fines, avec les conséquences que cela représente sur le plan de la santé des Bruxellois. Une telle évolution est, en outre, totalement incompatible avec une stratégie ambitieuse en matière de lutte contre le dérèglement climatique et avec le respect des engagements internationaux que la Région a pris.

C'est le quotidien de très nombreux citoyens bruxellois qui est impacté par l'augmentation de la congestion automobile, laquelle touche essentiellement les zones urbaines et suburbaines. Ainsi, un concepteur de GPS a évalué la congestion automobile pour Bruxelles à 38%, en ce sens comprise comme le temps supplémentaire pour parcourir un trajet par rapport au temps théorique.

Les conséquences délétères de l'augmentation de la congestion automobile pour la Région bruxelloise, et pour l'ensemble du pays, ne sont plus à démontrer et renvoient à la nécessaire perspective d'inciter les citoyens bruxellois mais aussi les citoyens qui rentrent et/ou qui quittent le territoire régional, à faire usage des transports en commun et à adopter des comportements « intermodaux ».

Cette intermodalité doit être favorisée en renforçant et en élargissant les formules mobilité qui la rencontrent. Il en va ainsi pour la formule MTB (et JUMP), proposée par la STIB, le TEC, de Lijn et la SNCB. Plaider en faveur de l'élargissement des formules MTB (et JUMP) ne serait par ailleurs pas étranger aux différentes ambitions initiées par les outils de planification bruxellois (PRDD, PRACE, Plan Iris 2, etc).

L'intégration entre opérateurs de la mobilité et l'existence de la formule MTB

La zone de Bruxelles regroupe les 33 gares suivantes : Berchem-Ste-Agathe, Bockstael, Boitsfort, Boondael, Bordet, Bruxelles-Central, Bruxelles-Chapelle, Bruxelles-Congrès, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Ouest, Bruxelles-Schuman, Delta, Etterbeek, Evere, Forest-Est, Forest-Midi, Germeir, Haren, Haren-Sud, Jette, Meiser, Mérode, Moensberg, Schaerbeek, Saint-Job, Simonis, Tour et Taxis, Uccle-Calevoet, Uccle-Stalle, Vivier d'Oie, Watermael.

Aujourd'hui, les usagers sont parfois perdus devant la coexistence de multiples systèmes tarifaires proposés par les différents opérateurs de la mobilité et les multiples combinaisons possibles entre eux. Cela diminue la lisibilité et augmente une certaine complexité pour les usagers qui doivent anticiper et calculer le meilleur rapport qualité-prix quant à leur besoin mensuel ou annuel de mobilité. Dès lors que le trajet ne serait pas tous les jours le même, la complexité et la cherté peuvent décourager le recours aux transports en commun combinés pour circuler vers ou dans le territoire régional bruxellois.

En effet, chaque réseau de transport desservant Bruxelles applique son propre système de tarification. Ces systèmes sont purement liés à l'utilisation du réseau de transport de l'opérateur appliquant le tarif, sans restriction d'ordre géographique. On observe une relative homogénéité des tarifs entre la STIB, le TEC et De Lijn avec des abonnements mensuels entre 40 et 50 €.

Ces réseaux ont recours à trois systèmes de tarification distincts : la STIB, et De Lijn appliquent une tarification unique sur l'ensemble de leur réseau tandis que les TEC appliquent une tarification zonale (le tarif dépend du nombre de zones parcourues sur le réseau). La SNCB applique théoriquement une tarification à la distance ; en ce sens, le tarif dépend de la distance kilométrique parcourue.

Afin de pouvoir permettre aux usagers l'utilisation de plusieurs réseaux, des tarifications combinées ont été réfléchies et mises en place. Il existe un très grand nombre de combinaisons différentes : certaines combinaisons sont restreintes à la zone géographique MTB qui couvre à peu près le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que quelques extensions dans le Brabant flamand. À l'intérieur de cette zone, les tarifs MTB (abonnements) et Jump (titres occasionnels) sont utilisables indifféremment sur tous les réseaux de transports (STIB, De Lijn, TEC, SNCB en 2e classe). À titre indicatif, l'abonnement MTB mensuel coûte 55,50 € et l'abonnement annuel coûte 583,00 €.

Aujourd'hui, ces formules « mobilité » particulièrement avantageuses pour de nombreuses raisons (économique, sociale, environnementale) ne profitent ni aux habitants de la seconde couronne de Bruxelles, ni aux habitants des communes de la périphérie.

En effet, les situations auxquelles sont confrontés les citoyens des communes de la seconde couronne bruxelloise et ceux de la périphérie peuvent être ubuesques en termes de mobilité. En effet, la politique suivie réduit l'attractivité des transports en commun et constitue un véritable frein à une politique de mobilité durable ambitieuse qui pourrait se développer.

Par ailleurs, les opérateurs actuels semblent s'accommoder de la privation de recettes importantes que constitueraient les nouveaux usagers qui abandonneraient leur véhicule au profit du train, du tram, du métro et du bus.

Les exemples suivants illustrent ces situations particulières :

Abonnement scolaire annuel

Uccle – Linkebeek (2 km)	119 €
Forest – Linkebeek (5 km)	119 €
Schaerbeek – Linkebeek (15 km)	119 €
Schaerbeek – Uccle (13 km)	70 €
Jette – Uccle (11 km)	70 €
Jette – Grand Bigard (5 km)	124 €
Berchem – Grand Bigard (1,5 km)	124 €
Vilvorde – Schaerbeek (6 km)	129 €
Rhode – Uccle (5 km)	140 €
Jette – Watermael (10 km)	70 €
Uccle – Bockstael (10 km)	70 €

Constat : Surcoût de 49 € à 70 € soit un surcoût de 70 à 100% !

On rappellera le coût de l'abonnement scolaire STIB à 50 €.

Un abonnement scolaire pour un trajet qui traverse la frontière régionale coûte entre 49 € et 70 € plus cher pour les gares situées juste au-delà de la frontière régionale comme Linkebeek, Grand-Bigard, Rhode-Saint-Genèse, mais bien plus encore pour les gares situées au-delà de 5 km de Bruxelles. À cet abonnement il faut ajouter alors l'abonnement

STIB qui a heureusement été réduit récemment par le gouvernement bruxellois à 50 € par enfant.

Mais il est consternant de voir qu'un trajet intrabruellois de 15 km coûte moins cher qu'un trajet de 2 km lorsque les 2 gares sont séparées par la frontière régionale. C'est un non-sens économique et écologique. Cela ne permet pas aux habitants de la seconde couronne bruxelloise de prendre le train dans la gare la plus proche de leur domicile dès lors que celle-ci serait située juste au-delà des limites du territoire régional. De la même manière, c'est également un frein pour les habitants de la périphérie bruxelloise de prendre le train puisqu'ils paient plus cher leur trajet pour venir à Bruxelles lorsque leur gare de départ n'est pas bruxelloise. Ils sont dès lors tentés de venir en voiture jusqu'à une gare intérieure ou même de ne pas choisir du tout le train comme moyen de transport et d'utiliser de la voiture jusqu'à leur lieu de travail.

Abonnement annuel adulte

Uccle – Linkebeek (2 km)	594 €
Forest – Linkebeek (5 km)	594 €
Schaerbeek – Linkebeek (15 km)	594 €
Schaerbeek – Uccle (13 km)	349 €
Jette – Uccle (11 km)	349 €
Jette – Grand Bigard (5 km)	620 €
Berchem – Grand Bigard (1,5 km)	620 €
Vilvorde – Schaerbeek (6 km)	646 €
Rhode – Uccle (5 km)	698 €
Jette – Watermael (10 km)	349 €
Uccle – Bockstael (10 km)	349 €

Constat : Surcoût de 245 € à 349 € soit un surcoût de 70 à 100% !

Un abonnement annuel adulte pour un trajet qui traverse la frontière régionale coûte entre 245 € et 349 € plus cher en particulier pour les gares situées juste au-delà de la frontière régionale comme Linkebeek, Grand-Bigard, Rhode-Saint-Genèse, mais bien plus encore pour les gares situées au-delà de 5 km de Bruxelles. A cet abonnement il faut ajouter alors l'abonnement STIB qui est de 499 €.

Cela représente finalement un coût cumulé STIB - SNCB de 848 € à 1.197 € soit un surcoût très dissuasif de 5 € par jour pour un travailleur (220 jours/an), alors que la formule globale proposée par l'abonnement MTB de 55 € par mois ou 583 € par an revient in fine à environ 2,6 € par jour de travail.

Ce que nous avons constaté pour les abonnements scolaires se répète ici aussi pour les abonnements annuels adultes : un trajet intrabruellois de 15 km coûte moins cher qu'un trajet de 2 km lorsque les 2 gares sont séparées par la frontière régionale. C'est un non-sens économique et écologique. Cela ne permet pas aux habitants de la seconde couronne bruxelloise de prendre le train dans la gare la plus proche de leur domicile dès lors que celle-ci serait située juste au-delà des limites du territoire régional. De la même manière, c'est également un frein pour les habitants de la périphérie bruxelloise de prendre le train puisqu'ils paient plus cher leur trajet pour venir à Bruxelles lorsque leur gare de départ n'est pas bruxelloise. Ils sont dès lors tentés de venir en voiture jusqu'à une gare intérieure ou

même de ne pas choisir du tout le train comme moyen de transport et d’user de la voiture jusqu’à leur lieu de travail.

On notera par ailleurs que le trajet en train est le plus rapide. Par exemple la distance de la gare de Forest à la gare de Linkebeek ne prend pas plus de 10 minutes alors que le trajet avec la STIB prend une quarantaine de minutes et impose des ruptures de charges.

Les abonnements combinés SNCB – STIB

	SNCB	STIB	Total
Ruisbroek – Bruxelles Central	646 €	499 €	1.145 €
Schaerbeek - Linkebeek (15 km)	594 €	499 €	1.093 €

Les abonnements SNCB combinés avec la STIB n’offrent aucune alternative aussi attirante qu’un **Abonnement Général Urbain, MTB, dont le prix s’élève à 55,50 € par mois ou 583 € par an.**

Le fait de ne pas avoir une gare appartenant au réseau MTB représente donc, dans ce cas, un **surcoût d’environ 479 € !**

Certes, la SNCB propose dans la zone de 15 km autour de Bruxelles la Key Card qui représente un coût de 2,20 € par trajet, soit 4,40 € par jour, ce qui revient pour un travailleur à 968 € par an (220 jours de travail).

Il est donc urgent que la SNCB revoie sa politique tarifaire et intègre dans le réseau MTB les 16 nouvelles gares situées sur la frontière ou juste au-delà de la frontière régionale afin d’accroître l’attractivité du transport ferroviaire et sa complémentarité avec les réseaux STIB –De Lijn –TEC.

Cette proposition est non seulement juridiquement possible, mais pourrait être réalisée dans des délais extrêmement courts puisqu’elle ne nécessite aucun investissement financier. Elle est d’autant plus faisable rapidement qu’aujourd’hui il existe déjà plusieurs arrêts de bus et de tram MTB qui se situent en dehors de Bruxelles. A titre d’exemple, l’arrêt de bus De Lijn-STIB qui se trouve sur le pont du quai de la gare de Linkebeek est un arrêt MTB. Pourquoi le quai de gare situé un niveau plus bas ne pourrait-il pas avoir le même statut ? On peut encore citer les lignes de bus et de tram suivantes dont certains de leurs arrêts ou terminus sont situés en dehors de Bruxelles et qui sont bien inclus dans la zone MTB : les lignes 19 (Grand-Bigard), 47 et 58 (Vilvorde), 64 (Machelen), 39 (Ban-Eik), 44 (Tervuren), 76 (Oppem), 77 (Hippodrome), 79 (Crainhem), 32 et 82 (Drogenbos Château), 50 (Lot). Il en est de même avec certains arrêts De Lijn et Tec.

Pourquoi ce qui est possible entre les 3 opérateurs publics de transports commun (STIB –

TEC - De Lijn) ne serait-il pas possible avec la SNCB ?

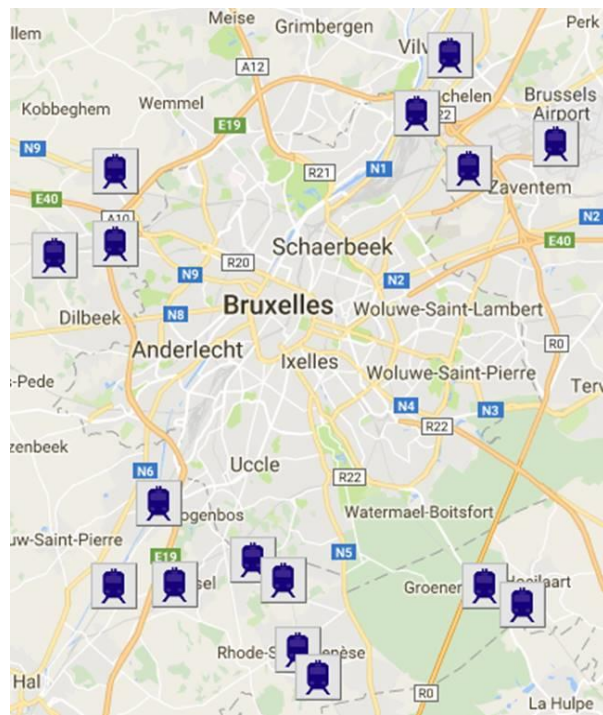
Il faut enfin plaider pour que le prix de l’abonnement annuel MTB ne dépasse pas 499 € afin d’encourager les usagers qui viennent actuellement en voiture à utiliser davantage le train combiné aux transports publics régionaux (bus, tram, métro)

comme un mode de déplacement urbain, et ce pour un coût forfaitaire annuel attractif. La répartition des recettes peut se faire facilement via un accord préalable entre opérateurs se basant le cas échéant sur les statistiques d'utilisation réelle des différents opérateurs.

Vu la fréquentation actuelle des gares concernées, la présente proposition encouragera à court terme le doublement de la fréquentation des 16 gares situées dans un rayon de 5 km autour de Bruxelles, ce qui représente une augmentation potentielle de 21.000 voyageurs mais aussi près de 10 à 14 millions € de recettes supplémentaires pour la SNCB, STIB, De Lijn, qui pourront être affectés à **l'augmentation de l'offre de trains** en journée mais aussi le week-end, ce qui renforcera l'attractivité des moyens de transports publics.

Ces 21.000 voyageurs supplémentaires représentent environ 10.000 véhicules en moins sur nos routes. Il serait incompréhensible que la SNCB tourne le dos à ces nouveaux marchés, à ces nouveaux clients qui n'attendent qu'une politique volontariste en matière de mobilité et de transports publics combinant tous les opérateurs publics.

Chiffres 2015	Gares	Fréquentation	Potentiel	
1	Ruisbroek	535	1 070	x2
2	Lot	380	760	x2
3	Buda	57	114	x2
4	Vilvoorde	5 482	10 964	x2
5	Zellik	466	932	x2
6	Grand-Bigard	453	906	x2
7	Beersel	271	542	x2
8	Linkebeek	779	1 558	x2
9	Holleken	140	280	x2
10	Rhode-Saint-Genèse	1 318	2 636	x2
11	De Hoek	207	414	x2
12	Groenendaal	479	958	x2
13	Diegem	1 190	2 380	x2
14	Bruxelles-Airport	7 983	15 966	x2
15	Hoeilaart	265	530	x2
16	Dilbeek	761	1 522	x2
	Total	20 766	41 532	20 766



MOTION COMMUNALE déposée par Emmanuel De Bock, Didier Reynders, Daniel Hublet, ...

- Vu la déclaration de politique régionale et la volonté du gouvernement bruxellois de donner à la communauté urbaine toute sa dimension, surtout en termes de mobilité ;
- Vu la 6^e Réforme de l'Etat et la loi 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 ;
- Vu le Plan Air-Climat-Energie déterminant les ambitions régionales notamment en termes de réduction des émissions de CO2 et de particules fines en vue d'assurer une qualité de vie accrue aux bruxellois ;
- Vu l'étude *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030* réalisée par le Bureau fédéral du Plan ;
- Vu la menace croissante de congestion automobile au sein et en dehors de la Région bruxelloise ;
- Considérant que de nombreux navetteurs franchissent quotidiennement les frontières régionales bruxelloises, flamandes et wallonnes ;

- Considérant que face à la congestion automobile qui entraîne de nombreux désagréments au détriment de la qualité de vie des Bruxellois, il est important de favoriser l'intermodalité des transports en commun ;
- Considérant que la mobilité entre la Région bruxelloise et sa périphérie immédiate doit être mieux appréhendée ;

- Considérant qu'il est urgent de renforcer l'attractivité de la SNCB et sa connexion avec les sociétés de transport régionales ;

- Considérant que les formules MTB et JUMP permettent, au travers d'un seul abonnement, une intégration des différentes formules proposées par les opérateurs de mobilité (STIB, TEC, De Lijn et SNCB);

- Considérant qu'il existe de nombreux arrêts STIB, TEC, De Lijn en dehors de la Région bruxelloise qui sont repris dans la zone MTB, et qu'il est essentiel de pouvoir reprendre dans ladite zone MTB les gares SNCB situées autour de Bruxelles ;

Le Conseil communal d'Uccle

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FEDERAL et à la SNCB :

- de transformer le plus rapidement possible la gare de Linkebeek en gare MTB, étant donné d'une part que le quai en direction de Bruxelles se trouve sur le territoire de Linkebeek tandis que le quai en direction de Rhode se trouve toujours sur le territoire d'Uccle ; et d'autre part que la présence d'un arrêt de bus MTB existe sur le pont surplombant les deux quais de gare,

- de soutenir l'élargissement de la zone MTB aux gares de la SNCB situées dans l'immédiate proximité de la Région bruxelloise afin d'accroître l'attractivité des transports en commun via une offre tarifaire unique attractive combinant les différents modes de transport.

DEMANDE A LA STIB :

- d'entamer rapidement des pourparlers avec les autres opérateurs De Lijn, TEC et la SNCB afin d'élargir la zone MTB (et JUMP) aux gares SNCB situées dans l'immédiate proximité de la Région bruxelloise,

DEMANDE AU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE :

- de soutenir et relayer cette préoccupation auprès de ses homologues wallons et flamands, auprès de la SNCB, via notamment ses représentants régionaux, et auprès du Gouvernement Fédéral.

M. Wyngaard rappelle que le groupe Ecolo défend avec vigueur le transport public, auquel il accorde une grande importance. Il est en effet essentiel d'améliorer l'offre de la SNCB sur le territoire communal ainsi que sur l'ensemble de la Région, car le maillage d'une série de gares constitue une véritable solution en termes de mobilité alternative.

Le groupe Ecolo s'associe donc volontiers à la proposition de M. De Bock, dont la démonstration est convaincante et détaillée.

Toutefois, M. Wyngaard remarque qu'un paragraphe du texte stipule qu'il faut plaider pour que le prix de l'abonnement annuel MTB ne dépasse pas 499 €. Or, ce montant de 499 € correspond au prix actuel de l'abonnement STIB, alors que l'abonnement MTB requiert quant à lui le paiement d'une somme de 580 €. Cela signifie-t-il que M. De Bock est également favorable à la diminution parallèle du coût de l'abonnement STIB voire à la suppression de cet abonnement STIB sous sa forme actuelle ? Mais une telle position ne risque-t-elle de s'avérer problématique, surtout par rapport à la situation des abonnements limités au réseau de la STIB ?

M. Wyngaard estime donc qu'il serait préférable de supprimer ce paragraphe du texte de la motion.

M. De Bock se range à l'avis de M. Wyngaard et signale que sa motion sera également présentée devant le Parlement régional.

Mme Verstraeten et **M. Hublet** manifestent leur accord avec la motion, au nom de leurs groupes politiques respectifs.