



GEWONE ZITTING 2023-2024

23 JANUARI 2024

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**ertoe strekkende geleidelijk gratis openbaar  
vervoer in Brussel in te voeren**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Mobiliteit

door de heer Julien UYTENDAELE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden:* mevr. Leila Agic, de heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Sadik Köksal, David Weytsman, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heren Marc Loewenstein, Arnaud Verstraete, mevr. Cielkje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

*Plaatsvervangers:* mevr. Aurélie Czekalski, mevr. Marie Lecocq, de heer Francis Dagrin, mevr. Françoise De Smedt, mevr. Joëlle Maison.

*Andere leden:* de heren Emmanuel De Bock, Jonathan de Patoul, Thomas Naessens.

*Zie:*

**Stuk van het Parlement:**

A-422/1 – 2021/2022: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

23 JANVIER 2024

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

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à instaurer progressivement la gratuité des  
transports en commun à Bruxelles**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de la mobilité

par M. Julien UYTENDAELE (F)

Ont participé aux travaux de la commission:

*Membres effectifs:* Mme Leila agic, MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Sadik Köksal, David Weytsman, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier., MM. Marc Loewenstein, Arnaud Verstraete, Mmes Cielkje Van Achter, Carla Dejonghe.

*Membres suppléants:* Mmes Aurélie Czekalski, Marie Lecocq, M. Francis Dagrin, Mmes Françoise De Smedt, Joëlle Maison.

*Autres membres:* MM. Emmanuel De Bock, Jonathan de Patoul, Thomas Naessens.

*Voir:*

**Document du Parlement:**

A-422/1 – 2021/2022: Proposition de résolution.

## I. Inleidende uiteenzetting van de heer Francis Dagrín, mede-indiener van het voorstel van resolutie

**De heer Francis Dagrín** stelt dat het voorstel van resolutie de loop van de geschiedenis volgt. In Europa wordt het openbaar vervoer steeds vaker gratis, zoals in ons buurland, het Groothertogdom Luxemburg, waar dit voor het hele land geldt. Dat is ook het geval in een dertigtal Franse steden voor alle gebruikers en in een dertigtal andere steden enkel voor bepaalde gebruikers. De Duitse spoorwegen verkochten ook tickets tegen zeer lage prijzen als gevolg van de coronacrisis.

Het voorstel vraagt een totaal nieuw tarievenbeleid van de MIVB. Op korte termijn moeten de vervoersdiensten van de MIVB gratis worden voor iedereen. In dat opzicht is het voorstel radicaler dan het standpunt van de gewestregering, die pas op langere termijn gratis vervoer nastreeft. We kunnen het ons echter niet veroorloven te wachten, gezien de klimaaturgentie. In Brussel is een derde van de CO<sub>2</sub>-uitstoot te wijten aan het autoverkeer. Gratis openbaar vervoer zou een symbolische sociale maatregel zijn om een verschuiving naar actieve vervoersmodi aan te moedigen.

De geldende tarieven tot 25 jaar en vanaf 65 jaar zijn bijna gratis en de heer Dagrín is blij met deze maatregel van de regering, maar die blijft onvoldoende voor een echte modal shift. Bovendien zorgen de maatregelen tegen automobilisten, zoals het afschaffen van parkeerplaatsen, de lage-emissiezone (LEZ), de verkeersluwe zones en de voorgestelde kilometerheffing, voor verdeeldheid onder de bevolking. Het voorstel van resolutie is er juist op gericht om onze bevolking te verenigen. De regering mist haar doel door werkende mensen en gezinnen met kinderen tegen zich in het harnas te jagen. Zij hebben een auto nodig en verwerpen deze strafmaatregelen, die de klimaatverandering zouden moeten tegengaan.

Het voorstel is geïnspireerd op Duinkerke, waar het openbaar vervoer gratis is en 24% van de ritten die vroeger met de auto werden gemaakt, nu met de bus worden afgelegd. Op vijf jaar tijd is het aantal gebruikers van het openbaar vervoer er met 125% gestegen. Maar gratis reizen is geen wondermiddel. Er is ook nood aan meer comfort en efficiëntie.

Het financieringsmodel is eveneens geïnspireerd op de Franse stad. Gratis openbaar vervoer zou gecompenseerd kunnen worden door een bijdrage van de werkgevers van ongeveer 400 euro per jaar per werknemer, voor bedrijven met meer dan twintig werknemers. Dit zou geen grote bijkomende last zijn voor deze bedrijven, aangezien de meeste bedrijven al betalen voor de abonnementen van hun werknemers. Anderzijds zou gratis openbaar vervoer het personeel van de MIVB vrijstellen van ticketcontroles, zodat het kan worden ingezet voor preventie- en veiligheidstaken, en zouden de kosten voor de installatie en het onderhoud van de toegangspoortjes in de stations wegvallen.

## I. Exposé introductif de M. Francis Dagrín, coauteur de la proposition de résolution

**M. Francis Dagrín** assure que la proposition de résolution va dans le sens de l'Histoire. En Europe, les transports en commun deviennent de plus en plus gratuits, comme chez notre voisin, le Grand-Duché de Luxembourg, à l'échelle du pays entier. C'est le cas également dans une trentaine de villes françaises, pour tous les usagers, et dans une trentaine d'autres, pour certains usagers seulement. Par ailleurs, les chemins de fer allemands ont vendu des billets à des prix très bas à la suite de la crise sanitaire de la covid-19.

La proposition demande une rupture par rapport à la politique tarifaire de la STIB. Il faut qu'à brève échéance, l'offre de transport de la STIB devienne gratuite pour tous. En cela, la proposition est plus radicale que la position adoptée par le gouvernement régional, qui ne vise cette gratuité qu'à plus long terme. Or, on ne peut se permettre d'attendre, à cause de l'urgence climatique. A Bruxelles, un tiers des émissions de CO<sub>2</sub> est dû au trafic automobile. La gratuité des transports publics serait une mesure sociale symbolique, en vue du transfert vers les modes actifs.

Les tarifs en vigueur pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans relèvent presque de la gratuité et M. Dagrín se félicite de cette mesure adoptée par le gouvernement, mais elle reste insuffisante pour parvenir à un réel transfert modal. En outre, les mesures de rétorsion prises d'autre part à l'encontre des automobilistes, telles que la suppression de places de stationnement, la zone de basses émissions (LEZ), les mailles apaisées et le projet de taxation automobile au kilomètre, divisent la population. Au contraire, la proposition de résolution veut la fédérer. Le gouvernement manque son but, en se mettant à dos les travailleurs et les ménages avec enfants, qui ont besoin d'une voiture et rejettent ces mesures punitives, qui sont censées lutter contre le changement climatique.

La proposition s'inspire en particulier des règles en application à Dunkerque, où les transports publics sont gratuits et où 24% des trajets qui se faisaient en voiture se font désormais en bus. En cinq ans, les usagers des transports en commun y ont augmenté de 125%. Mais la gratuité n'est pas tout; elle doit s'accompagner d'une amélioration du confort et de l'efficacité.

Selon un modèle de financement également inspiré de la ville française, la gratuité des transports publics pourrait être compensée par une contribution des employeurs de l'ordre de 400 euros par an et par travailleur, pour les entreprises de plus de vingt employés. Cela ne constituerait pas une lourde charge supplémentaire pour celles-ci, dans la mesure où la plupart d'entre elles supportent déjà l'abonnement de leurs employés. D'autre part, la gratuité permettrait de dégager les agents de la STIB des missions de contrôle des billets, pour les affecter à des missions de prévention et de sécurité par exemple, et supprimerait les coûts d'installation et d'entretien des portiques dans les stations.

Tot slot zegt de heer Dagrín dat hij een amendement nr. 1 op het voorstel heeft ingediend om de tekst te actualiseren.

## II. Algemene bespreking

**De heer Sadik Köksal** herinnert eraan dat de MIVB, de grootste werkgever van het gewest, haar diensten voortdurend uitbreidt en dagelijks opmerkelijke prestaties levert. Om de modal shift die de heer Dagrín noemt te bereiken, moeten we het echter nog beter doen, en daarvoor is het simpelweg invoeren van gratis openbaar vervoer niet de beste manier. Wat de Brusselaars het liefst willen, is regelmatig openbaar vervoer op elk moment van de dag, propere en veilige stations, meer personeel op het volledige net en vervoer dat sneller is dan nu, zoals blijkt uit de tevredenheidsbarometers.

De inkomsten van de MIVB zijn in 2020 sterk gedaald met 34%, als gevolg van de pandemie. Hoewel het aantal reizigers weer toeneemt, hebben de inkomsten nog niet het niveau van voor de crisis bereikt. Waar in 2019 45% van de uitgaven door eigen inkomsten werd gedekt, zakte deze verhouding in 2022 naar 25%, terwijl de gewestelijke dotatie met 19% steeg tot meer dan 1 miljard euro vandaag. De slechte financiële gezondheid van de MIVB is dus zorgwekkend. Toch is deze cruciaal, want de MIVB kan niet leven van enkel subsidies.

Bovendien zijn er geen aanwijzingen dat gratis openbaar vervoer veel automobilisten ertoe zou aanzetten om de auto vaarwel te zeggen. In Duinkerke, maar ook in Tallinn, zien we dat door deze maatregel het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer wel toeneemt, maar zonder dat het aantal autoritten afneemt. De meeste nieuwe gebruikers van dit gratis openbaar vervoer gingen voordien te voet. Een verslag van de Franse senaat uit 2023 bevestigt die bevinding: een dergelijke maatregel heeft slechts een gering effect op de modal shift. Er zij aan herinnerd dat gratis openbaar vervoer ook werd getest in België, in Hasselt, tussen 1996 en 2013. Dit initiatief werd stopgezet, omdat het onhoudbaar bleek voor de gemeentefinanciën.

De sociale doelstellingen van het voorstel zijn ook onze ker. Een Amerikaanse studie uit 2019 toonde aan dat reizigers met een laag inkomen en nieuwe reizigers een frequentere en betrouwbaardere dienstverlening verkiezen boven lagere tarieven. Een bijdrage aan de prijs van een abonnement, zelfs tegen een sociaal tarief, maakt mensen bewust van de levensduurte en van het werk dat het personeel van de MIVB verricht. Bovendien wordt de prijs van een ticket al grotendeels gefinancierd door de belastingbetaler, gezien de verlaagde tarieven voor ruime categorieën van reizigers. Het wegvallen van 200 miljoen euro aan jaarlijkse inkomsten zou de verwachte ontwikkeling van het aanbod van de MIVB in het gedrang brengen. Kortom, de overheid moet er eerst en vooral voor zorgen dat de dienstverlening van het openbaar vervoer beter wordt. Gratis reizen is een simplistische oplossing. Gezien de toestand van de gewestelijke financiën moeten we onze energie besteden aan maatregelen waarvan het nut is beezen en niet aan ideologische maatregelen. De heer Köksal zal bijgevolg tegen dit voorstel van resolutie stemmen.

M. Dagrín précise enfin qu'il a déposé un amendement n°1 à la proposition, afin d'actualiser le texte.

## II. Discussion générale

**M. Sadik Köksal** rappelle que la STIB, premier employeur de la Région, étend continuellement son offre et fournit des prestations remarquables au quotidien. Cependant, pour parvenir au report modal évoqué par M. Dagrín, il faudra faire encore mieux et l'instauration d'une gratuité linéaire n'est pas la bonne méthode pour ce faire. Ce que les Bruxellois souhaitent le plus, ce sont des transports publics réguliers à toute heure de la journée, des stations propres et sécurisées, des agents plus largement déployés sur le réseau et des transports plus rapides qu'à l'heure actuelle, comme en témoignent les baromètres de satisfaction.

Les recettes de la STIB ont drastiquement chuté en 2020 de 34%, en raison de la pandémie. Bien que le nombre de voyageurs augmente à nouveau, les recettes n'ont pas encore atteint le niveau d'avant la crise. Le taux de couverture des dépenses par les recettes propres est quant à lui passé de 45% en 2019 à 25% en 2022, tandis que la dotation régionale a augmenté de 19%, pour atteindre plus d'un milliard d'euros aujourd'hui. La mauvaise santé financière de la STIB est donc préoccupante. Elle est pourtant cruciale; la STIB ne peut vivre de subsides.

Par ailleurs, rien n'indique que la gratuité des transports en commun pousserait de nombreux automobilistes à renoncer à la voiture. On observe en effet à Dunkerque, mais aussi à Tallinn, que cette mesure augmente certes les déplacements en transports en commun, mais sans diminuer le nombre de trajets en voiture. La plupart des nouveaux usagers de ces transports en commun gratuits se déplaçaient auparavant à pied. Un rapport du Sénat français corroborait ce constat en 2023: une telle mesure n'a qu'un effet marginal sur le report modal. Il faut rappeler aussi que la gratuité a également été testée en Belgique, dans la ville de Hasselt, entre 1996 et 2013. Il a fallu mettre fin à ce dispositif, qui s'est avéré intenable pour les finances communales.

Les objectifs sociaux de la proposition sont également incertains. Une étude états-unienne de 2019 indiquait que les usagers à faibles revenus et les nouveaux usagers préfèrent des services plus fréquents et plus fiables à une réduction des tarifs. Contribuer au prix d'un abonnement, même à un tarif social, permet de prendre conscience du coût de la vie et du travail mené par les équipes de la STIB. En outre, le prix du ticket est déjà largement financé par le contribuable, eu égard aux tarifs réduits dont bénéficient de larges catégories d'usagers. Se passer de 200 millions d'euros de recettes annuelles entraverait le développement attendu de l'offre de la STIB. En conclusion, les pouvoirs publics doivent avant tout veiller à l'amélioration du service des transports en commun. La gratuité n'est qu'une solution simpliste. Au vu de l'état des finances régionales, il faut consacrer nos forces à des mesures dont l'intérêt a été démontré et non à des mesures idéologiques. M. Köksal votera dès lors contre cette proposition de résolution.

**Mevrouw Cieltje Van Achter** vindt het voorstel van resolutie een communistisch fantasma, waarbij gemakshalve voorbijgegaan wordt aan de inkomstenderving als gevolg van de maatregel. De heer Dagrín beweert dat zijn voorstel probleemloos door de werkgevers kan worden gefinancierd, maar is zo'n bijkomende belasting wel de beste manier om de Brusselse werklozen aan het werk te krijgen? Zou een dergelijke belasting voor de werkgevers zelfs voldoende zijn om de inkomstenderving van bijna 190 miljoen euro te compenseren? In Brussel werken ongeveer 400.000 mensen in bedrijven met meer dan 20 werknemers. Bovendien zullen bedrijven die zich in Brussel willen vestigen wel twee keer nadenken.

Net als de heer Köksal, is de spreker ervan overtuigd dat het belangrijkste is om te investeren in performant openbaar vervoer. Wie zijn ticket kan betalen, verwacht in ruil daarvoor een kwaliteitsvolle dienstverlening. Het sociale tarief moet voorbehouden blijven aan wie het nodig heeft. Bijgevolg zal mevrouw Van Achter ook tegen het voorstel van resolutie stemmen.

**Mevrouw Leila Agic** hecht er veel belang aan dat het openbaar vervoer toegankelijk is voor zoveel mogelijk mensen. Gratis openbaar vervoer is een van de doelstellingen van de PS-fractie, want het bevordert de sociale integratie en de toegang tot onderwijs, cultuur en werk. Daarom heeft de regering de prijs van het abonnement voor jongeren van 18 tot 24 jaar verlaagd tot 12 euro per jaar, en deze maatregel vervolgens uitgebreid tot 65-plussers. Werknemers in de non-profitsector kunnen dan weer volledig gratis reizen.

Laten we hopen dat jongeren de gewoonte aannemen om openbaar vervoer te gebruiken en minder geneigd zullen zijn om een eigen auto te kopen. Sinds de beslissing van de regering hebben ze in ieder geval 40% meer abonnementen gekocht. Een dergelijke maatregel helpt niet alleen om het aantal auto's te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren, maar stimuleert ook de lokale economie, doordat diensten en bedrijven gemakkelijker bereikbaar worden.

Gratis openbaar vervoer mag echter de investeringen van de MIVB niet in het gedrang brengen, zodat de MIVB geen slachtoffer wordt van haar eigen succes. We moeten de inspanningen van deze zittingsperiode voortzetten en het aanbod van het openbaar vervoer en de intermodale mogelijkheden verder uitbreiden. Om die reden zal mevrouw Agic het voorstel niet steunen.

**De heer Arnaud Verstraete** zegt dat het voorstel van resolutie de aanzet moet geven tot een analyse van de situaties waarin gratis openbaar vervoer wordt aangeboden. De heer Dagrín haalde het voorbeeld aan van Duinkerke. Een onderzoek naar het systeem van Duinkerke heeft aangetoond dat het autogebruik inderdaad met 2,6% is gedaald, maar ook het aandeel voetgangers, met 3,1%, en het aandeel fietsers, met meer dan 10%. Vergelijkbare cijfers zagen we ook in Hasselt, toen openbaar vervoer gratis was. Het gaat dus om een reverse modal shift, waarbij nieuwe gebruikers van het openbaar vervoer vroeger de voorkeur gaven aan wandelen of fietsen. Deze maatregel is dus slecht besteed overheidsgeld.

**Mme Cieltje Van Achter** voit dans la proposition de résolution une fantaisie communiste, qui ne prend pas la peine de mentionner le manque à gagner de la mesure. M. Dagrín avance que sa proposition pourrait être financée sans heurts par les employeurs, mais un tel surcroît d'impôt serait-il la meilleure façon de mettre à l'emploi les chômeurs bruxellois ? Une telle charge pour les employeurs serait-elle même suffisante pour compenser le manque à gagner, qui approcherait les 190 millions d'euros ? Il y a environ 400.000 personnes employées à Bruxelles dans des entreprises de plus de 20 travailleurs. De plus, cet impôt aurait un effet dissuasif auprès des entreprises désireuses de s'établir à Bruxelles.

A l'instar de M. Köksal, l'oratrice est convaincue qu'il faut avant tout investir dans des transports en commun performants. Celui qui sait payer son billet attend en retour un service de qualité. Il faut réserver le tarif social à ceux qui en ont besoin. Par conséquent, Mme Van Achter votera également contre la proposition de résolution.

**Mme Leila Agic** attache une grande importance à ce que les transports publics soient accessibles au plus grand nombre. La gratuité de ces transports est l'un des objectifs du groupe PS, car il s'agit d'un vecteur d'intégration sociale et d'accès à l'éducation, à la culture et à l'emploi. C'est pourquoi le gouvernement a abaissé à 12 euros par an le prix de l'abonnement pour les jeunes de 18 à 24 ans, avant d'étendre cette mesure aux plus de 65 ans. Les travailleurs du secteur non-marchand bénéficient quant à eux d'une totale gratuité.

Gageons que les jeunes prendront le pli d'utiliser les transports en commun et seront moins enclins à acquérir une voiture personnelle. Depuis la décision du gouvernement, ils ont en tout cas acheté 40% d'abonnements en plus. Une telle mesure contribue à réduire le nombre de voitures et à améliorer la qualité de l'air, mais aussi à stimuler l'économie locale, en facilitant l'accès aux services et aux entreprises.

La gratuité des transports en commun ne pourrait néanmoins obérer les investissements consentis par la STIB, pour que celle-ci ne soit pas victime de son succès. Il faut poursuivre les efforts déployés sous cette législature et accroître encore l'offre des transports en commun et les possibilités d'intermodalité. Pour cette raison, Mme Agic ne soutiendra pas la proposition.

**M. Arnaud Verstraete** indique que la proposition de résolution doit pousser à une analyse des cas d'application d'une gratuité des transports en commun. M. Dagrín s'est référé à l'exemple de Dunkerque. Une étude du dispositif dunkerquois a montré que le recours à la voiture y a en effet diminué de 2,6%, mais que la proportion de piétons y a baissé aussi, de 3,1%, tout comme celle des cyclistes, de plus de 10%. De tels chiffres ont aussi été observés à Hasselt, à l'époque où les transports en commun y étaient gratuits. Il s'agit donc d'une sorte de transfert modal inversé, où les nouveaux usagers des transports en commun privilégiaient auparavant la marche ou le vélo. Cette mesure est donc de l'argent public mal dépensé.

Beweren dat een dergelijke maatregel goed is voor het klimaat is gewoon onjuist. Het is op zijn minst ironisch te noemen dat de PTB-fractie dat argument aanvoert, aangezien ze zich systematisch heeft verzet tegen mobiliteitsmaatregelen ten gunste van het klimaat. De fractie heeft zich gekant tegen de aanleg van nieuwe fietspaden, veilige oversteekplaatsen voor voetgangers of bredere voetpaden en tegen de circulatieplannen.

De financiële middelen van het gewest zijn beperkt, zoals andere sprekers al hebben aangegeven. De Brusselaars kunnen eigenlijk enkel op zichzelf rekenen voor de aanleg van hun infrastructuur en voor hun rollend materieel. Een van de weinige bijdragen die de pendelaars leveren is de prijs van hun abonnement voor het openbaar vervoer, dat trouwens meestal door hun werkgever wordt betaald. Het voorstel van resolutie zou deze last dus verschuiven van de werkgevers naar de Brusselse belastingbetaler. Dat is dus nog een andere paradox in deze tekst.

Het zou beter zijn te investeren in het openbaarvervoersaanbod, ook 's avonds en 's nachts, dan het gratis te willen maken. De regering is hiermee bezig via het mobiliteitsplan Good Move. Nooit eerder heeft het gewest zoveel geïnvesteerd in ons openbaar vervoer. Een tariefverlaging is enkel zinvol voor mensen die hun vervoer niet kunnen betalen en voor jongeren, die vaak krap bij kas zitten, om hen de stap naar deze vorm van vervoer te doen zetten. Het tariefbeleid van de MIVB is dus het resultaat van een compromis dat evenwichtig moet blijven.

**Mevrouw Ingrid Parmentier** is ook tegen het voorstel van resolutie gekant, al heeft ze waardering voor de strijd van de heer Dagrín voor duurzaam openbaar vervoer als middel tegen de klimaatverandering. Gratis openbaar vervoer moet doelgericht blijven, opdat iedereen toegang krijgt ondanks beperkte middelen. Volledig gratis openbaar vervoer zou makkelijker in te voeren zijn, maar zou de overheidsfinanciën sterk belasten. Zoals de heer Verstraete al zei, zou het een geschenk betekenen voor bedrijven en een vermindering van de investeringsmiddelen van de MIVB. Ons gewest kan het zich niet veroorloven om minder te investeren in openbaar vervoer als het een modal shift wil bereiken. Het is openbaar vervoer van goede kwaliteit dat automobilisten over de streep zal halen, en niet zozeer gratis openbaar vervoer, dat eerder voetgangers en fietsers aantrekt. Kortom, het voorstel van resolutie is contraproductief.

In feite moeten we de files bestrijden voor een betere regelmaat van het openbaar vervoer. Mevrouw Parmentier ziet echter niet hoe de PTB-fractie dit wil bereiken, want de fractie verzet zich hardnekkig tegen alles wat het gebruik van auto's zou kunnen beperken.

**Mevrouw Carla Dejonghe** zegt dat voor niets de zon opgaat. Het gewest heeft de tarieven van de MIVB al grotendeels aangepast ten voordele van jongeren en senioren, zoals beloofd door de regering in 2019. De MIVB zit aan de grens

Il est donc faux de prétendre qu'une telle mesure est favorable au climat. Le groupe PTB ne manque pas d'ironie quand il brandit cet argument, lui qui s'est systématiquement opposé aux mesures de la politique de mobilité en faveur du climat. Il s'est battu contre l'aménagement de nouvelles pistes cyclables, de traversées piétonnes sécurisées ou de trottoirs élargis, mais aussi contre les plans de circulation.

D'autre part, il y a des limites aux moyens financiers de la Région, comme l'ont déjà souligné d'autres intervenants. Les Bruxellois ne peuvent, pour ainsi dire, compter que sur leurs propres forces pour l'aménagement de leurs infrastructures et pour leur matériel roulant. L'une des seules contributions pesant sur les navetteurs est le prix de leur abonnement de transport en commun, qui est d'ailleurs le plus souvent pris en charge par leur employeur. La proposition de résolution reviendrait donc à déplacer cette charge, des employeurs vers le contribuable bruxellois. Il s'agit là d'un autre paradoxe de ce texte.

Mieux vaut investir dans l'offre des transports en commun, y compris en soirée et la nuit, que dans leur gratuité. C'est ce à quoi s'attèle le gouvernement, à l'appui du plan de mobilité « Good Move ». Jamais la Région n'avait autant investi dans nos transports en commun. Une réduction du tarif n'a de sens que pour les personnes n'ayant pas les moyens de payer leur titre de transport ainsi que pour les jeunes, qui disposent d'ailleurs souvent aussi de moyens réduits, afin qu'ils se familiarisent avec ces transports. La politique tarifaire de la STIB est donc le fruit d'un compromis, qu'il ne faudrait pas déséquilibrer.

**Mme Ingrid Parmentier** s'opposera aussi à la proposition de résolution, même si elle apprécie que M. Dagrín veuille défendre des transports en commun durables pour lutter contre le changement climatique. La gratuité des transports publics doit rester ciblée, afin que chacun puisse y avoir accès, en dépit de moyens limités. Une gratuité intégrale serait plus simple à mettre en œuvre, mais aurait un coût considérable pour les finances publiques. Comme l'a dit M. Verstraete, elle constituerait un cadeau aux entreprises et une réduction des moyens d'investissement de la STIB. Or, notre Région ne peut se permettre de ralentir ses investissements dans les transports en commun si elle veut tendre vers un transfert modal. Ce sont des transports en commun de qualité qui pourront convaincre les automobilistes, pas tant des transports gratuits, qui attirent plutôt les piétons et les cyclistes. En un mot, la proposition de résolution promet un modèle contre-productif.

Il convient à vrai dire de lutter contre la congestion automobile, en vue d'améliorer la régularité des transports en commun. Or, Mme Parmentier ne voit pas ce que le groupe PTB propose pour ce faire, étant donné qu'il se distingue surtout par son opposition têtue contre tout ce qui pourrait restreindre la place de la voiture.

**Mme Carla Dejonghe** estime également que rien n'est gratuit. La Région a déjà largement adapté les tarifs de la STIB, au bénéfice des jeunes et des seniors, comme le gouvernement s'y était engagé en 2019. La STIB est à la limite

van haar capaciteit en nieuwe toevloed van reizigers kan het comfort van de reizigers in het gedrang brengen. We moeten eerst werken aan de capaciteit van de MIVB, een langetermijninspanning die zware investeringen vergt.

**De heer Marc Loewenstein** citeert eerst een passage uit een roman van Ilan Duran Cohen : "Reizigers zitten op elkaar gepropt, de perrons zijn overvol en het is moeilijk om vooruit te geraken, maar het ticket is gratis. Het is een cadeau van de staat, de stad en de regio, die geen geld meer hebben om het net te onderhouden. Defecten maken onze verplaatsingen vaak onmogelijk, we komen vaak te laat en geven de reis onderweg vaak op".

Net als mevrouw Dejonghe wijst de spreker erop dat niets gratis is. Als de gebruiker niet betaalt, zal de belastingbetaler moeten betalen, aangezien het gewest de verliezen van de MIVB dekt. De inkomstenderving als gevolg van het ingediende voorstel kan geraamd worden op 213 miljoen euro, exclusief de indirecte kosten als gevolg van een toename van het aanbod om aan de sterk gestegen vraag te voldoen. Het zou dus een dure maatregel zijn, die geen massale overstap van de auto naar het openbaar vervoer zou garanderen.

De meeste MIVB-gebruikers willen best betalen voor een kwaliteitsvolle dienst. Het is misleidend om Brussel te vergelijken met Duinkerke en Luxemburg. De heer Loewenstein investeert liever in comfort, veiligheid en regelmaat van ons openbaar vervoer. Als het tariefbeleid van de MIVB toch zou worden aangepast, pleit het parlements lid voor een herziening van de abonnementen Brupass (geïntegreerd abonnement van de MIVB, De Lijn en TEC dat geldig is in het Brussels Gewest) en Brupass XL (hetzelfde abonnement, maar geldig binnen een grotere straal van 11,5 km rond de Grote Markt), aangezien het gewest en de rand nauw met elkaar verbonden zijn. Het zou aangewezen zijn deze twee abonnementen samen te voegen, de geldigheid ervan uit te breiden naar de hele voormalige provincie Brabant en de tarieven democratischer te maken, zonder het vervoer gratis te maken.

**De heer Francis Dagrín** antwoordt dat het gebruik van de term communist door mevrouw Van Achter ongepast is. Het valt te betwijfelen of het Groothertogdom Luxemburg een communistische staat is. Bovendien is de spreker niet overtuigd van het argument dat de modal shift marginaal zou zijn. Hij raadpleegde andere studies die een significante verschuiving van auto naar openbaar vervoer vaststellen.

De regering hoopt dat jongeren de gewoonte zullen aannemen het openbaar vervoer te nemen en geen auto te kopen op hun vijfentwintigste. Ze vergeet echter het psychologisch effect van het einde van het voorkeurtarief. Hierdoor moeten de jongeren wel twintig keer meer betalen voor hetzelfde abonnement. De huidige maatregel moet daarom worden doorgetrokken na de leeftijd van 25 jaar.

De heer Dagrín betwist niet dat een maatregel die het openbaar vervoer gratis maakt, de overheid niet vrijstelt van de verplichting om te investeren in de kwaliteit en efficiëntie van het openbaar vervoer. Zijn voorstel is noch een geschenk

de ses capacités et ajouter subitement de nombreux voyageurs pourrait dégrader sérieusement le confort des usagers. Il faut d'abord œuvrer à un renforcement des capacités de la STIB, ce qui est un effort de longue haleine, qui réclame de lourds investissements.

**M. Marc Loewenstein** cite en préambule un passage d'un roman d'Ilan Duran Cohen : « les voyageurs s'entassent, les quais sont bondés, on parvient péniblement à avancer, mais le ticket est gratuit. Cadeau de l'Etat, de la ville et de la régions qui n'ont plus d'argent pour réparer le réseau. Des pannes paralysent souvent nos déplacements, nous arrivons souvent en retard et abandonnons souvent le trajet en chemin ».

Comme Mme Dejonghe, l'intervenant rappelle que rien n'est gratuit. Si ce n'est pas l'utilisateur qui paie, ce sera le contribuable, puisque la Région compense les pertes de la STIB. On peut estimer que le manque à gagner qui découlerait de la proposition présentée se monterait à 213 millions d'euros, sans compter les dépenses indirectes, engendrées par un renforcement de l'offre pour faire face à l'envolée de la demande. Il s'agirait donc d'une mesure coûteuse, qui ne garantirait pas un basculement massif de la voiture vers les transports en commun.

La plupart des usagers de la STIB sont prêts à payer pour obtenir un service de qualité. Il est trompeur de comparer Bruxelles à Dunkerque et à Luxembourg. M. Loewenstein préfère investir dans le confort, la sécurité et la régularité de nos transports en commun. Enfin, s'il fallait adapter la politique tarifaire de la STIB, le député plaide pour une refonte des abonnements Brupass (abonnement intégré de la STIB, « De Lijn » et TEC valable en Région bruxelloise) et Brupass XL (même abonnement, mais valable dans un rayon plus large de 11,5 km autour de la Grand-Place), tant le sort de notre Région et de sa périphérie sont liés. Il conviendrait de fusionner ces deux formules d'abonnement, d'en étendre la validité à toute l'ancienne province de Brabant et d'en démocratiser les tarifs, sans pour autant aller jusqu'à la gratuité.

**M. Francis Dagrín** réplique que le qualificatif de communiste, utilisé par Mme Van Achter, est inapproprié. On peut douter que le Grand-Duché de Luxembourg soit un Etat communiste. Par ailleurs, l'intervenant n'est pas convaincu par l'argument selon lequel le report modal serait marginal. Il a consulté d'autres études établissant un report notable d'automobilistes devenus usagers des transports en commun.

Le gouvernement espère que les jeunes prendront l'habitude d'emprunter les transports en commun et s'abstiendront d'acheter une voiture à 25 ans, mais il néglige le choc psychologique de la perte du tarif préférentiel, qui oblige à payer vingt fois plus pour le même abonnement. La mesure actuelle doit donc être poursuivie au-delà de 25 ans.

M. Dagrín ne conteste pas qu'une mesure rendant les transports en commun gratuits ne dispense pas les pouvoirs publics d'investir dans la qualité et l'efficacité de ces transports. Sa proposition n'est pour les employeurs ni un cadeau,

noch een fiscale last voor werkgevers. De voorgestelde bijdrage van 400 euro per jaar per werknemer komt ongeveer overeen met het bedrag dat werkgevers nu al terugbetalen aan de werknemers voor hun abonnement. Voor de werknemer zou het voorstel echter een duwtje in de rug zijn.

Deze werkgeversbijdrage helpt om het argument van onvoldoende publieke middelen ter ondersteuning van de maatregel te relativiseren. De meeste Franse steden die hun openbaar vervoer gratis hebben gemaakt, zoals Duinkerke of Montpellier, staan niet bekend om hun rijkelijke overheidsmiddelen. Het bedrag van 200 miljoen euro dat jaarlijks aan consultancy wordt uitgegeven, zou ook voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt.

De spreker betwist ook de bewering van de heer Verstraete dat de PTB systematisch tegen fietspaden en voetpaden is. Bovendien is zeggen dat niets gratis is nogal makkelijk. De overheid moet immers prioriteiten stellen bij het gebruik van overheidsgeld. Werkgevers zouden bovendien ook bijdragen aan de financiering van de maatregel.

Uit de uiteenzettingen van de andere commissieleden besluit de heer Dagrín dat de PTB zich ongetwijfeld het meest inzet voor een beleid van gratis openbaar vervoer.

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

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

#### Stemmingen

De zeven consideransen worden verworpen met 13 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 1, dat alle streepjes van het verzoekend gedeelte vervangt, wordt verworpen met 13 stemmen tegen 2.

De zes streepjes van het verzoekend gedeelte worden verworpen met 13 stemmen tegen 2.

ni un fardeau fiscal. La contribution proposée de 400 euros par an et par travailleurs correspond à peu près à ce qu'ils paient déjà aujourd'hui en remboursement de l'abonnement de l'employé. Cependant, pour l'employé, la proposition aurait un effet incitatif indéniable.

Cette contribution patronale permet de relativiser l'argument d'un manque de moyens publics pour supporter la mesure. La plupart des villes françaises ayant rendu leurs transports en commun gratuits, telles que Dunkerque ou Montpellier, ne sont pas connues pour avoir des finances publiques particulièrement prospères. On pourrait aussi consacrer à d'autres fins les 200 millions dépensés annuellement en frais de consultance.

L'orateur conteste en outre les dires de M. Verstraete portant sur une opposition systématique du PTB aux pistes cyclables et aux trottoirs. Par ailleurs, dire que rien n'est gratuit est trop facile: les pouvoirs publics doivent évidemment établir des priorités dans l'usage des deniers publics. En outre, les employeurs contribueraient à financer la mesure.

M. Dagrín retient des interventions des autres commissaires que le PTB est sans doute le plus volontariste à l'égard d'une politique de gratuité des transports en commun.

### III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

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

#### Votes

Les sept considérants sont rejetés par 13 voix contre 2.

L'amendement n°1, remplaçant tous les tirets du dispositif, est rejeté par 13 voix contre 2.

Les six tirets du dispositif sont rejetés par 13 voix contre 2.

**IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie**

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 13 stemmen tegen 2.

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

*De rapporteur,*

*De voorzitter,*

Julien UYTTENDAELE

Anne-Charlotte d'URSEL

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

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 13 voix contre 2.

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

*Le rapporteur,*

*La présidente,*

Julien UYTTENDAELE

Anne-Charlotte d'URSEL



**V. Amendement**

N° 1 (van de heer Francis DAGRIN)

*Verzoekend gedeelte***De streepjes van het verzoekend gedeelte door de volgende bepaling vervangen:**

«Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- in de eerste helft van 2024 het MIVB-abonnement voor 1 euro per maand in te voeren voor alle studenten, ongeacht hun leeftijd, op basis van de huidige studievoorwaarden (dagonderwijs van minstens 20 uur/4 dagen per week of avondonderwijs van minstens 9 uur/3 dagen per week);
- in de tweede helft van 2024 al deze abonnementen voor 1 euro per maand uit te breiden tot de netwerken Brupass en Brupass XL, in overleg met het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en de federale overheid;
- in de loop van 2025 het MIVB-abonnement voor 1 euro per maand uit te breiden tot alle gebruikers;
- vanaf 2026 een volledig gratis openbaar vervoer in te voeren, eerst in Brussel en vervolgens op het Brupass- en Brupass XL-net, in overleg met het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en de federale staat.”

*VERANTWOORDING*

*Het voorstel van resolutie werd ingediend in 2021. Sommige van de verzoeken werden sindsdien uitgevoerd en de termijn voor de andere verzoeken dient te worden geactualiseerd*

**V. Amendement**

Nr. 1 (de M. Francis DAGRIN)

*Dispositif***Remplacer les tirets du dispositif par la disposition suivante:**

« Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- d’instaurer, dans le courant du premier semestre de l’année 2024, l’abonnement STIB à 1 euro par mois pour tous les étudiants, quel que soit leur âge, sur la base des conditions d’étude actuelles (enseignement de jour de 20h/4 jours au minimum par semaine ou enseignement du soir de 9h/3 jours au minimum par semaine);
  - d’étendre, dans le courant du second semestre 2024, tous ces abonnements à 1 euro par mois aux réseaux Brupass et Brupass XL en concertation avec la Région wallonne, la Région flamande et l’État fédéral;
  - d’étendre, dans le courant de l’année 2025, l’abonnement STIB à 1 euro par mois à tous les usagers;
  - d’instaurer à partir de 2026 la gratuité complète des transports publics, d’abord à Bruxelles et ensuite sur le réseau Brupass et Brupass XL, en concertation avec la Région wallonne, la Région flamande et l’État fédéral.
- ».

*JUSTIFICATION*

*La proposition de résolution a été introduite en 2021. Certaines demandes ont depuis été mises en œuvre et l’échéance des autres doit être actualisée.*