

# CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

---

SESSION ORDINAIRE 2000-2001

30 MAI 2001

---

## **Contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles 2001-2005**

---

### **RAPPORT**

fait au nom de la Commission de  
l'Infrastructure, chargée des Travaux  
publics et des Communications

par M. Michel MOOCK (F)

---

---

Ont participé aux travaux de la commission :

1. *Membres effectifs* : Mmes Danielle Caron, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, Mme Françoise Schepmans, M. Alain Adriaens, Mmes Geneviève Meunier, Michèle Carthé, MM. Michel Moock, Denis Grimberghs, Johan Demol, Jan Béghin.
2. *Membres suppléants* : M. Joël Riguelle.

# BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

---

GEWONE ZITTING 2000-2001

30 MEI 2001

---

## **Beheerscontract tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel 2001-2005**

---

### **VERSLAG**

uitgebracht namens de Commissie voor  
de Infrastructuur, belast met Openbare  
werken en Verkeerswezen

door de heer Michel MOOCK (F)

---

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. *Vaste leden* : Mevr. Danielle Caron, de heren Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, mevr. Françoise Schepmans, de heer Alain Adriaens, mevr. Geneviève Meunier, mevr. Michèle Carthé, de heren Michel Moock, Denis Grimberghs, Johan Demol, Jan Béghin.
2. *Plaatsvervangers* : de heren Joël Riguelle.

## I. Exposé du ministre

L'ordonnance du 22 novembre 1990 qui organise les transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale prévoit que la Région et la STIB concluent un contrat de gestion.

Lorsque la STIB concluait son premier contrat de gestion en 1991, il s'agissait d'une première en Belgique : pour la première fois, un contrat de gestion lierait une entreprise publique belge à son autorité de tutelle. Ensuite, la SNCB et bien d'autres sociétés ont suivi l'exemple.

Pour la première fois, on se mettait assez clairement d'accord sur les objectifs à réaliser, les moyens de fonctionnement et d'investissement disponibles, etc.

Après dix années d'expérience de contrats de gestion, la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB sont parvenus à élaborer un contrat solide avec des engagements clairs pour les deux parties.

### 1. Part de marché

Pour définir les objectifs à réaliser, les parties se sont basées sur le Plan des déplacements Iris qui arrête les objectifs pour la période 1995-2010. Malheureusement, nous ne nous trouvons qu'au début de sa réalisation car ce plan ne fut approuvé qu'en 1998 par le gouvernement. Qui plus est, un des dossiers clés du Plan Iris, celui du RER, n'évolue que lentement.

Le Plan Iris prescrit une augmentation de la part de marché des transports en commun, surtout en ce qui concerne les déplacements domicile-travail : de 31% en 1999 à 41% en 2010.

Dans ce but, la STIB doit parvenir à augmenter le nombre de déplacements sur son réseau de 170 à 210 millions par an.

Le contrat de gestion prévoit que la STIB doit réaliser pour 2005 15 millions de déplacements de plus qu'aujourd'hui sur base annuelle.

Il s'agit d'un engagement très ambitieux, surtout quand l'on sait que les trams et rames de métros supplémentaires ne seront livrés qu'en 2004. L'augmentation devra par conséquent être réalisée intégralement par la voie d'une amélioration du rendement, sans que l'on puisse déjà bénéficier d'une augmentation de la capacité.

Pour y parvenir, la STIB est chargée d'examiner 20 % de son réseau chaque année, ainsi que de mieux rencontrer les demandes des usagers. Cela devrait permettre de transporter plus de clients avec des moyens identiques.

## I. Uiteenzetting van de minister

De ordonnantie van 22 november 1990 die het Openbaar Vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest regelt voorziet dat het Gewest en de MIVB een beheerscontract afsluiten.

Het beheerscontract dat in 1991 met de MIVB afgesloten werd was een première voor België : het was het eerste beheerscontract dat een Belgisch overheidsbedrijf met zijn overheid afsloot. Later zijn ook de NMBS, en vele anderen gevolgd.

Voor het eerst werden min of meer klare afspraken gemaakt over te realiseren doelstellingen, over de beschikbare werkings- en investeringsmiddelen etc.

Na tien jaar ervaring met beheerscontracten zijn het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB erin geslaagd om een degelijk contract uit te werken met duidelijke verbintenissen voor de beide partijen.

### 1. Marktaandeel

De partijen zijn uitgegaan van het IRIS-mobiliteitsplan. Dit plan bepaalt de doelstellingen voor de periode 1995-2010. Spijtig genoeg staan we op vandaag nog maar aan het begin van de realisatie van dit plan, want het werd pas in 1998 door de Regering goedgekeurd. Bovendien is er weinig evolutie in één van de kerndossiers van het IRIS-plan : het GEN.

Het IRIS-plan schrijft een toename voor van het marktaandeel van het openbaar vervoer, vooral voor wat het woon- werkverkeer betreft : van 31% in 1999 naar 41% in 2010.

Daartoe zou de MIVB het aantal verplaatsingen op haar net moeten laten toenemen van 170 miljoen per jaar naar 210 miljoen per jaar.

Het contract voorziet dat de MIVB tegen 2005 op jaarbasis reeds 15 miljoen verplaatsingen meer moet realiseren dan vandaag.

Dit is een zeer ambitieus engagement, temeer daar het nog tot 2004 zal duren vooraleer de bijkomende trams en metrostellen zullen geleverd worden. De toename moet dus volledig gerealiseerd worden door een verbetering van het rendement, zonder reeds van een capaciteitsverhoging te kunnen genieten.

Om dat mogelijk te maken krijgt de MIVB de opdracht om elk jaar 20% van haar gehele netwerk nauwkeurig te analyseren en beter in te spelen op de vraag van de gebruikers. Op die manier zullen meer klanten kunnen vervoerd worden met dezelfde middelen.

Pour 2005, c'est tout le réseau qui devra avoir fait l'objet de ce processus d'optimisation.

## 2. Extension du réseau

Le contrat de gestion prévoit différentes extensions du réseau ferré de la STIB :

- prolongement du métro vers Erasme (2003);
- prolongement de la Ligne 2 (petite ceinture) vers Delacroix et bouclage de la petite ceinture (2005);
- prolongement du tram 55 vers la gare RER à aménager au Moensberg (2003);
- déviation du tram 56 par Marius Renard jusqu'au Ring (2003);
- déviation du tram 52 par le quai des Usines (2004);
- prolongement du tram 55 vers Eurocontrol (2004).

Un nombre considérable d'autres extensions seront étudiées, des extensions pour lesquelles on n'a à ce jour pas déterminé le trajet précis :

- prolongement du tram 91 vers la gare RER à Ruisbroek;
- prolongement du tram 94 vers Roodebeek (des crédits ont d'ores et déjà été inscrits pour cette étude dans le cadre de l'Accord de coopération avec l'Etat fédéral);
- prolongement des trams 39 et 44 vers Schuman.

Le réseau de bus fera également l'objet d'une restructuration afin d'en améliorer le rendement : hiérarchisation des lignes, soutien de la desserte du métro et des gares du RER,...

\*  
\*   \*   \*

Comme les commissaires peuvent le constater, au niveau de l'extension du réseau la période 2001-2005 se caractérise par :

- la finalisation des travaux de métro entamés lors de la législature précédente;
- toutes les nouvelles extensions concernent le réseau de surface.

## 3. Matériel roulant supplémentaire

Les crédits d'investissement libérés suite à la finalisation des travaux de construction pour le métro seront consacrés à l'amélioration de la capacité du matériel roulant.

Tegen 2005 moet het globale net op die manier geoptimaliseerd zijn.

## 2. Uitbreiding van het net

Het contract voorziet in de verschillende uitbreidingen van het spoornet van de MIVB :

- verlenging van de metro naar Erasmus (2003);
- verlengen lijn 2 (kleine ring) naar Delacroix en vervolgens sluiten van de kleine ringlijn (2005);
- verlengen van tram 55 naar het aan te leggen GEN-station van Moensberg (2003);
- omleggen van tram 56 via Marius Renard tot aan de Ring (2003);
- omleggen van tram 52 via de Werkhuizenkaai (2004);
- verlengen van tram 55 naar Eurocontrol (2004).

Daarnaast zullen nog verschillende andere uitbreidingen bestudeerd worden, waarover tot op heden nog geen beslissing gevallen is over het precieze traject :

- verlengen van tram 91 naar het GEN-station van Ruisbroek;
- verlengen van tram 94 naar Roodebeek (in het kader van het Samenwerkingsakkoord met de federale staat werden voor deze studie reeds kredieten ingeschreven);
- verlengen van de trams 39 en 44 naar Schuman.

Ook het busnet zal herschikt worden om het rendement te verbeteren : hiërarchiseren van de lijnen, aanvoer naar metro en GEN-stations ondersteunen,...

\*  
\*   \*   \*

Zoals de commissieleden kunnen vaststellen wordt de periode 2001-2005 qua uitbreiding van het netwerk gekenmerkt door :

- voltooiën van de metrowerken die reeds aangevat waren in vorige legislatuur;
- alle nieuwe uitbreidingen betreffen het bovengronds net.

## 3. Bijkomend rollend materieel

De investeringskredieten die vrijkomen bij het voltooiën van de bouwwerken van de metro zullen benut worden om de capaciteit van het rollend materieel te verbeteren.

Nous constatons en effet que le manque de matériel roulant constitue l'entrave principale à une augmentation du nombre de clients.

Tous les jours, des rames de métro sont bondées, tout comme des quais où des voyageurs se voient contraints d'attendre la prochaine rame (Gare du Midi, Porte de Hal, Simonis, Montgomery, Arts-Loi...).

Le contrat de gestion permet à la STIB d'entamer immédiatement les préparatifs pour des acquisitions importantes de matériel roulant :

- acquisition de rames de métro avec une capacité totale de 8.500 voyageurs (ceci est l'équivalent de 60 rames). Coût : 100 millions euros;
- acquisition de nouvelles rames de tramway à capacité élevée (en remplacement de quelques anciennes rames de type 7000), ce qui augmente la capacité de 5.500 places. Coût : 80 millions euros.

De telles procédures d'acquisition sont très longues, et on peut dès lors craindre que la livraison de ce nouveau matériel roulant ne se fasse que vers la fin de 2004.

#### 4. Amélioration de la vitesse commerciale

Dans l'attente de la livraison de nouveau matériel roulant, on ne pourra augmenter les fréquences pendant les heures de pointe que si l'on parvient à améliorer les vitesses commerciales.

La vitesse moyenne des trams et des autobus a fortement diminué ces dernières années : en 2000, la vitesse moyenne des autobus était de 18,4 km/h, contre 19,1 km/h en 1995. Ceci constitue une dégradation de la situation de 3,5% en cinq ans.

Le contrat de gestion prévoit par conséquent des efforts considérables pour y remédier :

- C'est ainsi que 60 trajets supplémentaires seront réalisés pour lesquels les trams et autobus auront des sites propres ou des sites protégés. Au total, il s'agit d'un itinéraire de 50 kilomètres pour un investissement global de plus de 60 millions euros.
- Chaque année, quatre carrefours importants seront réaménagés afin d'y augmenter la fluidité des transports en commun.
- La STIB et la Région investiront dans des dispositifs électroniques pour la commande à distance des feux lumineux.

La diminution de la vitesse commerciale à laquelle la STIB est confrontée ces dernières années coûte très cher.

Wij stellen immers vast dat de toename van het aantal klanten vooral beperkt wordt door een gebrek aan rollend materieel.

Dagelijks kennen we overvolle metrostellen en perrons waar niet alle reizigers kunnen opstappen omdat de metro reeds vol zit (Zuidstation, Hallepoort, Simonis, Montgomery, Kunst-Wet, ...).

Het beheerscontract geeft de MIVB de opdracht om onmiddellijk van start te gaan met de voorbereiding van belangrijke aankopen van rollend materieel :

- aankoop van metrostellen met een totale capaciteit voor 8.500 reizigers (dit is het equivalent van 60 wagons). Kostprijs : 100 miljoen euro;
- aankoop van nieuwe tramstellen met hoge capaciteit (ter vervanging van de oude enkele tramrijtuigen type 7000) hetgeen de capaciteit doet toenemen met 5.500 plaatsen. Kostprijs : 80 miljoen euro.

Dergelijke aankoopprocedures duren zeer lang en het valt dan ook te vrezen dat de levering van dat nieuw rollend materieel pas zal gebeuren in het najaar van 2004.

#### 4. Verbeteren van de reissnelheid

In afwachting van de levering van nieuw rollend materieel kan de frequentie in de spitsuren enkel opgedreven worden indien we er in slagen de reissnelheid te verbeteren.

De gemiddelde reissnelheid van trams en bussen is er de laatste jaren fel op achteruitgegaan : in 2000 haalden de bussen gemiddeld 18,4 km/u, tegen 19,1 km/u in 1995. Dat is dus een verslechtering van 3,5% op vijf jaar tijd.

Het beheerscontract voorziet dan ook ernstige inspanningen om hierin verbetering te brengen :

- Er zullen 60 bijkomende trajecten gerealiseerd worden waar het tram- en/of busvervoer een eigen bedding of een beschermde baan krijgt. In totaal gaat het over 50 kilometer traject, voor een investeringsbedrag van meer dan 60 miljoen euro.
- Elk jaar zullen vier belangrijke kruispunten heraanlegd worden om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.
- De MIVB en het Gewest zullen investeren in elektronica voor verkeerslichtenbeïnvloeding.

De verslechtering van de reissnelheid die de MIVB de laatste jaren kende kost haar handenvol geld.

L'année dernière, un mémoire de fin d'études consacré à la matière a fait apparaître que les embouteillages coûtent globalement à la STIB 17,5 millions euros par an au minimum. Cela correspond à 20% des frais d'exploitation globaux du réseau de surface.

\*  
\*   \*   \*

C'est pour cette raison que le contrat de gestion prévoit pour la première fois que la STIB peut conclure des 'contrats d'axe'. Un contrat d'axe est une convention entre la STIB, une ou plusieurs administrations communales et la Région, qui vise à augmenter la qualité d'un axe bien déterminé de transports en commun.

L'objectif de ces contrats d'axe consiste à prendre sérieusement en main les axes les plus stratégiques des transports en commun:

- amélioration de la vitesse commerciale par des réaménagements, commande à distance des feux lumineux,...;
- présence des services d'ordre pour le contrôle du stationnement, le respect des sites spéciaux franchissables (S.S.F.), la sécurité en général, ...;
- qualité des arrêts (information électronique sur les temps d'attente, accessibilité, propreté, éclairage, ...);
- c'est sur ces axes stratégiques que le nouveau matériel roulant et les nouveaux systèmes de paiement (Proton...) seront introduits en premier.

Ces contrats d'axe seront financés par différentes voies (budget travaux Publics, Travaux subsidiés, Accord de coopération avec l'Etat fédéral, moyens propres de la STIB et des communes...), si bien que finalement toutes les parties y gagneront.

### 5. Des fréquences plus élevées

Le contrat de gestion prévoit que tout gain de capacité réalisé par la STIB grâce à une amélioration de la vitesse commerciale doit être converti à 100% en une augmentation de l'offre (fréquences).

En attendant, il a été décidé de procéder à l'amélioration des fréquences suivantes :

#### a) *Augmentations de fréquences le soir :*

- lignes de métro 1A et 1B : fréquence de dix minutes (donc une fréquence de cinq minutes sur la partie commune);
- ligne d'autobus 71 : fréquence de dix minutes;

Uit een eindverhandeling bleek vorig jaar dat de files de MIVB in totaal op zijn minst 17,5 miljoen euro per jaar kosten, hetgeen overeenstemt met 20% van de globale exploitatiekosten van het bovengronds net.

\*  
\*   \*   \*

Het beheerscontract voorziet er dan ook voor het eerst in dat de MIVB ascontracten kan afsluiten. Een ascontract is een overeenkomst tussen de MIVB, één of meer gemeentebesturen en het Gewest om de kwaliteit van een bepaalde as van het bovengronds openbaar vervoer te verbeteren.

Het is de bedoeling van deze ascontracten om de meest strategische assen van het openbaar vervoer grondig aan te pakken :

- verbeteren van de reissnelheid door heraanleg, beïnvloeden van de verkeerslichten,...;
- aanwezigheid van de ordediensten voor controle op foutparkeerders, doen respecteren van de BOB's (bijzonder overrijdbare beddingen), algemene veiligheid,...;
- kwaliteit van de halteplaatsen (elektronische informatie over de wachttijden, toegankelijkheid, netheid, verlichting, ...);
- op deze strategische assen zullen als eerste nieuw rollend materieel en nieuwe betaalsystemen (Proton, ...) ingezet worden.

Deze ascontracten zullen gefinancierd worden uit verschillende kanalen (begroting Openbare Werken, Gesubsidieerde Werken, Samenwerkingsakkoord met de federale Staat, eigen middelen van de MIVB en van de gemeenten ...), zodat alle partijen er finaal aan winnen.

### 5. Hogere frequenties

Het beheerscontract voorziet erin dat elke capaciteitswinst die de MIVB boekt dankzij een verbeterde reissnelheid, voor 100% moet omgezet worden in verhoging van het aanbod (frequenties).

In afwachting daarvan werd alvast beslist om nu reeds volgende frequenties te verbeteren :

#### a) *frequentieverhoging 's avonds :*

- metrolijnen 1A en 1B : frequentie van tien minuten (dus frequentie van vijf minuten op het gemeenschappelijk gedeelte);
- buslijn 71 : frequentie van tien minuten;

– Ligne de tram 55 : fréquence de quinze minutes.

b) *augmentations de fréquences pendant les heures creuses (entre les pointes du matin et du soir).*

– ligne de métro 1A et 1B : fréquence de sept minutes et demi, donc une fréquence de trois minutes quarante-cinq secondes sur la partie commune;

– lignes d'autobus 13, 14, 30, 31, 43, 63 et 89 : fréquence de quinze minutes.

c) *mois d'été*

A partir de l'été 2002, la STIB doit adapter davantage son horaire d'été à la réalité socio-économique.

## 6. Orientation client

Dans le passé, la STIB s'est peut-être trop positionnée comme un simple opérateur qui a pour mission de faire rouler les trams et les bus.

La mission réelle de la STIB consiste à répondre de façon optimale à un besoin de mobilité.

La STIB doit dès lors en premier lieu se poser la question : que désire le voyageur ("the consumers benefit") ? Où puis-je recruter de nouveaux clients ? Quelles sont les lignes qui répondent le mieux à la demande ?

Le contrat de gestion charge explicitement la STIB de se comporter de façon plus active sur le marché de l'offre et de la demande de mobilité.

La STIB doit en effet mieux rencontrer les besoins de sa clientèle et adapter son offre en conséquence.

C'est aussi bien le cas pour l'offre ordinaire que pour le développement de nouveaux services. Un exemple récent est le bus touristique qui a été lancé l'année dernière.

D'autres exemples suivront sans doute :

- une liaison spécifique d'autobus desservant l'aéroport de Zaventem;
- des lignes de nuit pendant le weekend;
- une offre locale à la demande des communes.

Dès à présent, la STIB pourra en outre prendre des initiatives qui visent à soutenir sa mission principale :

- des parkings de transit avec des tickets combinés;
- des remises pour vélos aux arrêts importants;

– tramlijn 55 : frequentie van vijftien minuten.

b) *frequentieverhoging daluren (tussen ochtend- en avondspits) :*

– metrolijn 1A en 1B : frequentie van zeven en een halve minuut, dus drie minuten en vijftien seconden op het gemeenschappelijk gedeelte);

– buslijnen 13, 14, 30, 31, 43, 63 en 89 : frequentie van vijftien minuten.

c) *zomerperiode*

Vanaf de zomer 2002 moet de MIVB zijn zomerregeling beter aanpassen aan de socio- economische realiteit.

## 6. Klantgericht

De MIVB heeft zich in het verleden misschien te veel opgesteld als een louter operator die de opdracht heeft bus- en trams te laten rijden.

De eigenlijke opdracht van de MIVB is het optimaal beantwoorden aan een behoefte inzake mobiliteit.

De MIVB moet zich dus in de eerste plaats de volgende vragen stellen : Wat wenst de gebruiker ? Waar kan ik nieuwe klanten winnen ? Welke lijnen beantwoorden het best aan de vraag ?

Het beheerscontract geeft de MIVB expliciet de opdracht om zich actiever te gedragen op de markt van vraag en aanbod van de mobiliteit.

De MIVB moet beter inspelen op de behoeften van de klant en zijn aanbod daaraan aanpassen.

Dat geldt zowel voor het gewone aanbod als voor het ontwikkelen van nieuwe diensten. Een recent voorbeeld hiervan is de toeristische bus die sedert vorig jaar ingezet werd.

Andere voorbeelden zullen allicht volgen :

- een speciale busverbinding naar Zaventem;
- nachtlijnen in het weekeinde;
- lokaal aanbod op vraag van de gemeentebesturen.

De MIVB kan vanaf nu ook initiatieven nemen die haar hoofdfunctie helpen ondersteunen :

- overstapparkings met gecombineerd ticket;
- fietsenstallingen aan de grote haltes;

- des taxis collectifs.

Certains de ces services revêtiront un caractère exclusivement commercial, mais d'autres initiatives n'entraîneront pas de coût supplémentaire pour l'utilisateur :

- amélioration de l'offre pour les personnes à mobilité réduite (personnes handicapées, seniors, personnes avec des voitures d'enfant);
- amélioration de l'accessibilité pour les cyclistes;
- exploitation de l'ascenseur qui sera construit à la place Poelaert (cet ascenseur facilitera l'accès aux grandes lignes de tram et au métro depuis le quartier des Marolles).

### 7. Tarifs

Au niveau de sa politique tarifaire également, la STIB est chargée de poursuivre une optimisation de la tarification qui soit la meilleure combinaison des recettes et du nombre de voyageurs.

D'une part, la STIB se voit accorder une plus grande autonomie pour fixer ses tarifs : c'est ainsi que des modifications tarifaires qui respecteront certaines limites (index+ 2 %) seront automatiquement accordées.

D'autre part, la STIB sera sanctionnée si des prix plus élevés aboutissent à une diminution de la clientèle : en effet, la dotation à la Société tient compte du nombre de voyageurs.

Cette autonomie est uniquement valable pour les titres de transport classiques. Le gouvernement conservera évidemment le droit d'imposer certaines réductions tarifaires (comme récemment pour les VIPOs et les moins de douze ans).

La STIB devra également renforcer ses contrôles pour surprendre les resquilleurs.

Il s'agit d'un phénomène très asocial, car en fin de compte c'est le voyageur honnête qui doit payer pour celui qui ne paie pas.

En 1999, 0,5 % des déplacements avaient été contrôlés. A partir de 2002, ce nombre devra avoir doublé.

### 8. Finances

Comme toujours, c'est la Région qui assure le financement des programmes d'investissement pour les lignes de métro, l'aménagement de nouvelles lignes de tram... Pour 2001, 46 millions d'euros sont prévus à cet effet. Ce sera également le cas dans les années à venir.

- collective taxi's.

Sommige van die diensten zullen een louter commercieel karakter hebben. Maar er zijn ook initiatieven waarvoor de gebruiker niet extra moet betalen :

- verbeteren van het aanbod voor minder-mobielen (gehandicapten, ouderen, personen met kindwagens);
- verbeteren van de toegankelijkheid voor fietsers;
- exploitatie van de lift die zal gebouwd worden aan het Poelaertplein (deze lift vergemakkelijkt de toegang van in de Marollenwijk naar de grote tramlijnen en naar de metro).

### 7. Tarieven

Ook voor haar tariefbeleid krijgt de MIVB de opdracht een optimale prijszetting te zoeken, die de beste combinatie is van inkomsten en aantal klanten.

Eenzijds krijgt de MIVB meer autonomie voor het bepalen van haar tarieven : tariefaanpassingen die binnen bepaalde grenzen blijven (index+2%) zullen automatisch toegestaan worden.

Anderzijds wordt de MIVB gesanctioneerd indien hogere prijzen tot gevolg zouden hebben dat de klant afhaakt : in de dotatie aan de MIVB wordt immers rekening gehouden met het aantal reizigers.

Deze autonomie geldt alleen voor de klassieke vervoerbewijzen. De Regering zal natuurlijk steeds het recht hebben om bepaalde tariefvermindering op te leggen (zoals recent voor WIGW's en -12-jarigen).

De MIVB krijgt ook de opdracht om meer zwartrijders op te sporen.

Zwartrijden is immers een heel asociaal fenomeen : de betalende reiziger draait tenslotte op voor de zwartrijder.

In 1999 werden 0,5% van de verplaatsingen gecontroleerd. Vanaf 2002 moet dat dubbel zo veel zijn.

### 8. Financiën

Zoals steeds staat het Gewest in voor de investeringsprogramma's voor metrolijnen, aanleg van nieuwe tramlijnen etc... . Voor 2001 is hiervoor 46 miljoen euro voorzien, en dat zal ook zo blijven in de volgende jaren.

La charge principale de la Région est bien évidemment la dotation à la STIB. Cette dotation doit permettre à la Société de couvrir ses frais de personnel et de fonctionnement, tout comme l'acquisition d'autobus et de tramways, ainsi que ses dettes du passé.

Pour 2001, cette dotation s'élève à près de 300 millions d'euros.

A partir de 2002, cette dotation sera indexée. Cependant, son augmentation deviendra tributaire du nombre de voyageurs. Si ce nombre augmente, la Société percevra une dotation supérieure.

Et à partir de 2002, le gouvernement lancera en outre une dotation bonus/malus. Celle-ci sera calculée sur la base des éléments suivants :

a. différence entre l'offre planifiée et l'offre réalisée. Si la STIB connaît trop de pannes ou si la Société subit une grève de son personnel, l'offre ne sera pas réalisée et la STIB perdra son bonus ;

b. Contrôle de qualité. La STIB doit analyser la qualité de son service sur la base d'une nouvelle norme européenne. Si un certain pourcentage de tous les services répond à cette norme, un bonus sera versé. Pour 2005, le seuil est fixé à 95 % de l'offre globale de services.

c. développement d'un système global de transparence financière par mode (métro, tram, bus) afin de rencontrer les obligations européennes.

La dotation bonus/malus maximum s'élève à 5 millions d'euros par an. Si la STIB ne mérite pas ce montant, la Région utilisera néanmoins le solde pour les transports en commun.

Ces moyens pourraient alors servir au financement d'un "sorry-pass" ou à des investissements complémentaires pour les transports en commun.

Enfin, la Région poursuivra ses efforts pour améliorer la sécurité et l'offre. En 2000, le gouvernement a consacré 8,7 millions d'euros contre 11,4 millions d'euros en 2001. Cet effort augmentera chaque année pour atteindre près de 17 millions d'euros en 2005.

De zwaarste last voor het Gewest is natuurlijk de dotatie aan de MIVB. Daarmee moet de MIVB haar personeel en haar werking betalen, de aanschaf van bussen en trams en haar schuldenlast uit het verleden.

Voor 2001 bedraagt die dotatie bijna 300 miljoen euro.

Vanaf 2002 zal die dotatie geïndexeerd worden, maar zal de groei tevens afhankelijk gemaakt worden van het aantal reizigers. Als het aantal reizigers toeneemt, krijgt de MIVB ook een hogere dotatie.

En vanaf 2002 komt er ook een bonus-malusdotatie. De bonus-malus wordt berekend op basis van volgende elementen :

a. verschil tussen gepland en gerealiseerd aanbod. Als de MIVB te veel pannes kent of als er stakingen zijn, dan wordt het aanbod niet gerealiseerd en verliest de MIVB zijn bonus ;

b. kwaliteitsbewaking : de MIVB moet de kwaliteit van zijn dienstverlening doorlichten aan de hand van een nieuwe Europese norm. De bonus wordt uitgekeerd als een percentage van alle dienstverlening aan die norm voldoet. Tegen 2005 ligt die drempel op 95 % van het volledig dienstaanbod.

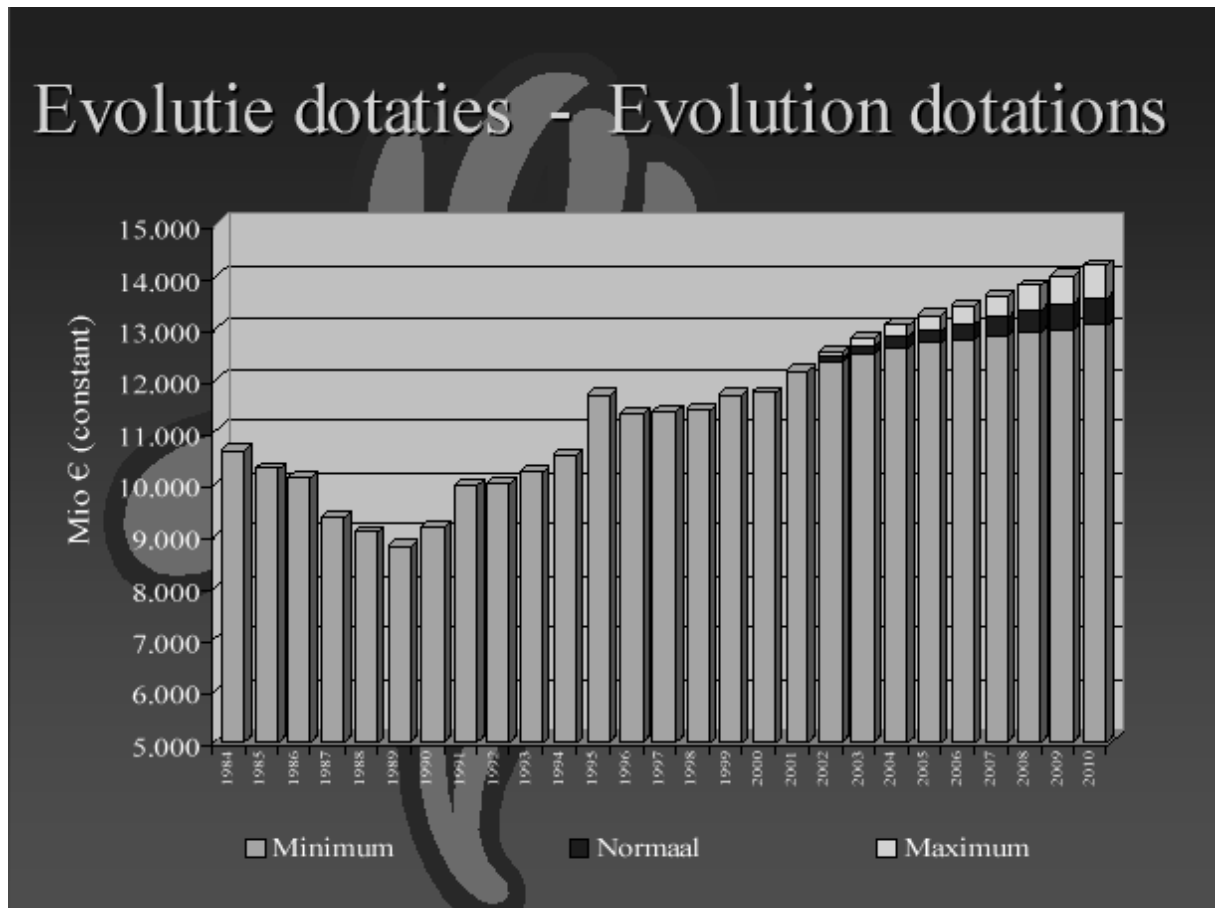
c. uitbouw van een globaal systeem van financiële transparantie per modus (metro, tram, bus) teneinde te kunnen voldoen aan Europese verplichtingen.

De maximale bonus-malusdotatie bedraagt vijf miljoen euro per jaar. Wanneer de MIVB dit bedrag niet verdient, zal het saldo door het Gewest toch gebruikt worden voor het openbaar vervoer.

Dat geld zou dan bijvoorbeeld kunnen dienen voor een "sorry-pas" of voor bijkomende investeringen in openbaar vervoer.

Tot slot zet het Gewest zijn inspanningen voort voor de verbetering van de veiligheid en van het aanbod. In het jaar 2000 betaalden we hiervoor 8,7 miljoen euro, dit jaar is het 11,4 miljoen euro. Deze inspanning loopt jaarlijks op tot bijna 17 miljoen euro in 2005.





Ce graphique montre l'évolution de ces dotations à la STIB de 1984 jusqu'à ce jour, et contient également une extrapolation de ces dotations jusqu'en 2010.

Les commissaires ne manqueront pas de constater que Monsieur le Ministre feu Jean-Louis THYS avait procédé immédiatement après la régionalisation à une opération de rattrapage qui était indispensable après la diminution systématique de la contribution de l'Etat fédéral à la fin des années '80.

Les commissaires constateront également que la dotation à la STIB n'a pas connu de véritable croissance au cours de la législature précédente.

En effet, des moyens supplémentaires avaient été utilisés pour le développement du réseau de métro (financement par le budget régional et pas par la STIB).

Pour les années à venir, le gouvernement a fait en sorte que son action en faveur des transports en commun se traduise également par des moyens budgétaires.

Le graphique démontre clairement que les dotations varieront en fonction des résultats obtenus.

La ligne inférieure indique le minimum, la ligne supérieure le maximum. La réalité se trouvera entre les deux.

Deze grafiek toont de evolutie van deze dotaties aan de MIVB van 1984 tot heden en geeft ook een extrapolatie van deze dotaties tot 2010.

De commissieleden zullen zien dat wijlen minister J.-L. THYS vlak na de regionalisering een grote inhaaloperatie uitgevoerd heeft die nodig was nadat de Staat in de late jaren '80 haar bijdrage systematisch afbouwde.

De commissieleden zullen ook zien dat de dotation aan de MIVB tijdens vorige legislatuur geen echte groei kende.

De reden hiervoor is dat er extra middelen aangewend werden om het metronetwerk uit te bouwen (hetgeen niet door de MIVB, maar door de gewestbegroting gefinancierd wordt).

Voor de jaren die nu komen heeft de Regering haar beleid ten gunste van het openbaar vervoer ook vertaald in budgettaire middelen.

De grafiek toont duidelijk aan dat de dotaties zullen variëren in functie van de behaalde resultaten.

De onderste lijn geeft het minimum aan, de bovenste lijn het maximum. De realiteit zal daar ergens tussen liggen.

Les impulsions qui ont été prévues (bonification sur la base du nombre de voyageurs et règlement bonus/malus) sont susceptibles d'exercer un impact réel sur la dotation perçue par la STIB. On peut dès lors supposer que la Société mettra tout en œuvre pour concrétiser les objectifs définis.

## 9. Conclusion

En guise de conclusion, le ministre parcourt les grands défis à relever dans les années à venir.

La réalisation des objectifs du Plan Iris des déplacements est au centre de ce contrat de gestion.

Ce plan prévoit une augmentation du nombre de voyages de la STIB pour 2010 : de 170 millions de voyages par an à 210 millions (+ 40 millions).

Pour y parvenir, trois éléments sont indispensables :

1. La mise en oeuvre du RER qui est urgente. Les hypothèses de croissance dans le Plan Iris sont basées sur un RER qui sera opérationnel en 2005.

Compte tenu du retard déjà encouru, il est dès à présent clair que cette date ne pourra pas être respectée.

La finalisation à 100% du RER ne peut être attendue que vers 2010 au plus tôt.

Il est dès lors important de procéder dès que possible à des réalisations partielles.

2. Il faut investir dans du matériel roulant supplémentaire pour la STIB

Aujourd'hui déjà, la demande dépasse parfois l'offre parce que l'on ne dispose pas de suffisamment de véhicules pour transporter les clients.

Ce contrat veille à ce que débutent les procédures d'acquisition.

Le programme d'investissement prévoit les moyens nécessaires : les budgets libérés par la finalisation des travaux de métro seront injectés dans l'acquisition de matériel roulant.

3. Etant donné que ce matériel roulant ne sera livré que dans quelques années, il est impossible de parcourir dans les cinq années à venir la moitié du chemin que le Plan Iris impose au gouvernement sur dix ans.

Durant ces cinq premières années, le nombre de voyages devra néanmoins augmenter considérablement (+ 15 mil-

De incentives die ingebouwd werden (bonificatie volgens het aantal reizigers en bonus/malus-regeling) kunnen een reële impact hebben op de dotatie die de MIVB krijgt. We kunnen er dus van uitgaan dat zij alles in het werk zal stellen om de doelstellingen ook werkelijk te halen.

## 9. Besluit

Als besluit wil de minister nog even de grote uitdagingen voor de komende jaren op een rijtje zetten.

Centraal in dit beheerscontract staat de realisatie van de objectieven van het IRIS-vervoerplan.

Dat plan voorziet in een toename van het aantal reizen van de MIVB tegen 2010 van 170 miljoen reizen per jaar naar 210 miljoen (+40 miljoen).

Om die doelstellingen te realiseren zijn er drie zaken nodig :

1. Er moet dringend werk gemaakt worden van het GEN. De groeihypothese die in het IRIS-plan voorzien zijn gingen uit van een operationeel GEN in 2005.

Met de vertraging die reeds opgelopen werd, is het nu reeds duidelijk dat deze datum niet kan gehaald worden.

De volledige voltooiing van het GEN kan ten vroegste tegen 2010 verwacht worden.

Het is dus belangrijk zo spoedig mogelijk reeds over te gaan tot deel-realisaties.

2. Er moet geïnvesteerd worden in bijkomend rollend materieel voor de MIVB.

Nu reeds is de vraag soms groter dan het aanbod, omdat er te weinig voertuigen zijn om de klanten te vervoeren.

Dit contract zorgt er voor dat de aankoopprocedures van start gaan.

Het investeringsprogramma voorziet in de nodige middelen : de vrijgekomen budgetten na het voltooi van de metrowerken worden geïnjecteerd in de aankoop van rollend materieel.

3. Vermits dit rollend materieel pas over enkele jaren kan geleverd worden, is het onmogelijk om tijdens de eerste vijf jaar (2001-2005) reeds de helft af te leggen van de weg die het IRIS-plan de regering over tien jaar voorschrijft.

Desondanks : reeds gedurende deze eerste vijf jaar moet het aantal reizen significant toenemen (+15 miljoen reizen

lions de voyages sur base annuelle). Mais il faudra surtout poser de bonnes bases pour le futur :

\* la STIB doit développer un savoir-faire concernant la demande et l'offre sur le marché de la mobilité.

La Société doit savoir ce que veut le client et y adapter ses services.

\* la vitesse commerciale doit augmenter. Pour cela, la Région s'engage à un nombre d'efforts importants.

Et grâce aux contrats d'axe, la STIB disposera elle-même d'un levier pour diriger ce processus.

\* le financement des transports en commun doit devenir transparent. Nous devons savoir par ligne ce que coûte le service, combien le client paie et quelle est la contribution de la collectivité.

Alors seulement, la STIB et la Région pourront optimiser leur action, et seront prêts pour la réglementation européenne qui est imminente.

Pour poser ces bases et recruter dès à présent de nouveaux clients, une déclaration de principe ne suffit pas :

- le contrat prévoit dès lors les moyens budgétaires nécessaires dans un plan pluriannuel;
- il prévoit également une dotation variable afin d'inciter la STIB à évoluer davantage dans le sens souhaité;
- il prévoit les instruments nécessaires, comme les contrats d'axe.

Enfin, le dévouement des personnes qui devront concrétiser tout cela est requis :

- l'Administration de l'équipement et des déplacements s'apprête à une véritable offensive pour l'aménagement de sites réservés pour bus et tramways;
- la STIB fait preuve, sous sa nouvelle direction, de la ferme volonté de relever ces défis et de les mener à bien.

## II. Echange de vues

M. Jean-Pierre Cornelissen remercie le ministre d'avoir abordé les différents aspects dans son exposé relatif au contrat de gestion et d'avoir établi le lien nécessaire avec le Plan Iris des déplacements qui a été lancé en son temps par feu le ministre Jean-Louis Thys. Même si les statistiques datent de 1991, les schémas tendanciels n'ont encore jamais été démentis. Il est essentiel de voir l'imbrication des différentes décisions en matière de mobilité y compris

op jaarbasis) maar vooral moet er een goed fundament gelegd worden voor de toekomst.

\* De MIVB moet een know-how opbouwen m.b.t. de markt van vraag- en aanbod van de mobiliteit.

Zij moet weten wat de klant wil, en haar diensten daarop richten.

\* De reïssnelheid moet verbeteren. Daartoe verbindt het Gewest zich tot een aantal belangrijke inspanningen.

En tevens krijgt de MIVB via de ascontracten een hefboom in handen om dit proces zelf te sturen.

\* De financiering van het openbaar vervoer moet een open boek worden. Per lijn moeten we weten hoeveel de dienstverlening kost, hoeveel de klant betaalt en wat de bijdrage is van de gemeenschap.

Alleen dan zullen de MIVB en het Gewest hun beleid kunnen optimaliseren, en zullen ze klaar zijn voor de nakende Europese regelgeving.

Om deze fundamente te leggen en om nu reeds bijkomende klanten te winnen, is meer nodig dan een intentieverklaring :

- het contract voorziet daarom de nodige budgetten in een meerjarenplan;
- het voorziet ook in een variabele dotatie om de MIVB meer aan te sporen in de gewenste richting te evolueren;
- het voorziet in de nodige instrumenten, zoals de ascontracten.

En tot slot is de inzet vereist van alle mensen die dit zullen moeten waarmaken :

- het Bestuur voor de Uitrusting en het Vervoer maakt zich klaar voor een echt offensief voor de aanleg van vrije tram- en busbanen;
- ook de MIVB heeft, onder leiding van haar nieuwe directie, de vaste wil om deze uitdagingen aan te gaan, en tot een goed einde te brengen.

## II. Gedachtewisseling

De heer Jean-Pierre Cornelissen dankt de minister dat hij de verschillende aspecten behandeld heeft in zijn uiteenzetting over het beheerscontract en dat hij het noodzakelijke verband heeft gelegd met het Iris-vervoerplan, dat destijds door de inmiddels overleden minister Jean-Louis Thys op stapel is gezet. De statistieken dateren weliswaar van 1991, maar de schema's met de tendensen zijn nog niet weerlegd. Het is essentieel te beseffen dat de verschillende

dans le contrat de gestion. Le ministre a raison d'aborder la question du RER et des mesures d'accompagnement. Le commissaire se réjouit que le Fédéral ait enfin fait le pas d'entamer les discussions avec les Régions sur le RER.

Jusqu'à présent, le commissaire n'a pas eu connaissance des modalités de desserte des zones RER. La presse reprenant l'accord au niveau Fédéral ne mentionnait que la partie SNCB du RER et ne disait mot sur les lignes par route. Dans son exposé, le ministre a notamment mentionné la possibilité de l'extension de la ligne 91 de la STIB vers Ruysbroeck. M. Jean-Pierre Cornelissen estime qu'il est essentiel de voir comment s'imbriquent certaines extensions du réseau STIB dans la mise en route progressive du RER.

Le député a personnellement tendance à croire qu'un réseau ferré est toujours plus préférable qu'un réseau de transports en commun par route parce qu'il marque la ville de l'empreinte des transports en commun, par rapport aux bus qui peuvent être facilement réorientés ou supprimés.

Selon M. Jean-Pierre Cornelissen, il serait judicieux que la société de transports bruxelloise, la STIB, défende la part de marché bruxelloise dans le futur réseau RER. Dans l'optique des négociations sur le RER, il conviendrait d'examiner comment la STIB peut assurer des liaisons vers la proche périphérie.

C'est d'autant plus important que le ministre a marqué sa volonté d'augmenter, à travers le nouveau contrat de gestion de la STIB, le nombre de voyages de 15 millions d'ici 2005. Il lui semble que cet objectif est raisonnable mais ces efforts doivent nécessairement passer par une extension du réseau de la STIB.

Du point de vue de l'extension du réseau, quelques pistes sont fournies dans le contrat de gestion, notamment la finalisation de l'extension du métro vers Erasme ainsi que les parkings de dissuasion. Le ministre a également cité une série d'améliorations de lignes de surface. Le ministre a raison de souligner que l'amélioration et l'extension du réseau est une chose ; il faut également pouvoir disposer du matériel roulant. En tant qu'utilisateur des transports en commun à Bruxelles, M. Jean-Pierre Cornelissen est d'avis qu'il est vraiment urgent d'acquérir du matériel roulant. Le commissaire fréquente la ligne Simonis-Arts/Loi ; il a pu constater que durant les horaires de vacances et d'été, on passe de trois à quatre voitures de métro. Il lui semble que, étant donné la fréquentation croissante du métro, ces quatre voitures devraient être également prévues par la STIB en périodes scolaires.

Le député se réjouit également que le ministre prévoit de renouveler la flotte de trams ; il souhaiterait obtenir de

beslissingen op het vlak van mobiliteit nauw met elkaar en met het beheerscontract in verband staan. De minister brengt het GEN en de begeleidende maatregelen terecht ter sprake. Het verheugt het commissielid dat de federale overheid eindelijk de besprekingen met de Gewesten over het GEN aanvat.

Tot nu toe wist het commissielid niet hoe de GEN-zones bediend zouden worden. De pers, die aandacht heeft besteed aan het federale akkoord, vermeldde slechts het gedeelte van het GEN dat betrekking heeft op de NMBS, en repte niet over de lijnen over de weg. De minister heeft in zijn uiteenzetting met name gezegd dat de MIVB-lijn 91 naar Ruisbroek zou kunnen worden doorgetrokken. De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt het zeer belangrijk om ermee rekening te houden dat bepaalde uitbreidingen van het MIVB-net verbonden zijn aan de geleidelijke totstandkoming van het GEN.

De volksvertegenwoordiger is persoonlijk geneigd te geloven dat een spoornet altijd de voorkeur verdient boven het openbaar vervoer langs de weg, omdat het zijn stempel op de stad drukt, terwijl bussen gemakkelijk een andere bestemming kunnen krijgen of geschrapt kunnen worden.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat de Brusselse vervoermaatschappij, de MIVB, het aandeel van de Brusselse markt in het toekomstige GEN verdedigt. Met het oog op de onderhandelingen over het GEN zou onderzocht moeten worden hoe de MIVB voor verbindingen met de nabijgelegen rand kan zorgen.

Dat is des te belangrijker, aangezien de minister het aantal reizigers tegen 2005 met 15 miljoen wenst te verhogen via het beheerscontract van de MIVB. Hij vindt dit een redelijk doel, maar daartoe moet het MIVB-net uitgebreid worden.

In dat verband bevat het beheerscontract enkele denksporen, met name de verlenging van de metro tot aan Erasmus en de overstapparkerterreinen. De minister heeft eveneens een aantal verbeteringen op de bovengrondse lijnen vermeld. Hij heeft er terecht op gewezen dat, enerzijds, het net verbeterd en uitgebreid moet worden, maar dat de MIVB, anderzijds, over rollend materieel moet kunnen beschikken. Als gebruiker van het openbaar vervoer in Brussel vindt de heer Jean-Pierre Cornelissen dat er inderdaad dringend rollend materieel moet worden aangekocht. Hij reist regelmatig op de lijn Simonis-Kunst/Wet. Hij heeft vastgesteld dat het aantal metrostellen tijdens de vakantie- en zomerdienstregeling van drie tot vier verhoogd wordt. Aangezien steeds meer reizigers de metro gebruiken, vindt hij dat de MIVB ook tijdens het schooljaar vier metrostellen zou moeten inzetten.

Het verheugt de volksvertegenwoordiger eveneens dat de minister van plan is om nieuwe trams in te zetten. Hij

plus amples informations sur les échéances et le nombre de renouvellements que prévus.

Le ministre a également évoqué la problématique des contrats d'axe. Il lui semble que c'est un objectif important car conditionnant la vitesse commerciale des véhicules de la STIB (lorsqu'il y a encombrement, la STIB doit en outre réinjecter des véhicules supplémentaires). Il souhaiterait néanmoins obtenir des précisions car ces contrats d'axe nécessitent indubitablement des accords avec les communes.

M. Denis Grimberghs estime qu'il n'est pas vain d'avoir ce débat relatif au contrat de gestion, étant donné que celui-ci compte un grand nombre d'engagements de la part de la STIB. Il est utile que ce contrat remporte la plus grande adhésion, notamment des représentants politiques régionaux. Il est également important pour la société que ce débat soit public car les engagements de la STIB et de la Région sont lourds et nombreux.

En liminaire, M. Denis Grimberghs s'interroge sur les fondements mêmes du contrat de gestion. Que celui-ci se base sur le Plan Iris des déplacements est une bonne chose. Par contre, que le contrat de gestion se fonde également sur la note d'orientation approuvée par le comité de gestion de la STIB du 18 juillet 2000 et par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 20 juillet 2000 pose question car le gouvernement anticipe certaines évolutions qui ne sont pas toutes souhaitables. Cette note anticipe en quelque sorte sur le projet de règlement européen relatif au contrat de transports. Alors que le ministre compétent pour l'économie estime qu'il faut qu'il y ait des exceptions au règlement européen en matière de placement des chômeurs pour que cela reste un service public, le ministre compétent pour le transport public anticipe sur un projet de règlement qui n'est pas encore adopté.

M. Denis Grimberghs estime qu'il faudrait que les commissaires aient un débat sur la nécessité ou non de s'inscrire dans le cadre de ce projet de règlement européen. Étant donné que la législation européenne découle de la volonté des États qui sont représentés, si la Région de Bruxelles-Capitale avait la volonté que ce futur règlement ne touche pas le transport public urbain, ce serait possible.

M. Denis Grimberghs s'inquiète de voir dans une annexe qui fait partie inhérente du contrat de gestion, les affirmations suivantes :

"Tout indique, en effet, qu'en 2004 ou 2005, la réglementation européenne contraindra toutes les autorités publiques :

- à mettre régulièrement en concurrence, au minimum, l'exploitation des lignes de bus;
- à motiver, le cas échéant, le choix de maintenir des monopoles d'exploitation pour les réseaux ferrés;

wil weten hoeveel nieuwe trams ingezet zullen worden en wanneer.

De minister heeft het eveneens over de ascontracten gehad. Hij vindt dit een belangrijke doelstelling, want ze beïnvloeden de reissnelheid van de MIVB-rijtuigen (als het zeer druk is, moet de MIVB bovendien bijkomende rijtuigen inzetten). Hij wenst echter meer toelichtingen, want voor die ascontracten moeten er ongetwijfeld overeenkomsten met de gemeenten worden gesloten.

De heer Denis Grimberghs vindt het nuttig om een debat over het beheerscontract te houden, aangezien het een groot aantal verbintenissen van de MIVB bevat. Het is een goede zaak dat zoveel mogelijk betrokken partners en met name de politieke vertegenwoordigers van het Gewest met dit contract instemmen. Voor de maatschappij is het eveneens van belang dat dit debat openbaar is, want de MIVB moet zware en talrijke verbintenissen nakomen.

Bij wijze van inleiding stelt de heer Denis Grimberghs vragen over de grondslagen zelf van het beheerscontract. Het is een goede zaak dat het beheerscontract gebaseerd is op het Iris-vervoerplan. Minder positief daarentegen is dat het beheerscontract ook gebaseerd is op de oriëntatienota die het beheerscomité van de MIVB op 18 juli 2000 heeft goedgekeurd, want de regering loopt daarin vooruit op bepaalde ontwikkelingen die helemaal niet wenselijk zijn. In die oriëntatienota loopt het beheerscomité enigszins vooruit op het ontwerp van Europese verordening inzake de vervoersovereenkomst. Terwijl de minister belast met economie uitzonderingen op de Europese verordening inzake arbeidsbemiddeling noodzakelijk vindt om de arbeidsbemiddeling in de handen van de overheid te houden, loopt de minister belast met openbaar vervoer vooruit op een nog niet aangenomen ontwerp van verordening.

De heer Denis Grimberghs vindt dat de commissieleden zouden moeten bespreken of er al dan niet rekening moet worden gehouden met dat ontwerp van Europese verordening. Aangezien de Europese regelgeving voortvloeit uit de wil van de lidstaten, zou het mogelijk zijn dat het openbaar stadsvervoer buiten de werkingssfeer van die toekomstige verordening zou vallen, als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zulks wil.

Het verontrust de heer Denis Grimberghs dat in een bijlage die deel uitmaakt van het beheerscontract, het volgende staat:

"Alles wijst er immers op dat in 2004 of 2005 de Europese reglementering alle overheden zal dwingen :

- om regelmatig over te gaan tot de aanbesteding van minstens de exploitatie van de buslijnen;
- om, desgevallend, de keuze voor het behoud van de exploitatiemonopolies voor de spoornetten te motiveren;

– à rendre transparentes les dépenses y afférentes ...

En dehors du fait qu'il serait imprudent de nier cette réalité, la STIB et la Région entendent inscrire leur action dans ce contexte afin non pas de le subir mais d'en tirer progressivement partie.

Concrètement, dans le respect de l'accord de gouvernement, le statut public de la STIB sera maintenu, tout en lui permettant d'évoluer et ainsi de s'adapter à ce nouveau contexte" (page 71).

Les socialistes sont peut-être rassurés par ces derniers paragraphes, car il s'agit en quelque sorte d'une nouvelle définition de la "consolidation stratégique" introduite, il y a quelques années, par M. Elio Di Rupo.

Même si cela ne se retrouve pas dans le corps du contrat de gestion, cela se trouve dans l'annexe et à la page 72 il est ajouté que :

"Dans les cinq années qui viennent, un des objectifs clés est l'évolution de la STIB vers une entité chargée de la planification tactique, et de la définition du cahier des charges des prestations opérationnelles (avec mécanisme de financement). A terme, cela se traduirait par une situation où la STIB, société régionale de transports de personnes, propriétaire d'une marque de réseau, commercialiserait le service et gérerait l'encadrement des entités productrices, dont certaines pourraient, à terme, être externes à la société régionale". Cette évolution n'est ni inéluctable, ni souhaitable, estime M. Denis Grimberghs. Ce n'est pas la volonté des membres de la commission de l'infrastructure d'aboutir à une concurrence des sociétés de transports publics urbains.

Dans le corps du contrat de gestion, on retrouve, mise à part la phrase "dont certaines pourraient à termes être externes à la société régionale", la même affirmation.

M. Denis Grimberghs constate que le contrat de gestion 2001-2005 comporte un certain nombre de phrases creuses, qui sont parfois utiles à rappeler.

Pour ne citer que quelques exemples, il reprend l'affirmation page 11 "La Région s'engage à assurer la cohérence de l'ensemble de ses choix avec les décisions stratégiques en matière de mobilité, notamment par rapport aux différents aspects du Plan Iris et à la priorité à donner aux transports publics". Peut-être cela n'est-il pas inutile, étant donné que cela n'a pas été toujours suivi.

Une autre qui engage la STIB : "La traduction tactique et opérationnelle des choix stratégiques de la Région

– om de daarmee gepaard gaande uitgaven transparant te maken ...

Afgezien van het feit dat het onvoorzichtig zou zijn die realiteit te ontkennen, zijn de MIVB en het Gewest van plan om hun actie in die context te doen kaderen teneinde die niet alleen te ondergaan, maar er ook meer en meer voordeel uit te halen.

Meer bepaald zal het openbare statuut van de MIVB, overeenkomstig het Regeerakkoord, behouden blijven, maar dat zal kunnen blijven evolueren en zich aldus kunnen aanpassen aan die nieuwe context" (blz. 78).

De socialisten zijn misschien gerustgesteld door die laatste paragrafen, want het gaat in zekere zin om een nieuwe definitie van de "strategische consolidatie", die de heer Elio di Rupo enkele jaren geleden heeft ingevoerd.

Dat staat echter niet in de tekst van het beheerscontract, maar wel in de bijlage (blz. 79), waar het volgende wordt toegevoegd:

"Eén van de sleutel doelstellingen binnen de komende vijf jaar is de evolutie van de MIVB naar een entiteit belast met de tactische planning en met de bepaling van het bestek voor de operationele prestaties (met financieringsmechanisme). Op termijn zal dat zich vertalen in een situatie waarin de MIVB, Gewestelijke Maatschappij voor personenvervoer, eigenaar van een netwerkmerk, de dienst zou commercialiseren en de omkadering van de productie-eenheden beheren, waarvan sommige, op termijn, buiten de gewestelijke maatschappij zouden kunnen plaatsvinden." Volgens de heer Denis Grimberghs is deze evolutie niet onvermijdelijk en niet wenselijk. De leden van de commissie voor de infrastructuur wensen geen concurrentie tussen maatschappijen die openbaar stadsvervoer aanbieden.

In de tekst van het beheerscontract staat dezelfde bewering, uitgezonderd de zin "waarvan sommige, op termijn, buiten de gewestelijke maatschappij zouden kunnen plaatsvinden."

De heer Denis Grimberghs stelt vast dat het beheerscontract 2001-2005 een aantal nietszeggende zinnen bevat, waaraan soms herinnerd moet worden.

Bij wijze van voorbeeld citeert hij een passage op bladzijde 11: "Het Gewest verbindt zich ertoe de samenhang te waarborgen van al zijn keuzen met de strategische beslissingen inzake mobiliteit, meer bepaald ten opzichte van de verschillende aspecten van het IRIS-plan en van de voorrang die aan het openbaar vervoer moet worden gegeven". Dat is misschien nuttig, aangezien daarmee niet altijd rekening is gehouden.

Hij haalt een andere verbintenis van de MIVB aan : "De tactische en operationele vertaling van de strategische keu-

impose que l'attractivité des services de la STIB soit augmentée. A côté des actions nécessaires au niveau de la conception des réseaux et des services produits et commercialisés par la STIB, il est essentiel de mettre en place progressivement des services dont les temps de déplacement soient compétitifs et garantis". Qui ne partagerait pas cette affirmation ?

D'autres phrases qui semblent anodines ne le sont pas. Ainsi les affirmations relatives à la connaissance et à l'approche du marché : "Le segment principal retenu pour développer la fréquentation est celui des déplacements domicile-travail les jours ouvrables. Ce type de déplacements est fortement générateur de déplacements automobiles en heures de pointe et donc de congestion. De plus, c'est un marché en croissance". Bien que le reste du paragraphe (page 39) soit plus prudent, il s'agit d'une réorientation du réseau sur laquelle il faut avoir un débat politique. En tant que député de l'opposition, M. Denis Grimberghs ne peut prendre acte du fait que le ministre n'est pas en mesure de rencontrer les objectifs du Plan Iris des déplacements.

L'outil qui manque depuis qu'a été élaboré le Plan Iris des déplacements en 1998, c'est l'outil stratégique d'affectation des moyens. Le commissaire se doit de rappeler que le plan d'action du ministre Chabert "Bruxelles vit, Bruxelles bouge" était déjà plutôt en recul par rapport au Plan Iris.

L'argument évoqué que la STIB ne possède pas le matériel roulant nécessaire pour répondre aux objectifs du Plan Iris des déplacements est inacceptable. Cela fait des années que les députés clament la nécessité d'acquérir du matériel roulant neuf pour la STIB.

M. Denis Grimberghs est d'avis qu'il n'est pas performant de renoncer aux objectifs du Plan Iris des déplacements. Le maître achat du Plan Iris des déplacements est le RER. Si la Région de Bruxelles-Capitale ne concrétise pas sa part en la matière, elle sera mal placée pour faire la leçon aux autres parties prenantes. Elle donne ainsi un mauvais signal aux autorités publiques qui doivent mettre en œuvre les dispositions du plan Iris. C'est notamment le cas du RER et des mesures d'accompagnement qui doivent être prises par la Région et les autorités communales dans la concrétisation de ce RER.

Le contrat de gestion aborde à plusieurs endroits l'amélioration nécessaire du taux de couverture.

Le député s'étonne que le contrat de gestion fixe comme objectif d'améliorer le taux de couverture "pour les trois modes et se rapprocher du peloton de tête européen dans des villes de taille comparable" (page 35). Quel est exactement l'objectif ? Puisque l'on fait du benchmarking ne peut-on pas être plus précis ?

zen van het Gewest vereist dat de aantrekkelijkheid van de MIVB-diensten verhoogd wordt. Naast de nodige acties op het vlak van het concept van de netwerken en van de diensten die door de MIVB geproduceerd en gecommmercialiseerd worden, is het van essentieel belang geleidelijk diensten op te richten met competitieve en gewaarborgde reistijden". Wie zou het daar niet mee eens zijn?

Andere schijnbaar onbeduidende zinnen zijn dat helemaal niet. Dit geldt voor de beweringen over de kennis en benaderingswijze van de markt: "Het voornaamste segment dat gekozen is om het gebruik te verhogen is dat van de verplaatsingen woonst-werk op werkdagen. Dit soort verplaatsingen brengt veel verplaatsingen met de auto tijdens de spitsuren met zich mee, en die zorgen voor opstoppingen. Bovendien is dit een groeiende markt." Hoewel de rest van de paragraaf (blz. 39) voorzichtiger geformuleerd is, gaat het om een nieuwe beleidskeuze voor het net waarover een politiek debat moet worden gevoerd. Als volksvertegenwoordiger van de oppositie kan de heer Denis Grimberghs er alleen maar akte van nemen dat de minister niet in staat is om de doelstellingen van het Iris-vervoerplan te halen.

Sinds het Iris-vervoerplan in 1998 is opgesteld, ontbreekt het strategisch instrument om middelen toe te wijzen. Het commissielid herinnert eraan dat het actieplan van minister Chabert "Brussel leeft, Brussel beweegt" reeds een stap achteruit was in vergelijking met het Iris-vervoerplan.

Het aangevoerde argument als zou de MIVB niet het vereiste rollend materieel hebben om de doelstellingen van het Iris-vervoerplan te halen is onaanvaardbaar. De volksvertegenwoordigers wijzen er al jaren op dat er nieuw rollend materieel voor de MIVB moet worden aangekocht.

De heer Denis Grimberghs is van oordeel dat men de doelstellingen van het Iris-vervoerplan moet blijven nastreven. De hoeksteen van het Iris-vervoerplan is het GEN. Als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn deel van het plan niet uitvoert, zal het de andere partners de les niet kunnen spellen. Het Gewest geeft aldus een verkeerd signaal aan de overheden die de bepalingen van het Irisplan moeten toepassen. Dat geldt met name voor het GEN en de begeleidende maatregelen die het Gewest en de gemeentebesturen moeten nemen om dat GEN in de praktijk tot stand te brengen.

In het beheerscontract wordt er meermaals op gewezen dat het dekkingspercentage moet worden verbeterd.

Het verbaast de volksvertegenwoordiger dat het beheerscontract ten doel heeft "voor de drie wijzen het dekkingspercentage te verbeteren en de Europese koplopers te benaderen in steden van vergelijkbare omvang" (blz. 35). Wat is de precieze doelstelling? Kan men niet duidelijker zijn, aangezien men aan benchmarking doet ?

A la page 43, le lien est même fait entre la réorganisation du réseau et l'amélioration du taux de couverture des lignes et des services : "Cette réorganisation permettra d'améliorer les taux de couverture des lignes et des services, que ce soit par une augmentation des recettes commerciales (y compris des contributions d'entreprises) ou par une diminution des coûts". Si le groupe de M. Denis Grimberghs prône la gratuité des transports en commun pour les Bruxellois en Région bruxelloise, le ministre va encore plus loin, étant donné qu'il souhaite recruter 15 millions de voyageurs supplémentaires (peut-être que le ministre les rémunérerait pour ce faire ...).

Tout en constatant que le contrat de gestion ne vise point la gratuité des transports en commun à Bruxelles, le député relève que le ministre ne se satisfait pas d'une stabilisation des recettes mais qu'il vise à les augmenter, contre toutes les tendances par ailleurs. Cette constatation est confirmée à l'article 6 du contrat de gestion où il est question de la politique tarifaire au point 6.1 : "Le prix supporté par le client sera fixé en fonction de la demande de transport, du coût du service répondant à cette demande, et de la part de ce coût que la Région consent à prendre en charge. Cette part financée par la Région pourrait être augmentée pour tenir compte des conditions socio-économiques des plus défavorisés ou de priorités politiques en matière d'offre des services publics, couvrant des éléments autres que ceux relevant de la politique commerciale de la STIB" (page 45). M. Denis Grimberghs note que la conséquence de cette approche est une augmentation des tarifs de 2% chaque année, hors inflation.

Le député souhaiterait qu'une liste des engagements à respecter par la STIB soit élaborée pour qu'on puisse se rendre compte du planning prévu dans le contrat de gestion. Il souligne que des engagements sont prévus pour le 30 avril 2001, d'autres en juillet 2001 ; le planning est très serré et très lourd pour la STIB.

Le député s'étonne réellement de la pauvreté des informations reprises relatives au programme d'investissements.

Lorsque le contrat de gestion stipule que : "La Région s'engage à ce que les moyens d'investissements régionaux qui se libéreront au fur et à mesure de l'achèvement des travaux de bouclage de métro de la petite ceinture et du dépôt Vandermeeren soient convertis prioritairement en vue d'augmenter les capacités du réseau de la STIB, principalement en investissement en matériel roulant, mais aussi en matière d'adaptation des installations fixes nécessaires pour gérer et entretenir ce matériel roulant complémentaire". Sans preuve du contraire, ces moyens supplémentaires sont inexistants.

Et de dresser le parallèle avec le débat sur le Plan décennal d'investissements de la SNCB. Dans le cas présent, il

Op bladzijde 43 wordt zelfs het verband gelegd tussen de reorganisatie van het net en de verbetering van het dekkingpercentage van de lijnen en de diensten: "Die reorganisatie zal het mogelijk maken de dekkingpercentages van de lijnen en de diensten te verbeteren door een stijging van de commerciële ontvangsten (met inbegrip van de ondernemingsbijdragen) of door een daling van de kosten". De fractie van de heer Denis Grimberghs is weliswaar voorstander van gratis openbaar vervoer voor de Brusselaars in het Brussels Gewest, maar de minister gaat nog verder, aangezien hij streeft naar 15 miljoen extra reizigers (misschien zou de minister hen daartoe betalen ...).

De volksvertegenwoordiger stelt vast dat er in het beheerscontract geen sprake is van gratis openbaar vervoer in Brussel en wijst erop dat de minister zich niet tevreden stelt met een stabilisatie van de ontvangsten, maar die, tegen alle tendensen in, wenst te verhogen. Deze vaststelling wordt bevestigd in artikel 6 van het beheerscontract over het tariefbeleid (punt 6.1.): "De door de klant betaalde prijs zal worden vastgesteld op basis van de vervoersvraag, de kostprijs van de dienst die beantwoordt aan die vraag en het deel van die kostprijs dat het Gewest bereid is ten laste te nemen. Dit door het Gewest gefinancierd deel zou verhoogd kunnen worden om rekening te houden met de sociaal-economische omstandigheden van de minstbesteden of met politieke prioriteiten inzake aanbod van openbare diensten, met betrekking tot andere elementen dan die welke onder het commercieel beleid van de MIVB vallen" (blz. 45). De heer Denis Grimberghs wijst erop dat deze benadering resulteert in een jaarlijkse tariefverhoging van 2 % zonder rekening te houden met de inflatie.

De volksvertegenwoordiger wenst dat er een lijst wordt opgesteld van de verbintenissen die de MIVB moet nakomen om een idee te hebben van de planning vervat in het beheerscontract. Hij benadrukt dat er verbintenissen moeten worden nagekomen tegen 30 april 2001 en nog andere tegen juli 2001. De MIVB moet een zeer strikte en zeer zware planning volgen.

Het verbaast de volksvertegenwoordiger ten eerste dat het beheerscontract zo weinig informatie over het investeringsprogramma bevat.

In het beheerscontract staat dat "Het Gewest ... er zich toe (verbindt) dat de gewestelijke investeringsmiddelen die zullen vrijkomen naargelang van de voltooiing van de werken voor de sluiting van de metrolus van de Kleine Ring en van de remise Vandermeeren prioritair geconverteerd zullen worden om de capaciteit op het MIVB-net te verhogen, voornamelijk als investeringen in rollend materieel, maar ook voor de aanpassing van de noodzakelijke vaste installaties voor het beheer en het onderhoud van dat aanvullend rollend materieel". Tenzij het tegendeel bewezen wordt, bestaan die extra middelen niet.

De volksvertegenwoordiger maakt een vergelijking met het debat over het tienjareninvesteringsplan van de NMBS.



n'y a pas matière à débat. Le député se demande quand on aura un débat politique sur l'apport public aux investissements régionaux en faveur de la STIB.

Le contrat de gestion prévoit que la STIB fasse connaître ses besoins en matériel roulant pour le métro au 30 septembre 2001 et pour les années au-delà de 2005, la STIB doit confirmer pour le 31 décembre 2001 ses besoins quantitatifs et qualitatifs en matière de trams et d'autobus.

M. Denis Grimberghs s'inquiète du fait que le contrat de gestion prévoit qu'au moins 20% de l'offre de transports publics fasse l'objet d'une analyse en profondeur des possibilités de réorganisation dans le cadre d'un plan pluriannuel. Selon lui, il est crucial d'avoir un réseau relativement stable. Cela va en sens contraire de l'évolution dans d'autres villes européennes. Il lui semble que le réseau de la STIB hors métro est trop mouvant, régulièrement en mutation. Or, pour fidéliser la clientèle, il convient de sécuriser l'utilisateur par un réseau qui s'inscrit dans la durée.

M. Denis Grimberghs estime qu'il est important d'inscrire l'amélioration des fréquences dans le contrat de gestion. Toujours est-il qu'il convient de mettre ce point en regard avec les objectifs "VICOM" et contrats d'axes pour pouvoir analyser si les augmentations de fréquences sont réellement atteignables.

Enfin, le député conclut en signalant qu'il n'est pas contre le système bonus-malus, mais il pourrait être utile que ce système ne touche pas seulement la STIB mais également l'autre partie prenante au contrat de gestion pour laquelle le ministre serait amené à répondre lors des discussions budgétaires.

Mme Geneviève Meunier déplore que les députés soient informés a posteriori du contrat de gestion, une fois qu'il est signé, alors que ce contrat de gestion représente non seulement un budget considérable pour la Région de Bruxelles-Capitale, mais également une grande importance pour le développement et la qualité de vie en ville.

La députée regrette que l'assemblée parlementaire soit informée après tout le monde. Elle rappelle qu'une conférence de presse a été organisée par le ministre et la STIB le 5 avril 2001 et que les parlementaires reçoivent le texte qui comprend plus ou moins 100 pages la veille de la commission (le 24 avril 2001) alors que ce débat est programmé depuis un mois. Elle déplore ce fait et estime qu'il est inacceptable de traiter de telle manière le travail parlementaire.

Enfin, en liminaire, elle regrette encore le retard dans la conclusion de ce contrat qui aurait dû être signé le 31 décembre 2000.

In dit geval is er geen debat mogelijk. De volksvertegenwoordiger vraagt zich af wanneer men een politiek debat zal voeren over de inbreng van overheidsgeld in de gewestelijke investeringen ten gunste van de MIVB.

Het beheerscontract bepaalt dat de MIVB haar behoeften aan rollend materieel voor het metronet op 30 september 2001 kenbaar moet maken. Voor de jaren na 2005 moet de MIVB tegen 31 december 2001 bevestigen wat haar kwantitatieve en kwalitatieve behoeften voor de trams en de bussen zijn.

Het verontrust de heer Denis Grimberghs dat het beheerscontract bepaalt dat voor minstens 20% van het aanbod van openbaar vervoer de reorganisatiemogelijkheden in het kader van een meerjarenplan grondig geanalyseerd worden. Hij vindt het zeer belangrijk dat het vervoersnet relatief stabiel blijft. Dat staat haaks op de evolutie in andere Europese steden. Hij vindt dat het MIVB-net, met uitzondering van het metronet, te veel verandert. Wil de MIVB klanten aan zich binden, dan moeten die laatsten kunnen vertrouwen op een vervoersnet dat stabiel in de tijd is.

De heer Denis Grimberghs vindt het belangrijk dat de verbetering van de frequenties wordt opgenomen in het beheerscontract. Toch moet rekening gehouden worden met de doelstellingen van het Vicom-programma en de ascontracten om te kunnen nagaan of de frequentieverhogingen in de praktijk haalbaar zijn.

Tot slot is de volksvertegenwoordiger niet gekant tegen de bonus-malusregeling. Het zou echter nuttig kunnen zijn dat deze regeling niet alleen voor de MIVB geldt, maar ook voor de andere partij bij het beheerscontract, waarvoor de minister verantwoording zou moeten afleggen tijdens de begrotingsbesprekingen.

Mevrouw Geneviève Meunier vindt het jammer dat de volksvertegenwoordigers pas over het beheerscontract ingelicht worden, nadat het ondertekend is, terwijl dat contract niet alleen een aanzienlijke begrotingspost voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is, maar ook van groot belang is voor de stadsontwikkeling en voor de kwaliteit van het leven in de stad.

De volksvertegenwoordigster vindt het jammer dat het Parlement als laatste ingelicht wordt. Ze herinnert eraan dat de minister en de MIVB op 5 april 2001 een persconferentie hebben gehouden en dat de parlementsleden de ongeveer 100 bladzijden tellende tekst pas de dag vóór de commissievergadering (24 april 2001) hebben ontvangen, terwijl die bespreking al een maand gepland was. Ze betreurt dit en vindt dit gebrek aan respect voor het parlementaire werk onaanvaardbaar.

Tot slot van haar inleiding betreurt ze nog de vertraging bij het sluiten van het beheerscontract, dat op 31 december 2000 ondertekend had moeten worden.

Sur le fond, son groupe estime que c'est un contrat qui semble a priori tenir la route en étant ambitieux et qui veut redonner aux transports en commun une place prioritaire dans les modes de déplacement. Elle souligne quelques points positifs :

- 15 millions de voyages en plus à la fin du contrat;
- réexamen de 20% du réseau chaque année;
- contrats d'axes entre la STIB, la Région et les communes;
- contrat clair entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale, en précisant bien les obligations respectives de chacun;
- mise sur pied de nouveaux services à la clientèle, tels que les services de nuit et une meilleure desserte de la périphérie;
- programmation de l'extension du réseau métro et tram/bus;
- prévision pour l'achat de nouveau matériel roulant.

Mais cette appréciation est conditionnée par une série de points cruciaux.

Le premier et non le moindre est le respect du contrat de gestion par la Région. Le plan concernant l'attractivité du réseau prévoit deux scénarios : l'un avec mesures d'accompagnement, l'autre sans mesures d'accompagnement. Or, ces mesures d'accompagnement sont prévues dans le Plan Iris des déplacements ainsi que dans l'accord de gouvernement de juillet 1999. Sans celles-ci, il est inutile de parler d'augmentation de la vitesse commerciale du transport public de surface, ni d'instaurer progressivement le RER.

Sur l'extension du réseau, Mme Geneviève Meunier ne peut que constater qu'il y a clairement une priorité pour le développement du métro. Son groupe recherche toujours le rééquilibrage en faveur du réseau de surface tel que prévu dans l'accord de gouvernement. Le contrat de gestion parle effectivement d'un plan trams/bus mais celui-ci est situé au-delà de 2005.

Le contrat prévoit également de réexaminer chaque année 20% du réseau, plus particulièrement le réseau bus et de porter les efforts sur les axes prioritaires. Mme Geneviève Meunier se demande si cela signifie qu'on pourrait supprimer une ligne secondaire trop peu fréquentée à un moment donné.

Depuis la discussion budgétaire en passant par la présentation du "Bruxelles bouge, Bruxelles vit", le plan d'ac-

Wat de inhoud betreft, vindt haar fractie dat het beheerscontract op het eerste gezicht een degelijk en ambitieus contract is dat het openbaar vervoer opnieuw wil bevoorrechten boven de andere vervoermodi. Ze wijst op enkele positieve punten :

- 15 miljoen extra reizigers aan het einde van het contract;
- jaarlijks hernieuwd onderzoek van 20% van het vervoersnet;
- ascontracten tussen de MIVB, het Gewest en de gemeenten;
- duidelijk contract tussen de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waarin de respectieve verbintenissen duidelijk omschreven zijn;
- nieuwe diensten voor de klanten, zoals nachtdiensten en een betere bediening van de rand;
- programmering van de uitbreiding van het metro- en tram/busnet;
- plannen voor de aankoop van nieuw rollend materieel.

Deze positieve beoordeling hangt echter af van een reeks cruciale voorwaarden.

De eerste en niet onbelangrijkste voorwaarde is dat het Gewest het beheerscontract naleeft. Het plan ter verhoging van de aantrekkelijkheid van het net voorziet in twee scenario's: het ene met begeleidingsmaatregelen en het andere zonder begeleidingsmaatregelen. Die begeleidingsmaatregelen staan echter in het Iris-vervoerplan en in het regeerakkoord van juli 1999. Zonder die maatregelen heeft het geen zin te spreken van een verhoging van de reissnelheid van het bovengronds openbaar vervoer of van een geleidelijke totstandkoming van het GEN.

In verband met de uitbreiding van het net stelt mevrouw Geneviève Meunier vast dat de uitbreiding van de metro duidelijk prioritair is. Haar fractie zal er altijd naar streven om het evenwicht ten gunste van het bovengrondse net te herstellen, zoals in het regeerakkoord staat. In het beheerscontract is er inderdaad sprake van een plan voor de trams/bussen, maar dat is opgesteld voor de jaren na 2005.

Het beheerscontract bepaalt eveneens dat jaarlijks 20% van het net, meer bepaald van het busnet, opnieuw onderzocht wordt en dat de inspanningen toegespitst worden op de prioritaire assen. Mevrouw Geneviève Meunier vraagt zich af of zulks betekent dat een secundaire lijn die niet genoeg gebruikt wordt; op een gegeven ogenblik geschrapt zou kunnen worden.

Sedert de begrotingsbespreking en na de voorstelling van het actieplan van minister Chabert, "Brussel beweegt,

tion du ministre Chabert, on parle des "contrats d'axes". Mme Geneviève Meunier constate dans le contrat de gestion qu'ils doivent être finalisés en juin 2001. Où en est l'état d'avancement de ces contrats d'axes et quels sont les subsides prévus pour les communes qui s'y plient ?

En matière de matériel roulant, Mme Geneviève Meunier constate que les extensions du réseau métro nécessitent l'achat de nouvelles rames : 60 sont prévues en 2004 pour un montant de 4 milliards. Comment vont-elles être financées ? Relais-t-on le problème pour le prochain gouvernement ?

La députée rappelle que de nombreux trams sont en fin de vie. L'achat de nouveaux trams coûterait 3 milliards. Ces achats sont-ils également programmés en 2004, alors que certaines motrices 7000 sont réellement en fin de vie ? Ou ces achats seront-ils prévus avant 2004 ?

De nouveaux services sont prévus, tel que le service de nuit. Cela peut effectivement constituer une demande potentielle. Il n'y a qu'à comparer avec les réseaux voisins. Cependant, est-ce en prévoyant un tarif supérieur pour ces nouveaux services que la STIB et la Région comptent attirer de nouveaux clients ?

L'annexe 2 prévoit le développement de sites protégés. Y a-t-il eu concertation avec les communes sur ce point ? Des sites importants à protéger pour le transport public de surface attendent depuis des années la concrétisation, tel que celui de la chaussée de Charleroi où un besoin criant est manifeste depuis des années ?

En ce qui concerne l'adaptation du réseau, la STIB possède une très grande marge de manœuvre puisque pour les deux catégories prévues au contrat de gestion (page 41), la société de transports intercommunales bruxelloises décide seule, la Région de Bruxelles-Capitale n'intervenant que pour le développement du réseau. N'est-ce pas accorder une trop grande autonomie à la société ? Mme Geneviève Meunier souhaiterait savoir si c'était déjà le cas dans le contrat de gestion du 31 mai 1996 et ses avenants.

Au niveau de la politique tarifaire, Mme Geneviève Meunier se pose la même question sur le grand degré de liberté de la STIB, puisque les adaptations tarifaires proposées par la STIB sont, du moins si elle respecte l'article 18 de l'ordonnance du 22 novembre 1990, d'office acceptées par la Région de Bruxelles-Capitale.

La gestion de la dette semble immergée en zone grise.

En ce qui concerne l'achat de matériel roulant, Mme Geneviève Meunier rappelle que la ministre fédérale a organisé une large consultation sur le futur achat de matériel roulant pour le réseau RER. Les personnes qui ont répondu à cet appel ont fait des remarques pertinentes, dont

Brussel leeft", wordt gesproken van "ascontracten". Mevrouw Geneviève Meunier stelt vast dat ze volgens het beheerscontract in juni 2001 afgerond moeten zijn. Hoeveer staat het met die ascontracten en welke subsidies zijn uitgetrokken voor de gemeenten die dergelijke contracten sluiten ?

In verband met het rollend materieel stelt mevrouw Geneviève Meunier vast dat er voor de uitbreidingen van het metronet nieuwe metrostellen aangekocht moeten worden: er zijn er 60 gepland in 2004 voor 4 miljard. Hoe zullen ze gefinancierd worden ? Wordt het probleem naar de volgende regering doorgeschoven ?

De volksvertegenwoordigster herinnert eraan dat vele trams helemaal versleten zijn. De aankoop van nieuwe trams zou 3 miljard kosten. Is die aankoop eveneens geprogrammeerd in 2004, terwijl sommige motorwagens 7000 werkelijk versleten zijn ? Of zijn die aankopen voor 2004 gepland ?

Er zijn nieuwe diensten gepland, zoals de nachtdienst. Daar kan inderdaad vraag naar zijn. Men moet de vergelijking met de andere netten maken. Denken de MIVB en het Gewest dat ze met een hoger tarief nieuwe cliënten voor die nieuwe diensten kunnen aantrekken ?

Bijlage 2 bevat de te ontwikkelen eigen banen. Is er in dat verband overleg gepleegd met de gemeenten ? Heeft men niet vergeten grote eigen banen voor het bovengronds openbaar vervoer aan te leggen, zoals op de Charleroise steenweg, waar er al jaren een overduidelijke behoefte bestaat ?

Wat de aanpassing van het net betreft, beschikt de MIVB over een zeer grote manoeuvreerruimte, aangezien de Brusselse intercommunale vervoermaatschappij autonoom beslist voor de twee categorieën in het beheerscontract (blz. 41) en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alleen betrokken wordt bij de uitbreiding van het net. Krijgt de MIVB dan geen te grote autonomie ? Mevrouw Geneviève Meunier wil weten of dat reeds zo was in het beheerscontract van 31 mei 1996 en de aanhangsels.

In verband met het tariefbeleid stelt mevrouw Geneviève Meunier zich dezelfde vraag over de grote autonomie van de MIVB, aangezien de tariefaanpassingen door de MIVB worden voorgesteld, tenminste als ze artikel 18 van de ordonnantie van 22 november 1990 naleeft.

Het beheer van de schuld lijkt niet duidelijk.

In verband met de aankoop van rollend materieel herinnert mevrouw Geneviève Meunier eraan dat de federale minister een uitgebreide raadpleging heeft georganiseerd over de toekomstige aankoop van rollend materieel voor het GEN. De personen die op die oproep zijn ingegaan,

il sera tenu compte. Récemment, la députée a encore eu des observations quant à l'accès des nouveaux trams aux personnes à mobilité réduite ; cet accès est extrêmement difficile. Il conviendrait de demander l'avis préalable des usagers, plus particulièrement celui des personnes à mobilité réduite avant de décider de l'achat de nouveau matériel.

Quant à l'augmentation des fréquences, Mme Geneviève Meunier estime que certaines lignes ne sont pas reprises dans les augmentations de fréquence : elle cite le cas des bus 95 et 96 pour lesquels il y a de multiples plaintes.

Il est peu question de l'intermodalité du transport public et du vélo dans le contrat de gestion, qui se borne à mentionner que "l'accès des vélos au transport public sera raisonnable". Que cela signifie-t-il ?

Dans le contrat de gestion, il est stipulé que le nettoyage des sites propres du transport public de surface est à charge de la STIB. La députée constate que, dans les faits, c'est toujours à charge des communes.

M. Michel Moock revient à la problématique du projet de règlement européen, en rappelant qu'il a posé la question lors de la discussion budgétaire et que le ministre l'avait rassuré que le transport public urbain n'entraîne pas dans ce cadre-là.

Un deuxième point sur lequel il était intervenu lors de la discussion budgétaire en commission permanente, c'est l'exploitation du bouclage. Dans le contrat, il n'est plus question de prévoir le bouclage technique jusqu'en 2005 avec ensuite des voyageurs sur cette partie du réseau. M. Michel Moock souhaiterait qu'il soit acté qu'il s'agit bien d'un transport normal de voyageurs.

Le député estime, comme sa collègue, que le double scénario prévu dans le contrat de gestion, avec ou sans mesures d'accompagnement, n'a pas de sens.

Contrairement à sa collègue Mme Geneviève Meunier, M. Michel Moock pense qu'il faut finaliser les travaux de transports en commun souterrains qui ont été entamés.

Enfin, en ce qui concerne le point 3.5 du contrat de gestion des missions de l'entreprise citoyenne, il n'y est plus question que de problématiques ayant trait à l'environnement. Or, l'ancien contrat de gestion était beaucoup plus engagé au niveau des actions d'insertion socio-professionnelle. Il y était clairement stipulé que la STIB doit contribuer à la lutte contre la fracture sociale, contre les discriminations à l'embauche. Pour M. Michel Moock, il serait inadmissible qu'une des plus grandes entreprises de la Région bruxelloise ne soit plus à l'avant-scène de cette lutte.

hebben relevante opmerkingen gemaakt, waarmee rekening zal worden gehouden. Onlangs nog ontving de volksvertegenwoordigster opmerkingen over de zeer slechte toegankelijkheid van de nieuwe trams voor personen met een handicap. Er zou rekening moeten worden gehouden met de mening van de gebruikers.

Mevrouw Geneviève Meunier vindt dat bepaalde lijnen vergeten werden bij de verhoging van de frequenties, namelijk de bussen 95 en 96 waarvoor er veel klachten zijn.

De intermodaliteit tussen het openbaar vervoer en de fiets komt niet veel aan bod in het beheerscontract. In het beheerscontract wordt alleen gesproken van een "behoorlijke toegankelijkheid van de rijtuigen van het openbaar vervoer voor fietsen". Wat betekent dat ?

Het beheerscontract bepaalt dat de MIVB moet zorgen voor het schoonmaken van de eigen banen van het openbaar vervoer op grondniveau. De volksvertegenwoordigster stelt vast dat in de praktijk de gemeenten daarvoor opdraaien.

De heer Michel Moock komt terug op het ontwerp van Europese verordening. Hij herinnert eraan dat hij dit ontwerp aan de orde heeft gesteld tijdens de begrotingsbespreking en dat de minister hem had gerustgesteld dat het openbaar stadsvervoer buiten de werkingssfeer van die verordening valt.

Tijdens de begrotingsbespreking in de vaste commissie had de spreker ook het woord genomen in verband met de exploitatie van de omsluiting. Volgens het beheerscontract komt de technische omsluiting er pas vanaf 2005 en kunnen de reizigers vervolgens gebruikmaken van dat deel van het net. De heer Michel Moock wenst dat er akte van genomen wordt dat het wel degelijk om normaal reizigersvervoer gaat.

De volksvertegenwoordiger vindt, net als zijn collega, dat de twee scenario's in het beheerscontract, namelijk het ene met en het andere zonder begeleidingsmaatregelen, geen zin hebben.

In tegenstelling tot zijn collega, mevrouw Geneviève Meunier, vindt hij dat de reeds aangevatte ondergrondse werken voor het openbaar vervoer afgewerkt moeten worden.

In punt 3.5 van het beheerscontract, de opdrachten als civieke onderneming, komen alleen milieuproblemen aan bod. Het vorige beheerscontract bevatte echter ook acties voor socio-professionele inschakeling. Dat contract bepaalde duidelijk dat de MIVB moet bijdragen tot de strijd tegen de maatschappelijke tweedeling en tegen discriminaties bij aanwerving. Volgens de heer Michel Moock zou het onaanvaardbaar zijn dat een van de grootste bedrijven van het Brussels Gewest daarin niet het voortouw neemt.

En ce qui concerne l'aménagement de sites propres pour les transports en commun de surface, le député constate que le programme est très ambitieux tout en relevant à bon escient le know-how de la STIB. Le député ne manque pas de souligner que celui-ci s'est cependant révélé catastrophique au niveau de la chaussée de Ninove par exemple. Tout ce qui a été refait, il y a deux ans, est actuellement en voie de réfection.

M. Michel Moock est d'avis qu'il convient de calculer correctement le dimensionnement des sites propres. Pour ne citer qu'un exemple : à l'avenue Baeck, les trams peuvent passer sur le site propre, les bus, par contre, sont coincés par les voitures.

Il se préoccupe également de l'accès de personnes à mobilité réduite dans les trams (un buggy d'enfant n'entre pas dans le tram 82, pour ne citer qu'un cas).

M. Alain Adriaens se bornera à aborder la question des sites propres ou protégés. Pour arriver à effectuer 15 millions de nouveaux voyages, il faut bien augmenter la vitesse commerciale en rendant les transports en commun de surface plus rapides. Cela implique inéluctablement que les sites propres soient aménagés avec les mesures d'accompagnement nécessaires, ose espérer le député.

Il constate que la plupart des aménagements prévus le sont sur 400 mètres. Il lui semble qu'il ne faut pas gaspiller les deniers publics dans des sites propres là où ils ne sont pas absolument nécessaires (où il y a peu d'embouteillages). Dans ces cas-là, des sites protégés pourraient suffire.

Mme Michèle Carthé note brièvement qu'il y a des choses positives dans le contrat de gestion. Cependant, celui-ci anticipe sur un projet de règlement européen, qui par ailleurs prévoit que le transport public urbain demeurerait un service public et n'entrerait pas dans ce cadre réglementaire-là.

Mme Michèle Carthé souhaiterait être rassurée que, dans la perspective du RER, le contrat de gestion prévoit bien de veiller à la protection des quartiers d'habitations.

Enfin, elle espère que le contrat de gestion a bien prévu l'équilibre de la desserte de la Région, notamment du Nord-Ouest de la Région de Bruxelles-Capitale.

Enfin, elle vérifiera que le contrat de gestion aborde correctement la question de l'intégration tarifaire dans la perspective du RER.

Le ministre Jos Chabert répond de manière groupée aux questions des commissaires.

Le ministre constate que plusieurs commissaires expriment des réserves quant au projet de règlement européen,

De volksvertegenwoordiger stelt vast dat het programma voor de aanleg van eigen banen voor het bovengronds openbaar vervoer zeer ambitieus is en wijst op de knowhow van de MIVB op dat vlak. Hij benadrukt echter dat de eigen baan op de Ninoofsesteenweg bijvoorbeeld geen succes was. Alle aanpassingen van twee jaar geleden worden thans hersteld.

De heer Michel Moock vindt dat de afmetingen van de eigen banen correct berekend moeten worden. Hij vermeldt slechts één voorbeeld: in de Baecklaan kunnen de trams op de eigen baan rijden, maar de bussen worden geblokkeerd door de auto's.

Hij maakt zich eveneens zorgen over de toegankelijkheid van de trams voor personen met beperkte mobiliteit (een kinderwagen kan niet in tram 82 om maar een voorbeeld te noemen).

De heer Alain Adriaens zal alleen de kwestie van de eigen of beschermde banen aansnijden. Als de MIVB 15 miljoen extra reizigers wil aantrekken, moet de reissnelheid verhoogd worden door het bovengronds vervoer te versnellen. Dat houdt onvermijdelijk in dat de eigen banen aangelegd worden met de noodzakelijke begeleidende maatregelen, aldus de volksvertegenwoordiger.

Hij stelt vast dat de meeste eigen banen over een lengte van 400 meter gepland zijn. Hij vindt dat er geen overheidsgeld verspild mag worden voor eigen banen die niet echt noodzakelijk zijn (waar er weinig opstoppingen zijn). Op die plaatsen zouden beschermde banen kunnen volstaan.

Mevrouw Michèle Carthé wijst er in het kort op dat het beheerscontract positieve punten bevat. Het loopt echter vooruit op een ontwerp van Europese verordening, dat voorts bepaalt dat het openbaar stadsvervoer een openbare dienst zou blijven en buiten de werkingssfeer van de verordening zou vallen.

Mevrouw Michèle Carthé wil gerustgesteld worden dat het beheerscontract in de bescherming van de woonwijken voorziet, in het vooruitzicht van het GEN.

Vervolgens hoopt ze dat het beheerscontract in een evenwichtige bediening van het Gewest voorziet, met name van het noordwesten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ten slotte zal ze nagaan of de tariefintegratie correct aan bod komt in het beheerscontract in het vooruitzicht van het GEN.

Minister Jos Chabert beantwoordt de vragen van de commissieleden niet individueel, maar tezamen.

Hij stelt vast dat verschillende commissieleden bezwaren formuleren tegen het ontwerp van Europese verorde-

dont mention avait déjà été faite dans la note d'orientation que le gouvernement bruxellois avait approuvée le 20 juillet 2000.

Certains membres prédisent que la STIB ne tombera pas sous l'application d'une éventuelle directive européenne.

Le gouvernement est parti d'un principe de prudence et de précaution qui exige de tenir compte de tendances claires sur le plan international et européen en négociant un contrat d'une durée de cinq ans qui tient compte de certaines recommandations européennes.

Indépendamment de la problématique de la mise ou de la non-mise en concurrence des services de transports en commun, les développements européens concordent avec un grand nombre d'évolutions souhaitées, c'est-à-dire une meilleure répartition des rôles entre l'autorité et l'opérateur (tel que défini dans l'article 1.1 du contrat de gestion), une plus grande transparence financière (voir l'article 7.5 à ce sujet) et surtout un accent plus prononcé sur la qualité du service fourni (comme prévu à l'article 3.1.2 inspiré du projet de norme européenne CEN sur la qualité des services).

Les mécanismes et les évolutions prévus dans le nouveau contrat de gestion rencontrent déjà tous ces objectifs qui vont d'ailleurs dans le sens d'une plus grande efficacité du service public, ce que tout le monde souhaite.

En ce qui concerne le projet européen, des pourparlers sont en cours. Il n'y a pas encore de position officielle, ni européenne, ni belge. Le gouvernement a voulu que la STIB se trouve dans une position forte pour affronter la réalité des transports en commun dans cinq ans.

Un certain nombre de commissaires trouvent que dans le contrat de gestion la présentation d'un scénario d'amélioration de la vitesse commerciale "sans mesures d'accompagnement" est inacceptable et même inutile.

Le gouvernement a la volonté d'améliorer la vitesse commerciale, mais il est contractuellement nécessaire d'émettre des exigences auxquelles la STIB doit répondre en attendant, d'où l'ajout de cette comparaison hypothétique qui servira de base de départ.

Elle a aussi comme conséquence que - d'ores et déjà - la STIB est obligée de déployer une nouvelle dynamique. Il s'agit d'un scénario qui, contractuellement, définit un niveau de production planifié à atteindre à l'horizon 2005.

Cela n'empêche pas que le ministre est parfaitement conscient qu'il est exclu de réaliser les grandes ambitions du contrat de gestion sans ces mesures d'accompagnement régionales et que le gouvernement s'engage clairement à les réaliser. D'ailleurs le contrat de gestion prévoit dans son

ning, dat reeds vermeld is in de oriëntatienota die de Brusselse regering op 20 juli 2000 had goedgekeurd.

Bepaalde leden voorspellen dat de MIVB niet onder de toepassing van een eventuele Europese richtlijn zal vallen.

De Regering is uitgegaan van het principe van voorzichtigheid en voorzorg dat vereist dat rekening moet worden gehouden met duidelijke tendensen op internationaal en Europees vlak door te onderhandelen over een contract met een duur van vijf jaar dat rekening houdt met bepaalde Europese aanbevelingen.

Afgezien van de problematiek van het al dan niet in mededinging stellen van de openbaar vervoerdiensten, stemmen de Europese ontwikkelingen overeen met een groot aantal gewenste evoluties, te weten een betere verdeling van de rollen tussen de overheid en de operator (zoals aangegeven in art. 1.1 van de beheersovereenkomst), een grotere financiële transparantie (zie art. 7.5) en, vooral, een duidelijker accent op de kwaliteit van de gepresteerde dienst (zoals voorzien in art. 3.1.2, in navolging van het ontwerp van Europese norm CEN).

De mechanismen en de evoluties waarin voorzien is in het nieuwe beheerscontract beantwoorden reeds aan al deze doelstellingen die overigens in de richting gaan van een grotere doeltreffendheid van de openbare dienst, hetgeen door iedereen wordt gewenst.

Er worden besprekingen gevoerd over het Europees project. Er is nog geen officieel standpunt, noch een Europees noch een Belgisch. De regering wil dat de MIVB sterk staat en het hoofd zal kunnen bieden aan de uitdagingen van het openbaar vervoer binnen vijf jaar.

Een bepaald aantal commissieleden vinden dat het onaanvaardbaar is en zelfs overbodig om in het beheerscontract een scenario voor te stellen inzake de verbetering van de reissnelheid "zonder begeleidingsmaatregelen".

Vanzelfsprekend wil de regering de reissnelheid verhogen, maar het is op contractueel vlak noodzakelijk eisen te stellen waaraan de MIVB in afwachting moet voldoen, vandaar de bijvoeging van deze hypothetische vergelijking, die zal fungeren als vertrekpunt.

Zij heeft eveneens tot gevolg dat de MIVB nu reeds verplicht is te zorgen voor een nieuwe dynamiek. Het gaat over een scenario waarin een productieniveau wordt vastgesteld dat moet worden bereikt tegen 2005.

Dit neemt niet weg dat de minister er zich perfect van bewust is dat het uitgesloten is de belangrijke ambities van de overeenkomst te verwezenlijken zonder die gewestelijke begeleidingsmaatregelen en dat de regering er zich duidelijk toe verbindt ze te verwezenlijken. Artikel 4.1. van het

article 4.1 clairement les objectifs d'offre pour les trois modes.

Comme prévu à l'article 3.1.4., chaque réalisation de mesures d'accompagnement aboutira à un transfert à l'augmentation de l'offre du "bénéfice" correspondant, et ce à concurrence de 100 %, la croissance des gains devant être réimputée en termes d'offre et de fréquences.

Certains membres se posaient des questions concernant la forme et la réalisation des contrats d'axe. Quelles seraient les charges financières à supporter par les communes et quels subsides régionaux éventuels sont prévus pour ces mêmes communes ?

Les contrats d'axes visent à développer la collaboration entre la STIB, les communes et la Région afin d'accroître les performances des transports en commun. Ils pourront être susceptibles de se faire subsidier à un taux majoré suivant les modalités prévues dans l'arrêté du gouvernement du 30.11.2000 à l'article 2 § 7 dans le cadre des investissements qui ont pour objet d'améliorer la fluidité et le confort des transports en commun sur les voiries qui font l'objet d'un " contrat d'axe " entre la Région, les communes et la STIB. Les coûts de mise en oeuvre seront répartis sur l'ensemble des instruments financiers disponibles, c'est-à-dire, les travaux subsidiés, les budgets STIB, les budgets communaux et régional et l'accord de coopération entre le gouvernement fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Par conséquent, les communes qui s'engagent par convention avec la STIB pour oeuvrer pour l'amélioration des transports en commun sur leur territoire et permettent aux bus et trams de circuler avec le moins d'obstacles possible pourront solliciter l'établissement d'un contrat d'axe.

Elles mettront l'accent également sur les modalités de garer les véhicules privés en voirie, veilleront à un environnement adéquat près des haltes, la présence d'agents de police, etc.

Une réorientation ou des accents de priorité dans les budgets communaux devront, dans certains cas, être exécutés.

Etant donné que les dotations de la STIB peuvent augmenter en fonction du nombre de voyageurs (en tenant compte également du bonus-malus), la STIB peut intervenir elle-même financièrement afin de poursuivre un effet dit récupérateur.

L'objectif principal est d'instaurer un dialogue permanent et une collaboration étroite entre les services communaux et la STIB et/ou l'administration de l'équipement et des déplacements.

Des commissaires trouvent que le contrat de gestion met l'accent surtout sur les extensions métro et néglige les

beheerscontract bepaalt duidelijk de doelstellingen op het vlak van het aanbod van de drie vervoerwijzen.

Het is ook zo dat bij iedere verwezenlijking van begeleidende maatregelen de overeenstemmende " winst " voor 100% terug naar het aanbod zal gaan, zoals voorzien volgens artikel 3.1.4.

Bepaalde commissieleden stellen zich vragen over de vorm en de realisatie van de ascontracten. Welke financiële lasten moeten worden gedragen door de gemeenten en in welke eventuele gewestelijke subsidies is voorzien voor die gemeenten?

De ascontracten hebben tot doel de samenwerking tussen de MIVB, de gemeenten en het Gewest te ontwikkelen teneinde de prestaties van het openbaar vervoer te verhogen. Ze kunnen worden gesubsidieerd tegen een verhoogd percentage, volgens de regels waarin voorzien in artikel 2 §7 van het regeringsbesluit van 30.11.2000 in het kader van de investeringen die de doorstroming en het comfort van het openbaar vervoer moeten verhogen op wegen die het voorwerp uitmaken van een 'ascontract' tussen het Gewest, de gemeenten en de MIVB. De kosten van de invoering ervan zullen worden verdeeld over al de beschikbare financiële instrumenten, namelijk de gesubsidieerde werken, de MIVB-begrotingen, de begrotingen van de gemeenten en van het Gewest en het Samenwerkingsakkoord tussen de federale regering en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De gemeenten die er zich via overeenkomst met de MIVB toe verbinden het openbaar vervoer op hun grondgebied te verbeteren en het bus- en tramverkeer zo weinig mogelijk hinder te bezorgen, zullen bijgevolg kunnen vragen dat een ascontract opgesteld wordt.

De nadruk zal eveneens worden gelegd op de mogelijkheid om de privé-wagens op de openbare weg te parkeren, een aangepaste omgeving aan de halten, de aanwezigheid van politie, enz.

In bepaalde gevallen zullen de gemeentelijke begrotingen moeten worden geheroriënteerd of zullen andere accenten moeten worden gelegd qua prioriteit.

Aangezien de dotaties van de MIVB kunnen verhogen in functie van het aantal reizigers (ook rekening houdend met de bonus-malus) kan de MIVB zelf ook financieel inspringen om een soort terugverdieneffect te verkrijgen.

De hoofddoelstelling bestaat erin een permanente dialoog en een nauwe samenwerking tot stand te brengen tussen de gemeentediensten en de MIVB en/of het bestuur voor de uitrusting en de verplaatsingen.

Sommige commissieleden vinden dat het beheerscontract vooral de nadruk legt op de metro-uitbreidingen en de

extensions de trams et de bus, notamment vers la périphérie.

La liste des sites propres reprise en annexe est-elle exhaustive?

Les commissaires peuvent observer que toutes les nouvelles initiatives décrites dans le contrat de gestion se situent en surface.

L'"accent sur le métro" n'est que la finalisation de ce qui avait été entrepris et approuvé lors de l'accord du gouvernement et du contrat de gestion précédent.

En ce qui concerne les extensions en surface, le ministre voudrait rappeler ce qu'il a annoncé la semaine dernière, à savoir: le prolongement du tram 55 jusque Moensberg et du tram 56 jusqu'au ring par Marius Renard en 2003. En 2004, le tram 52 desservira le quai des usines et le tram 55 empruntera une extension jusqu'à Eurocontrol au Nord.

Le contrat actuel prévoit une étude STIB pour fin 2001 concernant les besoins complémentaires en trams et bus.

D'autres extensions seront étudiées, comme celle du tram 91 jusqu'à la future gare RER à Ruisbroek, du tram 94 jusqu'à la station de métro Roodebeek, ainsi que l'extension des lignes de tramway 39 et 44 jusqu'à Schuman.

En ce qui concerne le réseau de surface, le gouvernement a d'ailleurs décidé de lancer au moins les études suivantes dans le cadre de l'actualisation du Plan Iris :

- déviation de la ligne 56 vers l'avenue Marcel Thiry par Meiser, la chaussée de Louvain et l'avenue des Communautés;
- liaison de tramway Est-Ouest à travers le Pentagone;
- liaison Nord-Sud (y compris un tunnel entre le CCN et l'avenue Rogier ;
- liaisons entre la deuxième couronne et la périphérie autour de Bruxelles.

Les extensions en périphérie se feront en étroite collaboration avec le groupe de travail du RER.

On ne peut parler dans ce cas d'un jeu concurrentiel avec la société De Lijn, mais plutôt d'une recherche de complémentarité maximale des lignes en périphérie des deux sociétés.

La liste des sites propres est annexée au contrat de gestion (annexe 2).

uitbreiding van tram- en buslijnen, onder meer in de randgemeenten, verwaarloost.

Is de lijst van de eigen banen, die als bijlage is toegevoegd, volledig ?

De commissieleden zullen merken dat al de in het beheerscontract beschreven nieuwe initiatieven op grondniveau genomen worden.

De nadruk op de metro is de finalisering van hetgeen reeds ondernomen en goedgekeurd werd in de vorige regering en het vorige beheerscontract.

Wat de bovengrondse uitbreidingen betreft, herinnert de minister graag in het kort aan wat hij de vorige week reeds vermeld heeft, te weten dat, in 2003, tram 55 tot Moensberg wordt verlengd, en tram 56 tot de Ring via Marius Renard. In 2004 zal tram 52 de Werkhuizenkaai aandoen en zal tramlijn 55 in noordelijke richting tot Eurocontrol worden verlengd.

In de huidige overeenkomst is voorzien in een MIVB-studie, tegen einde 2001 en betreffende de aanvullende behoeften qua trams en bussen.

Andere uitbreidingen die zullen worden onderzocht zijn o.a. tram 91 tot het toekomstige Gen-station Ruisbroek, tram 94 tot het metrostation Roodebeek en de trams 39 en 44 tot Schuman.

Wat het bovengronds net betreft, heeft de Regering overigens beslist dat in het licht van de bijsturing van het Irisplan minstens de volgende studies aangevat zullen worden :

- omleiding van lijn 56 via Meiser, Leuvensesteenweg en Gemeenschapslaan naar de Marcel Thirylaan;
- tramverbinding Oost-West, doorheen de vijfhoek;
- tramverbinding Noord-Zuid, (met een tunnel tussen het CNN en de Rogierlaan);
- ten slotte, de verbindingen tussen de tweede kroon en de rand rond Brussel.

De uitbreidingen in de randgemeenten zullen worden gerealiseerd in nauwe samenwerking met de GEN-werkgroep.

In dit geval is er geen sprake van concurrentie met de maatschappij De Lijn, maar veeleer van een streven naar maximale complementariteit van de lijnen in de randgemeenten van beide maatschappijen.

De lijst van de eigen banen is bij het beheerscontract gevoegd (bijlage 2).



Cette liste n'est pas exhaustive. Il n'est donc pas exclu que d'autres sites propres et/ou protégés seront aménagés.

Deux commissaires mentionnaient les négociations RER entre l'autorité fédérale et les Régions et la nécessité urgente de défendre les intérêts bruxellois.

Les négociations RER entre l'autorité fédérale et les Régions peuvent en effet redémarrer, suite aux prises de position récentes de la ministre fédérale, Madame Isabelle Durant, et du gouvernement fédéral.

Fort du rapport et de l'analyse très complète faite par la commission de l'infrastructure de l'Assemblée bruxelloise, qui ont mis en exergue les besoins, les exigences et les craintes de la Région bruxelloise, le ministre défendra les besoins bruxellois et il demandera la priorité et la garantie financière pour l'exécution des infrastructures et des adaptations à réaliser par la SNCB sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Des commissaires craignent que l'analyse annuelle de 20% du réseau donne la possibilité d'éliminer des lignes à trop faible fréquentation, des lignes non rentables. Il faut prendre en considération l'entière du réseau. D'aucuns estiment que le réseau de Bruxelles est trop instable et se demandent comment ont fait d'autres villes européennes?

Une analyse profonde et méticuleuse de tout le réseau STIB n'est pas possible sur douze mois, au risque de travailler de manière par trop superficielle.

L'étude annuelle d'un cinquième du réseau n'implique pas automatiquement qu'un cinquième des lignes doit être nécessairement réorganisé !

Il n'entre aucunement dans les intentions du ministre d'utiliser uniquement l'analyse annuelle de 20% du réseau STIB, que prévoit le contrat de gestion dans son article 5.4 pour avoir un prétexte d'éliminer des lignes trop faibles.

Au niveau des lignes, il faut effectivement rechercher un équilibre entre rentabilité économique et aspects sociaux (c'est-à-dire veiller à ce qu'il y ait des transports en commun partout), mais si l'autorité donne de l'argent pour faire circuler des bus, il semble évident de les faire rouler aux endroits où le plus de gens possible peuvent en profiter et où le taux de couverture est dès lors le plus élevé.

Aux endroits où la demande est moins grande, il faut envisager une réorganisation du service (bus s'arrêtant sur demande, taxis collectifs, ...)

L'amélioration du taux de couverture est une nécessité et doit être vue d'une manière distincte de l'efficacité et de

Deze lijst is niet volledig. Het is dus niet uitgesloten dat er nog andere eigen banen aangelegd zullen worden.

Twee commissieleden spraken over de GEN-onderhandelingen tussen de federale overheid en de Gewesten en de noodzaak om de Brusselse belangen dringend te verdedigen.

De GEN-onderhandelingen tussen de federale overheid en de Gewesten kunnen inderdaad opnieuw aangevat worden na de standpunten die onlangs werden ingenomen door de federale minister, mevrouw Isabelle Durant, en de federale regering.

Op grond van het verslag en de zeer volledige analyse van de commissie voor de Infrastructuur van de Brusselse assemblee, die de nadruk leggen op de behoeften, de vereisten en de vrees van het Brussels gewest, zal de minister de Brusselse noden verdedigen en bij voorrang en financiële waarborg vragen voor de uitvoering van de infrastructuur en de aanpassingen die de NMBS van plan is te verwezenlijken op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Sommige commissieleden vrezen dat de jaarlijkse analyse van 20% van het net de mogelijkheid biedt lijnen af te schaffen die te weinig worden gebruikt, die niet rendabel zijn. Men moet kijken naar het hele net. Sommigen vinden dat het net van Brussel te onstabiel is en vragen zich af wat andere Europese steden ondernemen.

Een diepgaande en nauwgezette analyse van het hele MIVB-net is niet mogelijk op twaalf maanden zonder het risico te lopen dat op een oppervlakkige manier gewerkt wordt.

De jaarlijkse studie van een vijfde van het net impliceert niet automatisch dat een vijfde noodzakelijk gereorganiseerd dient te worden!

De minister is geenszins van plan om de jaarlijkse analyse van 20% van het MIVB-net, waarin wordt voorzien in artikel 5.4 van het beheerscontract, enkel te gebruiken als voorwendsel voor de afschaffing van de te zwakke lijnen.

Wat de lijnen betreft, moet men inderdaad een evenwicht zoeken tussen economische rendabiliteit en het sociaal aspect (te weten, ervoor zorgen dat er overal openbaar vervoer is). Wanneer de overheid echter geld geeft om bussen te laten rijden, lijkt het voor de minister duidelijk dat ze moeten worden ingelegd op plaatsen waar zoveel mogelijk mensen ervan kunnen genieten en waar het dekkingspercentage dus het hoogst is.

Daar waar de vraag minder groot is, moet men overwegen om de dienstverlening anders te organiseren (belbus, gemeenschappelijk taxivervoer,...).

De verbetering van de dekkingsgraad is een noodzaak en moet los bekeken worden van de doeltreffendheid en de

la réorganisation du réseau et non comme une conséquence l'une de l'autre.

En réalité, les conclusions de ces analyses permettront au maître d'oeuvre STIB et au pouvoir décisionnel de mieux juger les points faibles et, si besoin est, de revoir l'exploitation au bénéfice du plus grand nombre de voyageurs.

Le réseau bruxellois n'est pas plus instable qu'ailleurs. Un réseau de transports en commun se doit d'être vivant et doit pouvoir s'adapter rapidement à l'évolution urbanistique, démographique et autres. Cette même constatation a été faite dans bien d'autres réseaux européens de même taille.

Mme Meunier et M. Grimberghs partagent les mêmes préoccupations quant aux tarifs. Ils estiment qu'améliorer le taux de couverture de la STIB est contraire à l'idée de rendre les transports en commun moins chers, voire gratuits.

Ils sont d'avis que le contrat de gestion aura pour effet de faire augmenter les tarifs. Ils s'interrogent quant à l'option prise de laisser la STIB seule décider si la hausse tarifaire se situe en-dessous de "l'indice des prix à la consommation + 2 %" ?

Depuis de nombreuses années les augmentations tarifaires proposées par la STIB ne dépassent pas l'index.

L'assouplissement prévu par le contrat de gestion a pour but de ne faire intervenir des augmentations tarifaires qu'au moment où le besoin se fait réellement ressentir.

Le gouvernement espère diminuer sensiblement les frais et les ennuis qu'entraînent ces adaptations tarifaires (impressions de nouveaux tarifs, mise au point des oblitérateurs, changements dans les habitudes des clients, etc.).

Le gouvernement fait confiance à la gestion de "bon père de famille" de la STIB en cette matière. Il n'est cependant pas exact que la modification tarifaire doit uniquement rencontrer la règle "index +2% ". La société doit en même temps respecter les trois critères prévus dans l'article 6.1 du contrat de gestion, ses tarifs ne pouvant pas être de nature à:

1. déstabiliser l'équilibre recettes/dépenses de la société;
2. dépasser globalement l'évolution de l'indice des prix à la consommation sur l'année majorée de 2% ; en cas de non-majoration des prix sur une période dépassant une année, l'augmentation tarifaire peut refléter l'évolution de l'indice des prix à la consommation sur la période écoulée majorée de 1 %;

reorganisatie van het net, en niet het ene als een gevolg van het andere.

In werkelijkheid zullen de conclusies van deze analyses de bouwheer, de MIVB, en de beslissende overheid in staat stellen de zwakke punten beter te beoordelen en indien nodig de exploitatie ten gunste van het groter aantal reizigers te herzien.

Het Brussels net is niet onstabiel dan elders! Een openbaar vervoernet moet evolueren en zich snel kunnen aanpassen aan de stedenbouwkundige en demografische en andere evoluties. Diezelfde vaststelling is gedaan op tal van andere Europese netten van vergelijkbare grootte.

Mevrouw Meunier en de heer Grimberghs delen dezelfde bekommernissen omtrent de tarieven. Ze vinden dat de verbetering van het dekkingspercentage van de MIVB indruist tegen de opvatting dat het openbaar vervoer goedkoper en zelfs gratis moet zijn.

Ze vinden dat het beheerscontract de tarieven zal doen stijgen. Ze vragen zich af men ermee akkoord kan gaan de MIVB alleen te laten beslissen of de tariefverhoging onder de "index + 2 %" blijft.

Sedert vele jaren overschrijden de door de MIVB voorgestelde tariefverhogingen het indexcijfer niet.

De in de beheersovereenkomst voorgeschreven versoepeling heeft tot doel de tariefverhogingen pas dan door te voeren als de noodzaak zich werkelijk laat voelen.

De regering hoopt de kosten en de hinder die deze tariefaanpassingen meebrengen aanzienlijk te beperken (drukken van de nieuwe tarieven, instellen van de ontwaardingsmachines, wijziging van de gewoonten van de klanten, enz.).

De Regering heeft op dit punt vertrouwen in het beheer van de MIVB "als goede huisvader". Het is echter niet zo dat de regel "index + 2%" de enige is waaraan de tariefwijziging moet voldoen. De maatschappij moet tegelijkertijd de drie criteria eerbiedigen van art. 6.1 van het beheerscontract ; haar tarieven mogen niet van aard zijn om :

1. het evenwicht ontvangsten/uitgaven van de maatschappij te destabiliseren;
2. in hun totaliteit de evolutie van het indexcijfer van de consumptieprijzen in het jaar, verhoogd met 2%, te overschrijden ; als de prijzen over een periode die langer is dan een jaar niet verhoogd worden, mag de tariefverhoging de evolutie weerspiegelen van het indexcijfer van de consumptieprijzen over de afgelopen periode, vermeerderd met 1%;

3. rompre les équilibres entre les catégories de clientèles, en défaveur de clientèles socialement fragiles.

Le ministre souligne que la règle " index +2% " n'est pas une nouveauté. Depuis des années, cette règle s'applique également à la SNCB. L'autonomie de la SNCB est encore plus grande puisque cette société ne doit pas demander l'accord du gouvernement fédéral.

A la question de Monsieur Jean-Pierre Cornelissen relative au passage structurel rapide à quatre voitures métro, ce qui permettrait d'alléger les points de saturation plus rapidement. Le ministre répond que le passage structurel à quatre voitures métro par train sur la petite ceinture, tel que l'horaire d'été le prévoit actuellement pour faire face aux problèmes de saturation aux heures de pointe - comme par exemple entre Louise et le Midi -, n'est pas réalisable pour l'instant par manque de matériel roulant supplémentaire.

La mise en circulation future de nouvelles rames de métro permettra de former des trains de quatre voitures à une fréquence de trois minutes.

Complémentairement Monsieur Cornelissen attire l'attention du ministre sur le fait que les feux de signalisation rue de la Loi - rue du Commerce sont hors service et que cela crée des embouteillages, aussi pour les transports en commun.

Ces feux étaient hors service suite à la destruction totale de l'ordinateur qui gère les feux sur le coin de la rue. Ce sinistre fut causé par la chute d'une pierre du chantier de démolition au bâtiment du coin.

Les feux de signalisation ont été remis en service le 2 mai dernier.

Monsieur Denis Grimberghs est d'avis que le contrat de gestion met uniquement l'accent sur les transports domicile-travail. Selon lui, la priorité est donnée aux navetteurs. Le commissaire est d'avis que, si on peut comprendre que dans la logique " client " de ce contrat de gestion basé sur un taux maximal de couverture on veuille bien connaître le public cible auprès duquel on doit entamer les démarches de commercialisation, il faut éviter que la STIB ne développe une stratégie propre distincte de celle de la Région pour assurer une " rentabilité maximale ". Cela ne signifie évidemment pas qu'il ne faut pas s'intéresser aux segments domicile-travail, mais qu'il convient également de prendre en compte les objectifs de service public aux Bruxellois qui sont les seuls à être concernés par les services offerts en heure creuse, dans les quartiers décentrés.

Le ministre rappelle que le plan Iris des déplacements exige surtout une augmentation de la part de marché domicile-travail.

3. het evenwicht tussen de categorieën van klanten te ontwrichten, ten nadele van de categorieën die sociaal zwakker staan.

De minister wijst erop dat de regel "index + 2%" geen nieuwigheid is. Reeds jarenlang is deze regel ook van toepassing op de NMBS. Bij de NMBS is de autonomie zelfs nog groter, vermits zij het akkoord van de federale regering niet hoeft te vragen.

Op de vraag van de heer Jean-Pierre Cornelissen betreffende de structurele overgang naar vier metrorijtuigen, wat de verzadigingspunten sneller zou verlichten, antwoordt de minister dat de structurele overgang naar vier metrorijtuigen per trein op de Kleine Ring, zoals thans in de zomerdienstregeling is vastgesteld om de problemen inzake verzadiging op de spitsuren op te lossen - zoals bijvoorbeeld tussen Louiza en het Zuidstation - op dit ogenblik niet gerealiseerd kan worden omdat het extra rollend materieel vandaag niet beschikbaar is.

Met de toekomstige nieuwe metrostellen zal het mogelijk zijn treinen van vier rijtuigen te vormen, met een frequentie van drie minuten.

Aanvullend vestigt de heer Cornelissen de aandacht van de minister op het feit dat de verkeerslichten Wetstraat - Handelsstraat defect zijn en dat zulks leidt tot opstoppingen, ook voor het openbaar vervoer.

Deze verkeerslichten waren buiten dienst ingevolge de volledige vernieling van de computer die de lichten op de hoek van de straat bedient. Dit ongeval werd veroorzaakt door een vallende steen tijdens afbraakwerken in het gebouw op die hoek.

De verkeerslichten zijn sedert 2 mei hersteld.

De heer Denis Grimberghs vindt dat de beheersovereenkomst enkel de nadruk legt op het woon-werkvervoer. Volgens hem wordt voorrang verleend aan de pendelaars! Het commissielid vindt dat hij weliswaar kan begrijpen dat men, met het oog op een klantgericht beheerscontract met een zo groot mogelijk bereik, wil weten wat de doelgroep is van het commerciële beleid maar men moet toch voorkomen dat de MIVB een ander beleid voert om zo rendabel mogelijk te worden. Dit betekent uiteraard niet dat men geen aandacht mag hebben voor het "woon-werkverkeer" maar men moet ook oog hebben voor de doelstellingen inzake openbare dienstverlening aan de Brusselaars, die als enigen te maken krijgen met de aangeboden dienst tijdens de daluren, in de randwijken van het gewest.

De minister herinnert eraan dat het IRIS-vervoerplan vooral een toename van het marktaandeel woon-werkverkeer nastreeft.

Il renvoie à l'article 1.3.1. du contrat de gestion où est repris un tableau avec les principales parts de marché qui, conformément au plan Iris, sont retenues par la Région comme des objectifs stratégiques.

La plus grande partie de navetteurs effectue des déplacements transrégionaux domicile-travail. Leur nombre (près de 350.000 navetteurs par jour) et le fait qu'ils utilisent le réseau STIB surtout aux heures de pointe, provoque un grand nombre de saturations à Bruxelles.

Ceux qui viennent en véhicule privé "étouffent" la mobilité d'une manière générale et enlisent les bus et trams dans la Région, sans parler des coûts de cette congestion.

Les solutions envisagées dans le contrat de gestion sont par définition aussi bénéfiques pour cette catégorie que pour les habitants bruxellois.

Priorité doit donc être donnée aux solutions qui assouplissent la mobilité dans son ensemble d'une manière durable et améliorent la qualité de la vie en ville.

Le même député prétend qu'il est impossible de réaliser le plan Iris des déplacements parce que les besoins en matériel roulant retardent.

Il signale que ce problème est connu depuis bien longtemps.

Le ministre ne peut que déplorer que l'on n'ait pas décidé, par le passé, de réaliser une telle étude plus tôt.

Les achats de nouveaux véhicules nécessitent cependant que l'échelonnage de la réalisation soit faite en usine et soit réaliste au niveau des possibilités financières de la STIB et de la Région et réalisable en termes de législation des marchés publics.

Une étude circonstanciée des besoins en matériel roulant requiert du temps. Compte tenu des longs délais d'amortissement, cette étude doit tenir compte des extensions futures du réseau. Des décisions précipitées, comme celles prises parfois dans le passé sans analyse des possibilités de marchés, coûtent très cher. Un schéma pour décider des commandes doit en tenir compte et permettre d'élaborer un cahier des charges détaillé qui prévoit des délais réalistes pour les études, les commandes et leur financement.

M. Denis Grimberghs souhaiterait que le ministre expose clairement le système bonus-malus. Ce système ne peut-il entraîner des difficultés dans le chef de la STIB si le nombre de voyageurs diminue pour des raisons indépendantes de sa volonté ?

Hij verwijst naar art 1.3.1 van de beheersovereenkomst, waarin een tabel staat met de bijzonderste marktaandeelen die, overeenkomstig het Iris-plan, door het Gewest als strategische doelstellingen worden beschouwd.

De meeste pendelaars doen aan gewestoverschrijdend woon-werkvervoer. Hun aantal (haast 350 000 pendelaars per dag) en het feit dat ze het MIVB-net vooral tijdens de spitsuren gebruiken, veroorzaakt een groot aantal verzadigingspunten in Brussel.

Zij die met een privé-wagen komen, verstikken bovendien de mobiliteit in het algemeen en doen de bussen en trams in het Gewest vastlopen, zonder te spreken over de kosten van die verzadiging.

De in de beheersovereenkomst overwogen oplossingen zijn per definitie voor deze categorie even gunstig als voor de inwoners van Brussel.

Er dient dus voorrang te worden verleend aan deze oplossingen omdat zij heel de mobiliteit duurzaam versoepelen en de levenskwaliteit in de stad verbeteren.

Dezelfde volksvertegenwoordiger beweert dat het onmogelijk is het IRIS-vervoerplan te verwezenlijken omdat de behoeften inzake rollend materieel niet tijdig ingevuld worden.

Hij wijst erop dat dit probleem al geruime tijd bekend is!

De minister betreurt dat er in verleden niet vlugger beslist is zo'n studie te laten uitvoeren.

Voor de aankoop van nieuwe rijtuigen is het evenwel nodig dat de productie in de fabriek wordt gefaseerd en dat er rekening wordt gehouden met de financiële mogelijkheden van de MIVB en van het Gewest en met de wetgeving inzake openbare aanbestedingen.

Een grondige studie van de behoeften van nieuw rollend materieel vergt tijd en moet bovendien, gelet op de lange afschrijvingstermijnen, rekening houden met de toekomstige uitbreidingen van het net. Overhaaste beslissingen, zoals die soms in het verleden genomen werden, zonder grondig onderzoek van de marktmogelijkheden, vallen soms heel duur uit. Een schema inzake bestellingsbeslissingen moet hiermee dan ook rekening houden en de mogelijkheid bieden een omstandig bestek op te stellen, met realistische termijnen voor studie, bestelling en financiering.

De heer Denis Grimberghs vraagt dat de minister duidelijke uitleg verschaft over het bonus-malussysteem. Zal de MIVB geen problemen ondervinden als het aantal reizigers daalt om redenen waarop zij geen vat heeft ?

Le ministre ne pense-t-il pas que c'est lorsqu'on constate que le transport public est peu attractif qu'il faut y investir pour attirer des voyageurs, en partant d'une logique de mobilité et de préservation de l'environnement, à l'inverse d'une logique purement commerciale ?

Que le pouvoir de tutelle soit aussi soumis à un bonus-malus est une idée originale mais saugrenue, estime le ministre. Le ministre voit mal qui pourrait octroyer à un gouvernement (ou même au parlement) un bonus pour l'exactitude de l'exécution de son programme.

Si la Région ne parvenait pas à réaliser ses propres intentions, cela aurait pour conséquence que la mobilité générale continuerait à se détériorer. Et on n'y remédie pas en punissant financièrement la Région.

Tout comme ses collègues du gouvernement, le ministre fait l'objet du contrôle démocratique du Parlement, qui veillera à la bonne exécution des décisions prises.

Un commissaire se demande comment financer les 4 milliards de francs pour l'achat de véhicules métro et les 3 milliards pour l'achat de trams ?

Le financement des véhicules métro se fera avec une prise en charge par le budget régional sous la forme d'une dotation STIB en investissements. Les crédits nécessaires se libéreront par l'achèvement du génie civil du métro.

Le ministre informe également qu'une tête de série de la sixième série de rames métro sera livrée en 2004.

Par contre le financement des nouveaux trams se fera sur le budget STIB à partir de l'année 2003.

En effet, la STIB entamera le remplacement des motrices 7000 par des tramways d'une capacité adaptée et avec une hypothèse de confort de quatre personnes debout par m<sup>2</sup> (article 3.1.6. du contrat de gestion).

La STIB, comme dans le passé, assurera l'entretien et la réparation du nouveau matériel roulant. Il renvoie aussi à la décision du gouvernement de vouloir construire la remise Vandermeeren (article 7.10.3).

Madame Meunier souhaiterait connaître les conditions par lesquelles on peut accélérer l'achat des trams.

Le gouvernement les achètera aussi rapidement que possible. Le ministre espère que la production en usine respectera les délais impartis.

Dans l'état actuel des choses, le contrat de gestion prévoit ces acquisitions et leur financement. La procédure d'étude au sein de la STIB a été entamée.

Vindt de minister niet dat, als men vaststelt dat het openbaar vervoer weinig aantrekkelijk is, men moet investeren om reizigers aan te trekken en hierbij rekening houden met mobiliteit en milieuzorg en niet louter met commerciële oogmerken ?

Dat de toezichhoudende overheid ook aan een bonus-malussysteem onderworpen zou worden, is een origineel maar onrealistisch idee. De minister ziet niet in wie een regering (of zelfs het parlement) een bonus zou kunnen toekennen voor de correcte uitvoering van haar programma.

Als het Gewest er niet zou in slagen om zijn eigen intenties waar te maken, dan zou dit tot gevolg hebben dat de algemene mobiliteit blijft verslechteren. En dat wordt dan evenmin opgelost door het Gewest financieel te straffen.

Net zoals zijn collega's in de Regering, staat de minister onder de democratische controle van het Parlement, dat trouwens zal toezien op de goede uitvoering van de beslissingen die zijn genomen.

Een commissielid vraagt zich af hoe de 4 miljard BEF gefinancierd zal worden voor de aankoop van metrorijtuigen, alsook de 3 miljard voor de aankoop van trams.

De financiering van de metrorijtuigen gebeurt met de gewestbegroting, in de vorm van een investeringsdotatie aan de MIVB. De noodzakelijke kredieten komen vrij door de afwerking van de burgerlijke bouwkunde van de metro.

De minister deelt mee dat een prototype van de zesde reeks van metrostellen zal worden geleverd in 2004.

De financiering van de nieuwe trams geschiedt daarentegen met de MIVB-begroting vanaf 2003.

Immers, de MIVB zal voorzien in de vervanging van de motorrijtuigen 7000 door trams met een aangepaste capaciteit en met een comforthypothese van 4 rechtstaande personen per m<sup>2</sup> (art. 3.1.6. van de beheersovereenkomst).

Net als in het verleden zal de MIVB instaan voor het onderhoud en het herstellen van al dit nieuwe rollend materieel. Hij verwijst ook naar de beslissing van de regering voor de bouw van de nieuwe remise Vandermeeren (art. 7.10.3)

Mevrouw Meunier zou graag de voorwaarden kennen waaronder de aankoop van de trams bespoedigd kan worden.

De regering zal ze zo vlug mogelijk aankopen. De minister hoopt dat de productie in de fabriek de vastgestelde termijnen zal volgen.

Op dit ogenblik voorziet het beheerscontract in deze aankopen en de financiering ervan. De procedure inzake de studie is bij de MIVB gestart.

Même en ayant bouclé l'aspect budgétaire, il faut tenir compte des exigences techniques et de la nécessité d'éliminer les imperfections (par exemple par le biais d'une tête de série) avant de mettre ces nouveaux véhicules en exploitation.

La députée ne peut marquer son accord avec la hausse tarifaire pour de nouveaux services, genre "Noctis"; ce n'est pas ainsi que la STIB va attirer la clientèle.

Le contrat de gestion précédent prévoyait déjà que la STIB pouvait fixer elle-même le prix des nouveaux produits. Cette possibilité est confirmée dans le nouveau contrat (article 6.1.).

Les tarifs du nouveau service de transports en commun nocturne n'ont pas encore été arrêtés.

Néanmoins, il semble opportun que des services nouveaux et exceptionnels comme "Noctis", qui doivent fonctionner avec du personnel travaillant en roulement de nuit et dont l'entièreté des frais d'exploitation est beaucoup plus élevée, aient une participation financière plus conséquente de la part des clients.

Madame Meunier souhaiterait obtenir des explications quant à l'opération financière appelée "Pickle Dole".

Le nom de cette structure financière vient de deux sénateurs américains, Messieurs Pickle et Dole.

L'opération, effectuée en 1995, a consisté à vendre la propriété juridique de 51 trams type 2000, de 32 voitures intercalaires motorisées et de 72 unités métro à trois investisseurs américains.

Ceux-ci ont restitué ce matériel roulant en leasing à la STIB. Cette dernière en conserve la jouissance économique et en retire un bénéfice substantiel.

Etant donné que les banques réalisent une économie d'impôts aux Etats-Unis, grâce principalement à l'amortissement des véhicules, elles rétrocèdent une partie de ce bénéfice fiscal à la STIB.

La STIB a réalisé un bénéfice immédiat, versé à la signature du contrat, après prépaiement de toutes les obligations contractuelles.

Une garantie de bonne fin a été déposée auprès d'une institution financière, à défaut d'une garantie régionale explicite.

Conformément à la législation comptable, le "prorata temporis" sur les quelque quinze années de durée de l'opération est repris aux Résultats. A la fin de cette période, la STIB récupérera la propriété juridique du matériel.

Zelfs afgezien van het budgettaire aspect, moet men rekening houden met de technische vereisten en de noodzaak de kinderziekten te verhelpen (bijvoorbeeld door een prototype) alvorens deze nieuwe rijtuigen in te zetten.

De volksvertegenwoordigster gaat niet akkoord met de tariefverhoging voor nieuwe diensten in de aard van 'Noctis'. De MIVB zal op die manier geen klanten aantrekken.

Ook de vroegere beheersovereenkomst bepaalde reeds dat de MIVB vrij was om de prijs van nieuwe producten zelf vast te stellen. Deze mogelijkheid is in de nieuwe overeenkomst bevestigd (art. 6.1.).

De tarieven van de nieuwe nachtelijke dienstverlening van het openbaar vervoer zijn nog niet vastgesteld.

Toch lijkt het opportuun dat voor de nieuwe en uitzonderlijke diensten zoals 'Noctis', die functioneren met personeel dat 's nachts in beurtrol werkt en waarvan de totale exploitatiekosten veel hoger oplopen, een grotere financiële bijdrage van de klanten wordt gevraagd.

Mevrouw Meunier had graag wat meer uitleg over de financiële operatie genaamd 'Pickle Dole'.

De naam van deze financiële structuur is afkomstig van twee Amerikaanse senatoren, de heren Pickle en Dole.

De operatie werd uitgevoerd in 1995 en bestond erin de juridische eigendom van 51 trams van het type 2000, 32 gemotoriseerde tussenrijtuigen en 72 metrostellen, te verkopen aan drie Amerikaanse investeerders.

Deze sloten vervolgens voor deze voertuigen een leasingovereenkomst met de MIVB, die het economisch genot ervan heeft en er aanzienlijke winsten uit haalt.

Dankzij de afschrijving van de voertuigen, besparen de banken op de belastingen in de V.S. Ze storten een gedeelte van deze fiscale opbrengst terug aan de MIVB.

De MIVB heeft direct winst geboekt, die werd gestort bij de ondertekening van de overeenkomst en na voorafbetaling van alle contractuele verplichtingen.

Bij gebrek aan een eigenlijke gewestelijke waarborg, werd bij een financiële instelling een waarborg gesteld voor de goede afloop van de operatie.

Overeenkomstig de geldende boekhoudkundige wetgeving, wordt deze opbrengst over de vijftien jaren van de duur van de operatie 'prorata temporis' geboekt als Resultaat. Op het einde van deze periode verkrijgt de MIVB opnieuw de juridische eigendom van het materieel.

Madame Meunier est d'avis qu'il faut tenir davantage compte de l'avis des usagers, particulièrement des observations émanant des personnes à mobilité réduite.

Les usagers sont représentés dans la Commission régionale de la mobilité et dans le Comité consultatif des usagers de la STIB.

Les remarques, avis et observations - aussi des personnes à mobilité réduite - sont étudiés et la STIB essaie d'y donner suite.

Le ministre se permet de se référer aussi aux réponses qu'il a données le 12 février de cette année à une question orale de Madame Gelas et à l'interpellation du 29 novembre 2000 de Mme Meunier.

Suite à sa demande plus précise relative aux bus, le ministre informe que la hauteur des sièges des bus, à laquelle la députée a fait allusion dans sa question complémentaire, est conforme au règlement technique général, émis par le contrôle routier et le Ministère du transport.

Les sièges 'couvre-roues' sont néanmoins surélevés de quelques centimètres par nécessité technique.

La STIB s'engage à élaborer, avant fin mars 2002, une proposition concrète et détaillée pour le développement du service public de déplacement des personnes à mobilité réduite et des malvoyants et tiendra compte des propositions du groupe "mobilité réduite" de la Commission régionale de la mobilité.

Madame Meunier demande d'augmenter les fréquences sur les lignes 95 et 96 pour faire face aux surcharges.

L'augmentation de fréquences sur un certain nombre de lignes - et pas seulement sur les lignes 95 et 96 - est un objectif de la STIB et dans beaucoup de cas une nécessité. Un effort considérable est fait dans ce sens.

La STIB est chargée de transmettre au gouvernement avant le 30 juin 2001 une proposition modulée d'augmentation complémentaire de l'offre en heures creuses pour le réseau de surface, pour un montant maximum annuel de 100 millions.

L'impact éventuel de ces mesures complémentaires sera examiné dans le cadre de la confection du budget régional pour 2002, et fera, le cas échéant, l'objet d'une convention spécifique entre la STIB et la Région.

Le ministre demande néanmoins déjà à la STIB de vérifier les fréquences sur les deux lignes qui intéressent plus

Mevrouw Meunier vindt dat er mee rekening moet worden gehouden met de mening van de gebruikers, in het bijzonder met de opmerkingen van de personen met een handicap.

De gebruikers zijn vertegenwoordigd in de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit en in het Adviescomité van Gebruikers van de MIVB.

De opmerkingen, adviezen en opmerkingen - ook van de personen met een handicap - worden bestudeerd en de MIVB probeert ermee rekening te houden.

De minister verwijst naar zijn antwoorden van 12 februari van dit jaar op een mondelinge vraag van Mevrouw I. Gelas en op de interpellatie van mevrouw Meunier van 29 november 2000.

In antwoord op haar preciezer vraag betreffende de bussen, deelt de minister mee dat de hoogte van de buszetels waarnaar de volksvertegenwoordigster in haar bijkomende vraag verwijst, voldoet aan het algemeen technisch reglement van de Verkeerscontrole en het Ministerie van Vervoer.

Om technische redenen zijn de zetels 'op de wielen' enkele centimeters hoger.

De MIVB verbindt zich ertoe om voor het einde van maart 2002 een concreet en gedetailleerd voorstel te doen voor de uitbouw van de openbare dienstverlening voor de verplaatsingen van de personen met een handicap en van de slechtzienden. De maatschappij zal daarbij rekening houden met de voorstellen van de werkgroep 'beperkte mobiliteit' van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit.

Mevrouw Meunier vraagt eveneens dat de frequenties op de lijn 95 en 96 zouden worden verhoogd om de overbelasting te verhelpen.

De verhoging van de frequenties op een aantal lijnen - en niet enkel op de lijnen 95 en 96 - is een doelstelling van de MIVB en in vele gevallen een noodzaak. Er wordt in deze zin een aanzienlijke inspanning gedaan.

De MIVB moet de Regering vóór 30 juni 2001 een gemoduleerd voorstel doen voor de aanvullende toename van het aanbod tijdens de daluren op het bovengronds net, voor een jaarlijks maximumbedrag van 100 miljoen frank.

De eventuele gevolgen van deze aanvullende maatregelen zullen onderzocht worden in het kader van de opstelling van de gewestelijke begroting voor 2002. Er zal eventueel een specifieke overeenkomst tussen de MIVB en het Gewest opgesteld worden.

De minister vraagt de MIVB echter nu al de frequenties op de twee lijnen die de volksvertegenwoordigster na aan

particulièrement la députée et d'en faire rapport pour suite éventuelle.

Madame Meunier a également abordé la problématique de la propreté et l'entretien des sites protégés. Elle demande si cet entretien est à charge de la STIB ou des communes.

D'une manière générale la STIB fait l'entretien de ses voies en site protégé.

La société assure également l'enlèvement des sables de freinage et des feuilles mortes. Le fauchage des pelouses des sites propres engazonnés est assuré par la Région, plus particulièrement par la cellule Plan Vert de la Direction des routes de l'AED.

Le gestionnaire de la voirie, Région ou commune, est responsable de l'enlèvement de détritiques, ordures ménagères ou autres sur les sites protégés.

Sur les voiries régionales, cette tâche est déjà assurée par l'Agence Bruxelles-Propreté.

Vu la carence de certaines communes en voiries communales, le contrat de gestion prévoit la négociation d'une convention ad hoc entre la STIB et l'Agence Bruxelles-Propreté pour les sites protégés sur voiries communales avant la fin 2001.

Madame Meunier s'inquiète de l'affaissement des voiries suite au passage des bus. Certaines voiries fort fréquentées par les bus se détériorent très rapidement, dit-elle en citant l'exemple du carrefour Rogier/Coteaux qui vient d'être refait par la Région. Un an après, il est déjà complètement affaissé. A qui incombe la faute et la réparation : à la Région, à la commune ou à la STIB ?

Les affaissements de voirie peuvent avoir des causes multiples, tel que le mauvais sous-sol, des égoûts en mauvais état, une infrastructure insuffisante ou des vices cachés suite à une mauvaise exécution.

Le ministre aimerait préciser qu'avant d'attribuer la faute à quelqu'un, un examen détaillé est nécessaire.

Les affaissements constatés en dehors du délai de garantie pendant lequel la responsabilité de l'entrepreneur peut être engagée, sont à réparer par le gestionnaire de la voirie sauf dans la zone des voies de tram (rail extérieur plus 50 cm) où l'entretien de la chaussée carrossable est à assurer par la STIB.

En ce qui concerne en particulier le carrefour Rogier/Coteaux, les travaux ont été réalisés par la STIB

het hart liggen te onderzoeken en hierover verslag uit te brengen met het oog op een eventuele aanpassing.

Mevrouw Meunier heeft ook de netheid en het onderhoud van de eigen banen ter sprake gebracht. Zij vraagt of de MIVB of de gemeenten voor dat onderhoud moeten instaan.

Over het algemeen is het de MIVB die de sporen van de eigen banen onderhoudt.

De maatschappij zorgt tevens voor de verwijdering van het remzand en van afgevalven bladeren. De eigen banen, waarop gras is gezaaid, worden onderhouden door het Gewest, meer bepaald door de dienst Groenplan van de Directie Wegen van het BUV.

De wegbeheerder, het Gewest of de gemeente, is verantwoordelijk voor de verwijdering van vuil, huishoudelijk en ander afval op de eigen banen.

Op de gewestwegen gebeurt dat door het Agentschap Brussel-Net.

Aangezien sommige gemeenten in gebreke blijven wat het onderhoud van hun gemeentewegen betreft, voorziet de beheersovereenkomst in onderhandelingen over een overeenkomst ad hoc tussen de MIVB en het Agentschap Brussel-Net voor de eigen banen op gemeentewegen, vóór eind 2001.

Mevrouw Meunier is bezorgd over de verzakking van wegen ingevolge de doortocht van bussen. De toestand van bepaalde wegen met een druk busverkeer gaat er volgens haar snel op achteruit. Ze haalt het voorbeeld aan van het kruispunt Rogier/Wijnheuvelen dat onlangs door het Gewest werd heraangelegd en dat na een jaar reeds volledig is verzakt. Wie is hiervoor verantwoordelijk en wie moet instaan voor de herstellingen : het Gewest, de gemeente of de MIVB ?

Wegverzakkingen kunnen verschillende oorzaken hebben, zoals een slechte ondergrond, een riolering in slechte staat, een ontoereikende infrastructuur of verborgen gebreken ingevolge een slechte uitvoering.

De minister wijst erop dat hij, vooraleer de schuld in iemands schoenen te schuiven, een grondig onderzoek wil.

Verzakkingen die vastgesteld worden nadat de waarborgperiode is verstreken tijdens welke de aannemer verantwoordelijk kan worden gesteld, moeten worden hersteld door de wegbeheerder. Dit geldt niet voor de zones van tramsporen (buitenspoor plus 50 cm). Dat gedeelte van de rijweg wordt door de MIVB onderhouden.

De werken aan het kruispunt Rogier/Wijnheuvelen werden uitgevoerd door de MIVB, voor de gemeente, twee jaar



pour la commune il y a deux ans. Les frais y afférents ont été pris en charge par la commune.

Monsieur Michel Moock signale que, dans le contrat de gestion, le bouclage métro après 2005 est uniquement mentionné en exploitation technique. A quand l'exploitation en service voyageurs ?

Tel que le ministre avait eu l'occasion de l'expliquer lors du débat sur le bouclage métro il y a quelques semaines, l'exploitation voyageurs est planifiée le plus rapidement possible après la mise en service.

Ce travail inclut l'étude comparée des différents schémas d'exploitation envisagés du métro, consécutivement à la mise en exploitation du bouclage de la petite ceinture et à l'intermodalité avec le RER qui a pour objectif principal un report modal vers les transports en commun (article 3.1.7).

Le contrat de gestion mentionne que différents schémas d'exploitation doivent être étudiés.

Monsieur Moock fait remarquer que dans les missions d'entreprise citoyenne de la STIB il manque l'insertion socio-professionnelle alors que le premier contrat en faisait largement état.

Le nouveau contrat de gestion focalise sur l'environnement.

Dans l'avenant au contrat de gestion précédent on avait prévu que la STIB donnerait à l'avenir priorité aux types de recrutements à caractère "définitif", ce qui garantit aux jeunes demandeurs d'emploi une réelle insertion dans la vie professionnelle et est socialement plus défendable.

L'effort d'engagement de personnel supplémentaire, prévu notamment dans les annexes au contrat de gestion précédent, se poursuit aujourd'hui.

Les recrutements de stewards, avec des engagements de plus longue durée pour certains, en sont la preuve.

Le ministre croit que l'objectivité demande de confirmer que la STIB est - dans les limites de ses possibilités - une entreprise publique particulièrement sociale.

Le même député fait remarquer que les sites protégés doivent être suffisamment larges pour faire passer aussi des bus !

Les services techniques essaient systématiquement, aux endroits où les trams en site protégé et les bus ont un trajet en commun, de réaliser un site propre suffisamment large pour que les deux types de véhicules puissent l'emprunter.

Tout dépend bien sûr des surfaces de voirie disponibles et des difficultés techniques rencontrées. Un futur site

geleden. De kosten van deze werken werden betaald door de gemeente.

De heer Moock wijst erop dat in de beheersovereenkomst staat dat de metro na 2005 enkel wordt doorgetrokken in het kader van de technische exploitatie. Wanneer zal dat de reiziger ten goede komen ?

De minister wijst erop dat hij tijdens het debat over het doortrekken van de metro enkele weken geleden al gezegd heeft dat de exploitatie er voor reizigers zo snel mogelijk na de ingebruikname zal komen.

Dit werk houdt ook de studie in van de verschillende mogelijke exploitatieschema's voor de metro, ten gevolge van de indienstelling van de afgewerkte kleine ring en de intermodaliteit met het GEN, met als hoofddoel een wijziging in het vervoerspatroon ten gunste van het openbaar vervoer (artikel 3.1.7).

Het beheerscontract bepaalt dat de verschillende exploitatieschema's onderzocht moeten worden.

De heer Moock wijst erop dat bij de opdrachten van de MIVB als civieke onderneming de sociaal-professionele inschakeling ontbreekt, terwijl die in het eerste beheerscontract ruim aan bod kwam.

Het nieuwe beheerscontract is meer op het leefmilieu gericht.

In het aanhangsel bij het vorige beheerscontract werd bepaald dat de MIVB in de toekomst voorrang zou geven aan aanwervingen met een 'definitieve' aard, opdat de jonge werkzoekenden werkelijk in het beroepsleven ingeschakeld zouden worden. Dat is sociaal beter te rechtvaardigen.

Zoals met name in de bijlagen bij het vorige beheerscontract bepaald wordt, worden nog altijd inspanningen geleverd om bijkomend personeel aan te werven.

De aanwerving van stewards, met aanwervingen van sommigen op langere termijn, zijn daarvan het bewijs.

De minister zegt dat men in alle objectiviteit kan stellen dat de MIVB voor zover mogelijk een openbare onderneming is die zeer sociaal is.

Dezelfde volksvertegenwoordiger wijst erop dat de vrije banen breed genoeg moeten zijn om ook de bussen door te laten !

De technische diensten trachten er telkens voor te zorgen dat de vrije banen breed genoeg zijn als daar zowel bussen als trams moeten doorrijden.

Alles hangt af van de beschikbare ruimte op de weg en van de technische beperkingen. Een toekomstige vrije baan

protégé dans la chaussée de Charleroi par exemple ne sera que très étroit en certains endroits.

Le principe même de largeur suffisante sera observé à l'avenir (dans la mesure du possible) pour toute nouvelle construction de ces sites, tel que décrit dans le contrat de gestion.

Une dernière remarque de Monsieur Moock concernait les entrées trop étroites sur certains types de trams, notamment sur la ligne 82, où il est difficile de faire entrer un buggy d'enfant dans les véhicules.

Les nouvelles séries de trams et de bus ont tenu compte, dans leur conception et dès leur commande, d'entrées suffisamment larges pour y faire entrer des buggys d'enfant.

Un peu de patience encore pour certains modèles anciens, comme la série des trams 7000 qui disparaîtront dans les années à venir, vu que des transformations ou élargissements sur les vieux véhicules sont quasi impossibles à réaliser et beaucoup trop coûteux.

Monsieur Alain Adriaens observe que le nombre total de kilomètres (50) des sites protégés est à doubler. Il réitère sa demande de les réaliser de préférence près des carrefours pour utiliser au mieux les deniers publics.

Le kilométrage des sites protégés à construire a été fait par longueur cumulée dans les deux sens de la ligne.

La remarque du commissaire sur les endroits où réaliser les sites protégés est pertinente. Il y a quelques mois déjà, le ministre répondait que la STIB et l'Administration de l'équipement et des déplacements en tenaient compte.

Il entre dans les intentions du ministre d'essayer de construire le plus de sites protégés possible et donc de ne pas dépenser inutilement les deniers publics à des endroits où les conditions de voirie ne le nécessitent pas.

Madame Michèle Carthé s'inquiète de la desserte régionale du RER dans le nord-ouest de la région.

Si, le contrat prévoit des choses dans ce domaine :

- 1) billetterie reprise dans le programme d'investissements (voir annexe contrat de gestion);
- 2) Groupement d'intérêt économique (GIE) (article 3.2.);
- 3) possibilité de rédiger des avenants (article 9.4.).

op de Charloisesteeweg zal bijvoorbeeld op bepaalde plaatsen maar zeer smal zijn.

In de toekomst zal er steeds in de mate van het mogelijke voor gezorgd worden dat de nieuwe vrije banen breed genoeg zijn, zoals beschreven wordt in het beheerscontract.

De heer Moock had nog een opmerking over de te smalle ingang van bepaalde types trams, bijvoorbeeld op lijn 82. Het is moeilijk om daar een buggy in te krijgen.

De nieuwe modellen van trams en bussen hebben voldoende brede ingangen voor buggy's. Dat was een criterium bij de bestelling ervan.

Men moet nog wat geduld oefenen tot enkele oude modellen, zoals de trams 7000, binnen enkele jaren verdwenen zullen zijn, omdat het bijna onmogelijk en zeer duur is om die aan te passen.

De heer Alain Adriaens merkt op dat het aantal kilometers vrije banen (50) ontdubbeld moet worden. Hij herhaalt zijn vraag dat die vrije banen bij voorkeur bij de kruispunten moeten aangelegd worden, om de overheidsmiddelen zo goed mogelijk te besteden.

Het aantal kilometer aan te leggen vrije banen is berekend op basis van de gecumuleerde lengte in beide richtingen van de lijnen.

De opmerking van het commissielid in verband met de plaats, waar deze beddingen dienen te worden aangelegd, is pertinent. Naar aanleiding van uw mondelinge vraag hierover in de commissie Infrastructuur enkele maanden geleden antwoordde ik u dat de MIVB en het BUV hiermee rekening houden.

De minister overweegt om zo veel mogelijk beschermde rijstroken aan te leggen en bijgevolg niet onnodig openbare middelen te gebruiken op plaatsen waar de verkeersomstandigheden dit niet vereisen.

Mevrouw Michèle Carthé is bezorgd over de gewestelijke bediening van het GEN in het noordwesten van het gewest.

Jawel het contract voorziet daar wel iets over :

- 1) billetterie opgenomen in het investeringsprogramma (zie bijlage bij het beheerscontract);
- 2) ESV (art. 3.2.) ;
- 3) mogelijkheid tot het opstellen van bijakten (art. 9.4.).

Le contrat de gestion prévoit, en attente de modifications éventuelles du groupe de travail RER, le prolongement en tram vers la gare de Berchem-Ste-Agathe.

Madame Carthé fait remarquer que l'intégration tarifaire, suite au RER, n'est pas mentionnée dans le contrat de gestion.

Comme il était rappelé au début de ce débat, les pourparlers concernant le RER peuvent se finaliser dans les prochains mois.

Il est tout à fait logique que séparément des problèmes d'investissements, des priorités, des délais et autres, le problème de l'intégration tarifaire soit abordé et finalisé lors des discussions.

La Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications (CIMIT) a décidé de mettre en place, sur le territoire de la Région, une technique de perception magnétique compatible aux quatre opérateurs publics belges.

Une convention quadrilatérale sera conclue pour permettre la reconnaissance mutuelle des titres de transports en commun.

Le ministre est chargé de faire piloter par la STIB les actions nécessaires pour fournir et faire installer les oblitérateurs magnétiques compatibles pour ce seul titre de transport.

L'étude technique et la proposition financière devraient permettre de passer les marchés pour la fin juin 2001.

La mise en service de la perception par carte magnétique compatible est attendue pour le 1er janvier 2002 à Bruxelles.

L'objectif serait de mettre en place cette perception et la reconnaissance mutuelle par les quatre sociétés, au moins dans la zone RER, pour le 1er janvier 2003.

Il était impossible de déjà émettre des lignes conductrices à cet égard, étant donné les décisions récentes (réunion de la CIMIT du 24 avril de cette année).

Complémentairement aux réponses que le ministre a fournies aux questions posées lors de la première réunion, M. Jean-Pierre Cornelissen en revient à la question relative aux contrats d'axes.

Le député souhaiterait avoir quelques assurances quant à la philosophie des contrats d'axes. Il annonce d'ores et déjà qu'il interpellera durement le ministre au sujet de l'aménagement d'un site propre pour les bus le long de

In afwachting van eventuele wijzigingen van de werkgroep voor het GEN, voorziet het beheerscontract de verlenging van de tramverbinding naar het station van Berchem.

Mevrouw Carthé doet opmerken dat de tariefintegratie ingevolge het GEN niet wordt vermeld in het beheerscontract.

Zoals reeds werd herhaald in het begin van dit debat, kunnen de besprekingen over het GEN in de komende maanden worden voltooid.

Het is volkomen logisch dat het probleem van de tariefintegratie tijdens de gesprekken afzonderlijk zal worden aangepakt en opgelost van andere problemen, zoals deze i.v.m. de investeringen, prioriteiten, termijnen en ga zo maar door.

De Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT) heeft beslist om op het grondgebied van ons gewest gebruik te maken van een techniek van magnetische perceptie die verenigbaar is met de vier Belgische openbare operatoren.

Er zal een vierzijdige overeenkomst worden gesloten teneinde de wederzijdse herkenning van de openbare vervoerbewijzen mogelijk te maken.

De minister is belast om de MIVB de nodige acties te laten ondernemen om de magnetische ontwaardingsapparaten te leveren en te laten installeren voor dit enige vervoerbewijs.

De technische studie en het financieel voorstel zouden moeten toelaten om voor het einde van juni 2001 de nodige opdrachten te sluiten.

De ingebruikname van deze toestellen met een magnetische perceptie is voorzien op 1 januari 2002 te Brussel.

Het doel bestaat erin, tegen 1 januari 2003 deze perceptie en de wederzijdse herkenning door de vier maatschappijen in te voeren, althans in de GEN-zone.

Het was onmogelijk om hiervoor reeds beleidslijnen te voorzien aangezien de beslissingen slechts op 24 april jongstleden werden genomen door de ICMIT.

In aansluiting op de antwoorden die de minister gegeven heeft op de vragen uit de eerste vergadering, komt de heer Jean-Pierre Cornelissen terug op de kwestie van de ascontracten.

De volksvertegenwoordiger wil zekerheid over de doelstelling van de ascontracten. Hij kondigt nu reeds aan dat hij een harde interpellatie tot de minister zal richten met betrekking tot de aanleg van een vrije baan voor de bussen

l'avenue des Gloires nationales. La solution retenue est inacceptable car elle propose de couler une bande de béton à l'intérieur même du parc Reine Elisabeth et ce, sans remettre nullement en cause la primauté de fait laissée au transport automobile individuel. M. Cornelissen estime que quand on favorise les transports en commun, on ne doit pas défavoriser l'usage de l'espace public par les usagers faibles. De plus, il estime que le réseau de bus ne peut être figé dans le macadam pour l'éternité. Il doit tenir compte de l'évolution des besoins ainsi que des nouvelles zones de commerce, du tertiaire.

Pour que les transports en commun soient efficaces, il faut qu'il n'y ait pas une trop importante rupture de charges.

M. Cornelissen souhaiterait obtenir des statistiques de fréquentation des transports en commun de surface selon les lignes et les plages horaires.

Parallèlement au contrat de gestion de la STIB, ainsi que de celui de la SNCB d'ailleurs, les discussions se poursuivent sur la mise en place progressive d'un RER dans et autour de Bruxelles. Dans la discussion globale qui est en cours, il faut d'ores et déjà avoir une vision prospective en matière de matériel roulant pour le réseau ferroviaire.

En ce qui concerne l'extension du réseau de surface de la STIB, la traversée est-ouest du Pentagone est prévue. Il s'agit là d'un projet sympathique. M. Cornelissen s'interroge cependant quant à sa priorité dès le moment où les moyens disponibles sont comptés. Et ce même si ce projet est repris dans le plan Iris des déplacements et qu'il répondait à la demande de certains acteurs de la Ville de Bruxelles.

M. Jean-Pierre Cornelissen est d'avis qu'il convient de se poser des questions d'opportunité sur l'augmentation des capacités du métro qui, à certaines heures, est déjà très utilisé. On ne peut nier que la préférence des usagers va aux transports en commun souterrains. Cela revête, selon lui, une plus grande importance que la traversée est-ouest du Pentagone.

Enfin, pour ce qui est des liaisons avec la périphérie, le commissaire est d'avis qu'il faut inclure une série d'axes vers la périphérie dans le contrat de gestion ainsi qu'éventuellement une liaison ferrée vers Bruxelles-National comme cela s'est réalisé dans d'autres grandes villes étrangères.

Le député s'interroge quant aux besoins complémentaires de la STIB en matériel roulant et quant à l'importance du stock de réserve de matériel roulant. Il semble que la STIB réserve 15% des bus pour des besoins spéciaux ; il souhaiterait connaître également l'état des stocks pour les trams et les métros. En ce qui concerne les trams, il s'interroge quant à la possibilité de remettre en service une certaine partie des vieux modèles.

langs de Landsroemlaan. De oplossing waarvoor gekozen is, is onaanvaardbaar omdat er een betonnen strook aangelegd moet worden in het Koningin Elisabeth-park zelf. De feitelijke prioriteit van het autoverkeer wordt zelfs niet ter discussie gesteld. De heer Jean-Pierre Cornelissen meent dat men het openbaar vervoer niet mag bevoordelen ten koste van de openbare ruimte voor de zwakke weggebruikers. Bovendien meent hij dat het busnet geen definitieve eigen wegen moet krijgen. Men moet rekening houden met de evolutie van de noden en met de nieuwe handelswijken en met de nieuwe vestigingen uit de tertiaire sector.

Het openbaar vervoer kan pas efficiënt worden als er niet teveel overgestapt moet worden.

De heer Cornelissen vraagt statistieken over het gebruik van het bovengronds openbaar vervoer, volgens de lijnen en de uren.

Er zijn niet alleen het beheerscontract van de MIVB en dat van de NMBS. De besprekingen over de stapsgewijze aanleg van een GEN in en rond Brussel worden eveneens voortgezet. In de algemene discussie die nu aan de gang is, moet al gedacht worden aan het rollend materieel voor het spoornet.

Bij de uitbreiding van het bovengronds net van de MIVB, is er ook rekening gehouden met de doorsteek oost-west van de Vijfhoek. Dat is een project dat op veel sympathie kan rekenen. De heer Cornelissen vraagt zich wel af of dit prioritair is want de beschikbare middelen zijn beperkt, ook al is dit project opgenomen in het Iris-vervoerplan en komt het tegemoet aan de vraag van bepaalde actoren van Brussel-stad.

De heer Jean-Pierre Cornelissen meent dat men moet stilstaan bij de eventuele noodzakelijke verhoging van de capaciteit van de metro, die op bepaalde uren veel reizigers aantrekt. Men kan niet ontkennen dat de reizigers liever ondergronds reizen. Dat feit is volgens hem belangrijker dan de doorsteek oost-west van de Vijfhoek.

In verband met de verbindingen naar de rand is het lid van mening dat in het beheerscontract een aantal assen naar de rand opgenomen moeten worden, alsmede eventueel een spoorverbinding naar Brussel-Nationaal, zoals het geval is in andere buitenlandse grootsteden.

De volksvertegenwoordiger heeft vragen bij de behoefte van de MIVB aan extra rollend materieel en bij de reserves aan rollend materieel. De MIVB zou 15% van de bussen achter de hand houden voor bijzondere behoeften ; hij vraagt ook wat de voorraden tram- en metrostellen zijn. In verband met de trams vraagt hij of het mogelijk is om een aantal oude modellen opnieuw in gebruik te nemen.

M. Claude Michel a l'impression que tous les usagers des transports en commun sont en quelque sorte à mobilité réduite, tant les trams et bus se retrouvent régulièrement englués dans les embarras de circulation. Il en va notamment ainsi là où sont installés des sites spéciaux franchissables, comme par exemple dans le goulet Louise. Des camions stationnent fréquemment en double file, obligeant les automobilistes à circuler sur les sites propres. D'autres automobilistes y circulent sans vergogne, en toutes circonstances.

Les conventions à prendre avec les communes devraient prévoir l'engagement de celles-ci de donner aux services d'ordre des directives claires pour que soient dressés des procès-verbaux en cas de stationnement en double file et, surtout, de circulation sur les sites propres. Sans quoi les automobilistes civiques, qui respectent les sites propres, risquent à leur tour de devenir inciviques.

M. Michel Moock en revient au projet de règlement européen. Dans sa réponse, le ministre a plus ou moins rassuré les commissaires en signalant que la volonté du gouvernement régional n'était pas de passer à la privatisation des transports en commun intra-urbains. Cependant, lors de la dernière discussion budgétaire, le ministre Chabert avait assuré que le projet de réglementation européenne ne s'appliquait pas aux transports en commun intra-urbains.

Quant à la réponse du ministre à la question de M. Cornelissen sur le passage à quatre voitures des différents métros et à une fréquence de toutes les trois minutes, M. Moock ne peut se satisfaire de la réponse du ministre. En effet, on peut répondre ad vitam aeternam : "Lorsqu'on disposera du matériel roulant" et reporter ainsi à la législature suivante les investissements qui auraient dû être faits depuis des décennies.

Le commissaire en vient à une question concernant plutôt le plan communal. Elle concerne la réparation des sites propres. Qui va payer la réfection de la chaussée de Ninove ?

Si M. Moock peut comprendre qu'on ne peut aménager de sites propres dans les deux sens dans une chaussée telle que celle de Charleroi, il ne saisit pas comment le site propre Karreveld-Piron-Baek n'a pas été modifié pour permettre aux bus de passer sur le site propre. Il faudrait d'ailleurs y refaire également le sous-bassement.

Quant au site propre de la chaussée de Ninove, qui a été refait à deux reprises, le commissaire se demande pourquoi il subsiste cinquante mètres dans le bas de la chaussée avant le canal où rien n'a été aménagé.

Enfin, M. Moock ne peut que revenir sur la question du bouclage. Il ne peut se satisfaire de la réponse du ministre : le bouclage technique pourra servir "dans un certain temps" au transport de voyageurs. Il souhaite une réponse plus précise.

De heer Claude Michel heeft de indruk dat alle gebruikers van de openbare weg een beperkte mobiliteit hebben. Hijzelf ondervindt problemen met de vrije banen van de Louisa-flessenhals. Wagens die zich op de oversteekbare vrije banen wagen worden niet bestraft. Het openbaar vervoer loopt vast en blokkeert alle verkeer, behalve de mensen die er zich helemaal niets van aantrekken waar ze rijden (onder andere de zware vrachtwagens die dubbel of zelfs driedubbel parkeren om te lossen).

Indien de politiediensten niet snel duidelijke richtlijnen krijgen om proces-verbaal op te stellen ingeval de vrije banen misbruikt worden, en toe te zien op de vlotheid van het verkeer voor iedereen, zullen de laatste mensen die nog burgerzin hebben die ook wel opgeven.

De heer Michel Moock komt terug op het ontwerp van Europese verordening. De minister heeft de leden van de commissie met zijn antwoord min of meer gerustgesteld : de gewestregering is niet van plan om het stedelijk openbaar vervoer te privatiseren. Tijdens de jongste begrotingsbespreking heeft minister Chabert evenwel verklaard dat het Europese ontwerp van verordening geen betrekking had op het stedelijk openbaar vervoer.

De heer Moock is niet tevreden met het antwoord van de minister op de vraag van de heer Cornelissen met betrekking tot het overschakelen op vier metrovoertuigen en tot de frequentie van een stel om de drie minuten. Men kan zo blijven zeggen "Wanneer er voldoende rollend materieel zal zijn" en tot de volgende zittingsperiode de investeringen uitstellen die al decennia gedaan hadden moeten zijn.

Het lid heeft een vraag die eerder op gemeentelijk vlak opgelost dient te worden, te weten het herstel van de vrije banen. Wie zal de herstellingswerken op de Ninoofsesteenweg betalen ?

De heer Moock kan begrijpen dat men geen vrije banen in twee richtingen op een steenweg zoals de Charleroisesteenweg kan aanleggen, maar begrijpt niet waarom de vrije baan Karreveld-Piron-Baek niet aangepast is om de bussen daarop te laten rijden. De onderlaag zou daar trouwens ook vernieuwd moeten worden.

In verband met de vrije baan van de Ninoofsesteenweg die tweemaal hersteld is, vraagt het lid waarom er over een afstand van vijftig meter op de steenweg voor het kanaal niets gedaan is.

De heer Moock kan niet anders dan terugkomen op de kwestie van de afwerking van de metrolus. Het antwoord van de minister dat de technische afwerking van de lus 'binnen een bepaalde tijd' het vervoer van reizigers mogelijk zal maken, voldoet niet. Het lid wenst een preciezer antwoord.

M. Denis Grimberghs en revient également au projet de directive européenne. Le commissaire est d'avis que le gouvernement et la STIB se trompent lorsqu'ils prétendent qu'en incorporant l'idée du projet de directive européenne, on peut saisir l'occasion pour la STIB de se moderniser. Il y a suffisamment de contre-exemples qui démontrent que la privatisation des transports en commun n'est pas une bonne chose. A soixante jours de l'exercice de la présidence de l'Union européenne, le député estime qu'il serait opportun que le ministre bruxellois sache si oui ou non il veut que les transports en commun intra-urbains fassent exception à une règle de partenariat comme cela a été fait pour le service public de l'emploi dans les régions urbaines. Une autre chose est effectivement de voir si la STIB ne peut pas freiner quelque chose d'inéluctable. Le député estime qu'il faut trancher dans ce débat et que les politiques prennent leurs responsabilités. Il serait bien content que le gouvernement régional y réfléchisse.

En ce qui concerne la stabilité du réseau, M. Denis Grimberghs souhaite préciser son observation. S'il est légitime qu'il y ait une étude en profondeur du réseau, son questionnement portait sur la nécessité de procéder à des adaptations qui perturbent le moins possible les habitudes des usagers. Il ne faut pas rentrer dans une logique qui permet de revoir le réseau tous les cinq ans.

Quant aux tarifs, le député ne peut que constater que le gouvernement se lie en dérogation à l'article 18 de l'ordonnance STIB qui stipule que la tarification est une compétence du gouvernement. Or, l'article 6 du nouveau contrat de gestion permet à la STIB de déterminer les tarifs à condition de remplir trois critères assez flous. Ces critères sont :

- ne pas déstabiliser l'équilibre entre les recettes et les dépenses ; tant qu'on augmente les recettes, on ne déstabilise pas, semble être l'affirmation;
- ne pas dépasser en matière de tarifs l'indice des prix à la consommation (IPC);
- ne pas rompre les équilibres entre les catégories de clientèle en défaveur de la clientèle socialement fragilisée.

Le commissaire souhaiterait que le ministre précise ces critères. Il aimerait savoir ce que le ministre entend notamment par "clientèle socialement fragilisée".

Le commissaire souligne une fois de plus que le gouvernement renonce à remplir sa part relative des objectifs du plan Iris des déplacements dans le contrat de gestion. Pour l'essentiel, le contrat de gestion met en évidence que les capacités offertes ne sont pas suffisantes pour atteindre l'objectif dans le délai fixé au plan Iris ("considérant qu'une extension importante du parc de véhicules ne peut débiter qu'à la fin du présent contrat,

De heer Denis Grimberghs komt ook terug op het ontwerp van een Europese richtlijn. Het lid vindt dat de regering en de MIVB zich vergissen wanneer ze stellen dat het ontwerp van een Europese richtlijn een kans is om de MIVB te moderniseren. Er bestaan genoeg tegenvoorbeelden dat de privatisering van het openbaar vervoer geen goede zaak is. Zestig dagen voor het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie zou de Brusselse minister toch moeten weten of hij wenst dat het stedelijk openbaar vervoer een uitzondering zou vormen op de regel van het partnership, zoals het geval geweest is voor de overheidsdiensten voor werkgelegenheid in de stadsregio's. Een andere vraag is of de MIVB het onafwendbare niet kan afremmen. De volksvertegenwoordiger vindt dat men knopen moet doorhakken en dat de politici hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Hij zou hun verheugen mocht de regering daarover nadenken.

In verband met de stabiliteit van het net wil de heer Denis Grimberghs zijn opmerking preciseren. Hij begrijpt dat het net grondig bestudeerd wordt, maar zijn vraag had betrekking op de noodzaak om de gewoonten van de reizigers zo weinig mogelijk te verstoren wanneer er aanpassingen gebeuren. Men moet voorkomen dat het net om de vijf jaar veranderd wordt.

De volksvertegenwoordiger kan in verband met de tarieven alleen maar vaststellen dat de regering afwijkt van artikel 18 van de MIVB-ordonnantie dat bepaalt dat de tarieven door de regering bepaald worden. Krachtens artikel 6 van het nieuwe beheerscontract kan de MIVB echter zelf de tarieven bepalen op voorwaarde dat zij voldoet aan drie vage criteria, te weten :

- het evenwicht tussen ontvangsten en uitgaven mag niet verstoord worden ; men lijkt te doen verstaan dat er niet aan het evenwicht geraakt wordt als men de ontvangsten doet stijgen;
- inzake tarieven mag het indexcijfer van de consumptieprijzen niet overschreden worden;
- de evenwichten tussen de verschillende categorieën reizigers mogen niet ontwricht worden ten nadele van sociaal zwakkere reizigers.

Het lid vraagt dat de minister deze criteria zou toelichten. Hij zou bijvoorbeeld willen weten wat de minister verstaat onder 'categorieën die sociaal zwakker staan'.

Het lid onderstreept eens te meer dat de regering zich niet kwijt van haar taak inzake de uitvoering van de doelstellingen van het Iris-vervoerplan in het beheerscontract. Uit dit contract blijkt dat de aangeboden capaciteit onvoldoende is om de doelstelling binnen de termijn bepaald in het Irisplan te halen ('overwegende dat een belangrijke uitbreiding van het rijtuigenpark pas aan het einde van het huidige contract kan worden aangevat, kunnen deze doel-

ces objectifs ne pourront être que partiellement atteints à l'horizon 2005", page 14).

Et de souligner que ce n'est pas la STIB qui est responsable que le gouvernement n'ait pas adopté le programme budgétaire à temps pour réaliser les objectifs du plan Iris.

M. Denis Grimberghs estime que l'annexe 3 dans laquelle est repris un programme d'investissements n'est pas un programme d'investissements digne de ce nom, conformément à l'article 3, 3° de l'ordonnance STIB. Les données reprises dans cette annexe sont floues. De plus, il y a en 2006 deux colonnes Région : une colonne à vingt-huit métros et une colonne à cinquante-cinq métros. Quelle est l'explication que le ministre peut fournir à cet égard ?

En analysant cette annexe sur les investissements, et malgré les fonctions antérieures occupées par le ministre Chabert, le commissaire constate que le ministre demeure résolument optimiste en matière d'investissements. Le ministre va restaurer la capacité d'investissements de la Région, surtout à la fin de la période du contrat de gestion!

Il est extraordinaire qu'aujourd'hui le ministre soit enfin convaincu qu'il faut réaliser des programmes VICOM et, malgré les multiples études faites par l'ancienne Commission, aujourd'hui dénommée Commission régionale de la mobilité, le ministre n'est pas prêt pour réaliser rapidement les programmes VICOM. Le gouvernement n'a pas étudié la concrétisation des investissements du plan Iris.

Il est invraisemblable que les investissements décollent un peu en 2003-2004 alors que la majeure partie des investissements en matériel roulant est programmée au-delà de 2006. Cela est récurrent depuis la régionalisation de la STIB (et même auparavant) ...

M. Denis Grimberghs ne comprend pas pourquoi les responsables politiques optent pour des investissements dans le réseau et les travaux publics plutôt qu'en matériel roulant, ce qui mène à l'incapacité de réaliser le plan Iris des déplacements. Et de rappeler que le ministre Chabert faisait partie du gouvernement précédent, qui a approuvé le plan Iris des déplacements en 1998.

Un autre objectif du plan Iris est de prolonger les lignes 39, 44 vers Schuman. Le commissaire ne retrouve pas grand-chose sur cette réalisation dans le contrat de gestion. De plus, il lui semble que certains travaux sont peu compatibles avec la prolongation de ces deux lignes de tram vers Schuman (entre autres aménagement de l'avenue de l'Yser en parc plutôt qu'en lignes de tram).

Le député aborde la problématique de l'approche du marché reprise à l'article 5 du contrat de gestion. Cela l'inquiète que le contrat de gestion se braque davantage sur les

stellingen maar gedeeltelijk bereikt worden tegen 2005', blz. 14).

Hij onderstreept dat de MIVB er niet voor verantwoordelijk is dat de regering het begrotingsprogramma niet op tijd heeft goedgekeurd om de doelstelling van het Irisplan nog te kunnen halen.

De heer Denis Grimberghs meent dat het investeringsprogramma als bijlage 3 die naam niet waardig is, gelet op artikel 3, 3° van de MIVB-ordonnantie. De gegevens in deze bijlage zijn niet precies. Bovendien staan er voor 2006 twee kolommen Gewest : een kolom met achtentwintig metro's en een kolom met vijfenvijftig metro's. Hoe kan de minister dat uitleggen ?

Op grond van deze bijlage over de investeringen stelt het lid vast dat minister Chabert zeer optimistisch blijft inzake investeringen, ondanks de functies die de minister vroeger uitgeoefend heeft. De minister gaat de investeringscapaciteit van het Gewest herstellen, vooral op het einde van de periode van het beheerscontract !

Het is ongelooflijk dat de minister er vandaag van overtuigd geraakt is dat er programma's ter verbetering van de reissnelheid uitgevoerd moeten worden. Ondanks de talrijke studies die de voorloper van de huidige gewestelijke commissie voor de mobiliteit heeft uitgevoerd, is de minister niet van plan snel dergelijke programma's uit te voeren. De regering heeft de uitvoeringen van de investeringen van het Irisplan nog niet onderzocht.

Het is onvoorstelbaar dat de investeringen een bescheiden aanvang nemen in 2003-2004, terwijl het grootste deel van de investeringen in rollend materieel na 2006 gepland wordt. Dat is steeds opnieuw het geval sinds de MIVB onder de bevoegdheid van het Gewest valt (en zelfs daarvoor)...

De heer Denis Grimberghs begrijpt niet waarom de bevoegde politici opteren voor investeringen in het net en in openbare werken, en niet in rollend materieel, met als gevolg dat het Iris-vervoerplan niet uitgevoerd kan worden. Hij herinnert eraan dat minister Chabert deel uitmaakte van de vorige regering, die het Iris-vervoerplan in 1998 goedgekeurd heeft.

Een andere doelstelling van het Irisplan is de verlenging van de lijnen 39 en 44 naar Schuman. Het lid vindt daar niet veel van terug in het beheerscontract. Bovendien passen een aantal werken volgens hem niet in het plan van de verlenging van deze twee lijnen naar Schuman (onder andere de aanleg van een park in plaats van tramlijnen langs de Ijzerlaan).

De volksvertegenwoordiger behandelt de visie op de markt onder artikel 5 van het beheerscontract. Het veront- rust hem dat het beheerscontract meer aandacht heeft voor

navetteurs. S'il est pour partie conforme avec le plan Iris de couvrir les déplacements domicile-travail, il n'est pas dans l'intérêt des Bruxellois d'affirmer dans le contrat de gestion "le segment principal retenu pour développer la fréquentation est celui des déplacements domicile-travail les jours ouvrables" ... et plus loin "les évolutions qui seront apportées au réseau et aux services visent également à atteindre les objectifs du plan Iris pour l'ensemble des déplacements".

Si on peut comprendre que dans la logique client de ce contrat de gestion basé sur un taux maximal de couverture on veuille connaître le public-cible auprès duquel on doit entamer les démarches de commercialisation, il faut éviter que la STIB ne développe une stratégie propre distincte de celle de la Région pour assurer une rentabilité maximale. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas s'intéresser au segment domicile-travail mais qu'il convient également de prendre en compte les objectifs de service public aux Bruxellois qui sont les seuls à être concernés par les services offerts en heures creuses, dans les quartiers décentrés de la Région.

Si les déplacements domicile-école ne sont pas repris comme une priorité dans le plan Iris, il y a un certain nombre de déplacements des Bruxellois dans leur ville qu'on ne peut négliger.

En ce qui concerne l'aménagement des carrefours dans le plan VICOM, M. Denis Grimberghs souhaiterait savoir en quoi consiste l'étude 50 + 13, carrefours 99.

Quant au programme VICOM des trams en site propre, le contrat de gestion parle de vitesse de pointe de 18 km/h. Le commissaire souhaiterait avoir un diagnostic des vitesses atteintes sur ces mêmes axes pour voir dans quelle perspective cet objectif s'inscrit.

A l'article 3, 8 du contrat de gestion, on évoque comme base de référence la convention entre l'Etat belge et la STIB du 26 mai 1965 concernant des missions complémentaires déléguées spécifiquement par la Région de Bruxelles-Capitale. Peut-être faut-il faire un lien entre cette disposition et l'article 2, 2 prévoyant la mise à jour de la législation ? Sinon, il serait utile d'expliquer ce qu'on vise en ce qui concerne ce point 2, 2. Est-il normal de prévoir au point 3, 8 que les effectifs mis à la disposition dans le cadre de cette convention de 1965 soient "adaptés à la croissance des missions déléguées". Le ministre peut-il expliquer ce qu'il entend par là ?

Il y a eu beaucoup de controverses en ce qui concerne le détachement du personnel du service spécial d'études de la STIB à l'administration. Il semble qu'on redonne souffle à ce service spécial d'études. Pour faire quoi ? Quels sont les objectifs poursuivis ?

de pendelaars. Het contract is wel gedeeltelijk in overeenstemming met het Iris-plan door het aspect van het woon-werkverkeer te behandelen, maar het is niet in het belang van de Brusselaars om het volgende in het beheerscontract te verklaren : "Het voornaamste segment dat gekozen is om het gebruik te verhogen is dat van de verplaatsingen woonst-werk op werkdagen" en verder "De wijzigingen die aan het net en aan de dienst zullen worden aangebracht, beogen eveneens het bereiken van de doelstellingen van het Irisplan voor al de verplaatsingen".

Men kan natuurlijk begrijpen dat men met het oog op een klantgericht beheerscontract met een zo groot mogelijk bereik, wil weten wat de doelgroep is van het commerciële beleid, maar men moet toch voorkomen dat de MIVB een ander beleid dan het Gewest voert om zo rendabel mogelijk te worden. Dat betekent niet dat men geen aandacht mag hebben voor het woon-werkverkeer, maar men moet ook oog hebben voor de doelstellingen inzake openbare dienstverlening aan de Brusselaars die als enigen te maken krijgen met de aangeboden dienst tijdens de daluren, in de randwijken van het Gewest.

Het woon-werkverkeer is geen prioriteit in het Iris-plan, maar er zijn een aantal verplaatsingen van de Brusselaars in hun eigen stad die niet verwaarloosd mogen worden.

In verband met de aanleg van de kruispunten in het kader van de verbetering van de reissnelheid, vraagt de heer Denis Grimberghs waarin de studie 50 + 13, kruispunten 99, bestaat.

Het beheerscontract maakt gewag van een topsnelheid van 18 km/uur in het kader van de verbetering van de reissnelheid van de trams op de vrije banen. Het lid vraagt welke snelheden op deze banen gehaald worden, om deze doelstelling beter te kunnen inschatten.

In artikel 3,8 van het beheerscontract wordt verwezen naar de overeenkomst tussen de Belgische Staat en de MIVB van 26 mei 1965 betreffende bijkomende opdrachten die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest specifiek gedelegeerd heeft. Misschien moet er een verband gelegd worden tussen deze bepaling en artikel 2,2 met betrekking tot de bijwerking van de wetgeving ? Anders zou het nuttig zijn uit te leggen wat met dit punt 2,2 bedoeld wordt. Is het normaal dat in punt 3,8 bepaald wordt dat het aantal van de personeelsleden die in het kader van deze overeenkomst van 1965 ter beschikking gesteld worden "aangepast zou worden aan het stijgend aantal gedelegeerde taken". Kan de minister zeggen wat hij daarmee bedoelt ?

De detachering van het personeel van de bijzondere studiedienst van de MIVB naar het bestuur is een belangrijk twistpunt geweest. Het lijkt erop dat men deze bijzondere studiedienst nieuw leven inblaast. Met welk doel ?



Mme Geneviève Meunier partage les préoccupations de M. Denis Grimberghs en ce qui concerne la politique tarifaire. Le contrat de gestion va trop loin dans l'autonomie laissée à la STIB en établissant trois critères vagues, qui amèneront la Région à accepter automatiquement les propositions faites par la STIB, ce qui n'est pas conforme à l'article 18 de l'ordonnance de la STIB.

Pour ce qui est de l'achat de matériel roulant, les prévisions en matière d'investissements sont prévues beaucoup trop tard (pour la prochaine législature).

De plus, son groupe ne peut que constater qu'on mise trop de moyens sur le métro. Si une partie est en effet reprise dans la déclaration gouvernementale (Erasmus + bouclage), il était également établi qu'on allait rééquilibrer les investissements en faveur du réseau de surface.

Mme Meunier souhaiterait savoir combien de sites propres seront réalisés d'ici la fin de la législature. Elle ne peut qu'exprimer son scepticisme.

La députée a soulevé le cas des nouveaux bus sur les lignes 95 et 96 qui avaient notamment l'avantage de permettre un accès plus aisé pour les personnes âgées (marche d'entrée moins haute), mais une fois à l'intérieur on constate que tous les sièges sont surélevés et dès lors difficiles d'accès à ce type d'usagers. A ce point que les usagers en viennent même à regretter les anciens bus. Le ministre compte-t-il, dans un avenir proche, augmenter la capacité des lignes 95 et 96 ?

Mme Meunier souhaiterait insister sur l'importance de la consultation préalable du Comité des usagers des transports publics ainsi que des associations des personnes à mobilité réduite avant de décider de l'achat de nouveau matériel. La ministre fédérale a organisé une consultation très large en ce qui concerne le matériel roulant RER. Cela a permis d'améliorer les données sur les attentes de la clientèle. Enfin, Mme Meunier en revient à l'affaissement des voiries suite au passage des bus.

Certaines voiries fort fréquentées par les bus se détériorent très rapidement. Et de citer le cas du carrefour Rogier/Coteaux. A qui incombe la faute et qui effectuera la réparation : la Région, la commune ou la STIB ?

M. Alain Flausch signale que la STIB doit faire réaliser les travaux dans les délais les plus courts : souvent un délai de deux-trois jours est octroyé. De plus, il faut tenir compte des intempéries en Belgique. M. Flausch cite le cas de la place St-Job. Sur les injonctions de la commune, les travaux ont dû être effectués malgré la pluie. Quelques mois après, on constate l'affaissement.

Mevrouw Geneviève Meunier deelt de bezorgdheid van de heer Denis Grimberghs inzake het tariefbeleid. Het beheerscontract geeft te veel autonomie aan de MIVB door drie vage criteria op te leggen. Het komt erop neer dat het Gewest de voorstellen van de MIVB automatisch zal aanvaarden, wat niet in overeenstemming is met artikel 18 van de MIVB-ordonnantie.

Wat de aankoop van rollend materieel betreft, zijn de investeringen veel te laat gepland (voor de volgende zittingsperiode).

Bovendien kan haar fractie enkel vaststellen dat er te veel middelen naar de metro gaan. In de regeringsverklaring werd inderdaad bepaald dat er middelen zouden gaan naar Erasmus en de afwerking van de metrolus, maar ook dat er opnieuw meer geïnvesteerd zou worden in het bovengronds net.

Mevrouw Meunier zou willen weten hoeveel vrije banen aangelegd zullen worden voor het einde van de zittingsperiode. Zij is sceptisch.

De volksvertegenwoordiger heeft gewezen op het probleem met de nieuwe bussen op de lijnen 95 en 96 die gemakkelijker toegankelijk zijn voor bejaarden (lagere opstap), maar die hogere zitplaatsen hebben en het dus voor die mensen opnieuw moeilijk maken. Het is zelfs zo erg dat de reizigers de oude bussen zelfs beter vinden. Is de minister van plan om in de nabije toekomst de capaciteit van de lijnen 95 en 96 te verhogen ?

Mevrouw Meunier vindt het belangrijk dat het comité van de gebruikers van het openbaar vervoer en de verenigingen van personen met een beperkte mobiliteit geraadpleegd worden alvorens beslist wordt nieuw materieel aan te kopen. De federale minister heeft ruim overleg gepleegd voor het rollend materieel van het GEN. Zo heeft men een beter beeld gekregen van de verwachtingen van de reizigers. Mevrouw Meunier komt tot slot terug op de wegverzakkingen veroorzaakt door de bussen.

Bepaalde wegen waarop bussen rijden gaan zeer snel kapot. Het lid geeft het voorbeeld van het kruispunt Rogier/Coteaux. Wie is verantwoordelijk en wie zal de herstellingen uitvoeren : het Gewest, de gemeente of de MIVB?

De heer Alain Flausch wijst erop dat de MIVB de werken zo snel mogelijk moet uitvoeren : vaak wordt een termijn van twee of drie dagen opgelegd. Bovendien moet men in België rekening houden met de slechte weersomstandigheden. De heer Alain Flausch geeft het voorbeeld van het Sint-Job-plein. De gemeente heeft erop aangedrongen dat de werkzaamheden ondanks de regen toch uitgevoerd zouden worden. Enkele maanden later ontstaat de wegverzakking.

Les choses ne sont pas simples du tout. On peut faire pression sur l'entrepreneur mais vraisemblablement l'entrepreneur pourra répondre que les autorités communales ont manqué de flexibilité et que cela ne relève dès lors pas de leur responsabilité.

M. Denis Grimberghs s'interroge quant à la qualité des travaux entrepris lors de la pose de klinkers.

M. Jean-Pierre Cornelissen se demande s'il ne faudrait pas opter pour la solution adoptée à la rue du Luxembourg où on a coulé du béton, avec comme revêtement de faux pavés.

Le ministre reconnaît que ce revêtement est efficace ; il faut réellement que les ingénieurs soient ingénieux. Il faudra changer les cahiers de charges de ce type de travaux.

Le ministre informe que chaque année il y a également des problèmes avec les chars devant le Palais royal.

Mme Geneviève Meunier souhaiterait qu'on n'impute pas toujours la faute aux communes. Elle estime par ailleurs que ces travaux ne doivent pas être réalisés à deux jours près.

Le ministre contredit cette dernière affirmation. Il en veut pour preuve qu'aujourd'hui on monte même des ponts en deux jours en payant le prix fort.

L'administrateur-directeur général de la STIB estime qu'il faut faire l'équation économique globale.

M. Denis Grimberghs ne peut que constater, qu'à cahier des charges constant, on n'a pas partout le même résultat.

Mme Geneviève Meunier souhaiterait qu'on clarifie les conventions de propreté. Une fois on lui répond que c'est l'Agence Bruxelles-Propreté qui nettoie les sites propres des transports en commun de surface. Très récemment, la députée a interpellé le ministre Gosuin qui lui a répondu que la tâche incombait à la STIB. Elle aimerait qu'on tranche les responsabilités en la matière.

Mme Meunier souhaiterait avoir des précisions en ce qui concerne le projet de tunnel CCN-avenue Rogier. C'est la première fois qu'elle en entend parler.

Enfin, elle se pose des questions sur l'utilité de la mise sur le marché par les responsables de la STIB d'une série de gadgets.

Plusieurs commissaires et le ministre contestent cette dernière déclaration qui ne fait pas partie de l'échange de vues sur le contrat de gestion. Cela fait partie de l'autonomie de la STIB.

De zaken zijn niet eenvoudig. Men kan druk uitoefenen op de ondernemer, maar die kan antwoorden dat de gemeente zich niet soepel opgesteld heeft en dat hij dus niet verantwoordelijk is.

De heer Denis Grimberghs heeft vragen bij de kwaliteit van de klinkers.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vraagt zich af of men niet beter zou kiezen voor dezelfde oplossing als in de Luxemburgstraat waar men beton gegoten heeft en een bedekking met valse kasseien aangelegd heeft.

De minister geeft toe dat deze bedekking efficiënt is ; de ingenieurs moeten wel echt naar de beste oplossing zoeken. De voorwaarden voor dergelijke aan te besteden werken zullen moeten aangepast worden.

De minister zegt dat er ieder jaar ook problemen zijn met de tanks voor het Koninklijk Paleis.

Mevrouw Geneviève Meunier zegt dat men niet altijd de schuld aan de gemeenten moet geven. Zij vindt ook dat het voor de uitvoering van de werken niet op twee dagen aankomt.

De minister is het met deze laatste opmerking niet eens. Er worden vandaag zelfs bruggen op twee dagen gebouwd als men daar de prijs voor betaalt.

De administrateur-directeur-generaal van de MIVB meent dat men de totale economische balans moet maken.

De heer Denis Grimberghs kan alleen maar vaststellen dat dezelfde voorwaarden voor een aanbesteding niet overal tot hetzelfde resultaat leiden.

Mevrouw Geneviève Meunier vraagt dat er duidelijkheid komt over de netheidsovereenkomsten. Zij heeft eens als antwoord gekregen dat het Agentschap Net-Brussel de vrije banen van het bovengronds openbaar vervoer schoonmaakt. Onlangs heeft de volksvertegenwoordiger na een interpellatie tot minister Gosuin als antwoord gekregen dat dit een taak van de MIVB is. Zij vraagt dat de verantwoordelijkheden van eenieder vastgelegd worden.

Mevrouw Geneviève Meunier vraagt meer uitleg over het project van een tunnel CCN-Rogierlaan. Het is de eerste maal dat zij daarover hoort spreken.

Tot slot heeft zij kritiek op het feit dat de leiding van de MIVB een aantal gadgets op de markt brengt.

Verschillende commissieleden en de minister protesteerden tegen deze bewering omdat deze zaak niets te maken heeft met de gedachteswisseling over het beheerscontract. Dat valt onder de autonomie van de MIVB.

Le ministre Chabert précise qu'en ce qui concerne le projet de règlement européen, les décisions ne sont pas encore prises et qu'une exception est inscrite dans le projet.

Le ministre reconnaît que la délégation belge n'a pas entrepris de démarche sur ce projet de règlement. D'autres l'ont fait.

La question de la dérogation en faveur du transport intra-urbain n'est pas encore tranchée. Si cela devait se poser, le gouvernement régional est préparé pour y répondre, tout en soulignant qu'il faut davantage de transparence financière et une clarification des rôles en matière de transports en commun.

En ce qui concerne le projet de tunnel CCN-avenue Rogier, le ministre informe les commissaires que ce projet est examiné dans le cadre de l'actualisation du plan Iris des déplacements. Ce tunnel pourrait éventuellement accélérer la liaison du tram 90 Rogier vers le Nord qui pour le moment passe par la place Liedts.

En ce qui concerne le nettoyage des sites propres, le ministre rappelle ses réponses en début de séance à Mme Meunier.

En matière de politique tarifaire, souligne le ministre, il convient de distinguer clairement les options stratégiques en la matière, prises par le gouvernement et les options tactiques qui sont entre les mains de la STIB. L'autonomie de la société est dès lors limitée. Il y aura d'ailleurs toujours une responsabilité exclusive du gouvernement en ce qui concerne les tarifs préférentiels car cela relève de la stratégie globale du gouvernement en matière de transports en commun.

Le plan d'investissements n'est pas moins détaillé que celui qui avait été fourni sous les prédécesseurs du ministre. On y décrit clairement les investissements de la Région et de la STIB.

En ce qui concerne les deux colonnes à partir de 2006 soit 28 métros, soit 55, le ministre reconnaît que le gouvernement n'a pas encore tranché entre les deux hypothèses.

Quant à l'article 3.8 du contrat de gestion qui se réfère à la convention du 26 mai 1965, le ministre informe que le personnel a en effet augmenté du fait que les travaux de maintenance vont également augmenter.

En ce qui concerne la vitesse commerciale, le ministre rappelle à M. Grimberghs que la vitesse commerciale des trams est aujourd'hui de 15,77 km/h, celles des bus de 16,67 km/h. Les prévisions sont une augmentation de 14% pour les trams et de 8% pour les bus.

M. Alain Flausch reconnaît que le parc de trams a une moyenne d'âge de quarante-cinq à cinquante ans (mis à part

Minister Chabert preciseert met betrekking tot het ontwerp van de Europese verordening dat de beslissingen nog niet genomen zijn en dat er een uitzondering in het ontwerp gemaakt wordt.

De minister geeft toe dat de Belgische delegatie geen initiatief genomen heeft in het kader van dit ontwerp van verordening. Andere hebben dat wel gedaan.

Over de uitzonderingsregeling voor het stedelijk openbaar vervoer is nog niets beslist. Indien die aan de orde komt, is de regering klaar om te antwoorden. Zij zal er daarbij op aandringen dat er klaarheid in de financiën en de taakverdeling inzake openbaar vervoer moet komen.

In verband met het project van een tunnel CCN-Rogierlaan, deelt de minister de leden mee dat dit project onderzocht wordt in het kader van de bijwerking van het Iris-vervoerplan. Deze tunnel zou een snellere verbinding mogelijk maken met tram 90 van Rogier naar het Noord. Nu loopt die lijn via het Liedts-plein.

Wat de reiniging van de vrije banen betreft verwijst de minister naar zijn antwoorden aan mevrouw Meunier in het begin van de vergadering.

De minister onderstreept dat inzake tariefbeleid een onderscheid gemaakt moet worden tussen de strategische keuzes van de regering en de tactische keuzes die een bevoegdheid van de MIVB zijn. De autonomie van de maatschappij is dus beperkt. De regering behoudt een exclusieve bevoegdheid inzake voorkeurtarieven want die maken deel uit van het algemene beleid van de regering inzake openbaar vervoer.

Het investeringsplan is niet minder gedetailleerd dan dat van de voorgangers van de minister. De investeringen van het Gewest en de MIVB worden duidelijk beschreven.

Wat de twee kolommen vanaf 2006 betreft, te weten 28 metro's of 55 metro's, geeft de minister toe dat de regering nog geen keuze gemaakt heeft tussen de twee hypothesen.

In verband met artikel 3.8 van het beheerscontract dat verwijst naar de overeenkomst van 26 mei 1965, zegt de minister dat de personeelsformatie uitgebreid is omdat de onderhoudswerken ook zullen toenemen.

De minister zegt aan de heer Grimberghs dat de reissnelheid van de trams vandaag 15,77 km/uur is en die van de bussen 16,67 km/uur. Er wordt een verhoging van 14% voor de trams en van 8% voor de bussen verwacht.

De heer Alain Flausch geeft toe dat de tramstellen gemiddeld 45 tot 50 jaar oud zijn (behalve de trams 2000

les trams 2000 qui eux ont 7 à 8 ans). La STIB va provisoirement remettre en état de fonctionnement certains trams (des 7700 et 7900) qui vont être révisés pour assurer la soudure entre le moment actuel et l'achat de nouveau matériel roulant dans ce secteur. Quarante-sept trams de plus grande capacité seront achetés à terme et la STIB compte bien associer le Comité des usagers, qui n'est pas représentatif de tous les clients. C'est pourquoi la STIB consultera de manière plus large.

En ce qui concerne le bouclage, le ministre informe que la mise en service avec des voyageurs est prévue dans le courant de l'année 2005, tout en rappelant qu'il s'agit d'un chantier du gouvernement fédéral.

Quant à la problématique de la chaussée de Ninove, il y sera remédié par les trois acteurs, chacun pour un tiers (le Fédéral, l'entrepreneur et la Région de Bruxelles-Capitale).

Mme Françoise Schepmans souhaiterait savoir pour quand ces travaux sont prévus.

Le ministre ne peut qu'informer que cela se fera dans les meilleurs délais.

M. Alain Flausch reconnaît que la STIB dispose de comptages qui peuvent être fournis aux députés. Il demande cependant de ne pas tirer de conclusions trop hâtives du nombre de trams et de bus qui passent par ligne et par heure.

Le ministre se doit de constater que les commissaires vérifient correctement si les douze milliards octroyés par la Région à la STIB sont bien utilisés.

En ce qui concerne la traversée du Pentagone, le ministre informe que la décision finale n'est pas encore prise.

Quant aux contrats d'axes, le ministre reconnaît que dans certaines communes il y a anguille sous roche. La Région ne va pas prendre de décision au détriment des voyageurs faibles en leur ôtant l'espace qui leur revient.

Le ministre est d'avis qu'on ne peut avoir à la fois l'argent du beurre et le beurre.

Pour ce qui est de la protection des sites spéciaux franchissables pour les transports en commun de surface dans le goulet Louise, le ministre constate qu'il n'y a pas de ligne blanche le long de ces sites propres qui indique aux automobilistes qu'ils ne peuvent pas les franchir.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime que le problème provient du fait qu'on y permet le stationnement, régulièrement dribblé par des stationnements en double file. Pourquoi la Région ne prend-elle pas d'initiatives en la matière ?

die 7 tot 8 jaar oud zijn). De MIVB zal voorlopig enkele trams (types 7700 en 7900) opnieuw bruikbaar maken in afwachting dat er nieuw rollend materieel in deze sector aangekocht wordt. Op termijn zullen er 47 trams met een grotere capaciteit aangekocht worden. De MIVB is wel degelijk van plan om het comité van de gebruikers daarbij te betrekken. Aangezien dat comité niet alle reizigers vertegenwoordigt, zal er ruimer overleg gepleegd worden.

In verband met de afwerking van de metrolus zegt de minister dat de verbinding voor de reizigers mogelijk zal zijn in de loop van 2005. Hij herinnert er wel aan dat deze werken een bevoegdheid van de federale regering zijn.

Het probleem van de Ninoofsteeuweg is een gedeelde verantwoordelijkheid. De federale overheid, de ondernemer en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dragen elk voor een derde bij.

Mevrouw Françoise Schepmans vraagt wanneer die werken zullen starten.

De minister kan alleen maar zeggen dat dit zo snel mogelijk zal gebeuren.

De heer Alain Flausch verklaart dat de MIVB tellingen uitvoert en dat de volksvertegenwoordigers die kunnen krijgen. Hij vraagt wel dat daar geen voorbarige conclusies uit getrokken zouden worden met betrekking tot het aantal trams en bussen die per lijn en per uur rijden.

De minister stelt vast dat de commissieleden goed nagaan of de twaalf miljard van het Gewest voor de MIVB goed besteed worden.

Wat de doorsteek van de Vijfhoek betreft, deelt de minister mee dat er nog geen definitieve beslissing genomen is.

De minister erkent dat er op het vlak van de ascontracten voor bepaalde gemeenten een addertje onder het gras zit. Het Gewest zal geen beslissing nemen ten nadele van de zwakke reizigers door de ruimte waar zij recht op hebben af te nemen.

De minister zegt dat men niet alles kan hebben.

De minister stelt vast dat er geen witte lijn geschilderd is langs de oversteekbare vrije banen voor het openbaar vervoer in de Louisa-flessenhals. De autobestuurders worden er dus niet op gewezen dat zij zich niet op die banen mogen begeven.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zegt dat de kern van het probleem ligt in het feit dat parkeren daar toegestaan is en dat daar regelmatig dubbel geparkeerd wordt. Waarom neemt het Gewest geen initiatief ?

Le ministre estime qu'il faudrait fusionner certaines compétences des communes en la matière.

### **III. Lecture et approbation du rapport**

M. Denis Grimberghs estime que le ministre n'a pas répondu à toutes ses questions techniques. Il les reposera en séance plénière.

Moyennant quelques corrections techniques, le rapport est approuvé à l'unanimité des neuf membres présents.

*Le Rapporteur,*

Michel MOOCK.

*Le Président,*

Françoise SCHEPMANS.

De minister zegt dat bepaalde gemeentelijke bevoegdheden ter zake gefuseerd zouden moeten worden.

*De Rapporteur,*

Michel MOOCK.

*De Voorzitter.*

Françoise SCHEPMANS.

