

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2004-2005

22 JUNI 2005

---

**ONTWERP**

**van tram- en busplannen van de MIVB**

---

**VERSLAG**

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

door de heren Hervé DOYEN  
en Rachid MADRANE (F)

---

---

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps, mevr. Martine Payfa, de heren Hervé Doyen, Denis Grimberghs, mevr. Céline Delforge, de heer Johan Demol, mevr. Carla Dejonghe, mevr. Brigitte De Pauw.

*Plaatsvervangers* : de heer Mohammadi Chahid, mevr. Olivia P'tito, mevr. Françoise Schepmans, mevr. Els Ampe.

*Andere leden* : mevr. Amina Derbaki Sbaï, de heren André du Bus de Warnaffe, Mohamed Lahlali, mevr. Marie-Paule Quix, de heren Joël Riguelle, Jos Van Assche, mevr. Carine Vyghen.

**PARLEMENT DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 2004-2005

22 JUIN 2005

---

**PROJET**

**de Plans tram et bus de la STIB**

---

**RAPPORT**

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

par MM. Hervé DOYEN  
et Rachid MADRANE (F)

---

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps, Mme Martine Payfa, MM. Hervé Doyen, Denis Grimberghs, Mme Céline Delforge, M. Johan Demol, Mmes Carla Dejonghe, Brigitte De Pauw.

*Membres suppléants* : M. Mohammadi Chahid, Mmes Olivia P'tito, Françoise Schepmans, Els Ampe.

*Autres membres* : Mme Amina Derbaki Sbaï, MM. André du Bus de Warnaffe, Mohamed Lahlali, Mme Marie-Paule Quix, MM. Joël Riguelle, Jos Van Assche, Mme Carine Vyghen.

## I. Uiteenzetting van de minister

De minister maakt melding van enkele antecedenten van het dossier. Het beheerscontract tussen het Gewest en de MIVB voorziet in een tram-/busplan 2005-2010.

In september 2002 is er een nieuw metroplan goedgekeurd en het eerste ontwerp van Tramplan is door de vorige regering onderzocht tussen november 2003 en januari 2004 zonder evenwel een consensus te bereiken.

Volgens het regeerakkoord moeten de Tram- en Busplannen worden goedgekeurd voor het einde van het eerste semester 2005. De Tram- en Busplannen zijn goedgekeurd door het beheerscomité van de MIVB op 19 april 2005. De regering heeft er akte van genomen op 12 mei 2005 zonder evenwel de plannen goed te keuren die nog moeten worden onderzocht en worden onderzocht in het Parlement.

De minister herinnert in het kort aan de doelstellingen van die twee plannen. Het gaat erom in te spelen op verbindingsaanvragen die soms sedert lang zijn geformuleerd door de gemeenten of door het cliënteel. Daarnaast moet ook de regelmaat van de dienstverlening aan het cliënteel worden verbeterd door de te lange lijnen en te verkeersgebonden lijnen op te splitsen door optimaal gebruik te maken van de sites waarop maatregelen ter verbetering van de reïssnelheid van toepassing zijn.

In werkelijkheid gaat het erom het net aan te passen aan de evolutie van de stad, aan de toename van het cliënteel (voor de bussen 71, 95 en 63 bijvoorbeeld) en aan de vraag.

De MIVB wil een optimaal netwerk bereiken dat voldoet aan de doelstellingen van het Irisvervoerplan om 98 % van de Brusselaars toegang tot het openbaar vervoer op ten minste 400 meter van hun woonplaats te bezorgen.

De MIVB wil eveneens een progressieve toepassing van de maatregelen van het Irisvervoerplan op het vlak van de frequentie.

De inwerkingtreding van de Tram- en Busplannen vergt overigens ook een goed gebruik van het nieuwe rollend materieel met grote capaciteit waarvan de aankoop is beslist.

Tot nu toe is allerlei overleg gepleegd. De parlementsleden herinneren zich wellicht dat ze tijdens de vorige zittingsperiode een eerste maal het Tramplan hebben onderzocht en eenparig hun voorstel van resolutie betreffende de reorganisatie van het Tramnet van de MIVB op 2 juli 2003 hebben goedgekeurd (gedrukt stuk A-443/1 – 2002/2003). Na de wijzigingen die door de MIVB zijn aangebracht, hebben de parlementsleden het gewijzigde Tramplan opnieuw onderzocht maar wilden ze aan het einde van de zittingsperiode geen advies uitbrengen. Aan de Adviesraad van de Reizigers bij de MIVB en aan de Gewestelijke

## I. Exposé du ministre

Le ministre mentionne quelques antécédents du dossier. Le contrat de gestion entre la Région et la STIB prévoit d'élaborer un plan tramway/bus 2005-2010.

Un nouveau plan métro a été approuvé en septembre 2002 et le premier projet de plan tram a été examiné par le gouvernement précédent entre novembre 2003 et janvier 2004, sans obtenir de consensus.

L'accord de gouvernement prévoit que les plans tram et bus soient approuvés avant la fin du premier semestre 2005. Les plans tram et bus ont été approuvés par le Comité de gestion de la STIB le 19 avril 2005. Le gouvernement en a pris acte le 12 mai 2005, sans pour autant approuver les plans qui sont encore soumis à enquête et sont à l'examen au Parlement également.

Le ministre rappelle très brièvement les objectifs poursuivis par ces deux plans. Il s'agit de répondre à des demandes de liaison parfois exprimées de longue date par les communes ou la clientèle. Parallèlement, il convient également d'améliorer la régularité du service offert à la clientèle en scindant les lignes trop longues et trop tributaires des aléas du trafic et en utilisant, de manière optimale, les sites bénéficiant de mesures d'amélioration de vitesse commerciale.

En réalité, il s'agit d'adapter le réseau à l'évolution de la ville, à la croissance de la clientèle (pour les bus 71, 95 et 63 par exemple), ainsi qu'à la demande.

La STIB vise à atteindre un maillage optimal répondant à l'objectif du plan Iris des déplacements d'offrir à 98 % des Bruxellois un accès aux transports publics à moins de 400 mètres de leur domicile.

La STIB prévoit également une application progressive des prescriptions du plan Iris des déplacements en termes de fréquences.

L'entrée en vigueur des plans tram et bus est par ailleurs également une utilisation opportune du nouveau matériel roulant à grande capacité dont l'acquisition a été décidée.

Jusqu'à présent, différentes consultations ont déjà été organisées. Les parlementaires se rappellent certainement que, durant la législature précédente, ils ont examiné, une première fois, le plan tram et ont adopté, de manière unanime, une proposition de résolution relative à la réorganisation du réseau tram de la STIB le 2 juillet 2003 (document A-443/1 – 2002/2003). Après les modifications apportées par la STIB, les parlementaires ont réexaminé le plan tram modifié mais n'ont pas souhaité rendre un avis en fin de législature. L'avis a été également demandé au Conseil consultatif des usagers auprès de la STIB et à la Commission

Mobiliteitscommissie is eveneens advies gevraagd. De Gewestelijke Mobiliteitscommissie heeft op 19 juni 2003 een positief advies uitgebracht over het Plantram.

In verband met het Busplan heeft de MIVB een advies gevraagd aan de gemeenten bij brief dd. 13 december 2004. Tussen januari en april 2005 zijn adviezen ingekomen. De TEC en De Lijn hebben eveneens een advies uitgebracht over het Busplan en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie heeft zich over het Busplan en de nieuwe versie van het Tramplan uitgesproken in een advies van 3 mei 2005 (zie bijlage 1).

De minister geeft te kennen dat er nog allerlei overleg noodzakelijk is. Dat is onder meer het geval met het debat dat vandaag in de Commissie van de Infrastructuur in het Brussels Parlement is begonnen.

Het beheerscomité van de MIVB heeft eveneens beslist om de reizigers van de MIVB te raadplegen. Er zullen tien-duizend vragenlijsten worden gezonden aan de abonnees van de MIVB van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en tweeduizend vragenlijsten aan de reizigers die buiten het Gewest wonen. De informatie over die enquête en de vragenlijst zijn beschikbaar in de handelsagentschappen en de voornaamste stations en op de site van de MIVB en de reizigers van de MIVB mogen spontaan reageren op die voorstellen.

De MIVB en de minister plannen voorts vier openbare vergaderingen over de twee Plannen die 's avonds zullen worden georganiseerd op 13 en 14 juni en 20 en 21 juni. Dat overleg zal plaatshebben op verschillende plaatsen in het Brussels Gewest.

Wat het vervolg van de procedure betreft, zal de MIVB de resultaten van de enquête onderzoeken op 9 juni en 28 juni en voorstellen van eventuele amendementen op het Bus- en Tramplan uitwerken. Die adviezen en die wijzigingen zullen vervolgens door de MIVB worden bezorgd aan de minister, eind juni. Het zou nuttig zijn mocht de minister tegelijk over het advies van de Commissie voor de Infrastructuur beschikken opdat de regering zich definitief over de twee Plannen zou kunnen uitspreken, vóór medio juli.

## **II. Uiteenzetting van de heer Christian Dochy over de herstructurering van het tramnetwerk tegen 2005/2007**

Aan de hand van figuur nr. 1 toont de heer Christian Dochy het tramnetwerk zoals het thans bestaat met de vijf tramlijnen (23, 52, 55, 56 en 81) in de Noord-Zuidverbinding, tram 91 die het eindpunt verbindt met Stalle, op het Poelaertplein tram 55, die langs de Alsebergsesteenweg rijdt vanaf Stille naar Evere via het Zuid- en het Noordstation. Tramlijnen 82 en 83 rijden van St-Agat-

régionale de Mobilité, qui a donné un avis positif sur le plan tram le 19 juin 2003.

En ce qui concerne le plan bus, la STIB a demandé l'avis des communes dans un courrier adressé à celles-ci le 13 décembre 2004. Des avis ont été reçus entre janvier et avril 2005. Les TEC et De Lijn ont également rendu un avis sur le plan bus et la Commission régionale de Mobilité s'est exprimée sur le plan bus et la nouvelle version du plan tram dans un avis datant du 3 mai 2005 (voir annexe 1).

Le ministre signale encore que différentes consultations sont à organiser. Parmi celles-ci le débat qui est entamé en ce jour au sein de la Commission de l'Infrastructure du Parlement bruxellois.

Le Comité de gestion de la STIB a également décidé de consulter les usagers de la STIB. Dix mille questionnaires vont être envoyés aux abonnés de la STIB de la Région de Bruxelles-Capitale et deux mille questionnaires aux usagers habitant hors Région. Les informations relatives à cette enquête et le questionnaire en tant que tel sont disponibles dans les agences commerciales et les principales stations, ainsi que sur le site de la STIB et il est loisible aux clients de la STIB de réagir spontanément à ces propositions.

La STIB et le ministre prévoient par ailleurs quatre séances publiques relatives aux deux plans qui seront organisées en soirée les 13 et 14 juin et les 20 et 21 juin. Ces consultations auront lieu à différents endroits de la Région bruxelloise.

Quant à la suite de la procédure, il est prévu que la STIB examine les résultats de l'enquête du 9 juin au 28 juin et élabore des propositions d'amendements éventuels aux plans tram et bus. Cet avis et ces modifications seront ensuite transmis par la STIB au ministre fin juin. Il serait utile que le ministre puisse disposer de manière concomitante de l'avis de la Commission de l'Infrastructure pour que le gouvernement se prononce définitivement sur les deux plans avant la mi-juillet.

## **II. Exposé relatif au redéploiement du réseau tramway, horizon 2005-2007 par M. Christian Dochy**

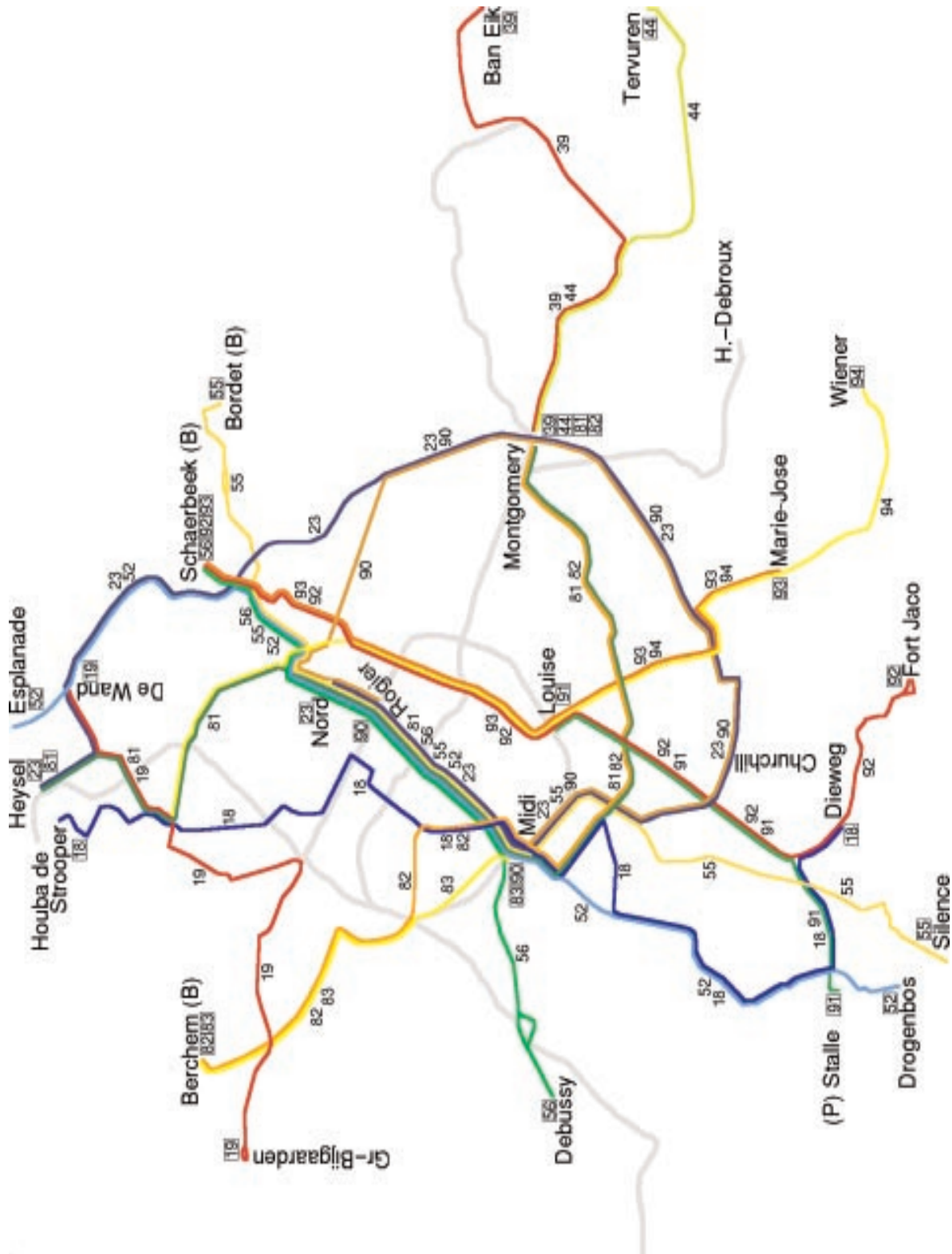
A l'aide de la figure n° 1, M. Christian Dochy montre le réseau tram tel qu'il existe actuellement avec les cinq lignes de trams (23, 52, 55, 56 et 81) dans l'axe Nord-Midi, le 91 qui relie son terminus à Stalle à la Place Poelaert, le 55 qui parcourt la chaussée d'Alseberg au départ de Silence vers Evere via le Midi et le Nord. Les lignes 82 et 83 circulent de Berchem-Sainte-Agathe jusqu'à la gare de l'Ouest où le

Berchem naar het Weststation waar de 82 naar Kunst en Ambachten rijdt en de 83 naar het Zuidstation. Daarna rijdt de 82 naar Sint-Gillis en tram 19 vormt de pendeltrein aan de Westkant, ...

82 va vers les Arts et métiers et le 83 vers le Midi. Au-delà, le 82 se rend vers Saint-Gilles, le 19, qui est le tramway pendulaire Ouest, ...

Figuur nr. 1

Figure n° 1



Waarom heeft de MIVB voorgesteld om het tramnetwerk te herstructureren?

De heer Christian Dochy herinnert eraan dat het aantal reizigers als volgt gestegen is :

- in 2003 met 38,4 % in vergelijking met 1999;
- in 2004 met 50,2 % in vergelijking met 1999.

Voorts herhaalt hij dat de beheersovereenkomst het volgende oplegt :

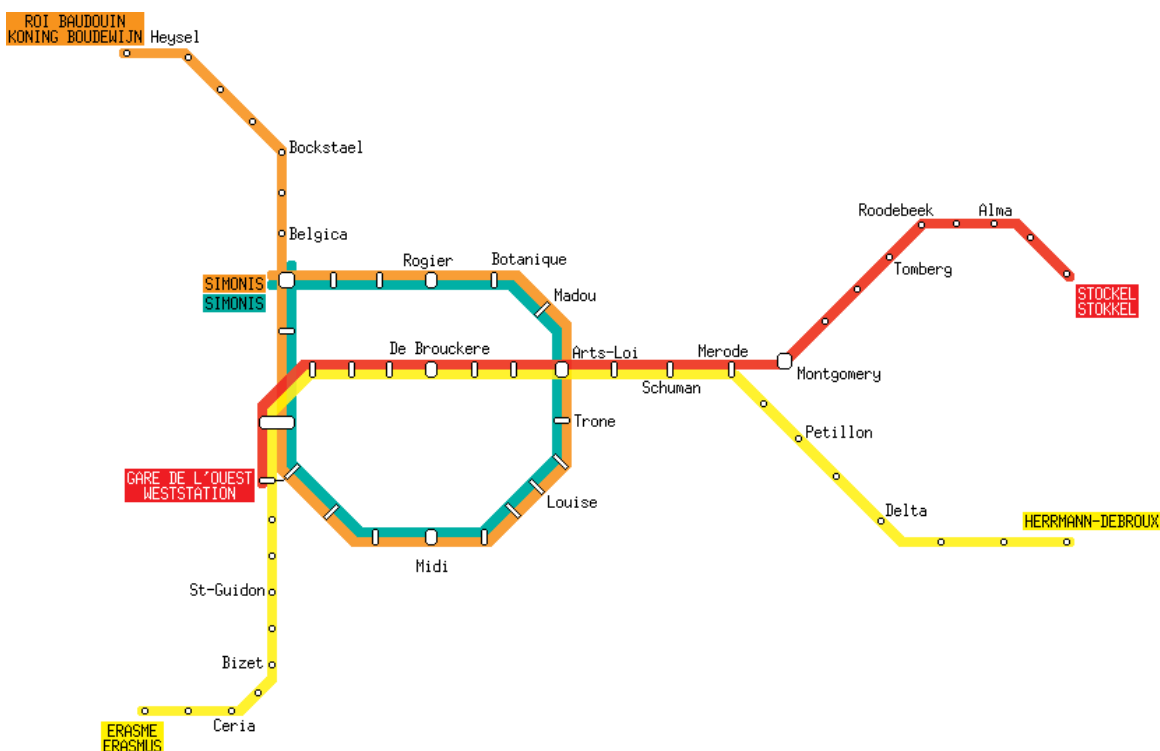
- stiptheids- en comfortnormen (vier reizigers per m<sup>2</sup>);
- een toename van de capaciteit (+ 5.500 plaatsen op de trams).

De MIVB beschikte over vrij oud materieel en moet haar voertuigen geleidelijk vervangen.

Wat de reissnelheid betreft, kan de MIVB alleen maar vaststellen dat de Noord-Zuidtunnel totaal verzadigd is en dat de prestaties op de ondergrondse as ondermaats zijn. Een andere belangrijke factor voor de verkeersproblemen van de trams is de gestage verslechtering van de rijomstandigheden.

Bovendien moet de MIVB rekening houden met het doortrekken van de kleine ring, wat in 2007-2008 klaar zal zijn (figuur nr. 2).

#### Metro 2008 met doortrekking van de kleine ring



Pourquoi la STIB a-t-elle proposé de redéployer le réseau tramway ?

M. Christian Dochy rappelle que la hausse de fréquentation a été de :

- en 2003, de plus 38,4 % par rapport à 1999;
- en 2004, plus 50,2 % de voyages par rapport à 1999.

Il réitère par ailleurs que le contrat de gestion impose :

- des normes de ponctualité et de confort (quatre voyageurs par m<sup>2</sup>);
- un accroissement de la capacité (+ 5.500 places en tramway).

La STIB se trouvait confrontée à un matériel assez ancien; elle doit progressivement remplacer des voitures.

Au niveau de la vitesse commerciale, la STIB ne peut que constater la saturation totale du tunnel Nord-Midi et des performances médiocres de l'axe souterrain. Un autre facteur important des problèmes de circulation des tramways est la dégradation continue des conditions de circulation.

En outre, la STIB doit tenir compte du bouclage de la petite ceinture qui sera effective en 2007-2008 (figure n° 2).

#### Métro 2008 avec bouclage PC

Aan de hand van verschillende slides toont de heer Christian Dochy aan dat de Noord-Zuidtunnel, waar tijdens de spitsuren 35 trams passeren, verzadigd is. Hij toont eveneens de grafieken over de stiptheid van de trams en met name de metingen die op een dag in mei 2002 werden uitgevoerd tussen 7 en 9 uur op het traject Noordstation-Lemonnier. Uit een andere slide blijkt duidelijk dat de tram volledig vastzit in het verkeer aan de Gallaitstraat. Onder die omstandigheden slaagt de tram er niet in een degelijke dienst aan te bieden. Het is duidelijk dat de aansluiting met andere Noord-Zuidlijnen vervolgens onmogelijk wordt. Uit een andere slide blijkt ook dat de tram vaak vastzit op de Alsebergesteeweg en dat de vertraging op lijn 55 gevolgen heeft tot in Evere.

De heer Christian Dochy wijst erop dat het doortrekken van de kleine ring gevolgen zal hebben voor de samenstelling van de trams, die later uit vijf rijtuigen zullen bestaan. Met een slide toont hij het Rogierstation op lijn 2 en de U3-tramstellen waarmee een tram 420 personen kan vervoeren.

Alvorens het eerste Tramplan op te stellen zoals dat vroeger aan het Parlement is voorgelegd, had de MIVB een analyse gemaakt van het aanbod en de vraag en had ze het aantal reizigers tijdens de spits geteld. Bij die metingen heeft de MIVB een onderscheid gemaakt tussen de hoofdlijnen Noord-Zuid, de grote ring en de overige lijnen.

Het gewijzigde ontwerp van Tramplan, dat tijdens de vorige zittingsperiode ter goedkeuring aan de regering werd voorgelegd, staat hieronder.

M. Christian Dochy montre à l'aide de plusieurs transparents la saturation du tunnel Nord-Midi dans lequel passent trente-cinq trams en heures de pointe. Il montre également les graphiques relatifs à la régularité sur le terrain des trams et notamment les mesures qui ont été effectuées un jour de mai 2002 entre sept et neuf heures sur le trajet Gare du Nord-Lemonnier. Un autre transparent montre clairement l'engluement total du tram dans la circulation générale rue Gallait ; dans ces conditions, le tram ne parvient pas à offrir un service de bonne qualité. Il est clair qu'ensuite tout cadencement avec d'autres lignes Nord-Midi devient impossible. Un autre transparent montre également la congestion récurrente sur la chaussée d'Alseberg et le fait que l'irrégularité de la ligne 55 se répercute jusqu'à Evere.

M. Christian Dochy signale que le bouclage de la petite ceinture aura un impact sur la composition des trains qui sera ultérieurement de cinq voitures. Il montre à l'aide d'un transparent la station Rogier sur la ligne 2 et les rames U3 d'une capacité de quatre cent vingt personnes par convoi.

Avant d'élaborer le premier plan tram tel qu'il avait été soumis précédemment au Parlement, la STIB avait fait une analyse de l'offre et de la demande et avait établi le flux de voyageurs par heure mesuré à la pointe. Lors de ces mesures, la STIB a distingué les axes principaux Nord-Midi, Grande ceinture et les autres lignes.

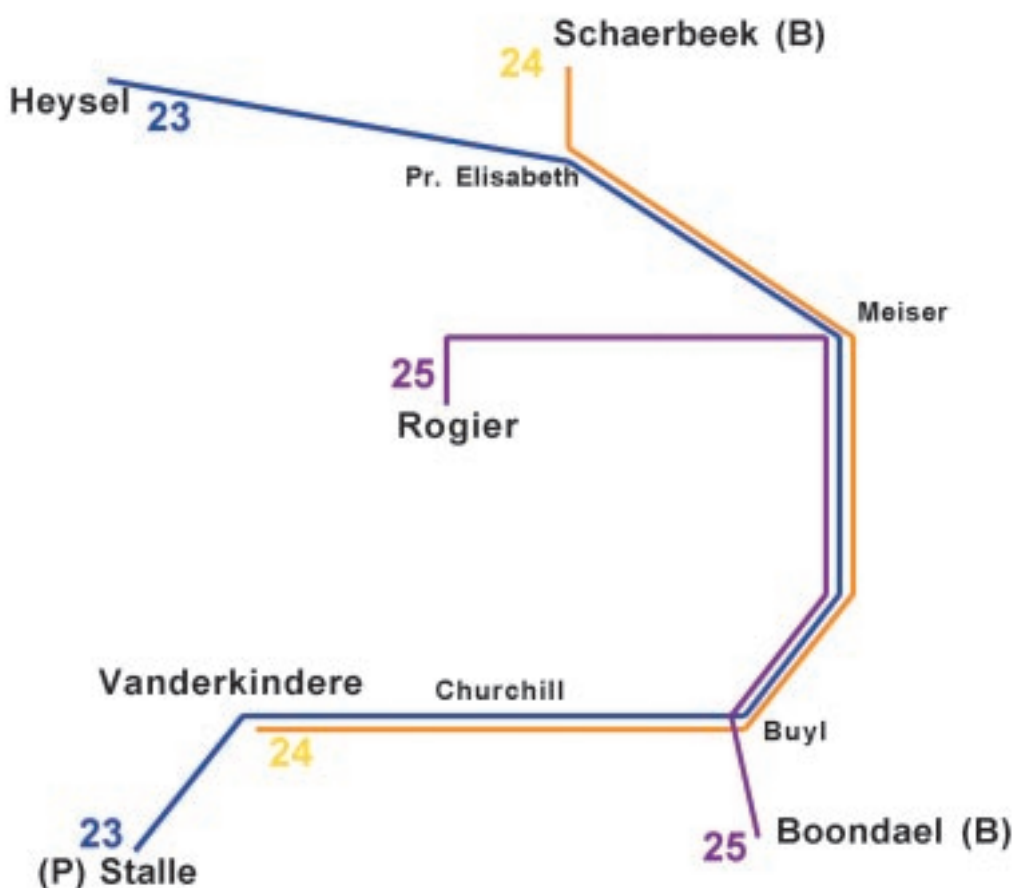
Le projet de plan directeur tram modifié, qui a été soumis à l'approbation du gouvernement sous la précédente législature, est indiqué ci-dessous.



Over de herstructurering van het net zijn zeer veel studies gemaakt en adviezen gevraagd over de huidige en toekomstige verplaatsingsbehoeften (plan IRIS I en II) van de gebruikers van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Talrijke simulaties hebben aangetoond dat het Tramplan het MIVB-net veel aantrekkelijker zou maken als de trams stipt zouden rijden.

Dat plan is om advies voorgelegd aan de gemeenten en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en is besproken in het Gewestparlement. Na talrijke vergaderingen tussen de kabinetten, veelvuldige vergaderingen van de commissie voor de Infrastructuur en een bespreking in plenaire vergadering van het Gewestparlement in het voorjaar 2004, was de regering van oordeel dat ze het plan niet kon goedkeuren aan de vooravond van de gewestelijke verkiezingen 2004.

#### Bediening van de grote ring



Lijn 25 is de huidige lijn 90 naar Buyl die vervolgens tot Boondaal gaat.

Le redéploiement du réseau a fait l'objet de très nombreuses études et consultations portant sur les besoins en déplacements présents et futurs (plan IRIS I et II) des utilisateurs des transports publics en Région de Bruxelles-Capitale. De nombreuses simulations ont montré que le plan améliorerait de manière significative l'attractivité du réseau de la STIB pour autant que la régularité du fonctionnement des lignes soit garantie.

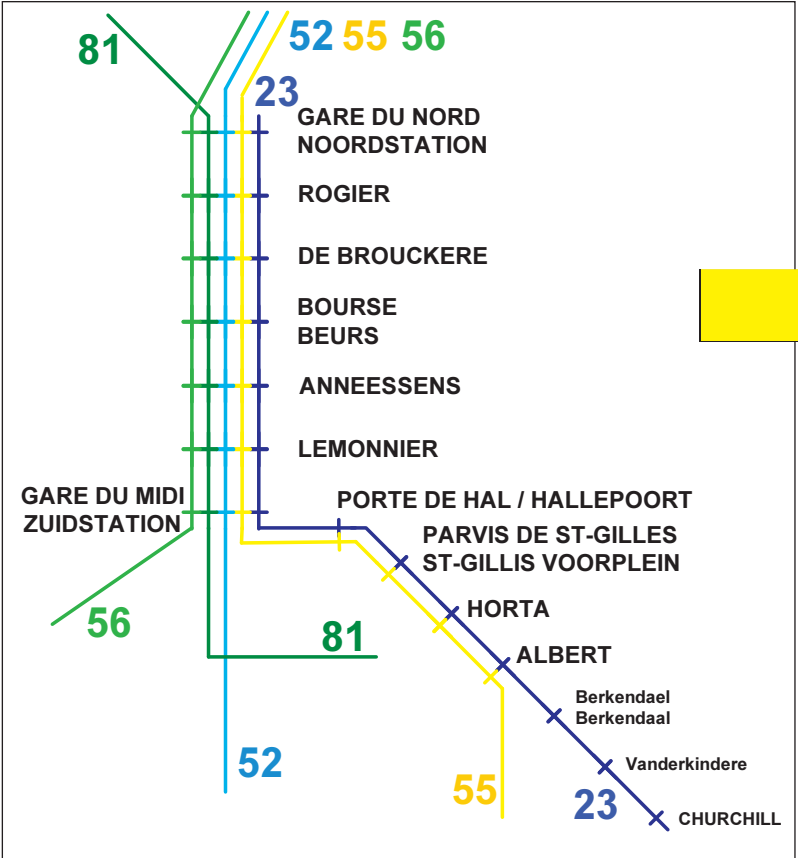
Ce plan a été soumis à la concertation auprès des communes et de la Commission régionale de la Mobilité et a été discuté au Parlement régional. Après de nombreuses réunions inter-cabinets et de multiples séances en commission de l'Infrastructuur, ainsi qu'un examen en séance plénière au Parlement régional durant le printemps 2004, le gouvernement a estimé ne pas être en mesure de l'approuver à la veille des élections régionales de juin 2004.

#### Desserte de la Grande Ceinture

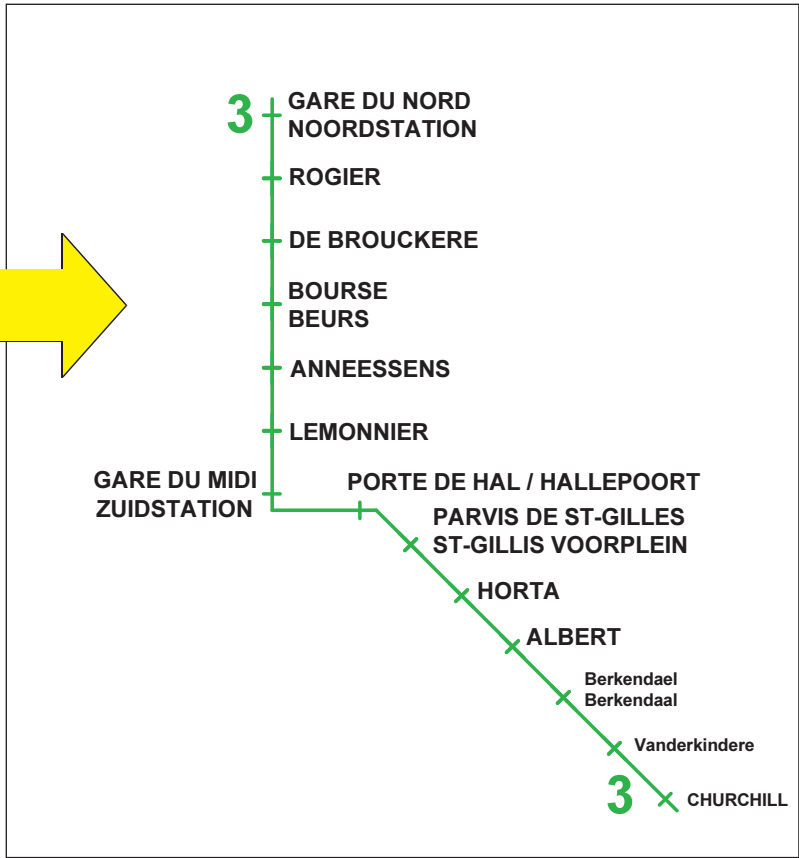
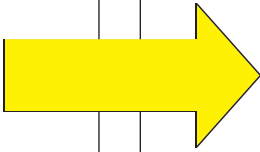
La ligne 25 est la ligne 90 actuelle vers Buyl qui va ensuite jusqu'à Boondaal.

Bediening van de Noord-Zuidas

Desserte de l'axe Nord-Sud

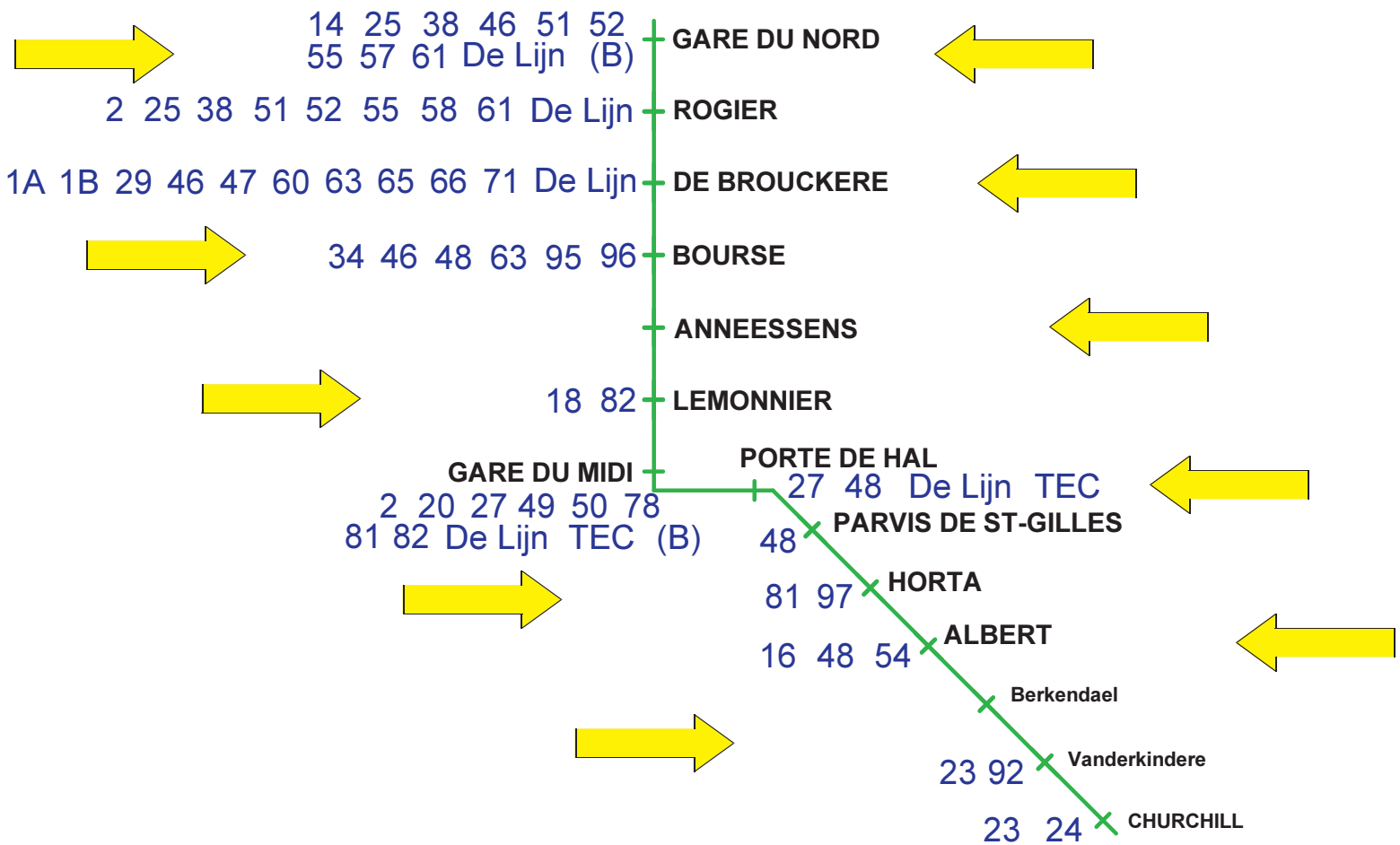


ACTUEEL/ACTUEL



FUTUR





Stiptheid op de hele as

Régularité sur tout l'axe

– Ook in het voordeel van de reizigers die van de transversale lijnen komen

– Également au profit des clients provenant des lignes transversales

Wat de bediening van de Noord-Zuidas betreft, rijden op lijn 3 trams met een grote capaciteit en stiptheid, onder meer omdat de tramlijn aan de Albertlaan volledig beschermd wordt door de afstandsbediening van de verkeerslichten.

Het eindstation was aanvankelijk gepland aan Winston Churchill, maar wegens technische problemen is het verplaatst naar Vanderkindere met een bocht van 180 graden op de Churchill-rotonde.

Aan de hand van de slide – Stiptheid op de hele as (blz. 12) – wijst de heer Christian Dochy erop dat stiptheid op de hele as ook ten goede komt aan de reizigers die moeten overstappen omdat ze van transversale lijnen komen.

De heer Christian Dochy commentarieert nog de andere wijzigingen die leiden tot :

- een betere bediening van het noorden van Laken, Nederover-Heembeek, Schaarbeek en Evere, waarbij het traject tussen Bockstaal en het Noordstation wordt overgenomen door het busnet;
- tram 92 bedient het Brussels Gewest van Schaarbeek tot Fort Jaco, terwijl lijn 93 zich beperkt tot het stuk tussen de Louizalaan en de rotonde aan de Vorstlaan;
- lijn 94, doorgetrokken tot aan het kerkhof van Jette, gaat tot Houba de Strooper om het kinderziekenhuis te kunnen bedienen.

Op de Noord-Zuidverbinding zal er dankzij een grotere stiptheid een tram om de drie minuten tijdens de spitsuren rijden, en om de vijf minuten 's avonds. De stiptheid is tweemaal groter dan op de kleine ring door de 51 te combineren met de 82/3, 81/3 en 55/3.

De heer Christian Dochy wijst er evenwel op dat dit nieuwe tramnet de gewoonten van de mensen zal veranderen, met name door het invoeren van de 81/3 en 82/3. Er dienen grootschalige voorlichtingscampagnes te worden gevoerd.

De heer Alain Flausch besluit dat het initiële Tramplan kon worden gewijzigd, ermee rekening houdend dat de voortdurende opstoppingen van overdag 's avonds zo goed als opgelost zijn en er in de tunnel een tweede tram kan rijden.

Tot besluit wijst hij erop dat het vernieuwde tramaanbod van de MIVB de volgende verbeteringen mogelijk maakt :

- een verbetering van het dienstenaanbod voor de reizigers (+ 7.200 plaatsen, nieuwe trams);
- een aangepaste inzet van het nieuwe rollend materieel dat een grote capaciteit heeft;

Quant à la desserte de l'axe Nord-Sud, la ligne navette ligne 3 comporte des trams de grande capacité qui roulent de manière régulière notamment grâce au fait qu'Avenue Albert la ligne de tram est totalement protégée par la télécommande des feux.

Le terminus était initialement prévu à Winston Churchill mais pour des problèmes techniques, le terminus a été déplacé à Vanderkindere avec manœuvre de retournement au rond-point Churchill.

A l'aide du transparent – Régularité sur tout l'axe (page 12) – M. Christian Dochy signale que la régularité sur tout l'axe profite également aux clients qui ont des ruptures de charge parce qu'ils proviennent de lignes transversales.

M. Christian Dochy commente encore les autres modifications qui entraînent :

- une meilleure desserte du nord de Laeken, de Nederover-Heembeek, de Schaarbeek et Evere, tout en signalant que le trajet entre Bockstaal et la gare du Nord est repris par le réseau bus;
- le 92 dessert la Région bruxelloise de Schaarbeek à Fort Jaco, tandis que la ligne 93 se limite au tronçon entre Louise et le Rond-Point du Souverain;
- la ligne 94 prolongée jusqu'au cimetière de Jette va jusqu'à Houba de Strooper pour permettre de desservir l'Hôpital des enfants.

Sur l'axe Nord-Midi, il y aura, grâce à une meilleure régularité, un tram à une fréquence de trois minutes aux heures de pointe, tandis qu'en soirée l'axe Nord-Midi bénéficiera d'une fréquence de cinq minutes, c'est-à-dire une fréquence deux fois meilleure que la petite ceinture en conjuguant le 51 et les 82/3, 81/3 et 55/3.

M. Christian Dochy note toutefois que ce nouveau réseau changera les habitudes des gens, notamment en introduisant les 81/3 et 82/3. Il faudra mener des campagnes de communication conséquentes.

M. Alain Flausch conclut que le plan tram initial a pu être modifié en tenant compte qu'en soirée les embouteillages permanents de la journée étaient moindres et qu'on peut rentrer dans le tunnel avec un second tram.

En guise de conclusion, l'offre renouvelée de la STIB en matière de trams permet :

- une amélioration de l'offre des services proposée à la clientèle (+ 7.200 places, de nouveaux tramways);
- un déploiement adéquat du parc de matériel roulant nouveau à grande capacité;

- een grotere regelmaat, stiptheid en betrouwbaarheid van het vervoer;
- een geleidelijke toepassing van de voorschriften van het Irisplan (frequenties van zes minuten/tien minuten/twintig minuten);
- het tot stand brengen van een netwerk dat 's avonds, ondanks de overstappen, de voorgestelde stiptheid haalt.

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat de trams niet stipt rijden, onder meer omdat veel lijnen gebruikmaken van de Noord-Zuidverbinding.

De heer Christian Dochy wijst erop dat er opstoppingen zijn op een groot aantal lijnen en dat de dienstregeling niet nageleefd wordt, zowel bij de ingang van de Noord-Zuid-tunnel als aan de zuidkant, te weten aan de Alsebergsesteenweg, waar de trams op lijn 55 niet stipt rijden, omdat er te veel wagens op die steenweg rijden.

De heer Willem Draps wil weten of de MIVB gepland heeft om ook de frequenties tijdens het weekend te wijzigen ?

De heer Christian Dochy wijst erop dat dit niet mogelijk is, onder meer wegens de markt aan het Zuidstation en andere plaatselijke markten.

De heer Denis Grimberghs herinnert eraan dat het in 2004 gewijzigde Tramplan dat aan het Parlement was voorgelegd, afgeketst is.

De heer Willem Draps voegt eraan toe dat de regering het in 2004 gewijzigde Tramplan niet goedgekeurd heeft.

De heer Christian Dochy brengt de totstandkoming van het nieuwe Tramplan 2005 te berde. Hij wijst erop dat de nieuwe gewestregering niet alleen het programma ter verbetering van de reissnelheid steunt, maar er in haar regeringsverklaring een prioriteit van maakt, alsook van de goedkeuring van de tram- en busplannen voor het einde van het eerste semester 2005.

De heer Christian Dochy herinnert eraan dat de minister eveneens gevraagd had om rekening te houden met de aanbevelingen van het BUV om in de tunnel een tweede lijn tot stand te brengen die een hoge reissnelheid zou kunnen halen (volledige eigen baan).

In de regeringsverklaring wordt niet gesproken van de financiële stimuli voor de gemeenten, hoewel voorzien is in de voortzetting van de gemeentelijke mobiliteitscontracten en -convenanten.

De minister wenst dat er een ononderbroken lijn van het zuiden naar het noorden van het Gewest blijft lopen en dat het plan in die zin aangepast wordt. De enige mogelijke

- un accroissement de la régularité, de la ponctualité, de la fiabilité du système de transport;
- une mise en œuvre progressive des prescriptions du plan Iris – fréquences de six minutes/dix minutes/vingt minutes –;
- une mise en place en soirée d'un réseau minimisant l'impact des correspondances au regard des fréquences proposées.

M. Denis Grimberghs relève que l'irrégularité sur le terrain en matière de tramways est notamment due au nombre de lignes qui passent dans l'axe Nord-Midi.

M. Christian Dochy signale qu'il s'agit d'un grand nombre de lignes embouteillées et du non-respect des horaires tant à l'entrée du tunnel Nord-Midi, que du côté Sud à la chaussée d'Alseberg, où l'irrégularité de la ligne 55 est due au fait que trop de voitures empruntent la chaussée.

M. Willem Draps souhaite savoir si la STIB a prévu de modifier également les fréquences le week-end ?

M. Christian Dochy signale que cela n'a pas été possible notamment à cause du marché du Midi et d'autres marchés plus locaux.

M. Denis Grimberghs rappelle que le plan tram tel que modifié en 2004, qui avait été soumis au Parlement, a été refusé.

M. Willem Draps renchérit : le gouvernement n'a pas approuvé le plan tram tel que modifié en 2004.

M. Christian Dochy en vient à la genèse du nouveau plan tram 2005. Il signale que le nouveau gouvernement régional soutient non seulement le programme VICOM mais l'a intégré dans ses priorités dans sa Déclaration de gouvernement, ainsi que l'adoption des plans tram et bus avant la fin du premier semestre 2005.

M. Christian Dochy rappelle que le ministre a également demandé de tenir compte des recommandations de l'AED visant à introduire dans le tunnel une deuxième ligne bénéficiant de bonnes conditions VICOM (site propre intégral).

Des incitants financiers aux communes ne sont pas repris dans la déclaration gouvernementale bien que la poursuite des contrats et conventions de mobilité communaux soit prévue.

Le ministre souhaite qu'une ligne sans rupture de charges du Sud jusqu'au Nord de la Région soit maintenue, en adaptant le plan en conséquence. La seule liaison pos-

verbinding is een verbinding vanaf De Wand via de Stallestraat, de Brugmannlaan, de Albertlaan, de Noord-Zuid-tunnel, de Vooruitgangsstraat, de Werkhuizenkaai en de Vuurkruisenlaan. Lijn 51 is aan het oorspronkelijke plan toegevoegd.

De verbindingen rond het Zuidstation tussen de overdekte straat en het ondergronds station moeten eveneens aanzienlijk verbeterd worden. De tram- en busnetten moeten op elkaar afgestemd worden, zoals de parlementsleden overigens gevraagd hadden in hun resolutie van juli 2003. Daartoe moeten het Metro, Tram- en Busplan als matroesjka's zijn, de Russische houten poppetjes die in elkaar passen.

Doordat er een lijn 51 tot stand gebracht is met de Iris-frequenties (zes minuten/tien minuten/twintig minuten) komt men, in combinatie met de trams van lijn 3 die om de zes minuten zullen rijden, opnieuw tot een frequentie van 3 minuten.

Lijn 25 van het oude plan werd omgeleid naar het GEN-station Boondaal om het stuk Stalle-Brugmann te vermijden. Oorspronkelijk had men eraan gedacht het eindstation ervan te vestigen op het Albertplein, wat om technische redenen niet mogelijk bleek te zijn. Het eindstation van lijn 97 zal aan de parking Stalle zijn en de Stallestraat zal vermeden worden om die hoofdweg niet te overbelasten.

De MIVB moet zorgen dat de trams van de ene lijn naar de andere kunnen om de doorgang van twee soorten trams op de Noord-Zuidas 's avonds mogelijk te maken. Men moet de trams 3000 van lijn 51 naar lijn 55 brengen om enkel nog voertuigen met grote capaciteit op die as te behouden.

Op de grote ring waar een tekort is, moet men een deel van de trams 4000 naar lijn 23 brengen. De heer Dochy wijst er nu al op dat men waarschijnlijk tijdens de spits- en tijdens de daluren het drukst bezette deel van lijn 55 zal moeten uitbreiden.

De heer Hervé Doyen stelt vast dat de tramkaart lijn 10 vermeldt die Simonis met het AZ-VUB en de Wereldtentoonstellingslaan verbindt. Die lijn is nochtans niet opgenomen op de kaart van het netwerk.

De heer Christian Dochy wijst erop dat die lijn op vraag van de minister toegevoegd is en dat die in het Plan 2005-2010 opgenomen is, maar niet op de kaart van het netwerk die de situatie voor 2007 weergeeft.

Hij wijst er overigens op dat de eindpunten van de lijnen 23, 24 en 25 gewijzigd zijn, gelet op de frequenties op de Buyllaan (23, 24, 71). Een omwisseling van de eindpunten van deze drie lijnen wordt voorgesteld :

- lijn 23 : Vanderkindere-Heizel;
- lijn 24 : Vanderkindere-Schaerbeek;
- lijn 25 : Rogier-Boondaal.

sible est une liaison à partir de De Wand via la rue de Stalle, l'avenue Brugmann, l'avenue Albert, le tunnel Nord-Sud, la rue du Progrès, le quai des Usines et l'avenue des Croix du feu. C'est la ligne 51 qui a été rajoutée au plan initial.

Il faut améliorer également sensiblement les liaisons autour de la gare du Midi entre la rue Couverte et la station souterraine et il faut intégrer les réseaux tramway et autobus, demande qui avait par ailleurs été formulée par les parlementaires dans leur résolution de juillet 2003. Pour cela, il faut que les plans métro, tram et bus soient des poupées russes qui s'imbriquent les unes dans les autres.

La création d'une ligne 51 aux fréquences Iris (six minutes/dix minutes/vingt minutes) fait que, additionnée aux trams de la ligne 3, où les trams vont rouler à une fréquence de six minutes, on aboutit de nouveau à une fréquence de trois minutes.

La ligne 25 de l'ancien schéma a été détournée vers la gare RER Boondaal pour éviter le doublon Stalle-Brugmann. Initialement, il avait été pensé d'installer son terminus à la Place Albert, ce qui, pour des raisons techniques, ne s'est pas révélé possible. La ligne 97 aura son terminus au parking Stalle et évitera le doublon rue de Stalle pour ne pas créer une surcapacité sur cette artère.

La STIB doit prévoir le transfert de motrices d'une ligne à l'autre pour que le passage de deux types de motrices différentes soit possible dans l'axe Nord-Midi en soirée. Il faut transférer des motrices 3000 de la ligne 51 vers la ligne 55 pour n'avoir que des voitures de grande capacité sur cet axe.

Sur la grande ceinture où il y a un défaut d'offres, il faut transférer une partie des motrices 4000 vers la ligne 23. M. Dochy signale d'ores et déjà qu'il faudra probablement renforcer en heures de pointe et aux heures creuses la partie la plus chargée de la ligne 55.

M. Hervé Doyen constate que la carte tram mentionne la ligne 10 qui relie Simonis vers l'AZ-VUB et l'avenue de l'Exposition. Cette ligne n'est pourtant pas prévue sur la carte du réseau.

M. Christian Dochy signale que cette ligne a été rajoutée à la demande du ministre, qu'elle est reprise dans le plan 2005-2010, mais pas sur la carte du réseau qui représente la situation en 2007.

Il relève par ailleurs qu'il y a modification des terminus des lignes 23, 24 et 25 compte tenu des fréquences sur l'avenue Buyl (23, 24, 71). Une substitution des terminus de ces trois lignes est proposée :

- ligne 23 : Vanderkindere-Heysel;
- ligne 24 : Vanderkindere-Schaerbeek;
- ligne 25 : Rogier-Boondaal.

De heer Christian Dochy wijst erop dat het bijkomende materieel dat in dienst gesteld moet worden op lijn 51 tussen Stalle en Esplanade betekent dat men veertien nieuwe trams 3000 zal moeten bestellen, wat een kost van ongeveer 32 miljoen euro met zich brengt.

De nieuwe lijn 10 vereist eveneens de bestelling van acht bijkomende tramstellen.

Het spreekt vanzelf dat, om lijn 51 compatibel te maken met pendellijn 3 op de as Noord-Zuid, alle kruispunten van op afstand door de tramstellen bediend moeten kunnen worden. Er zijn dus enkele kruispunten waar de afstandsbediening verbeterd of geïnstalleerd moet worden, bijvoorbeeld op de Nijverheidskaai.

Wat het Meiserplein betreft, moet men, volgens de heer Dochy, het volgende probleem oplossen : de tweedeling van de lijnen 23, 24 en 25 (bovengronds) op het Meiserplein maakt het niet mogelijk om de bestaande tramstellen in normale omstandigheden te doen stoppen. Een tram 7900, die thans op de lijnen 23 of 90 rijdt, bezet een deel van de sporen van de andere lijn aan die stopplaats. Gelet op de permanente files op die plaats, zou enkel een ondergrondse optie voor de tramstellen het probleem op termijn kunnen oplossen.

De heer Alain Flausch besluit dat het Tramplan, zoals het vandaag gewijzigd is, precieze doelstellingen nastreeft :

- het streeft ernaar tegemoet te komen aan de vraag naar verplaatsingen van de reizigers, uit Brussel of elders;
- het creëert een modern en performant netwerk door regelmaat op het net te verbeteren;
- het maakt het mogelijk om op de meeste tramlijnen, de Irisfrequenties van zes minuten/tien minuten/twintig minuten te halen;
- het verhoogt de aantrekkelijkheid van het net en, diensengevolge, het aandeel van de verplaatsingen met het openbaar vervoer tegenover de verplaatsingen met de auto;
- de overstappen worden zo georganiseerd dat zij zo weinig mogelijk last berokkenen voor de reizigers;
- het beperkt de stijging van de exploitatiekosten. Het project leidt tot een stijging van de kosten met 5,5 miljoen euro met de geplande uitbreidingen, met andere woorden een verhoging van 4,3 % in vergelijking met de algemene exploitatiekosten van het tramnet.

De heer Willem Draps vraagt bevestiging wat betreft de frequentie 's avonds op de Noord-Zuidas.

De heer Christian Dochy zegt dat het om een frequentie van vijf minuten gaat (vier lijnen om de twintig minuten).

M. Christian Dochy signale que le matériel supplémentaire, qui doit être mis en service sur la ligne 51 entre Stalle et Esplanade implique qu'il faudra commander quatorze motrices 3000 supplémentaires, ce qui représente un coût d'environ 32 millions d'euros.

La nouvelle ligne 10 nécessitera également la commande de huit tramways supplémentaires.

Il va de soi que pour que la ligne 51 puisse être compatible avec la navette 3 dans l'axe Nord-Midi, il faudra que tous les carrefours parcourus soient télécommandés par les tramways. Il y a dès lors quelques carrefours dont la télécommande doit être améliorée ou installée, par exemple au quai des Usines.

En ce qui concerne la Place Meiser, pour M. Dochy, il faudra résoudre la problématique : la bifurcation des lignes 23, 24, 25 en surface à la Place Meiser ne permet pas d'arrêter dans des conditions normales les tramways existants. Une motrice 7900 qui circule actuellement sur les lignes 23 ou 90 occupe une partie des voies de l'autre ligne à cet arrêt. Compte tenu des embouteillages permanents à cet endroit, seule une solution souterraine pour les tramways permettrait de résoudre le problème à terme.

Et M. Alain Flausch de conclure que le plan tramway, tel que modifié aujourd'hui, a des objectifs bien précis :

- il essaie de rencontrer la demande de déplacements de la clientèle, qu'elle soit bruxelloise ou non;
- il met en œuvre un réseau moderne et performant en améliorant la régularité sur le réseau;
- il permet d'appliquer, à la plupart des lignes de tramway, les fréquences Iris de six minutes/dix minutes/vingt minutes;
- il augmente l'attractivité du réseau, et en corollaire la part des déplacements effectués en transports publics par rapport à l'automobile;
- les ruptures de charge sont organisées de manière à être les moins pénalisantes pour les clients;
- il limite l'augmentation des coûts d'exploitation. Le projet entraîne une hausse des coûts de 5,5 millions d'euros avec les extensions prévues, soit une hausse de 4,3 % par rapport au coût global d'exploitation du tramway.

M. Willem Draps demande confirmation sur la fréquence en soirée sur l'axe Nord-Sud.

M. Christian Dochy signale qu'il s'agit d'une fréquence de cinq minutes (quatre lignes toutes les vingt minutes).

De heer Alain Flausch wijst erop dat het trouwens een van de redenen is waarom de Stad Brussel het Tramplan goedgekeurd heeft.

De heer Willem Draps vraagt wat de frequentie van de 3 en de 51 is gedurende de dag.

De heer Christian Dochy zegt dat de frequentie tijdens de spits zes minuten bedraagt voor de 3 en voor de 51, wat een frequentie om de drie minuten betekent op het gemeenschappelijke stuk tussen Albert en Noord.

De heer Denis Grimberghs heeft vragen bij de redenen waarom er meer materieel vereist is.

De heer Christian Dochy zegt dat de afgelegde trajecten langer zijn en het aantal kilometers dus hoger is.

Om slechts één verlenging als voorbeeld te geven : tussen Albert en Stalle, is er vijf kilometer meer dan tussen Albert en Churchill.

De heer Jean-Michel Mary herinnert eraan dat men op die as enkel stellen met hoge capaciteit kan inzetten, omdat men geen trams met verschillende capaciteit op de pendel­lijn kan doen rijden.

De heer Denis Grimberghs vraagt of men 's avonds enkel modern materieel zal inzetten.

De heer Christian Dochy antwoordt bevestigend, behalve wat betreft trams 81 en 82.

De heer Willem Draps stelt vast dat in andere Europese steden, zoals in Stuttgart, de overheid erin geslaagd is om modern en oud materieel goed op elkaar af te stemmen.

De heer Christian Dochy zegt dat zulks ook het geval is in Dortmund en Bazel.

De heer Hervé Doyen heeft van de leiding van de MIVB een raming gehoord voor de extra kosten voor lijn 51. Hoe staat het met de kosten voor de nieuwe lijn 10 ?

De heer Christian Dochy zegt dat die kosten bij de extra kosten verrekend zijn.

De heer Johan Demol heeft begrepen dat men op de Noord-Zuidas een mix zal maken met een pendel­lijn, lijn 3, en de normale trams, die het volledige traject Noord-Zuid afleggen.

De heer Christian Dochy herinnert eraan dat het enkel om lijn 51 gaat die uitgerust zal worden met voertuigen met hoge capaciteit, en nieuw materieel van drieëndertig meter lang.

M. Alain Flausch informe que c'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles la Ville de Bruxelles a approuvé le plan tram.

Et en journée, quelle est la fréquence du 3 et du 51, demande M. Willem Draps.

M. Christian Dochy signale qu'à la pointe, c'est six minutes pour le 3 et le 51, ce qui fait une fréquence de toutes les trois minutes sur le tronç commun entre Albert et Nord.

M. Denis Grimberghs s'interroge sur les raisons pour lesquelles il faut beaucoup plus de matériel.

M. Christian Dochy signale que les trajets parcourus sont plus longs et donc le kilométrage également.

Pour ne citer qu'un allongement : entre Albert et Stalle, cela fait cinq kilomètres de plus qu'entre Albert et Churchill.

Et M. Jean-Michel Mary de rappeler qu'on ne peut que réinjecter dans cet axe des voitures de grande capacité, car on ne peut pas faire circuler des trams de capacité différente dans la navette.

M. Denis Grimberghs demande si en soirée ne circulera que du matériel moderne.

M. Christian Dochy répond par l'affirmative, sauf pour ce qui concerne les trams 81 et 82.

M. Willem Draps constate que dans d'autres villes européennes, telles qu'à Stuttgart, les autorités publiques ont réussi à harmoniser le fonctionnement de matériel moderne et ancien.

M. Christian Dochy renchérit qu'à Dortmund et à Bâle, c'est également le cas.

M. Hervé Doyen a entendu les responsables de la STIB estimer le coût supplémentaire pour la ligne 51, qu'en est-il du coût pour la nouvelle ligne 10 ?

M. Christian Dochy signale que ce coût est inclus dans les coûts supplémentaires.

M. Johan Demol a pu comprendre qu'on allait mélanger dans l'axe Nord-Midi une ligne navette, la 3, et des trams normaux qui parcourent l'entièreté du trajet Nord-Midi.

M. Christian Dochy rappelle qu'il s'agit uniquement de la ligne 51 qui sera munie de voitures à grande capacité, nouveau matériel de trente-trois mètres de long.

Op de vraag van de heer Doyen, antwoordt de heer Alain Flausch dat de MIVB een onderscheid maakt tussen de exploitatiekosten, de kosten voor de aankoop van rollend materieel en de kosten voor stedelijke infrastructuur. Dat gaat van de sporen tot de inrichting van wegen, wat zowel een zware aanpassing als een lichte aanpassing kan zijn.

De heer Hervé Doyen vraagt de minister of die bijkomende kosten opgenomen zijn in de begroting van afdeling 12.

De mobiliteitsadviseur van de minister, de heer Jean-Paul Wouters, antwoordt dat de investeringen niet zo groot zijn wat de infrastructuur betreft, met uitzondering van Vanderkindere en Meiser. Hij wijst erop dat er bovendien reeds een aantal zaken uitgevoerd zijn : het op vier sporen brengen van de Noord-Zuidas in het Noordstation. De grootste aanpassing zal op het Meiserplein moeten gebeuren; voor het ogenblik zal men de toestand voorlopig verbeteren en de zware infrastructuurwerken zullen via het Belirissamenwerkingsakkoord worden gefinancierd.

Andere knelpunten in het kader van de reïssnelheid van het netwerk zullen worden opgelost, zoals het stuk op de Waterlooosesteenweg tussen de Legrandlaan en de Churchilllaan.

Mevrouw Brigitte De Pauw komt terug op het project voor lijn 10 dat terug te vinden is in de documenten die aan de commissieleden bezorgd zijn. Gaat het om een onderzoek of een uitvoering ?

De minister bevestigt dat er een impactstudie uitgevoerd zal worden om de mogelijkheid te onderzoeken van een lijn 10 naar het noorden AZ-VUB/Houba de Strooper.

Mevrouw Brigitte De Pauw vraagt of dat onderzoek ook aandacht zal besteden aan de verschillende mogelijke trajecten.

De minister herinnert eraan dat de filosofie van een impactstudie een beetje vergelijkbaar is met die van de effectenstudies, te weten het onderzoek van verschillende opties. Dat gaat van een nuloptie tot verschillende opties die varianten zijn. Hij herinnert eraan dat het niet om een verbinding Simonis/AZ-VUB gaat, maar wel om een verbinding Simonis met het hogere gedeelte van Jette waarvoor verschillende varianten onderzocht zullen worden.

### **III. Uiteenzetting van de heer Jean-Michel Mary betreffende het busnet**

De heer Jean-Michel Mary herinnert eraan dat het beheerscomité van de MIVB het ontwerp van het richtplan bus 2005-2010 op 24 augustus 2004 in eerste lezing goedgekeurd heeft. Dat ontwerp is een aanvulling van het

A la question de M. Doyen, M. Alain Flausch répond que la STIB distingue les coûts d'exploitation, le coût d'acquisition du matériel roulant, ainsi que les coûts d'infrastructures urbaines. Cela va des voies à l'aménagement des voiries, qui peut représenter un aménagement lourd comme plus léger.

M. Hervé Doyen demande au ministre si ces surcoûts sont intégrés dans le budget de la division 12.

Le conseiller mobilité du ministre, M. Jean-Paul Wouters, répond que ces investissements ne sont pas tellement lourds en termes d'infrastructures, mis à part à Vanderkindere et à Meiser. De plus, signale-t-il, une série de choses ont déjà été faites : la mise à quatre voies à la gare du Nord dans l'axe Nord-Midi. Le plus lourd sera l'aménagement à la Place Meiser; actuellement, on améliorera la situation de manière transitoire et les travaux d'infrastructures lourds seront portés sur l'accord de coopération Beliris.

Par ailleurs, d'autres points noirs VICOM du réseau seront améliorés tels que le tronçon chaussée de Waterloo entre l'avenue Legrand et l'avenue Churchill.

Mme Brigitte De Pauw revient au projet de la ligne 10 qui se retrouve dans les documents qui ont été remis aux commissaires. S'agit-il d'une étude ou d'une réalisation ?

Le ministre confirme qu'une étude d'impact sera réalisée pour étudier la possibilité d'établir une ligne 10 vers le nord AZ-VUB/Houba de Strooper.

Mme Brigitte De Pauw demande si cette étude examinera également différents choix de trajets.

Le ministre rappelle que la philosophie d'une étude d'impact est proche des études d'incidences, c'est-à-dire d'étudier différentes options : de l'option zéro à différentes options qui sont des variantes. Et de rappeler qu'il ne s'agit pas d'une liaison Simonis/AZ-VUB, mais d'une liaison Simonis avec le haut de Jette pour laquelle différentes variantes seront étudiées.

### **III. Exposé de M. Jean-Michel Mary relatif au réseau bus**

M. Jean-Michel Mary rappelle que le 24 août 2004, le Comité de gestion de la STIB a approuvé, en première lecture, le projet de plan directeur bus 2005-2010, qui complète le réseau métro et le réseau tram, afin d'engager le

metro- en tramnet, om de raadpleging van de gemeentelijke overheden aangaande het busplan te beginnen.

Het ontwerp van busplan streeft verschillende doelstellingen na :

- de aanvulling van de metro- en tramnetwerken rekening houdende met hun verwachte evolutie, met als doelstelling een fijnmaziger netwerk om de doelstelling van het Irisplan te halen, te weten dat 98 % van de Brusselaars op minder dan 400 meter van hun woonplaats het openbaar vervoer moeten kunnen nemen;
- de aanpassing van het netwerk aan de evolutie van de stad (bijvoorbeeld de Marcel Thiryiaan en de site van Thurn en Taxis, ...), aan de toename van het aantal reizigers, in het bijzonder op buslijnen 71, 95 en 63, alsook aan de vraag;
- de verbetering van de regelmaat van de aangeboden dienst aan de reizigers door een opsplitsing van de te lange lijnen en de lijnen die te lijden hebben onder de drukte van het bovengronds verkeer, alsook door het optimale gebruik van eigen banen in het kader van de verbetering van de reissnelheid;
- de tegemoetkoming aan de vragen om verbindingen die de gemeenten of de reizigers reeds lang uiten.

De nieuwe regering heeft in haar regeerverklaring de wens geuit om in het bezit gesteld te worden van een algemene beeld van de metro-, tram- en busnetwerken, om de richtplannen voor tram en bus uiterlijk in juni 2005 vast te stellen.

De uitvoering van het busplan moet natuurlijk parallel gebeuren met de verplichting van het beheerscontract 2001-2005 om 4.300 extra plaatsen aan te bieden op het busnetwerk en met de beslissing om een deel van het bussenbestand te vernieuwen door de aankoop van 140 nieuwe voertuigen, waarvan 25 gelede bussen. Die beslissing zal in een tweede fase gevolgd worden door een verdubbeling van het bestaande aantal van 20 bussen die op aardgas rijden.

Die beslissingen zullen op termijn leiden tot de uitbreiding van het aantal bussen tot 520 voertuigen, waarvan 57 gelede bussen. Bij dat totaal moet men nog 20 A500 bussen tellen, die langer dan de oorspronkelijk voorziene datum in dienst gehouden worden om het hoofd te kunnen bieden aan de verlenging van de trajecttijden. Hij herinnert eraan dat de verlenging van de trajecttijden aan de basis lag van het sociale conflict dat de MIVB vorig jaar gekend heeft.

In de richtplannen voor tram en bus, moet ook rekening gehouden worden met de aanleg van het GEN, in het bijzonder bij de grote multimodale verkeersknooppunten zoals het Weststation.

processus de consultation des autorités communales relatif au plan directeur bus.

Le projet de plan directeur bus poursuit plusieurs objectifs :

- compléter les réseaux métro et tram en tenant compte de leur évolution prévisible, avec pour finalité d'assurer un maillage optimal visant à atteindre l'objectif du plan Iris d'offrir à 98 % des Bruxellois un accès aux transports publics à moins de 400 mètres de leur domicile;
- adapter le réseau à l'évolution de la ville (par exemple avenue Marcel Thiry et site de Tour et Taxis, ...) à la croissance de la clientèle, particulièrement sur les lignes de bus 71, 95 et 63 et à la demande;
- améliorer la régularité du service offert à la clientèle en scindant les lignes trop longues et trop tributaires des aléas du trafic en surface et en utilisant, de manière optimale, les sites bénéficiant de mesures d'amélioration de la vitesse commerciale;
- répondre à des demandes de liaison parfois exprimées de longue date par les communes ou la clientèle.

Le nouveau gouvernement, dans sa Déclaration, a souhaité être en possession d'une vision globale des réseaux métro, tram et bus, afin d'arrêter les plans directeurs tram et bus au plus tard en juin 2005.

La mise en œuvre du plan directeur bus doit évidemment être mise en parallèle avec l'obligation du contrat de gestion 2001-2005 d'offrir 4.300 places supplémentaires sur le réseau bus et la décision de renouveler une partie de la flotte bus par l'achat de cent quarante nouveaux véhicules, dont vingt-cinq articulés, décision qui sera complétée par le doublement en seconde phase de la flotte de vingt bus au gaz naturel.

Ces décisions porteront à terme le parc autobus à cinq cent vingt véhicules dont cinquante-sept articulés. A ce total, on doit ajouter le maintien en service de vingt bus A500 au-delà de la date initialement prévue, afin de faire face à l'augmentation des temps de parcours. Et de rappeler que cette augmentation des temps de parcours était à la base du conflit social que la STIB a connu l'année dernière.

Dans ces plans directeurs tram et bus, il faut également tenir compte de la mise en œuvre du RER et particulièrement dans des gros nœuds multimodaux tels que la gare de l'Ouest.



De heer Denis Grimberghs vraagt wat het percentage is van de Brusselaars die op 400 meter van hun woonplaats het openbaar vervoer kunnen nemen.

De heer Christian Dochy zegt dat thans 91 tot 92 % van de inwoners volgens dat criterium bediend wordt.

De gevolgde methodologie voor de opstelling van het ontwerp van Busplan ziet er als volgt uit :

- een analyse van de vraag :
  - analyse van het gebruik, dit wil zeggen gebruik van het bestaande net;
  - onderzoek van de demografische gegevens;
  - inventaris van de verplaatsingsredenen (economische activiteit, aanwezigheid van scholen, collectieve uitrustingen, bioscoop, ...).

Het bestaande net werd geanalyseerd op grond van :

- zijn troeven en zwakke punten bij de aangeboden verbindingen;
- het verband tussen aanbod en vraag;
- de analyse van de bezettingscoëfficiënten van de voertuigen.

Bij het bepalen van het aanbod, is rekening gehouden met het traject, de frequentie op dat traject en de soorten voertuigen (onder meer inzake capaciteit) op die lijnen. De MIVB heeft de verbinding eveneens economisch doorgeleefd.

De directie van de MIVB komt tot de volgende vaststelling inzake het onderzoek van de vraag :

- een groot verschil met de geboden capaciteit, wat zorgt voor verbindingen met onvoldoende aanbod en verbindingen met een té groot aanbod;
- geen duidelijk koppel plaats van herkomst/bestemming;
- een grote aantrekkingskracht van de reizigers van de MIVB voor de metro, de tram of het bijkomend netwerk NMBS dat voor goede verbindingen zorgt.

Bij het opstellen van het nieuwe Busplan, had de MIVB twee verschillende opties :

- ofwel het bestaande net verbeteren :
  - specifieke wijzigingen van frequenties;
  - lokale verbeteringen van trajecten;
  - voordelen : minder hinderlijk systeem voor de reizigers en de gemeenten;
  - nadelen : behoud van de nadelen van het huidige netwerk;

M. Denis Grimberghs souhaite savoir quel est le pourcentage des lieux desservis en transports en commun à quatre cents mètres du domicile des Bruxellois.

M. Christian Dochy signale qu'actuellement 91 à 92 % des habitants sont desservis selon cet objectif.

La méthodologie qui a été suivie pour élaborer le projet de plan directeur bus est :

- une analyse de la demande :
  - relevé de charges, c'est-à-dire usage du réseau existant;
  - étude des données démographiques;
  - inventaire des générateurs de déplacement (activité économique, présence d'écoles, d'équipements collectifs, de cinéma, ...).

Le réseau existant a été analysé selon :

- ses atouts et faiblesses dans les liaisons offertes;
- la corrélation entre l'offre et la demande;
- l'analyse des coefficients de remplissage des véhicules.

Dans la détermination de l'offre ont été pris en compte à la fois les itinéraires, les fréquences sur ces itinéraires et les types de véhicules (entre autres en capacité), qui desservent ces lignes. La STIB a également mené une analyse économique de la desserte.

La direction de la STIB en arrive au constat suivant en matière d'analyse de la demande :

- une forte disparité par rapport aux capacités offertes, ce qui entraîne à la fois des tronçons où l'offre est insuffisante et des tronçons où l'offre est excédentaire;
- pas de couple origine/destination marquée;
- une forte attraction des usagers de la STIB par rapport au mode lourd que ce soit le métro, le tram ou le réseau complémentaire SNCB qui assure un bon transfert modal.

Pour élaborer le nouveau plan bus, la STIB se trouvait confrontée à deux options contrastées :

- soit améliorer l'existant « au fil de l'eau » :
  - modifications ponctuelles de fréquences;
  - améliorations locales d'itinéraires;
  - avantages : système peu perturbant pour les usagers et les communes;
  - inconvénients : conserve les défauts du réseau actuel;

- ofwel een netwerk ex nihilo hertekenen :
  - voordeel : dat maakt het mogelijk om de middelen beter aan te wenden;
  - nadeel : dat verstoort de gewoonten van de reizigers;
- de MIVB heeft gekozen voor de « fluwelen revolutie », namelijk wat goed werkt in het net niet nodeloos verstoren.

Bij het ontwerpen van het netwerk, waren de leidraden de volgende :

- regelmaat op de voornaamste assen;
- ruime bediening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door middel van grote lijnen;
- een optimaal gebruik van de capaciteit en van de frequentie;
- het halen van de Irisdoelstellingen zowel op het vlak van het netwerk van het Gewest als van de frequenties zes/tien/twintig;
- zo weinig mogelijk overstappen.

De heer Jean-Michel Mary zegt dat de principes die aan de herstructurering van het busnetwerk ten grondslag lagen, de volgende waren :

#### 1. het meten van de bestaande en potentiële vraag :

- door een overzicht en een analyse van de reizigers op het busnet per gedeelte en per tijdblok;
- een overzicht en een analyse van de demografische gegevens (bevolking, werkgelegenheid, actieve bevolking en schoolbevolking, aanwezigheid van scholen, ...).

#### 2. het meten van de bestaande en potentiële vraag :

- het vaststellen van de andere voornaamste redenen van verplaatsing;
- een raming van de potentiële vraag afhankelijk van de bevolkingsdichtheid, met de voornaamste verplaatsingsstromen;
- een overzicht van de zones die niet of onvoldoende worden bediend door het MIVB-netwerk, met een vergelijking met de potentiële vraag naar verplaatsingen.

#### 3. hiërarchie van het netwerk :

- hoofdlijnen :
  - zorgen voor de hoofdverbindingen tussen de gemeenten;

#### – soit redessiner un réseau ex nihilo :

- avantage : cela permet une meilleure allocation des ressources;
- inconvénient : cela perturbe les habitudes des usagers;

- la STIB a retenu comme solution, celle de « la révolution en douceur », c'est-à-dire : ne pas perturber inutilement ce qui fonctionne bien dans le réseau.

Pour la conception du réseau, les fils conducteurs ont été :

- une régularité sur les axes principaux;
- une couverture ample de la Région de Bruxelles-Capitale par les lignes principales;
- une affectation optimale des capacités et des fréquences;
- une convergence vers les objectifs Iris tant au niveau du maillage du territoire régional que des fréquences six/dix/vingt;
- une minimisation des ruptures de charges.

M. Jean-Michel Mary signale que les principes directeurs du redéploiement du réseau d'autobus ont été :

#### 1. la mesure de la demande existante et potentielle :

- par un relevé et une analyse des charges observées sur le réseau bus à la fois par tronçon et par plage horaire;
- un relevé et une analyse des données démographiques (population, emploi, population active et population scolarisée, localisation des écoles, ...).

#### 2. la mesure de la demande existante et potentielle :

- la localisation des autres générateurs principaux de déplacement;
- une estimation de la demande potentielle en fonction des densités de population observées avec une identification des principaux flux de déplacement;
- un relevé des zones non desservies ou insuffisamment par le réseau de la STIB avec une confrontation avec la demande potentielle de déplacements.

#### 3. hiérarchisation du réseau :

- lignes principales :
  - assurent les liaisons principales entre les communes;

- invalswegen, ringwegen en belangrijke uitwijklijnen;
  - stemmen overeen met assen met grote vraag;
  - worden geëxploiteerd met gelede bussen indien nodig;
  - hebben een aantrekkelijke frequentie (continu streven naar frequenties zes/tien/twintig van het Iris-verkeerplan);
  - maken het mogelijk om snelle verplaatsingen te maken door heel het Gewest :
    - zoeken naar een zo recht mogelijk tracé;
    - reïssnelheidsmaatregelen om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren;
    - zo ruim mogelijke bediening van het Gewest;
    - minimum aantal transits.
- lijnen voor gemeentelijke bediening :
- zorgen voor fijnmazig netwerk in het Gewest, met streven naar de doelstellingen van het Irisplan om elke bewoner van openbaar vervoer te voorzien op vierhonderd meter van zijn woonplaats;
  - zorgen voor specifieke bedieningen;
  - de lijnen worden eventueel geëxploiteerd met bussen met kleinere capaciteit.

De heer Jean-Michel Mary herinnert eraan dat thans 63 % van de trams in een eigen banen rijdt terwijl de situatie voor de bussen ronduit catastrofaal is omdat slechts 9 % van de bussen in een eigen baan rijdt op een traject van 348 kilometer. De heer Mary wil niet meteen zeggen dat men tot 100 % moet komen, maar dat er assen zijn waar de bussen in een eigen baan moeten rijden. Waar er nooit opstoppingen zijn, heeft het geen zin om eigen banen aan te leggen. Dat is echter wel het geval op wegen waar veel verkeersopstoppingen zijn. Het openbaar vervoer mag geen hinder ondervinden. Men moet er maatregelen nemen zoals die welke worden genomen in het stadscentrum, met eenrichtingstraten waar bussen tegen de rijrichting in kunnen rijden en met andere maatregelen.

Door middel van een slide geeft de heer Jean-Michel Mary een overzicht van het openbaar vervoer van de gemeente Anderlecht. Bus 46 volgt er een ongelooflijk traject. Hij rijdt bijna driemaal rond de gemeente alvorens naar het centrum te rijden. Bus 56 heeft Debussy als eindbestemming, bus 89 gaat van het Westland Shopping Center naar het stadscentrum en de metro 1A rijdt na de verlenging tot Erasmus.

De MIVB stelt onder meer voor om tramlijn 56 te verlengen. Die wordt dan tram 81 tot aan het einde van de Marius Renardlaan. De beslissing moet officieel worden op 26 mei 2005. De MIVB dankt de minister dat hij die moedige beslissing heeft genomen, die alleen de gemeente Anderlecht ten goede zal komen. De verlenging houdt een wijziging in van het traject van bus 46. Dat traject wordt

- radiales, rocades et lignes de rabattement importantes;
  - correspondent aux axes de forte demande;
  - sont exploitées avec des bus articulés si nécessaire;
- circulent à des fréquences attrayantes (recherche continue de la convergence vers les fréquences six/dix/vingt du plan Iris des déplacements);
  - permettent d'assurer des déplacements rapides à travers la Région :
    - recherche d'un tracé aussi rectiligne que possible;
    - prise de mesures VICOM pour améliorer la qualité de service;
    - couverture de la Région aussi étendue que possible;
    - minimisation du nombre de transits.
- lignes à vocation de desserte communale :
- assurer le maillage fin du territoire à la recherche de la convergence vers l'objectif Iris de desservir tout habitant en transports en commun à quatre cents mètres de son domicile;
  - assurer des dessertes spécifiques;
  - les lignes sont éventuellement exploitées avec des bus de moindre capacité.

M. Jean-Michel Mary rappelle en outre qu'actuellement 63 % du réseau tram circule en sites propres protégés tandis que pour les bus la situation est proprement catastrophique dans la mesure où seulement 9 % des bus circulent en site propre sur 348 kilomètres d'axes. M. Mary ne veut pas dire pour autant qu'il faut arriver à 100 %, mais il y a des axes où il est impératif que les bus circulent en site propre. Là où il n'y a jamais d'embouteillages, créer un site propre serait un non-sens mais dans les artères fortement embouteillées, il faut absolument que les transports en commun aient la voie libre. Il faudra y prendre des mesures comme celles qui sont actuellement prises au centre-ville avec les contresens bus ou d'autres mesures.

A l'aide d'un transparent, M. Jean-Michel Mary fait état de la desserte en transports en commun de la commune d'Anderlecht où le bus 46 a un itinéraire incroyable; il fait presque trois fois le tour de la commune avant de repartir vers le centre. Le 56 a son terminus à Debussy, le 89 va du Westland Shopping Center au centre-ville et, après prolongation, la ligne de métro 1A va aujourd'hui jusqu'à Erasme.

La proposition de la STIB vise notamment à rallonger le tram 56, qui deviendra le 81, jusqu'au bout de l'avenue Marius Renard. La décision devant être rendue officielle le 26 mai 2005. La STIB remercie le ministre d'avoir pris cette décision courageuse qui ne pourra que bénéficier à la commune d'Anderlecht. Cette prolongation implique une modification de l'itinéraire du bus 46, qui y voit son itiné-

enigszins vereenvoudigd. In plaats van door te rijden tot de Marius Renardlaan, zal de bus afdraaien aan de Bracopslaan in de Neerpedelaan.

Het geheel wordt aangevuld met interwijkenbussen, bus 75 die vertrekt aan het aan de Goede Luchtwijk, die naar het Bracopsziekenhuis rijdt en de wijk het Rad bedient. Die wijk wordt niet meer bediend sedert de verlenging van de metrolijn en de afschaffing van de tram. Bus 75 rijdt eveneens langs de metrostations Bizet en het COOVI. De MIVB meent eveneens een volledige en optimale bediening van de gemeente Anderlecht te kunnen aanbieden, met inbegrip van het Dapperheidsplein en de Wayezstraat, waar iedereen hoopt de handelskern nieuw leven in te blazen. Het voorstel van de MIVB is echt een voorstel om alle wijken van Anderlecht te verbinden met het Sint-Guidoplein, het Dapperheidsplein en de Wayezstraat.

De heer Jean-Michel Mary geeft nog een ander voorbeeld van bedieningen, te weten de bediening van de gemeente Watermaal-Bosvoorde.

Thans rijdt bus 95 naar de Bezemhoek, in werkelijkheid, Heiligenborre. Eenmaal voorbij het Wienerplein, is de grote bus 95 als een olifant in een porseleinwinkel omdat hij door een woonwijk rijdt. De verlenging van tramlijn 94 tot aan Hermann Debroux heeft de MIVB ertoe aangezet om die gemeentelijke bediening in Watermaal-Bosvoorde te herzien.

Het voorstel is dus bedoeld om bus 95 te doen stoppen aan het Wienerplein; tram 94 rijdt tot Hermann Debroux (werken in uitvoering); de eindbestemming van de gelede bussen 95, die in werkelijkheid de bussen 95 en 96 vervangen, is het Wienerplein, dat zal worden aangepast.

De MIVB stelt ook voor om in te gaan op een al lang geformuleerd verzoek van de gemeente : een nieuwe tussengemeentelijke lijn in te voeren, lijn 17, tussen het Keymplein en metrostation Beaulieu, dat de zogenaamde Bezemhoek moet bedienen.

De MIVB stelt eveneens een regorganisatie voor van lijn 41, het huidige traject van bus 96 volgt. Lijn 41 zorgt voor de verbinding naar Oudergem en een verbinding naar de ULB en Boondael, die verbeterd is door de strook in tegenrichting voor de bussen in het Ter Kamerenbos, een recente beslissing van de stad Brussel die het mogelijk moet maken dat de bussen de Ter Hulpsesteenweg waar voortdurend opstoppingen zijn, vermijden.

De heer Denis Grimberghs zou willen weten wat de frequentie is voor de lokale lijn 17.

De heer Jean-Michel Mary antwoordt dat de frequentie iets lager ligt dan de frequentie voorzien in het Irisplan. De frequentie is twintig minuten 's avonds.

raire un tant soit peu simplifié : au lieu de continuer jusqu'à l'avenue Marius Renard, le bus tournera au boulevard Bracops dans l'avenue de Neerpede.

L'ensemble est complété par un bus inter-quartiers, le bus 75, qui part du quartier Bon Air, passe par l'hôpital Bracops et assure une desserte du quartier de la Roue, qui n'est plus desservi depuis la prolongation du métro et le retrait du tram. Le bus 75 passe également par les stations de métro Bizet et Ceria. La STIB pense ainsi pouvoir offrir une desserte complète et optimale de la commune d'Anderlecht, y compris de la Place de la Vaillance et de la rue Wayez où tout le monde espère pouvoir relancer le noyau commercial. La proposition de la STIB est réellement une proposition qui vise à relier, de manière optimale, l'ensemble des quartiers d'Anderlecht avec la Place Saint-Guidon, la Place de la Vaillance et la rue Wayez.

Un autre exemple de desserte que M. Jean-Michel Mary évoque à l'aide des transparents, est celle de la desserte de la commune de Watermael-Boitsfort.

Actuellement, le 95 va jusqu'au Coin du Balai, le Heiligenborre, en réalité, note M. Jean-Michel Mary. Une fois qu'il dépasse la Place Wiener, le bus 95, à très forte capacité, est un éléphant dans un magasin de porcelaine, dans la mesure où il traverse un quartier résidentiel. La prolongation du tram 94 jusqu'à Hermann Debroux a amené la STIB à une révision en profondeur de cette desserte communale à Watermael-Boitsfort.

La proposition vise donc à arrêter le bus 95 à la Place Wiener, le tram 94 ira jusque Hermann Debroux (travaux en cours), le terminus des bus 95 articulés, qui en réalité reprennent les bus 95 et 96, a lieu à la Place Wiener, qui sera aménagée en fonction.

La STIB propose également de répondre à une demande de longue date de la commune : d'instaurer une nouvelle ligne intra-communale, la ligne 17, entre la Place Keym et le métro Beaulieu, tout en desservant le Coin du Balai.

La proposition de la STIB inclut également une restructuration de la ligne 41, qui reprend l'itinéraire actuel du 96. La ligne 41 assure ainsi une liaison vers Auderghem et une liaison vers l'ULB et Boondael, améliorée grâce à la bande à contresens pour les bus dans le bois de la Cambre, décision récente de la ville de Bruxelles qui doit permettre aux bus d'éviter la chaussée de la Hulpe, constamment engluée.

M. Denis Grimberghs souhaiterait connaître la fréquence prévue pour la ligne de desserte locale, la ligne 17.

M. Jean-Michel Mary répond que la fréquence est un peu inférieure aux fréquences prévues dans le plan Iris; elle est de vingt minutes le soir.

De heer Jean-Michel Mary zegt dat de MIVB eveneens heeft gefocust op zevenentwintig belangrijke activiteiten-centra in het Brussels Gewest. Er is voor gezorgd dat alle gemeenten vertegenwoordigd zijn en er is een betere bediening van die plaatsen voorgesteld :

- het Muntplein;
- het Dapperheidsplein
- het Dokter Schweitzerplein;
- het Peter Benoîtplein;
- het Servaas Hoedemaekersplantsoen;
- het Meudonplantsoen;
- Oudergem-Centrum;
- het Flageyplein;
- het Dancoplein;
- het Hoogte Hondersplein;
- het Sint-Denijsplein;
- ...

De MIVB heeft er in haar voorstellingen eveneens voor gezorgd dat er geen nodeloze bijkomende transits worden ingevoerd, dat verschillende verbindingen met minder transits worden vergemakkelijkt en dat bepaalde verbindingen maximum een aansluiting meer hebben, een aansluiting die vaak niet verbonden is aan het nieuwe Busplan.

De heer Jean-Michel Mary brengt eveneens de kwestie van een nieuwe buslijn 79 te berde, die loopt van UCL tot de Rotonde aan het Schumanplein en die ook langs de wijk van de Marcel Thiry laan loopt.

De heer Alain Flausch besluit dat er voor het nieuwe net zoals het wordt voorgesteld, 520 bussen nodig zullen zijn, waaronder 75 gelede bussen. Naast de 32 huidige gelede bussen, zullen er dus 25 nieuwe moeten worden aangekocht en zullen 20 bussen A 500 moeten worden behouden (verlengde reistijd en nodige reserves).

Het nieuwe busnet brengt ook een stijging van exploitatiekosten met zich, te weten 2,91 miljoen euro per jaar, rekening houdend met de opmerkingen van de verschillende gemeenten.

Die stijging van de kosten voor de bussen, is het gevolg van :

- de verhoging van de capaciteit, als gevolg van de stijging van de vraag;
- de verhoging van de frequentie en de verfijning van het netwerk; nieuwe bediening om een fijnmaziger netwerk te waarborgen;
- een optimalisering van de frequenties op sommige lijnen, die jaarlijks 700.000 euro kost;
- al die kosten zorgen voor een stijging van 2,7 % ten opzichte van de kosten van het huidige busnet in zijn geheel.

M. Jean-Michel Mary signale que la STIB s'est également centrée sur vingt-sept lieux d'activités importants en Région bruxelloise, en veillant à ce que toutes les communes soient représentées et en proposant d'assurer une meilleure desserte de ces endroits :

- la Place de la Monnaie;
- la Place de la Vaillance;
- la Place Docteur Schweitzer;
- la Place Peter Benoît;
- le Square Servaas Hoedemaekers;
- le Square Meudon;
- Audergem-Centre;
- la Place Flagey;
- la Place Danco;
- l'Altitude Cent;
- la Place Saint-Denis;
- ...

La STIB, dans ses propositions, a également été attentive à ne pas créer de transit supplémentaire inutile, à faciliter plusieurs liaisons par moins de transit et à veiller à ce que certaines liaisons aient maximum une correspondance en plus, correspondance souvent non liée au nouveau plan bus.

M. Jean-Michel Mary évoque également la création d'une ligne de bus 79, qui va de l'UCL au Rond-Point Schuman, en passant par le quartier à fort taux de développement, avenue Marcel Thiry.

M. Alain Flausch conclut que la nouvelle structure de réseau proposée nécessite un parc de cinq cent vingt bus, dont cinquante-sept articulés. Il faudra acheter vingt-cinq bus articulés en complément des trente-deux véhicules actuels et conserver vingt bus A500 (temps de parcours prolongés et réserves nécessaires).

Le nouveau réseau bus entraîne également une augmentation du coût d'exploitation de 2,91 millions d'euros par an, compte tenu de l'arbitrage des remarques des différentes communes.

Cette augmentation des coûts pour les bus résulte :

- des augmentations de capacité, nécessitées par la croissance de la demande;
- des augmentations de fréquence et d'amélioration du maillage; nouvelle desserte pour assurer un maillage plus fin;
- une optimisation des fréquences sur certaines lignes qui coûte 700.000 euros par an;
- l'ensemble de ces coûts représente une hausse de 2,7 % par rapport aux coûts de l'ensemble du réseau autobus actuel.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de MIVB een net heeft willen aanbieden dat doorzichtig is, doeltreffend, zowel wat de voorgestelde trajecten als wat de reistijd betreft, teneinde de doelstellingen van het Irisplan te halen zonder de problematiek van de reïssnelheid uit het oog te verliezen. De MIVB heeft willen tegemoet komen aan de verzoeken van de gemeenten, zowel oude verzoeken zoals lijn 17 binnen Watermaal-Bosvoorde of bus 43 in Ukkel, als meer recente verzoeken, met een minimale kostprijs.

De heer Jean-Michel Mary toont de kaart van het hele Gewest. In Ukkel, zal de wijk Prins van Oranje, waar geen bus reed, bediend worden door lijn 43. Dank zij een fijnmaziger busnet, zullen wijken die voorheen niet bediend werden, in de toekomst wel een bus kunnen nemen. Dat zal ook het geval zijn met de wijken Picardië en Gibet in Evere, sommige wijken van Schaarbeek, lijn 75 in Anderlecht en een reeks verbeteringen van de bediening in het noorden.

De heer Christian Dochy wijst op de kaart de Vijfhoek aan en toont hoe lijn 60, die Ukkel zal bedienen, in het centrum van traject wijzigt en van Schuman naar Ambiorix gaat.

Lijn 79 gaat van Schuman naar Diamant, kolonel Bourg, Marcel Thiry, UCL en Kraainem.

Lijn 80 wordt gewijzigd en zal naar Evere gaan.

Lijn 63 wordt eveneens gewijzigd en het eindstation zal aan het kerkhof van Brussel liggen. Vandaar nemen lijn 80 en lijn 65 over. Lijn 66 wordt verlengd tot Gibet in Evere. In het westen komt lijn 88, die het westwaartse traject van lijn 63 overneemt tot in het centrum van de stad. Die lijn gaat vervolgens naar het noorden en bedient een deel van Jette via een vrij eenvoudige route met eindstation aan de Heizel.

In Molenbeek heeft de MIVB rekening gehouden met de opmerking van de gemeente dat het havengebied niet meer verbonden was met het gemeentehuis. De route van lijn 89 werd gewijzigd om hiermee rekening te houden en het eindstation van lijn 89 zal zich aan Pannenhuis bevinden.

Het eindstation van lijn 21 zal aan Bordet liggen. Lijn 55 wordt doorgetrokken tot aan de NAVO. Lijn 80 rijdt naar Bourget en lijn 65 naar Maes. Lijn 45 wordt doorgetrokken tot aan het Colignonplein op verzoek van de gemeente Evere. De gemeente Schaarbeek is daar ook tevreden mee, want haar gemeentehuis wordt aldus bediend.

#### IV. Gedachtewisseling

De heer Rachid Madrane snijdt de financiële kant van de zaak aan. De Tram- en Busplannen zijn verleidelijk. De volksvertegenwoordiger is ingenomen met de fluwelen

M. Alain Flausch signale que la STIB a souhaité offrir un réseau clair, efficace, tant au niveau des itinéraires proposés que des temps de parcours pour atteindre les objectifs poursuivis par Iris en n'oubliant pas les vitesses commerciales. Fondamentalement, la STIB a souhaité répondre aux demandes des communes, tant les demandes antérieures, telle que la ligne 17 intra-Watermael-Boitsfort ou le bus 43 à Uccle, que des demandes récemment exprimées avec un coût minimal.

M. Jean-Michel Mary montre la carte de toute la Région. A Uccle, le quartier du Prince d'Orange, qui n'était pas desservi, sera desservi par la ligne 43. Grâce à un maillage du réseau bus affiné, il y a des quartiers auparavant non desservis qui le sont. Il en va ainsi aussi dans les quartiers Picardie et Gibet à Evere, certains quartiers de Schaarbeek, le 75 à Anderlecht et une série d'améliorations de dessertes également dans le nord.

M. Christian Dochy focalise la carte sur le Pentagone et montre comment la ligne 60, qui va satisfaire Uccle, change d'itinéraire au centre et va de Schuman à Ambiorix.

La ligne 79 va de Schuman vers Diamant, le Colonel Bourg, Marcel Thiry, l'UCL et Crainhem.

La ligne 80 est modifiée pour aller vers Evere.

La ligne 63 est également modifiée et aura son terminus au cimetière de Bruxelles et, à partir de là, c'est le 80 et le 65 qui reprennent. Le 66 est prolongé au Gibet à Evere. A l'Ouest, on voit apparaître une ligne 88, qui reprend l'itinéraire Ouest de la ligne 63 jusqu'au centre-ville. Elle repart ensuite vers le Nord en desservant une partie de Jette via un itinéraire relativement simple avec son terminus au Heysel.

A Molenbeek, la STIB a tenu compte d'une remarque de la commune qui disait que le quartier maritime n'était plus relié à la maison communale. L'itinéraire du 89 a été modifié pour tenir compte de cette remarque et le terminus du 89 est dans le projet situé à Pannenhuis.

La ligne 21 aura son terminus à Bordet, la ligne 55 est prolongée jusqu'à l'OTAN, le 80 va au Bourget, le 65 à Maes. La ligne 45 est prolongée jusqu'à la Place Colignon à la demande de la commune d'Evere, ce qui satisfait également la commune de Schaarbeek, qui dispose ainsi d'une desserte de la maison communale.

#### IV. Echange de vues

M. Rachid Madrane aborde la question financière. Les plans tram et bus sont séduisants; le député a apprécié le qualificatif de révolution tranquille au niveau du réseau.

revolutie van het net. Aan de wijziging hangt evenwel een prijskaartje, zelfs als het net aantrekkelijker wordt. De volksvertegenwoordiger durft te veronderstellen dat de MIVB het tarief van het openbaar vervoer niet zal verhogen.

De heer Rachid Madrane vraagt de minister of hij de vereiste 8 miljoen euro in zijn eigen begrotingsmiddelen zal vinden ?

De volksvertegenwoordiger wenst ook terug te komen op de overstappen. Hij begrijpt dat de MIVB zich wil toeleggen op de stukken van de bus- en tramlijnen die goed draaien, het merendeel van de middelen wil inzetten op de stukken waar de meeste gebruikers zijn. Denkt de minister evenwel niet dat dit een gevaarlijk beleid is in de Europese context, waar men een hevige voorstander van liberalisering is ? Het Parlement heeft tijdens de vorige zittingsperiode een resolutie aangenomen betreffende het behoud van het gehele openbaarvervoersaanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als openbare dienst. Opent men desondanks niet de mogelijkheid om de drukste lijnen nog meer te rendabiliseren ten nadele van de minder drukke lijnen? Wordt er dan in zekere zin geen opening gecreëerd voor een privatisering van die rendabele lijnen ?

Welke voorlichtingscampagnes zijn de MIVB en de minister van plan te voeren zodra de wijzigingen op het net zijn aangebracht ?

Mevrouw Brigitte De Pauw benadrukt dat, zoals iedereen weet, 80 % van de MIVB-begroting naar personeelsuitgaven gaat. Aangezien de herstructurering van de tramen busnetten extra kosten met zich brengt, wil ze weten wat dan de exacte gevolgen voor de werkgelegenheid zijn ?

Mevrouw Céline Delforge kaart eveneens het begrotingsaspect aan. Haar collega's en de MIVB-directie hebben gesproken van een toename van de exploitatiekosten. Heeft de MIVB-directie ook de kosten geraamd van het niet bestaan van eigen banen voor bussen en trams en van de inefficiëntie van de zogenaamde eigen banen op bepaalde plaatsen, terwijl de kleine verbetering van de frequenties op 700.000 euro is geraamd ? Heeft de MIVB een idee van de winst als bepaalde grote knelpunten in het Brussels Gewest weggewerkt zouden worden ?

Haar tweede vraag gaat over de fasering van de werken. De volksvertegenwoordigster wijst erop dat er al bepaalde tests uitgevoerd worden met bus 95 en 96, alsook met bus 34, die sinds juni 2005 aan de Louizalaan stopt. Voorts blijkt uit de adviezen van de gemeenten dat ze bang zijn dat er beslissingen tot wijzigingen genomen worden voordat andere problemen opgelost zijn.

De heer Christian Dochy wijst erop dat de fasering automatisch gebeurt, omdat een aantal werken pas uitgevoerd kunnen worden na de doortrekking van de kleine ring.

Mais ces modifications ont un coût, même en profitant de la nouvelle attractivité. Le député ose imaginer que la STIB ne va pas augmenter les tarifs des transports en commun.

La question de M. Rachid Madrane s'adresse au ministre : va-t-il trouver les huit millions d'euros nécessaires dans sa propre enveloppe ?

Le député souhaite revenir également sur les ruptures de charge; s'il comprend que la STIB souhaite mettre l'accent sur les tronçons de bus et de tram qui fonctionnent, de concentrer l'essentiel des moyens là où il y a le plus d'utilisateurs, le ministre ne pense-t-il pas que cette politique est dangereuse dans le contexte européen, très favorable à la libéralisation ? Malgré la résolution adoptée par le Parlement durant la législature précédente sur la garantie du caractère public de la STIB, n'ouvre-t-on pas là une porte à rentabiliser encore plus les lignes fort utilisées par rapport aux lignes moins fréquentées ? N'y a-t-il pas là quelque part une ouverture potentielle vers une privatisation de ces lignes rentables ?

Quelles sont les campagnes d'information que la STIB et le ministre prévoient de mener dès que les changements auront lieu sur le réseau ?

Comme chacun sait, souligne Mme Brigitte De Pauw, 80 % du budget de la STIB va à des dépenses en matière de personnel. Etant donné le coût supplémentaire induit par cette restructuration des réseaux tram et bus, quel est l'effet net sur l'emploi attendu ?

Mme Céline Delforge aborde également la question budgétaire. La question du surcoût d'exploitation a été évoquée par ses collègues et par les responsables de la STIB. Les responsables de la STIB ont-ils également évalué le coût de l'inexistence des sites propres pour les bus et les trams, ainsi que de l'inefficacité des sites dits propres à certains endroits alors qu'on a évalué la petite amélioration des fréquences à 700.000 euros. La STIB a-t-elle une idée des gains qui pourraient résulter de la résolution de certains points noirs importants dans la Région bruxelloise ?

Sa seconde question porte sur le phasage des travaux. La députée rappelle que certains tests sont déjà en cours au niveau des bus 95 et 96, au niveau du 34, qui depuis juin 2005 s'arrête à Louise, ... Par ailleurs, dans les avis rendus par les communes, pas mal de craintes sont exprimées que telle ou telle modification soit décidée avant qu'un autre problème ne soit résolu.

M. Christian Dochy rappelle que le phasage est automatique dans la mesure où un certain nombre de choses ne pourront être effectuées avant que le bouclage du métro ne

Bijgevolg zal men zeker niet alle wijzigingen tegelijk aanbrengen. Het verkeer op de Noord-Zuidas is bijvoorbeeld niet mogelijk zolang bus 51 niet rijdt. De werken in het oostelijk deel van het Gewest vereisen geen wijziging van de bestaande infrastructuur en kunnen dus gemakkelijk uitgevoerd worden.

De werken in het zuidoostelijk deel hangen af van de verlenging van buslijn 94.

De werken in het westelijk deel kunnen pas uitgevoerd worden wanneer het Weststation, het intermodale knooppunt van het openbaar vervoer, klaar zal zijn, namelijk over twee of drie jaar. Bovendien zullen de wijzigingen ook gefaseerd worden naar gelang van de aankoop van het nieuwe materieel.

De heer Johan Demol vraagt opnieuw of een reiziger die van zuid naar noord reist in het Zuidstation zal moeten overstappen om naar het Sint-Denijsplein te gaan ?

De volksvertegenwoordiger vraagt hoe het eindstation aan Vanderkindere gebouwd zal worden.

Wat ten slotte de bediening van het centrum van de Vijfhoek betreft, zou het niet beter zijn om minibussen in te zetten op dit micronet in de Vijfhoek ?

De heer Denis Grimberghs stelt vast dat bepaalde lijnen van De Lijn en theoretische haltes van de NMBS op de kaart staan.

Zelfs als het voor de MIVB-directie moeilijk is om rekening te houden met het toekomstige GEN, zou het opportuun zijn dat, tijdens de volgende vergadering, bepaalde voorstellen onderbouwd worden om de intermodaliteit MIVB-GEN te optimaliseren. Hij wijst erop dat er op bepaalde plaatsen nog problemen zijn.

De volksvertegenwoordiger vraagt de minister wanneer de regering haar plannen voor een optimale bediening van het Brussels Gewest door het GEN zal ontvouwen.

De heer Alain Flausch weet niet of de vraag van de heer Madrane tot de minister of tot hemzelf gericht was. Hij vertolkt het standpunt van de MIVB over de rendabele en niet-rendabele lijnen. Het is duidelijk dat er voor de MIVB geen rendabele lijnen zijn. Er zijn lijnen waar men meer of minder geld verliest. Gelet op die verliezen, tracht de MIVB te voorzien in de grootste behoeften en tegelijk haar opdrachten van openbare dienst uit te voeren. Het spreekt vanzelf dat er omstandigheden zijn – lage bevolkingsdichtheid, weinig collectieve voorzieningen, ... – waar het voordeliger is om samen te werken met een systeem van collectieve taxi's. De MIVB heeft nooit het concept « rendabele lijnen » gebruikt en zal dat nooit gebruiken. Haar fluwelen revolutie is alleen gebaseerd op de vraag.

soit réalisé. On ne fera dès lors certes pas toutes les modifications de manière concomitante, par exemple la circulation dans l'axe Nord-Midi ne pourra être instaurée tant que le 51 n'est pas là. L'Est de la Région n'est pas lié à des modifications d'infrastructures existantes et peut donc se réaliser plus facilement.

Les réalisations dans le Sud-Est sont liées à la prolongation du 94.

Les réalisations à l'Ouest auront lieu uniquement quand la gare de l'Ouest, le nœud intermodal des transports en commun, sera finalisé, c'est-à-dire d'ici deux ou trois ans. En outre, les modifications seront également phasées en fonction de l'acquisition du nouveau matériel.

M. Johan Demol en revient à la navette pour essayer de mieux comprendre; un voyageur venant du Sud pour aller au Nord, aura-t-il bien une rupture de charge au Midi pour aller vers la Place Saint-Denis ?

Le député se demande comment va être réalisé le terminus à Vanderkindere.

Enfin, quant à la desserte du centre du Pentagone, ne serait-il pas plus opportun de circuler dans ce micro-réseau du Pentagone avec des minibuses ?

M. Denis Grimberghs constate que sur la carte sont reprises certaines lignes de De Lijn, ainsi que des points d'arrêt théorique SNCB.

Même si la direction de la STIB a des difficultés à anticiper ce que sera le RER de demain, il serait opportun que lors de la prochaine séance certaines propositions soient étayées en vue d'optimiser l'intermodalité STIB-RER. Et de pointer du doigt qu'en certains endroits, tout n'est pas encore réglé en la matière.

Au ministre, le député demande quand le gouvernement va faire part de sa vision optimale au niveau de la desserte intra-bruxelloise du RER.

Sans savoir si la question de M. Madrane était adressée au ministre ou à lui-même, M. Alain Flausch donne le point de vue de la STIB sur les lignes rentables et non rentables. Il est clair que, pour la STIB, il n'y a pas de lignes rentables. Il y a des lignes où on perd plus ou moins d'argent. Dans cet univers de pauvreté, la STIB essaie de desservir là où il y a plus de besoins des usagers tout en conservant ses missions de service public. Il va de soi qu'il y a des circonstances – densité d'habitat faible, peu d'équipements collectifs, ... – où il est plus économique de collaborer avec un système de taxis collectifs. La STIB n'a jamais utilisé et n'utilisera jamais le concept de lignes rentables; sa révolution tranquille est basée uniquement sur la demande.



De voorlichting van de gebruikers is inderdaad van cruciaal belang om deze « fluwelen revolutie » te doen lukken. De MIVB zal haar gewijzigde net voorstellen met de hulp van een externe consultant, die ermee belast wordt dit project aan de reizigers te verkopen.

De communicatie zal voornamelijk toegespitst worden op de wijzigingen van de Tram- en Metroplannen, omdat er minder wijzigingen op het busnet zijn.

Vanaf 2008 zullen verschillende fases tegelijk moeten worden uitgevoerd.

In verband met de vraag van mevrouw De Pauw over de aanwerving van het personeel merkt de heer Alain Flausch op dat de extra kosten op 8 miljoen a 8,5 miljoen euro geraamd worden en dat, aangezien 80% van de kosten van de MIVB naar het personeel gaat, deze 6,5 miljoen euro min of meer overeenkomt met een honderdtal bijkomende voltijdse betrekkingen met 60.000 euro basiskosten per betrekking. Dit zijn ruwe berekeningen, aldus de heer Alain Flausch.

Wat de complementariteit met het toekomstige GEN betreft, zal de heer Alain Flausch proberen terug te komen naar de commissie met een kaart waarop de verschillende netten boven elkaar gelegd worden. Hij kan echter nu al zeggen dat bepaalde tramlijnen doorgetrokken zullen worden naar een toekomstig GEN-station, bijvoorbeeld de tramlijn die tot Boondaal gaat, is complementair met lijn 26.

Wat de vraag van de heer Johan Demol betreft, wijst de heer Alain Flausch erop dat die aansluitingen theoretisch zijn, want in de praktijk zijn er maar weinig reizigers die de hele lijn 55 van Noord tot voorbij het zuidstation gebruiken. In principe heeft een reiziger die naar Rogier gaat via de kleine ring geen aansluiting. De reizigers die tot De Brouckère gaan, hebben een aansluiting met lijn 1, waar er een voertuig is om de vijf of tien minuten. Hij wijst erop dat zo'n frequenties tot nu toe niet gehaald werden in Brussel. De reizigers die verder zouden rijden dan het De Brouckèreplein zijn zo zeldzaam dat het MIVB-net van hen geen prioriteit maakt. Er zij op gewezen dat de MIVB altijd gekozen heeft voor de gunstigste oplossing voor het grootste aantal reizigers en niet voor de gunstigste oplossing voor een minderheid.

Wat de bediening van het centrum van de Vijfhoek met minibussen betreft, zoals dat met kleine bussen gebeurt in het historisch centrum van Rome, waar de meeste straten autovrij zijn, is dat nog niet het geval in Brussel.

Er zijn twee manieren om de Vijfhoek te bereiken : bus 8, die tot aan het De Brouckèreplein rijdt, en de andere bussen die tot aan de Beurs rijden. Op termijn zou de Stad Brussel het eindstation aan de zijkant van het Beursgebouw willen afschaffen. Ze vraagt dat de MIVB het eindstation van de bussen verplaatst.

La question de l'information des usagers est réellement un point crucial pour réussir cette « révolution tranquille ». La STIB fera cet exercice de présentation de son réseau modifié avec l'aide d'un consultant extérieur, qui est chargé de vendre ce projet aux usagers.

La communication s'orientera principalement vers les modifications au niveau des plans tram et métro, il y a moins de modifications sur le réseau bus.

A partir de 2008, il faudra mettre plusieurs phases en œuvre de manière concomitante.

A la question de Mme De Pauw au niveau de l'engagement de personnel, M. Alain Flausch observe que l'augmentation du coût prévisible était de 8 millions à 8,5 millions d'euros et que 80% des frais de la STIB étant des frais de personnel, ces 6,5 millions de coûts correspondent plus ou moins à cent temps plein en plus en ayant comme coût unitaire de base 60.000 euros. Ce sont des calculs sans aucune finesse, signale M. Alain Flausch.

En ce qui concerne la complémentarité avec le futur RER, M. Alain Flausch essaiera de revenir en commission avec une carte qui superpose les différents réseaux. Mais il peut d'ores et déjà signaler que certaines lignes de tram sont prolongées vers une future station RER, par exemple la ligne de tram qui va jusqu'à Boondaal est complémentaire à la ligne 26.

A la question de M. Johan Demol, M. Alain Flausch signale que ces correspondances sont théoriques car, dans la réalité, il n'y a pas grand monde qui parcourt toute la ligne 55 du Nord jusqu'au-delà de la gare du Midi. En principe, un usager qui va à Rogier par la petite ceinture n'a pas de correspondance. Pour ceux qui vont jusqu'à De Brouckère, là, il y a la correspondance avec la ligne 1 où il y a un véhicule toutes les cinq à dix minutes. Et de rappeler que de telles fréquences n'ont jamais été connues à Bruxelles jusqu'à présent. Les usagers qui iraient au-delà de la Place De Brouckère sont tellement rares que le réseau de la STIB n'est pas focalisé sur cette portion infime d'usagers. Il faut souligner que la STIB a toujours opté pour la solution la plus favorable envers la majorité contre celle qui est en faveur d'une minorité.

En ce qui concerne la desserte du centre du Pentagone par de petits bus, tel que cela se fait dans le centre historique de Rome avec de petits bus électriques, où la quasi majorité du centre historique de Rome est piétonné, ce n'est pas encore le cas à Bruxelles.

Il y aura deux sortes de pénétration dans le Pentagone : le bus 8, également appelé le bus marguerite, qui va jusqu'à De Brouckère, et les autres bus, qui vont jusqu'à la Bourse. A terme, la Ville de Bruxelles souhaiterait supprimer le terminus latéral au bâtiment de la Bourse. Elle demande que la STIB place le terminus des bus ailleurs.

De MIVB organiseert op dit ogenblik een reeks tests in het centrum van de Vijfhoek in samenwerking met de Stad Brussel om na te gaan of er kleinere bussen op het net kunnen worden ingezet om correct te voldoen aan de vraag.

Wat het eindstation aan Vanderkindere betreft, toont de heer Christian Dochy, met een schema, het systeem met de twee wissels waarmee het plein omgevormd kan worden tot een eindstation juist voor het Vanderkindereplein. De trams 23 en 24 zetten hun reizigers af en gaan wachten aan de Churchillrotonde. Ze komen hun reizigers oppikken aan Vanderkindere en vertrekken.

De heer Willem Draps wijst erop dat bij de verandering van de bestuurder aan Vanderkindere, de trams op lijn 3 op dat ogenblik om de drie minuten rijden.

De heer Christian Dochy verbetert : ze rijden om de zes minuten, aangezien de frequentie met die van lijn 51, namelijk 3 minuten, moet worden samengeteld.

Een volksvertegenwoordiger had gesproken van de hogere reissnelheid. De heer Christian Dochy wil in dit verband preciseren dat om een hogere reissnelheid op het hele net te halen, men niet een minuut tijd moet winnen, maar veeleer een frequentie tijdens de spits, namelijk zes minuten.

Men heeft al getracht de frequentie op de grote ring te verhogen door tijd te winnen aan de lichten op bepaalde plaatsen, bijvoorbeeld van Berkendaal via Molière en aan de andere kant, de Van Praetbrug, ... met veel moeite wint men drie en een halve minuut. Met het nieuwe materieel zal er minder tijd verloren worden aan de haltes en zal men aldus tijdswinst boeken.

Wat voornamelijk de bussen betreft, wijst de heer Christian Dochy erop dat het beste systeem het systeem met bussen is die tegen de rijrichting in rijden. De bussen kunnen rijden zonder geconfronteerd te worden met dubbelparkeerders. Dat is al het geval in het centrum aan de Jonkersstraat en rond het Sint-Guidoplein, waar de MIVB ook bussen tegen de rijrichting aan het invoeren is.

De minister wijst erop dat het werk van de MIVB de goede richting uitgaat.

Zoals de MIVB-directie erop gewezen heeft, zullen de werken gefaseerd worden. Dat geldt ook voor de spreiding van de 8 miljoen euro. Pas in 2008 zal men naar een hogere snelheid overgaan. Hij herinnert eraan dat de investeringen in het openbaar vervoer weliswaar veel kosten, maar het tegelijk mogelijk maken om de werkloosheid terug te dringen, de verplichtingen van het Brussels Gewest krachtens het Kyoto-Protocol na te komen en de stad minder te vervuilen. Hij benadrukt dat elke euro die in het openbaar vervoer geïnvesteerd wordt, beter geïnvesteerd wordt dan in de wegen. Volgens de minister is de stijging van de kosten

La STIB organise actuellement une série de tests au centre du Pentagone avec la collaboration de la Ville de Bruxelles pour voir si des bus de moindre envergure peuvent être intégrés dans le réseau pour répondre correctement à la demande.

Au sujet du terminus à Vanderkindere, M. Christian Dochy, à l'aide d'un schéma, montre le système de double aiguillage qui permet de transformer la place en terminus juste avant la place Vanderkindere. Les trams 23 et 24 débarquent leurs clients et iront stationner au Rond-Point Churchill. Ils viendront rechercher leurs clients à Vanderkindere et repartiront.

M. Willem Draps note que lors du changement de conducteur à Vanderkindere, pendant ce temps là, les trams de la ligne 3 circulent aux trois minutes.

M. Christian Dochy rectifie : ils circulent aux six minutes puisque c'est la fréquence additionnée avec la ligne 51, qui fait une fréquence de trois minutes.

Un député avait évoqué les gains en VICOM, en vitesse commerciale. M. Christian Dochy souhaite préciser à cet égard, que pour pouvoir gagner sur la totalité du réseau, il ne faut pas gagner une minute de temps mais plutôt la totalité d'une fréquence en heures de pointe, soit six minutes.

On a déjà essayé de gagner une fréquence sur la grande ceinture en gagnant aux feux à tel ou tel endroit; c'est-à-dire de Berkendael en passant par Molière et à l'autre bout le Pont Van Praet, ...; on gagne péniblement trois minutes trente. Avec le nouveau matériel, les temps d'arrêts seront diminués et on pourra additionner ce type de gain également.

Au niveau des bus principalement, M. Christian Dochy signale que le meilleur système est le système de bus à contresens; les bus peuvent circuler sans être confrontés au stationnement en double file. C'est le cas déjà dans le centre, rue du Gentilhomme et autour de la Place Saint-Guidon, où la STIB est occupée à introduire ce contre-sens également.

Le ministre signale que le travail de la STIB va dans le bon sens.

Comme l'a signalé la direction de la STIB, les travaux seront phasés; il en va de même pour l'étalement du coût de huit millions d'euros; ce n'est qu'en 2008 qu'on passera à la vitesse supérieure. Et de rappeler que les investissements dans les transports en commun coûtent, certes, mais permettent parallèlement de réduire le chômage, de répondre aux obligations de la Région bruxelloise au niveau du Protocole de Kyoto et de moins polluer la ville. Et de souligner que chaque euro investi dans les transports en commun est mieux investi que dans les routes. Pour le ministre, l'augmentation de coûts du réseau tram de 4,7 % et du

van het tramnet met 4,7 % en van het busnet van 2,3 % niet enorm. De verhogingen van de begroting houden rekening met de budgettaire beperkingen. Bovendien is het niet, zoals de heer Rachid Madrane erop gewezen heeft, omdat men 8 miljoen euro uittrekt om te investeren in de herstructurering van de tram- en busnetten dat dit inderdaad zoveel zal kosten. Er moet ook rekening worden gehouden met de verhoging van de ontvangsten.

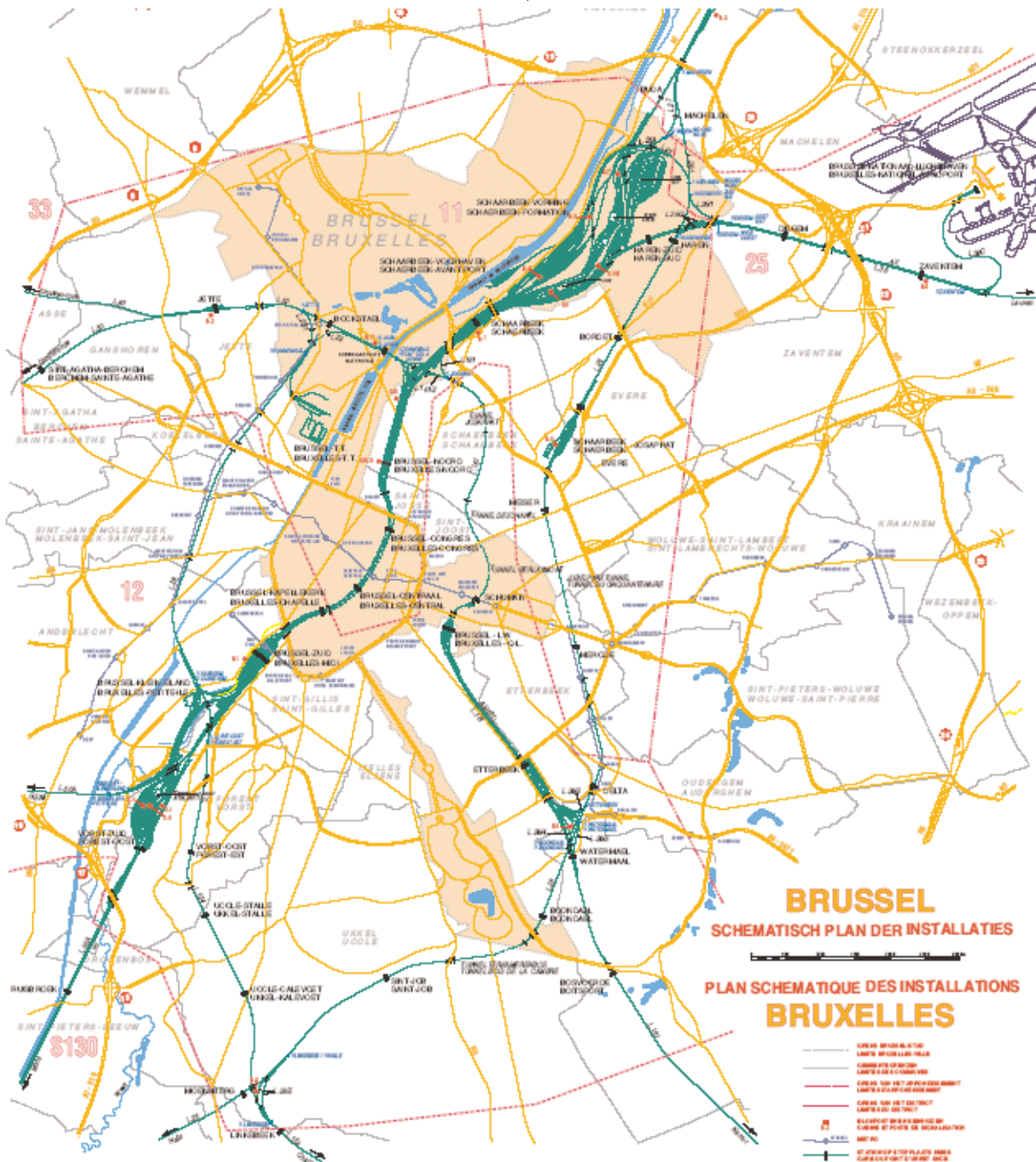
Bij wijze van inleiding tot de definitie van de werkmethode kaart de heer Christian Dochy de samenhang van de Tram- Bus- en Metroplannen met het GEN aan.

réseau bus de 2,3 % ne sont pas énormes. Les augmentations de budget tiennent compte des contraintes budgétaires. De plus, comme l'a signalé M. Rachid Madrane, ce n'est pas parce qu'on prévoit d'investir huit millions d'euros dans la restructuration des réseaux tram et bus que cela coûte effectivement ce montant; il faut également tenir compte de l'augmentation du montant des recettes.

En préambule à la définition de la méthode de travail, M. Christian Dochy répond à l'articulation des plans tram, bus et métro avec le RER.

**De intermodaliteit tussen het GEN en het stadsvervoer is aldus geoptimaliseerd**

**L'intermodalité entre le RER et les transports urbains est ainsi optimisée**



De heer Christian Dochy toont hoe het GEN, zoals het goedgekeurd werd door de bestaande samenwerkingsovereenkomsten of overeenkomsten, eruit zal zien.

Het schema toont voor elk GEN-station de afstemming op de netten van de MIVB, De Lijn en de TEC.

In het Westen :

- station Sint-Agatha-Berchem : verbinding met de lijnen : 82, 83, 84 en 85 (de cijfers van de lijnen zijn nog niet aangepast aan de nieuwe voorstellen, aangezien het nog om het huidige net gaat);
- station Jette : 19, 53 en 94;
- Bockstaal : 1A, 53 en 89.

De heer Christian Dochy wijst er echter dat het toekomstige station Wereldtentoonstelling, dat gepland is op het knooppunt van de twee NMBS-lijnen, de lijnen 50 en 60, aan de kruising met de Wereldtentoonstellingslaan, niet op deze kaart staat.

- Simonis : metrolijnen 1A, 1B, 2, de MIVB-bussen 13, 14, 20 en de bussen van De Lijn;
- Weststation : 1B, 20, 63, 82, 83 en de bussen van De Lijn.

In Vorst vanaf het Zuidstation (spoorlijn L124) :

- Zuidstation : 54;
- Ukkel-Stalle : verbinding met 48;
- Ukkel-Kalevoet : 38, 41, 43, 55 en de bussen van De Lijn;
- Moensberg : 38 en 43;
- Linkebeek; 38, 43 (deze halte wordt overgenomen omdat de toegang tot de perrons in het Brussels Gewest ligt en het stationgebouw in het Vlaams Gewest);
- lijn 26 : Schaarbeek-Halle;
- Ruisbroek : op termijn zal de 91 tot daar rijden;
- halte aan de Alsebergsesteenweg : de aansluiting met de 55;
- Moensberg : 38;
- Diesdelle : 43, 60, 92, De Lijn en de TEC;
- station Boondaal : het eindstation Marie-José zal naar daar verplaatst worden, op termijn zal naast de 94 ook de 93 rijden;

M. Christian Dochy montre la préfiguration du réseau RER, telle qu'elle a été approuvée par les accords de coopération ou convention existants.

Le schéma indique pour chacune des gares RER son articulation avec les réseaux STIB, De Lijn et des TEC.

A l'Ouest :

- gare de Berchem-Saint-Agathe : liaison avec les lignes : 82, 83, 84 et 85 (les chiffres des lignes n'ont pas été adaptés avec les nouvelles propositions puisque c'est encore le réseau actuel);
- gare de Jette : 19, 53 et 94;
- Bockstaal : 1A, 53 et 89.

M. Christian Dochy note toutefois que sur cette carte n'est pas représentée la future station Exposition, prévue à la jonction des deux lignes SNCB, les lignes 50 et 60, au croisement de l'avenue de l'Exposition universelle;

- Simonis : les lignes de métro 1A, 1B, 2, les bus STIB 13, 14, 20 plus les bus de De Lijn;
- gare de l'Ouest : 1B, 20, 63, 82, 83 plus les bus de De Lijn.

A Forest à partir du Midi (ligne de chemin de fer L124) :

- gare du Midi : 54;
- Uccle-Stalle : liaison avec le 48;
- Uccle-Callevoet : 38, 41, 43, 55 et les bus de De Lijn;
- Moensberg : 38 et 43;
- Linkebeek : 38, 43 (cet arrêt est repris parce que l'accès aux quais est localisé en Région bruxelloise tandis que le bâtiment de la gare est localisé en Région flamande);
- ligne 26 : Schaarbeek-Halle;
- Ruisbroek : à terme le 91 ira jusque là;
- arrêt chaussée d'Alseberg : correspondance avec le 55;
- Moensberg : 38;
- Vivier d'Oie : 43, 60, 92, De Lijn et les TEC;
- gare de Boondaal : le terminus Marie-José va y être ramené, donc à terme il y aura le 93 en plus du 94;

Op de NMBS-lijn 26 :

- Delta : 1A, 71, 72, De Lijn en de TEC;

De heer Christian Dochy wijst er terloops op dat de NMBS een studie laat uitvoeren om na te gaan of er geen GEN-halte zou moeten zijn op het kruispunt met de Schmidtlaan.

- Merode : 1A, 22, 27, 61, 80, 81 en 82;
- Meiser : 90 en de bussen van De Lijn;
- Bordetstation (naast het MIVB-depot van Haren) : 45, 55, 59, 63, 69 en de bussen van De Lijn.

Op de NMBS-lijnen 25 en 27 :

- Haren : 54;
- station van Schaarbeek : 56, 59, 69, 92 en 93;
- Luxemburgstation : 12, 21, 22, 27, 34, 38, 54, 60, 80, 95, 96 en de bussen van De Lijn en de TEC.

Op NMBS-lijn 161 :

- Gerموir : 81 en 82. De heer Christian Dochy wijst erop dat de werken aan dit GEN-station aan de Kroonlaan volgend jaar zullen beginnen wanneer de werken aan de Rodinlaan klaar zullen zijn;
- Etterbeek : 23, 90, 95, 96, alsook de bussen van De Lijn en de TEC;
- Bosvoorde : 94 en de bussen van de TEC.

De heer Christian Dochy denkt aldus de intermodaliteit van het GEN met de andere netten, waaronder de belangrijkste Brusselse operator, te hebben aangetoond.

Mevrouw Céline Delforge stelt vast dat de heer Christian Dochy van buslijnen spreekt die volgens het nieuwe Plan afgeschaft zullen worden.

De heer Christian Dochy herhaalt dat hij geen nieuwe versie van zijn presentatie heeft voorgesteld, maar dat er geen enkele wijziging is, tenzij de nummers van de lijnen. Voor het station Watermaal dient bijvoorbeeld lijn 41 te worden vervangen door de nieuwe lijn 17. Een ander voorbeeld is Bordet, waar het niet meer lijn 63, maar lijn 65 zal zijn. Aan Boondaal zal lijn 94 vervangen worden door lijn 93.

De heer Denis Grimberghs neemt er nota van dat de wijziging van de tram-, en bus- en metroplannen voldoende uitzonderlijk is om bij de wijzigingen rekening te houden met de toekomstige GEN-stopplaatsen, opdat het binnestedelijke spooraanbod complementair is met de andere

Sur la ligne SNCB 26 :

- Delta : 1A, 71, 72, De Lijn et TEC;

Au passage, M. Christian Dochy signale qu'une étude est en cours à la SNCB pour voir si un arrêt RER ne devrait pas être prévu au carrefour avec le boulevard Schmidt.

- Mérode : 1A, 22, 27, 61, 80, 81 et 82;
- Meiser : 90 et les bus de De Lijn;
- gare de Bordet (à côté du dépôt de Haren de la STIB) : 45, 55, 59, 63, 69 et les bus de De Lijn.

Sur les lignes SNCB 25 et 27 :

- Haren : 54;
- gare de Schaarbeek : 56, 59, 69, 92 et 93;
- gare du Luxembourg : 12, 21, 22, 27, 34, 38, 54, 60, 80, 95, 96 et les bus de De Lijn et des TEC.

Sur la ligne 161 de la SNCB :

- Gerموir : 81 et 82. M. Christian Dochy signale que les travaux vont commencer l'année prochaine pour cette gare RER à l'avenue de la Couronne, lorsque les travaux à l'avenue Rodin seront terminés;
- Etterbeek : 23, 90, 95, 96, ainsi que les bus de De Lijn et TEC;
- Boitsfort : 94 et le bus des TEC.

M. Christian Dochy pense avoir ainsi montré l'intermodalité du réseau RER avec les autres réseaux, dont l'opérateur bruxellois principal.

Mme Céline Delforge constate que M. Christian Dochy évoque des lignes de bus qui sont amenées à disparaître selon le nouveau plan prévu.

M. Christian Dochy réitère qu'il n'a pas fait de nouvelle version de sa présentation mais que, mis à part les numéros des lignes, il n'y a aucune modification. Il convient par exemple de remplacer, pour la gare de Watermael, la ligne 41 par la nouvelle ligne 17. Un autre exemple cité par M. Dochy à Bordet : ce ne sera plus la ligne 63 mais la 65; à Boondaal : ce sera le 93 à la place du 94, ...

M. Denis Grimberghs note que la modification des plans tram et bus, ainsi que du plan métro sont un acte suffisamment exceptionnel pour qu'on anticipe les modifications en fonction des futurs arrêts RER pour qu'il y ait une complémentarité d'offre intra-urbaine du rail par rapport

netten van de openbaarvervoersmaatschappijen en de GEN-stations correct bediend worden door het MIVB-net.

Het antwoord van de heer Christian Dochy ging over de GEN-stopplaatsen maar moet het gewestelijk aanbod van de MIVB ook niet aangepast worden aan het toekomstige GEN-aanbod, om een adequate mobiliteit binnen het gewest te garanderen? Het valt te hopen dat vanaf 2008-2012 een groter deel van de verplaatsingen binnen het Brussels Gewest per spoor zal gebeuren.

De heer Christian Dochy wijst erop dat er hierover een STRATEC-studie is uitgevoerd in 1998-1999, die aange-toond heeft dat er een hele reeks wijzigingen in het aanbod kunnen worden aangebracht.

Op de huidige lijn 26, waar men grosso modo het aantal reizigers met 180 tot 200 % heeft zien stijgen, heeft de verhoging ook tot een toename van het aantal MIVB-reizigers geleid.

De reizigers die van Linkebeek of de Moensberg naar het Zuidstation reizen met de L- of de CR-treinen die al een voorproefje van het GEN geven, leiden ook tot een verhoging van het aantal MIVB-reizigers.

De verschillende openbaarvervoersnetten zijn complementair: reizigers die met de tram tot aan Sint-Job en Boondaal reizen, nemen vervolgens de trein tot aan Merode en nemen aldaar een metro of een tram. Deze complementariteit betekent evenwel niet dat met de creatie van het GEN nieuwe lijnen tot stand zullen worden gebracht die even druk gebruikt zullen worden als de metro. De spreker benadrukt dat de verschillende GEN-stations, Sint-Job maar ook Meiser, zich onder de grond bevinden maar geen roltrappen hebben, gelet op het vandalisme (het gaat om onbewaakte stopplaatsen).

De heer Jean-Paul Wouters, mobiliteitsadviseur van de minister, verstrekt enkele toelichtingen. Hij bevestigt dat de stopplaatsen, die al in het Irisplan I opgenomen zijn en die tegen eind 2005 in het Irisplan II zullen worden overgenomen, zoals gepland, veertig stations omvatten, waaronder twaalf nieuwe stations. Deze stopplaatsen dienen om zowel een betere mobiliteit binnen het Gewest als een betere mobiliteit per spoor binnen het Gewest tot stand te brengen. Het supplementaire potentieel van het openbaar vervoer per spoor werd in de verschillende studies geraamd op 50 % met een toename van het aantal MIVB-reizigers met 10 %.

De spreker benadrukt dat de vertegenwoordigers van het Brussels Gewest in de technische stuurgroep van het GEN de NMBS weerwerk blijven bieden om het Brussels Gewest adequaat te kunnen bedienen op basis van het dynamische spoorwegmodel, een studie die weldra afgerond zal worden.

aux réseaux des autres opérateurs de transport public et que les gares RER soient correctement desservies par le réseau STIB.

M. Dochy a répondu pour ce qui est des points d'arrêt RER, mais l'offre régionale de la STIB, ne doit-elle pas être adaptée également en fonction de l'offre RER dans le futur pour assurer une mobilité intra-bruxelloise opportune. On peut espérer qu'une plus grande partie de la mobilité intra-bruxelloise se fera dès 2008-2012 par le chemin de fer.

M. Christian Dochy signale qu'une étude STRATEC a été menée sur ce point en 1998-1999; celle-ci a démontré qu'il y a toute une série de modifications potentielles au niveau de l'offre.

Déjà sur la ligne 26 actuelle, où on a grosso modo vu augmenter le nombre de clients de 180 à 200%, l'augmentation a également engendré plus de clients pour la STIB.

Les usagers qui se rendent de Linkebeek ou du Moensberg en train vers le Midi par les trains L ou CR, qui préfigurent le RER, induisent également une augmentation de la clientèle de la STIB.

Les différents réseaux de transports en commun s'interpénètrent: des usagers qui vont en tram jusqu'à Saint-Job et Boondaal, se rendent ensuite en train jusqu'à Mérode pour reprendre un métro ou un tram. Cette interpénétration ne veut pas dire pour autant que la création du RER induira de nouvelles lignes avec une densité de métro. Et de souligner que différentes stations RER, que ce soit Saint-Job mais aussi Meiser, sont localisées à une certaine profondeur sans être pour autant équipées d'escalators étant donné le vandalisme (il s'agit de points d'arrêt non gardés).

M. Jean-Paul Wouters, conseiller en mobilité du ministre, apporte quelques compléments. Il confirme que les points d'arrêt, déjà prévus dans le plan Iris I et qui seront repris dans le plan Iris II d'ici la fin 2005, comportent tels que prévus quarante gares dont douze nouvelles. Ces arrêts visent à assurer parallèlement à une meilleure mobilité extra-muros une meilleure mobilité par le rail intra-muros. Le potentiel supplémentaire sur le rail a été évalué dans les différentes études à 50 % avec une induction de clientèle supplémentaire pour la STIB de 10 %.

Et de souligner qu'au sein du groupe technique de pilotage du RER, les représentants de la Région bruxelloise continuent à mener le combat avec la SNCB pour avoir une desserte adéquate de la Région bruxelloise sur base du modèle dynamique ferroviaire, étude bientôt achevée.

De grondigere studie over de stations is nog maar pas aangevat. Deze studie analyseert het potentieel van alle stations op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op basis van deze studie zal het Brussels Gewest, ten overstaan van de federale overheid maar ook van het Vlaams en het Waals Gewest, kunnen verdedigen dat het potentieel van een station zoals Diesdelle veel groter is dan dat van sommige Vlaamse of Waalse stations. Het station Diesdelle werd echter aanvankelijk geweigerd door de NMBS-directie. Vandaag is het aanvaard. Het Brussels Gewest heeft de stedenbouwkundige vergunning verkregen en de bouwwerken zullen in 2006 beginnen met geld uit de Beliris-overeenkomst.

Een ander station dat voor het Brussels Gewest van bijzonder belang is ligt op de toekomstige lijn naar het noorden van Jette op de kruising met de nieuwe tramlijn (L10) ter hoogte van de Wereldtentoonstellingslaan. Deze stopplaats wordt Wereldtentoonstelling genoemd en zal een groot potentieel hebben. De pendelaars zullen onder meer het AZ-VUB niet meer vanaf het Noordstation, maar rechtstreeks vanaf dit station kunnen bereiken.

\*  
\* \*

De mobiliteitsadviseur van de minister herinnert eraan dat er twee sleuteldatums in het verschiet liggen : de beslissing van het beheerscomité van de MIVB, dat op 28 juni onder meer alle via het openbaar onderzoek verzamelde adviezen zal onderzoeken en vervolgens de beslissing van de regering, die zich op 7 juli zal uitspreken.

De heer Rachid Madrane komt terug op de fundamentele kwestie die hij al tijdens de eerste vergadering heeft aangesneden, namelijk de financiering van het tram- en busplan, dat minstens de bescheiden som van 8 miljoen euro zal kosten. Hoe zullen deze kosten gefinancierd worden met een gesloten enveloppe?

De heer Christian Dochy maakt een raming van de extra ontvangsten die de MIVB hoopt binnen te rijven met de uitbreiding en de grote aantrekkelijkheid van het nieuwe net. Het aantal MIVB-reizigers per kilometer zou met 3,43 % moeten stijgen, wat zou neerkomen op een verhoging van het aantal reizigers met 5 %. Deze extra reizigers zijn niet noodzakelijk nieuwe cliënten van de MIVB. De spreker wijst erop dat de routes van de gebruikelijke reizigers ingrijpend gewijzigd zullen worden door het maken van de metrolus. Alle MIVB-reizigers zullen hun verplaatsingen via het net aanpassen.

De voorzitter wijst erop dat de vraag van het commissielid algemener is. Hij wil vooral weten of die wijzigingen van het net met een gesloten enveloppe gefinancierd zullen kunnen worden, zoals ingeschreven is op de gewestbegroting en zoals in de beheersovereenkomst staat.

De heer Christian Dochy wijst er nog op dat het nieuwe tramplan, dat voornamelijk toegespitst is op een regelma-

L'étude fine relative aux gares, quant à elle, vient seulement d'être entamée. Cette étude analyse le potentiel de chaque gare sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est sur la base de cette étude fine que la Région bruxelloise pourra défendre, vis-à-vis du Fédéral mais également des Régions flamande et wallonne, que le potentiel d'une gare, telle que le Vivier d'Oie, est bien plus élevé que celui de certaines gares flamandes ou wallonnes. Or, la gare du Vivier d'Oie était au départ refusée par les responsables de la SNCB. Elle est aujourd'hui acceptée. La Région bruxelloise a obtenu le permis d'urbanisme et la construction va démarrer sur les fonds Beliris en 2006.

Une autre gare sur laquelle la Région mise particulièrement est celle située sur la future ligne vers le Nord de Jette au croisement avec la nouvelle ligne de tram (L10) au niveau de l'avenue de l'Exposition Universelle. Cet arrêt dénommé Expo aura un grand potentiel et permettra notamment aux navetteurs de rejoindre l'AZ-VUB non plus à partir de la gare du Nord mais directement à partir de cette gare de croisement.

\*  
\* \*

Le conseiller du ministre rappelle qu'il y a deux dates clé en perspective : la décision du Comité de gestion de la STIB, qui analysera lors de sa réunion du 28 juin tous les avis recueillis, notamment via l'enquête publique et ensuite, le gouvernement qui statuera le 7 juillet.

M. Rachid Madrane revient à la question fondamentale, qu'il a déjà posée lors de la première séance, relative au financement des plans tram et bus, qui vont coûter au moins la modique somme de huit millions d'euros. Comment ces coûts vont-ils être financés dans une enveloppe fermée ?

M. Christian Dochy procède à une estimation des recettes complémentaires que la STIB escompte avec l'extension et la plus grande attractivité du nouveau réseau. La STIB devrait connaître une augmentation passagers-kilomètres de 3,42 %, ce qui entraînerait une augmentation de 5 % de la clientèle. Ces passagers supplémentaires ne sont pas nécessairement de nouveaux clients de la STIB. Et de rappeler que par le bouclage du métro, les itinéraires parcourus par les usagers habituels vont être tous chamboulés. Tout le monde adoptera un changement de comportement dans ses déplacements sur le réseau de la STIB.

Le président rappelle que la question du commissaire était plus globale : sa préoccupation porte sur le fait de savoir si ces modifications de réseau vont pouvoir être financées à enveloppe fermée, tel que prévu au niveau du budget régional et du contrat de gestion.

M. Christian Dochy signale encore que le nouveau plan tram, qui est focalisé essentiellement sur une desserte régu-

tige bediening van de noord-zuidverbinding, het aantal abonnees die gebruikmaken van deze verbinding, met 50 % zou moeten doen stijgen, onder wie 15 tot 25 % nieuwe abonnees. 25 % van 5 % meer reizigers komt neer op 1,25 % nieuwe reizigers. Om een duidelijk beeld te hebben van de extra ontvangsten, moet het aantal reizigers vermenigvuldigd worden met de gemiddelde prijs van een openbaar vervoerbewijs in Brussel, dat 0,5 tot 0,6 euro kost.

Bij wijze van inleidende opmerking stelt mevrouw Céline Delforge vast dat het tram- en busplan absoluut gezien slecht is om verschillende redenen, maar het is goed rekening houdend met de twee beperkingen waaraan de operator niet kan ontsnappen : enerzijds, de zwakke prestaties van het bovengronds openbaar vervoer waarvoor koning auto verantwoordelijk is en anderzijds, de budgettaire beperkingen die de operator ertoe verplichten met een gesloten enveloppe te werken.

Het antwoord op de fundamentele vraag van de heer Rachid Madrane is van essentieel belang, want men moet nagaan hoe men de extra kosten zal financieren. De evaluatie van de extra aantrekkelijkheid volgens een wiskundig model is zeer relatief. Er zullen te zijner tijd financiële problemen rijzen. Wat zal er gebeuren als het nieuwe tram- en busnet tot stand gebracht is en men er niet meer in slaagt om het geheel te financieren ? Zal het Gewest beslissen om slechts een deel van het net verder uit te bouwen of zal het op zoek gaan naar extra middelen om het hele project te verwezenlijken ?

Zoals uit de on line vragenlijst op de internetsite van de MIVB blijkt, leidt het nieuwe tram- en busplan tot extra overstappen, (de reizigers worden verzocht om te antwoorden of deze overstappen hen al dan niet storen). Daardoor wordt de reistijd langer, wat op zich geen probleem kan doen rijzen tijdens de spitsuren, maar dat vermindert de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in de daluren en vooral 's avonds.

Mevrouw Céline Delforge heeft vastgesteld dat een reeks bussen die uit verschillende gemeenten komen, stoppen aan het Centraal-Station en niet meer verder rijden tot het De Brouckèreplein.

De heren Willem Draps en Christian Dochy wijzen erop dat alle bussen die het Centraal-Station aandoen, naar het De Brouckèreplein rijden, behalve bus 66. De heer Christian Dochy wijst erop dat er ongeveer duizend bussen per dag langs dat punt rijden.

Mevrouw Céline Delforge kaart vervolgens de kwestie van de overstappen tussen bus en metro aan alsook de lange afstanden die daarna te voet moeten worden afgelegd. Zelfs aan het De Brouckèreplein moet er een hele afstand afgelegd worden om de metrolijn te bereiken.

Ze stelt eveneens vast dat er in het busplan lijnen achtergesteld of niet verbeterd worden. Ze betreurt bijvoor-

rière de l'axe Nord-Midi, devrait entraîner une augmentation de fréquentation de cet axe de 50 % d'abonnés, dont 15 à 25 % de nouveaux abonnés. Or, 25 % de 5 % d'augmentation de clientèle, cela représente 1,25 % de clients nouveaux. Et pour avoir une idée précise des recettes supplémentaires, il s'agit de multiplier ce nombre d'utilisateurs par le montant moyen d'un ticket de transport public à Bruxelles, qui est de 0,5 à 0,6 euros.

Mme Céline Delforge, en remarque préliminaire, constate que les plans tram et bus sont dans l'absolu mauvais pour plusieurs raisons, mais compte tenu des deux contraintes auxquelles l'opérateur n'échappe pas – la faible performance des transports en commun de surface due au règne de l'automobile et les contraintes budgétaires qui obligent l'opérateur à travailler à enveloppe fermée – ils sont bons.

La réponse à la question fondamentale de M. Rachid Madrane est cruciale car il faut voir comment on va financer les surcoûts, l'évaluation de l'attractivité supplémentaire réalisée selon un modèle mathématique est très relative; le moment venu, des questions financières se poseront. Que se passera-t-il si, une fois les nouveaux réseaux tram et bus en place, on ne parvient plus à financer le tout ? La Région décidera-t-elle de poursuivre la réalisation d'une partie du réseau seulement ou cherchera-t-elle à dénicher les moyens complémentaires pour réaliser l'ensemble ?

Comme le montre le questionnaire en ligne sur le site de la STIB, les nouveaux plans tram et bus induisent des ruptures de charge supplémentaires (il est demandé aux usagers de répondre si ces ruptures de charge les dérangent ou pas). Celles-ci induisent dès lors des allongements de temps de parcours, ce qui en soi peut ne pas poser problème en heures de pointe mais qui, en heures creuses et notamment en soirée, diminue l'attractivité du transport public.

Mme Céline Delforge a par ailleurs constaté qu'une série de bus, en provenance de différentes communes, s'arrêtent à la gare Centrale et ne continuent plus jusqu'à De Brouckère.

MM. Willem Draps et Christian Dochy signalent que tous les bus qui parviennent à la gare Centrale descendent jusqu'à De Brouckère, sauf le 66. M. Christian Dochy informe que cela fait aujourd'hui mille bus par jour à ce point-là.

Mme Céline Delforge poursuit en abordant la question des ruptures de charge entre bus et métro et des longs cheminements piétons qui s'ensuivent; même à De Brouckère, le cheminement est long pour arriver à la ligne de métro.

Elle constate également que dans le plan bus, il y a des lignes qui sont dégradées ou non améliorées. Elle regrette



beeld dat lijn 38 niet meer tot in Linkebeek rijdt, dat er heel wat verbindingen tussen Ukkel en Vorst ontbreken en dat de aansluitingen soms problematisch zijn.

De heer Willem Draps wijst erop dat bus 43 een deel van het traject van lijn 38 overneemt.

Mevrouw Céline Delforge vraagt zich af waarom men het niet gehouden heeft bij de voorstellen in « MIVB 2020 », waar de nadruk werd gelegd tussen op de verbindingen tussen Ukkel, Elsene en de Leopoldwijk. Deze centra moeten beter en bij voorrang bediend worden.

De heer Willem Draps herinnert eraan dat het wenselijk is om ook rekening te houden met het GEN, dat complementair zal zijn met het MIVB stadsnet, De Lijn en de TEC. De verbinding van Ukkel met de Leopoldwijk is in dit verband een sprekend voorbeeld. Aangezien deze verbinding idealiter verzekerd zal worden door het GEN, vermindert dit de aantrekkelijkheid van de bovengrondse MIVB-lijnen.

Mevrouw Céline Delforge stelt niettemin vast dat de verbindingen tussen deze slecht bediende wijken nog altijd problemen zullen opleveren tussen 2005 en 2012.

De volksvertegenwoordigster brengt de reeksen wijzigingen te berde die de MIVB reeds ingevoerd heeft, zoals de afschaffing van lijn 96 tot De Brouckère (tijdens de spits stopt de lijn aan de Hertogstraat). De MIVB heeft misschien de frequentie van de accordeonbussen 95 verhoogd, maar niet de capaciteit ervan. Mevrouw Céline Delforge vraagt dat men de wijzigingen groepeerd en ze niet punctueel doorvoert.

Zij wijst er ook op dat Elsene van de Vijfhoek afgesneden is als gevolg van de afschaffing van bus 34 sinds juni 2004.

De heer Christian Dochy legt uit waarom de MIVB voorstelt om de terminus van lijn 38 naar het Dancoplein te brengen. Hij nodigt het commissielid uit om de opgelopen vertraging tijdens de ochtendspits na te gaan (van vijftig tot eenenveertig minuten vertraging). In werkelijkheid, staan de bussen reeds aan Danco stil; om te voorkomen dat de eerste bus geen kwartier vertraging heeft, blokkeert men de andere. Het is niet normaal dat de MIVB-gebruikers dertig minuten nodig hebben om de afstand tussen het station Calevoet en Globe te overbruggen.

De heer Christian Dochy wijst erop dat hetzelfde geldt voor tram 55.

Om dit probleem gedeeltelijk op te lossen, heeft de MIVB het plan opgevat om de frequenties van lijn 43 op te drijven.

De heer Christian Dochy onderstreept overigens dat de gemeente Ukkel vragende partij is voor een verbinding op

par exemple que la ligne 38 n'aille plus jusqu'à Linkebeek, que de nombreuses liaisons entre Uccle et Forest manquent et que les correspondances sont parfois difficiles.

M. Willem Draps signale que le bus 43 remplace en partie l'itinéraire du 38.

Mme Céline Delforge, quant à elle, se demande pourquoi on ne s'en est pas tenu aux propositions contenues dans « STIB 2020 » où l'accent était mis sur les liaisons entre Uccle, Ixelles et le quartier Léopold; des pôles à desservir plus correctement et de manière prioritaire.

M. Willem Draps rappelle qu'il est opportun de tenir compte également du réseau RER qui viendra s'imbriquer dans le réseau urbain de la STIB, de De Lijn et des TEC. L'exemple cité d'Uccle avec le quartier Léopold est un exemple probant à cet égard. Etant donné que cette liaison sera idéalement assurée par le RER, cela diminue l'attrait des lignes de surface de la STIB.

Mme Céline Delforge constate néanmoins qu'entre 2005 et 2012, se poseront toujours ces problèmes de liaison entre quartiers mal desservis.

La députée en vient aux séries de modifications déjà introduites par la STIB, telles que la suppression du 96 jusqu'à De Brouckère (en heures de pointe il s'arrête à la rue Ducale). La STIB a peut-être renforcé la fréquence des bus articulés 95 mais n'en a pas augmenté la capacité. Mme Céline Delforge souhaiterait qu'on induise les modifications par paquet et non pas de manière ponctuelle.

Elle signale par ailleurs également qu'Ixelles est coupée du Pentagone par la suppression du bus 34 depuis juin 2004.

M. Christian Dochy explique pourquoi la STIB propose de prévoir le terminus du 38 à la Place Danco. Il invite la commissaire à vérifier le retard accumulé en heure de pointe le matin (de trente-cinq à quarante et une minutes de retard). Dans la réalité, les bus sont déjà arrêtés à Danco; pour essayer que le premier bus n'ait qu'un quart d'heure de retard, on bloque les autres. Il n'est pas normal que les usagers de la STIB mettent trente minutes à parcourir la distance entre la gare de Calevoet et Globe.

M. Christian Dochy observe qu'il en va de même pour le tram 55.

Pour porter remède pour partie à ce problème, la STIB a prévu d'augmenter les fréquences du 43.

Par ailleurs, souligne M. Christian Dochy, la commune d'Uccle est également demanderesse d'avoir une liaison sur

de Waterloosesteenweg via Fort Jaco naar het Instituut voor Doofstommen.

Wat lijn 60 betreft, bevestigt de heer Christian Dochy, ter attentie van de voorzitter, dat Prins van Oranje voor het ogenblik niet door lijn 60 bediend wordt. Bus 60 is een bus die overeenstemt met de vroegere tram 6 tussen de Beurs en Ukkel. In de tijd van wijlen minister Thys is beslist, na de dodelijke ongevallen op de Brugmannlaan waar trams en bussen naast elkaar rijden op de niet beschermde overstapplaats voor voetgangers, om de weg van bus 60 te wijzigen. Die heeft met opzet het traject van de vroegere lokale lijn (bus 0) overgenomen via de Lepoutrelaan en met bediening van het Flageyplein, om vervolgens naar de Leopoldwijk terug te rijden. De MIVB heeft in haar plan de bediening van de Leopoldwijk opgegeven, omdat de gebruikers uit Ukkel een verbinding wensen met Schuman, een stuk dat voordien niet bestond.

Wat bus 34 betreft, ook in dat verband wenst de heer Christian Dochy de historiek van deze lijn in herinnering te brengen. Die bestaat sinds 1976. In het begin ging het om een witte lijn zonder nummer die tram 25 verving gedurende de werken van de premetro naar de metro op lijn 1.

Wijlen de heer Léon Defosset, burgemeester van Etterbeek, heeft gevraagd om deze bus te behouden, die toentertijd van het centrum via het Jourdanplein naar de GB van Oudergem reed en die de afgeschafte lijn van tram 25 verving. Deze lijn werd afgeschaft op het ogenblik van de invoering van de metro.

Deze bus is vervolgens verlengd tot aan de Naamse poort en daarna tot aan de Beurs, maar enkel tijdens de spits. Hij herinnert eraan dat deze bus niet op zondag reed. Het traject van de bus is uiteindelijk voortgezet en de route is er definitief gekomen.

De MIVB heeft tellingen uitgevoerd die ter beschikking staan van de commissieleden. Na de telling en de analyse van de potentiële vraag, heeft de directie van de MIVB besloten dat het niet nuttig is om deze lijn tussen Louiza en de Beurs te behouden voor de paar reizigers die daar gebruik van maken; ook al houdt men rekening met een stijging van de potentiële vraag, dat kan geen prioriteit zijn.

Wat de optie van de accordeonbussen 95 betreft ter vervanging van bussen 95 en 96, zegt de heer Christian Dochy dat er te weinig chauffeurs zijn en dat dit de reden is waarom de directie van de MIVB deze oplossing gekozen heeft. Hij herinnert eraan dat er twee extra bussen ingezet zijn op lijn 95; lijn 96 stopt inderdaad aan de Hertogstraat tijdens de spits.

Mevrouw Céline Delforge stelt vast dat de antwoorden van de directeur van de MIVB bevestigen dat de tram- en busplannen opgesteld zijn op grond van externe overwegingen. De volksvertegenwoordiger herinnert aan de

la chaussée de Waterloo via Fort Jaco jusqu'à l'Institut des Sourds et Muets pour que celui-ci soit desservi.

Quant au 60, M. Christian Dochy confirme, à l'attention du président, qu'actuellement le Prince d'Orange n'est pas desservi par celui-ci. Le bus 60 est un bus correspondant à l'ancien tram 6 entre la Bourse et Uccle. Du temps de feu le ministre Thys, il a été décidé, du fait des accidents mortels à l'avenue Brugmann où passaient en parallèle les trams et les bus au passage non protégé pour les piétons, de modifier l'itinéraire du bus 60, qui a repris volontairement celui de l'ancien vicinal (le bus 0) en prenant l'avenue Lepoutre et en desservant la Place Flagey pour remonter ensuite vers le quartier Léopold. La STIB, dans son plan, a abandonné la desserte du quartier Léopold parce que les usagers en provenance d'Uccle souhaitent avoir une liaison avec Schuman, tronçon qui n'existait absolument pas auparavant.

Quant au bus 34, là aussi M. Christian Dochy souhaite rappeler l'historique de cette ligne, qui existe depuis '76. Au départ, il s'agissait d'une ligne blanche sans numéro qui remplaçait le tram 25 pendant les travaux de basculement du pré-métro au métro sur la ligne 1.

C'est feu le bourgmestre d'Etterbeek, M. Léon Defosset, qui a demandé de préserver ce bus qui allait, à l'époque, du centre via la Place Jourdan jusqu'au GB d'Auderghem et qui remplaçait la ligne de tram 25 supprimée, quant à elle, lors de l'instauration du métro.

Ce bus a ensuite été prolongé jusqu'à la Porte de Namur et puis jusqu'à la Bourse exclusivement aux heures de pointe. Et de rappeler que ce bus ne roulait pas le dimanche. Et pour finir, le trajet du bus a été poursuivi et l'itinéraire installé.

La STIB a réalisé des comptages, qui sont à la disposition des commissaires. Après comptage et analyse de la demande potentielle, la direction de la STIB conclut qu'il n'est pas utile de maintenir cette ligne entre Louise et la Bourse pour les quelques clients qui l'empruntent; même en tenant compte d'une augmentation de la demande potentielle, ce ne peut être une priorité.

Quant à l'option prise pour les bus 95 articulés en remplacement des bus 95 et 96, M. Christian Dochy pointe du doigt le manque de chauffeurs qui a induit la direction de la STIB à opter pour cette solution. Il rappelle que deux bus supplémentaires ont été introduits en renfort sur la ligne 95; le 96 est effectivement arrêté à la rue Ducale aux heures de pointe.

Mme Céline Delforge constate que les réponses fournies par le directeur de la STIB confirment que les plans tram et bus ont été élaborés en fonction de contraintes extérieures. La députée tient à rappeler le contenu du plan régional de

inhoud van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan dat bepaalt dat de druk van het autoverkeer in het Gewest met 20 % moet verminderen.

Zij is zich bewust van de complementariteit van het GEN met het net van de MIVB; die twee moeten zo goed mogelijk verweven worden. Zij wenst evenwel dat de wijzigingen zo goed mogelijk in fases per sector verlopen opdat de gebruikers daar niet te veel onder lijden. Het GEN is aangekondigd voor 2012.

Zij komt terug op de halte van lijn 38 aan Danco. Zij denkt dat men de tram- en busplannen van de MIVB naast de plannen van De Lijn zou moeten leggen. De Lijn palmt het Hoofdstedelijk Gewest steeds meer in.

De heer Willem Draps wijst er ook op dat men de compatibiliteit moet nagaan van de nota van de directeur van De Lijn, met het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het geregeld vervoer, van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 17 juni 1991 (verschenen in het *Belgisch Staatsblad* op 31/10/1991).

Mevrouw Céline Delforge wenst niet dat een secundaire exploitant de plaats inneemt van de voornaamste exploitant in het Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Rachid Madrane vraagt op welke lijnen de MIVB prioritaire werken plant in het kader van de verbetering van de reïssnelheid.

Dat heeft voornamelijk betrekking op de bussen aangezien de trams voor het grootste deel op een vrije baan rijden.

De heer Christian Dochy wijst erop dat er een tiental werken gepland zijn in dat kader of in een fase van afwerking getreden zijn. De Sterrenkundelaan is gewijzigd en reeds in dienst. Dat is enkele dagen geleden gebeurd tussen het Queteletplein en het Madouplein.

Er zijn werken aan de gang in de Nerviërslaan, de Genevestraat en de Georinlaan.

Er worden ook werken gepland op de Leopold II-laan voor de trams en de bussen. Er zullen ook werken uitgevoerd worden in de Picardstraat.

Er zijn werken aan de gang aan Sint-Guido, om vrije bus- en trambanen aan te leggen.

Er zijn werken uitgevoerd om de reïssnelheid van de bussen te verbeteren op de Bergensesteenweg en er zullen werken met hetzelfde doel aan Simonis uitgevoerd worden.

Er zijn ook werken uitgevoerd om de doorstroming van de bussen te verbeteren, op het ogenblik van de renovatie van het Emile Bockstaelplein en langs de Marcel Thiry-laan.

Développement qui prévoit de diminuer de 20 % la pression automobile dans la Région.

Elle est consciente de la complémentarité du réseau RER avec le réseau STIB; ils doivent s'imbriquer au mieux. Elle souhaite néanmoins que les modifications soient phasées au mieux par secteur pour que les usagers n'en pâtissent pas outre mesure, le RER étant annoncé pour 2012.

Elle revient sur l'arrêt du 38 à Danco. Elle pense qu'il faudrait superposer les plans tram et bus STIB avec les intentions de De Lijn, qui pénètre de plus en plus la Région bruxelloise.

M. Willem Draps observe également qu'il convient de vérifier la compatibilité de la note rédigée par le directeur de De Lijn, et l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juin 1991 (paru au *Moniteur belge* le 31/10/1991).

Mme Céline Delforge ne souhaite pas qu'un exploitant secondaire se substitue à l'exploitant principal en Région bruxelloise.

M. Rachid Madrane souhaiterait savoir sur quelles lignes la STIB prévoit des travaux VICOM prioritaires.

Cela concerne surtout les bus puisque les trams roulent en plus grande partie en site propre.

M. Christian Dochy signale qu'une dizaine de chantiers VICOM sont prévus ou sont en cours de finalisation. L'avenue de l'Astronomie a été modifiée, et déjà mise en service, il y a quelques jours entre la Place Quetelet et la Place Madou.

Des travaux sont en cours à l'avenue des Nerviërs, à la rue de Genève, à l'avenue Georin.

Des travaux vont être réalisés également boulevard Léopold II pour les trams et les bus. Des travaux seront également réalisés rue Picard.

Des travaux de réalisation de site propre tram et bus sont en cours à Saint-Guidon à la fois pour le tram et le bus.

Des travaux ont été réalisés pour augmenter la vitesse commerciale des bus chaussée de Mons et des travaux seront réalisés dans la même optique à Simonis.

Enfin, des travaux pour favoriser la circulation des bus ont été également réalisés lors de la rénovation de la Place Emile Bockstaël et le long de l'avenue Marcel Thiry.

De heer Johan Demol komt terug op zijn basisvraag. Wanneer hij de plannen voor tram en bus analyseert, stelt hij vast dat de herstructurering niet veel invloed heeft op de reïssnelheid. Hij heeft dan ook vragen bij de werkelijke doelstellingen die nagestreefd worden door deze herstructurering van de bus- en tramnetten.

De heer Christian Dochy herhaalt dat er meer regelmaat moet komen, vooral op de noord-zuidas voor de trams. Het grote aantal trams dat via deze as rijdt, leidt tot filevorming van trams, als gevolg van de vertraging aan de Gallaitstraat enerzijds en de Alsebergsesteenweg anderzijds.

Het mathematische model heeft een evaluatie mogelijk gemaakt van de stijging van de reizigers-kilometer met deze optie : 3,5-3,6 %. Deze wijziging zal de aantrekkelijkheid van het net voor de klanten verbeteren.

Het nieuwe tramplan houdt ook rekening met andere onregelmatigheden of aberraties zoals het niet bestaan van reizigers van de MIVB die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van de ene kant naar de andere doorkruisten, van het Sint-Denijsplein tot Machelen.

Mevrouw Brigitte De Pauw zegt dat haar fractie de tram- en busplannen zal goedkeuren. Aansluitend bij de opmerkingen van haar collega Rachid Madrane, wil zij de parlementsleden verwittigen : deze plannen kosten veel geld : 8,5 miljoen euro. De regering en het parlement zullen, op een bepaald ogenblik ongetwijfeld de noodzakelijke maatregelen moeten nemen, om de extra kosten van deze herstructurering te financieren.

Zoals zij reeds gezegd heeft tijdens de vorige vergadering : aangezien 80 % van de begroting van de MIVB naar personeelskosten gaat, moet men ook rekening houden met zowel directe als indirecte arbeidsplaatsen. De uitbreidingen van de lijnen en het nieuwe materieel leiden eveneens tot een uitbreiding van het onderhoudspersoneel.

Zij herinnert er overigens aan dat de regeringsverklaring zeer duidelijk bepaalt dat de tram- en busplannen aangenomen moeten worden voor het einde van het eerste semester 2005. De parlementsleden moeten erop aandringen dat dit binnen de termijn gebeurt. Wanneer zij hoort dat de MIVB en de minister nog vier openbare vergaderingen over deze tram- en busplannen organiseren, te weten op 13, 14, 20 en 21 juni, vraagt zij zich toch af of het mogelijk zal zijn om deze termijn na te leven.

De vorige regering heeft overigens de MIVB toegestaan om een akkoord te sluiten met de firma Bombardier voor de nieuwe trams. De prijsofferte van deze firma verstrikt zeer binnenkort. De bestelling van het geheel van het materieel moet op tijd gebeuren opdat de overeengekomen prijs nageleefd kan worden.

De volksvertegenwoordiger wil onderstrepen dat het belangrijk is om een aantal openbare instellingen via het

M. Johan Demol en revient à sa question de base. Lorsqu'il analyse les plans tram et bus, il constate que la restructuration n'a pas beaucoup d'impact sur la vitesse commerciale. Il s'interroge dès lors quant aux objectifs réels poursuivis par cette restructuration des réseaux tram et bus.

M. Christian Dochy réitère qu'il s'agit d'introduire une meilleure régularité principalement dans l'axe Nord-Midi pour les trams. La multitude de trams passant dans cet axe entraîne une congestion de trams due au retard accumulé rue Gallait d'un côté et chaussée d'Alseberg de l'autre.

Le modèle mathématique a permis d'évaluer l'augmentation des passagers-kilomètre de cette option à 3,5-3,6 %. Cette modification augmentera l'attractivité du réseau pour les clients.

Et le nouveau plan tram tient également compte d'autres irrégularités ou d'autres non-sens tels que la non-existence de clients de la STIB, qui parcouraient la Région de Bruxelles-Capitale d'un bout à l'autre, de la Place Saint-Denis à Machelen.

Mme Brigitte De Pauw signale que son groupe appuiera les plans tram et bus. Dans la foulée des observations émises par son collègue Rachid Madrane, elle tient à mettre les parlementaires en garde : ces plans coûtent de l'argent : 8,5 millions d'euros. A n'en pas douter le gouvernement et le Parlement devront prendre les mesures nécessaires, à un moment donné, pour suppléer au surcoût induit par cette restructuration.

Comme elle l'a déjà observé lors de la précédente réunion, étant donné que 80 % du budget STIB est consacré aux frais de personnel, il faut également tenir compte de la mise à l'emploi, tant directe qu'indirecte. Les extensions de lignes et le nouveau matériel induisent également une augmentation du personnel d'entretien.

Elle rappelle par ailleurs que la Déclaration gouvernementale précise très clairement que les plans tram et bus doivent être adoptés pour la fin du premier semestre 2005. Il faut que les parlementaires insistent pour que cela se fasse dans les temps. Lorsqu'elle entend que la STIB et le ministre organisent encore quatre réunions publiques autour de ces plans tram et bus, les 13, 14, 20 et 21 juin, elle s'interroge s'il va être réellement possible de maintenir cette échéance.

Le gouvernement précédent a par ailleurs autorisé la STIB à passer un accord avec la firme Bombardier pour les nouveaux trams. La remise de prix par cette société vient à échéance dans un avenir très proche. Il faut que la commande de l'entièreté du matériel soit faite à temps pour que le prix convenu soit respecté.

Enfin, la députée souhaite mettre en exergue la nécessité de pouvoir atteindre une série d'institutions publiques

net van de MIVB te bereiken, op alle dagen van de week. Zonder bepaalde lijnen in detail te willen bespreken, geeft zij het voorbeeld van de lijn van tram 84 die van Sint-Agatha-Berchem naar het AZ-VUB via een aantal sociale woningen rijdt, en die niet op zondag rijdt. De mensen moeten de zieken in het ziekenhuis ook in het weekend kunnen bezoeken.

Zij onderstreept overigens dat men een inspanning moet doen om de PBM toegang te verlenen tot het openbaar vervoer.

De heer Mahfoudh Romdhani vraagt hoe de directie van de MIVB rekening gehouden heeft met het advies van de gemeenten, zowel voor het tramplan als voor het busplan. Wanneer hij deze adviezen leest stelt hij vast dat zowel de gemeenten Etterbeek als Evere gevraagd hebben dat er bepaalde verbindingen tot stand zouden komen. Etterbeek vraagt dat lijn 34 tot de metro zou rijden opdat de reizigers gebruik zouden kunnen maken van lijn 1A en 1B. Heeft de MIVB daarvoor gezorgd?

De voorzitter verwijst zijn collega naar de stukken die voor de eerste vergadering aan de commissieleden bezorgd zijn en die de adviezen van de gemeenten bevatten, alsook de antwoorden van de directie van de MIVB op deze aanbevelingen.

Het commissielid is daar tevreden mee.

De heer Christian Dochy wijst er evenwel op dat de MIVB geen rekening heeft kunnen houden met alle punctuele vragen van de gemeenten die niet altijd rekening houden met de werkelijkheid van de vraag en de potentiële vraag. De gemeente Evere heeft bijvoorbeeld gevraagd dat men lijn 12 tot een groot hotel in Evere zou doortrekken en de MIVB heeft op dat ogenblik meer informatie gevraagd bij de directie van dit hotel. Hoeveel klanten zouden volgens het hotel gebruik maken van het net van de MIVB ? De directie van het hotel had daar haar twijfels over bij en de MIVB kan het zich niet permitteren om het beperkte overheidsgeld te verspillen om een netwerk tot stand te brengen dat zeer performant is.

De heer Denis Grimberghs komt terug op twee algemene punten.

Ten eerste, herinnert hij eraan dat toen de directie van de MIVB haar eerste tramplan voorgelegd heeft, gezegd werd aan de parlementsleden dat dit plan geen euro zou kosten. Hij heeft de indruk dat er sindsdien rekening gehouden is met bepaalde aanbevelingen van parlementsleden en de gemeenten. De MIVB kan noodzakelijke maatregelen nemen tot een bepaald punt, maar dat heeft een prijs. De volksvertegenwoordiger heeft de indruk dat wat men als extraatje aan de MIVB vraagt, met klinkende munt betaald zal moeten worden.

De volksvertegenwoordiger gaat ervan uit dat er gediscussieerd zal worden tussen de regering en de MIVB over

par le réseau de la STIB et ce, tous les jours de la semaine. Sans entrer dans les détails de certaines lignes, elle cite l'exemple de la ligne de tram 84 qui va de Berchem-Sainte-Agathe en passant notamment par une série de logements sociaux jusqu'à l'AZ-VUB et qui ne roule pas le dimanche. Il faut que les personnes puissent pouvoir rendre visite aux malades à l'hôpital même le week-end.

Elle souligne par ailleurs également qu'il faut faire un effort en matière d'accessibilité du réseau aux PMR.

M. Mahfoudh Romdhani souhaite savoir comment la direction de la STIB a tenu compte des avis des communes, tant au niveau du plan tram que du plan bus. En parcourant ces avis, il constate que notamment les communes d'Etterbeek et d'Evere ont demandé qu'il y ait certaines liaisons, telle Etterbeek qui souhaite que le 34 aille jusqu'au métro pour que les usagers puissent emprunter la ligne 1A, 1B. La STIB, y a-t-elle veillé ?

Le président renvoie son collègue aux documents qui ont été transmis aux commissaires avant la première séance et qui contiennent les avis des communes, ainsi que les réponses apportées par la direction de la STIB à ces recommandations.

Le commissaire s'en satisfait.

M. Christian Dochy signale toutefois que la STIB n'a pas pu prendre en compte toutes les demandes ponctuelles des communes qui ne tiennent pas toujours compte de la réalité de la demande et de la demande potentielle. Lorsque la commune d'Evere a demandé qu'on puisse faire passer la ligne 12 jusqu'à un grand hôtel à Evere, la STIB a requis des précisions auprès de la direction de cet hôtel. Combien de clients pensait-elle voir emprunter le réseau de la STIB ? Aux doutes émis par la direction de l'hôtel, la STIB ne peut se permettre de gaspiller les deniers publics déjà insuffisants pour élaborer un réseau tout à fait performant.

M. Denis Grimberghs, quant à lui, souhaite revenir sur deux points plus généraux.

En premier lieu, il rappelle que lorsque la direction de la STIB a communiqué son premier plan tram, il était affirmé aux parlementaires que ce plan ne coûterait pas un euro. Il a le sentiment que, depuis lors, certaines recommandations des parlementaires et des communes ont été prises en compte. La STIB peut réaliser le nécessaire jusqu'à un certain point mais cela a un prix. Le député a le sentiment que ce qui est demandé en surcroît à la STIB se paiera monnaie sonnante et rébuchante.

Le député peut présumer qu'il y aura des discussions entre le gouvernement et la STIB au sujet des données bud-

de begrotingsmiddelen voor de uitvoering van deze plannen. Sommige mensen zullen het in dit verband over de klassieke koehandel hebben ...

Zijn tweede algemene opmerking heeft betrekking op de beperkingen waarmee de MIVB rekening moet houden bij de herstructurering van het net. De verwachte reissnelheid is niet gehaald ondanks allerhande aanpassingen. De parlementsleden en andere actoren krijgen dan ook de indruk dat men er de brui aan geeft. Hij onderstreept dat dit niet de wil is van de meerderheid van het parlement. De volksvertegenwoordiger wenst dat in het advies van de commissie bepaald zal worden dat de parlementsleden wensen dat men de nodige middelen moet vrijmaken en misschien moet diversifiëren om de reissnelheid van de MIVB-voertuigen bovengronds te verhogen.

De spreker wil zich niet uitspreken over het feit of men al dan niet moet terugkomen op een debat dat reeds plaatsgevonden heeft over de hoogte van de vrije banen : deze hoogte kan misschien herzien worden als een van de gediversifieerde middelen. Hij meent wel dat men akte moet nemen van het feit dat het parlement duidelijk het opsplitsen van de lijnen van de MIVB, die korter zouden worden, verwierpt, indien er niet tegelijk draconische maatregelen genomen worden om de reissnelheid te verhogen. De volksvertegenwoordiger dringt erop aan : de parlementsleden mogen de armen niet laten zakken wanneer beweerd wordt dat de onregelmatige frequentie als gevolg van het gebrek aan een voldoende reissnelheid, gemakkelijker door de reizigers op kortere lijnen aanvaard zal worden. Men moet op een meer efficiënte manier de doelstelling nastreven die reeds vaak vooropgesteld is op het vlak van de reissnelheid.

De heer Willem Draps wijst erop dat het feit dat de MIVB voorstelt om kortere lijnen in te voeren tot gevolg zal hebben dat de onregelmatigheid minder algemeen zal worden.

De heer Denis Grimberghs gaat nog verder : die onregelmatigheid zal derhalve aanvaardbaarder worden. Dat mag de volksvertegenwoordigers echter niet tevredenstellen.

De volksvertegenwoordiger analyseert dan de oplossingen die in de nieuwe tram- en busplannen door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden gegeven om tegemoet te komen aan de verzoeken die het parlement heeft geformuleerd in zijn resolutie van 2 juli 2003 betreffende de reorganisatie van het tramnetwerk van de MIVB.

Hij stelt vast dat aan het eerste verzoek voldaan is, te weten ervoor te zorgen dat er bij elke reorganisatie van het tramnet rekening wordt gehouden met het nieuwe richtplan voor de metro en de toekomstige reorganisatie van het busnet, zodat er in het Gewest een optimaal functionerend net tot stand komt.

gétaires pour la réalisation de ces plans. D'aucuns évoqueront à ce sujet les techniques de marchandage classique ...

Sa deuxième observation générale porte sur les contraintes sous lesquelles la STIB est amenée à inscrire ses restructurations de réseau. La vitesse commerciale escomptée n'est pas atteinte et ce, malgré toutes sortes d'aménagements. Cela amène les parlementaires et d'autres acteurs à avoir l'impression qu'on abandonne la partie. Or, souligne-t-il, ce n'est pas la volonté majoritaire du Parlement. Le député souhaiterait que soit repris dans l'avis que la commission émettra, que la volonté des parlementaires est qu'il faut se donner les moyens, peut-être à diversifier, pour augmenter dans les faits la vitesse commerciale des véhicules de la STIB en surface.

Sans vouloir se prononcer sur le fait qu'on reviendrait oui ou non sur un débat qui a déjà eu lieu précédemment sur la hauteur des sites propres, hauteur qui peut être à revoir parmi les moyens diversifiés, il pense qu'il faut prendre acte de la volonté marquée du Parlement de ne pas accepter le tronçonnage de lignes de la STIB, qui deviennent plus courtes, sans que parallèlement des mesures draconiennes soient prises pour augmenter la vitesse commerciale. Le député insiste : les parlementaires ne peuvent baisser les bras devant l'affirmation que l'irrégularité par manque de vitesse commerciale sera plus supportable pour les usagers sur des lignes plus courtes. Il faut poursuivre, de manière plus efficace, l'objectif établi à maintes reprises en matière de vitesse commerciale.

M. Willem Draps signale que le fait que la STIB propose d'établir des lignes plus courtes fera que l'irrégularité sera moins générale.

Et M. Denis Grimberghs de renchérir; elle sera dès lors plus supportable. Cela ne peut satisfaire les députés.

Le député en vient à une analyse des réponses apportées dans les nouveaux plans tram et bus par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale suite aux demandes formulées par le Parlement dans sa résolution relative à la réorganisation du réseau tram de la STIB du 2 juillet 2003.

Il constate que la première demande du dispositif « de veiller à ce que toute réorganisation du réseau tramway se fasse en synergie avec le nouveau plan directeur métro et la future restructuration du réseau bus, ayant pour but un maillage optimal de la Région bruxelloise » a été rencontrée.

De MIVB heeft eveneens tegemoet willen komen aan het verzoek van het parlement om een totaalplan van zijn netwerk op te stellen, daarbij rekening houdend met de bediening door de andere openbaarvervoermaatschappijen die actief zijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De volksvertegenwoordiger heeft daarentegen niet het gevoel dat er is ingegaan op een ander verzoek van het parlement, te weten dat de MIVB de frequenties 's avonds en in het weekend op de noord-zuidas verhoogt, een punt waaraan ook de gewestelijke mobiliteitscommissie herinnert in haar advies. Er is helemaal geen sprake meer van een nachtelijk net. Dat bestaat nochtans in verschillende Europese steden. Waarom zou dat niet mogelijk zijn in de hoofdstad van Europa?

De volksvertegenwoordiger begrijpt natuurlijk wel dat het organiseren van een ad hoc nachtnet iets anders is dan een dagnet in elkaar steken.

De heer Denis Grimberghs brengt dan een onderwerp te berde dat ruim aan bod gekomen is tijdens besprekingen in de loop van de vorige zittingsperiode, namelijk het vraagstuk van de overstappen, uitgaande van het voorstel van de MIVB om een pendeldienst in te voeren voor de noord-zuidas, wat door sommigen is bestempeld als een soort van metro. De volksvertegenwoordiger stelt vast dat de parlementsleden gepolst zijn over hun bereidheid om op die as een tweede lijn in te voeren. De parlementsleden wilden echter weten of er, naast die pendeldienst, een tramlijn zou worden behouden die voldoende capaciteit zou hebben om het huidige traject van lijn 55 te dekken. Er is hun een lijn 51 voorgesteld, die evenwel niet hetzelfde aantal reizigers zal vervoeren.

Als de MIVB de bediening wil verbeteren, kan zij misschien opteren voor trams 4000 of 3000 op de huidige lijn 55 tussen het Noordstation en het station van Schaerbeek. Dat zou het mogelijk maken om de dekking een beetje te verbeteren, maar dat kan alleen geschieden door flankerende maatregelen op het vlak van de reissnelheid in de Gallaitstraat en aan het Liedtsplein. De volksvertegenwoordiger is ervan overtuigd dat zulks alleen mogelijk is als er ter plaatse agenten patrouilleren.

De heer Willem Draps wijst zijn collega erop dat die agenten daar alleen voor een zekere tijd kunnen worden ingezet. Hij verwijst naar de situatie in de Wetstraat, waar het zou verboden worden om te parkeren.

Volgens de heer Denis Grimberghs is dat nochtans de enige mogelijke oplossing. Radicalere oplossingen zijn onmogelijk in de Gallaitstraat, gelet op de bevolkingsdichtheid en de gewoontes van de Brusselaars die in die wijk wonen.

De volksvertegenwoordiger komt eveneens terug op een ander punt van het verzoekend gedeelte, te weten dat de

La STIB s'est également montrée soucieuse de répondre à la demande du Parlement d'élaborer un plan intégré de son réseau en tenant compte de la desserte des autres opérateurs publics sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Par contre, le député n'a pas le sentiment qu'il a été répondu à une autre demande du Parlement « que la STIB améliore les fréquences en soirée et en week-end sur l'axe Nord-Sud », comme le rappelle par ailleurs la Commission régionale de Mobilité dans son avis. Il n'est plus question du tout de réseau de nuit. Or, un tel réseau a été établi dans plusieurs villes européennes. Pourquoi ne serait-ce pas possible dans la capitale de l'Europe ?

Le député peut concevoir aisément que la conception d'un réseau de nuit ad hoc est une opération différente de l'élaboration d'un réseau de jour.

M. Denis Grimberghs en revient à un sujet largement débattu lors des discussions durant la législature précédente : la question des ruptures de charge, posée à partir de la proposition de la STIB d'instaurer une navette dans l'axe Nord-Midi, navette que d'aucuns ont qualifiée de quasi-métro. Le député constate que les parlementaires ont été entendus sur leur volonté d'insérer dans cet axe une deuxième ligne. Mais les parlementaires demandaient « ... qu'à côté de la navette soit maintenu un tramway de capacité suffisante pour couvrir l'actuel trajet du 55 ... ». Or, il nous est proposé une ligne 51, qui n'absorbera pas un nombre d'usagers équivalent.

Peut-être que pour améliorer la desserte, la STIB pourrait opter pour des trams 4000 ou 3000 dans l'actuel trajet du 55 entre la gare du Nord et la gare de Schaerbeek. Cette proposition permettrait d'améliorer un tant soit peu la desserte mais ne vaut que moyennant des mesures d'accompagnement en matière de vitesse commerciale rue Gallait et Place Liedts. Le député est convaincu que pour cela, une présence physique d'agents est requise.

M. Willem Draps rappelle à son collègue que la présence physique n'a qu'un temps; il renvoie à la situation rue de la Loi où il avait été affirmé que le stationnement serait interdit.

M. Denis Grimberghs est pourtant d'avis que c'est la seule solution possible. Des solutions plus radicales sont incompatibles rue Gallait avec la densité d'habitat et les habitudes des Bruxellois qui habitent ce quartier.

Le député revient également sur un point du dispositif : « que la STIB améliore encore le service sur l'axe Royale-

MIVB de dienstverlening op de as Koningsstraat-Regentschapsstraat nog verbetert, rekening houdend met de investeringen op die as, en dat zij in het bijzonder het voorstel om tramlijn 97 te verlengen vanaf de Sint-Mariakerk tot het station van Schaarbeek, opnieuw onderzoekt. De volksvertegenwoordiger stelt vast dat de parlementsleden daarover niet gehoord werden. Erger nog, de MIVB is tegen de stroom op gevaren, aangezien de halte van de 97 in het nieuwe plan aan de Louizalaan komt. Hij herinnert eraan dat er op die as heel wat werken zijn uitgevoerd om de doortocht van de trams te vergemakkelijken en dat dit idee als het ware eveneens een alternatief was voor de 55 en de huidige 56.

De heer Christian Dochy herinnert eraan dat men, in 2002, het tramplan had kunnen opstellen en het financiële evenwicht in de uitgetrokken kredieten handhaven. Intussen zijn de personeelskosten in 2003, 2004 en 2005 in totaal met 6 % gestegen.

De heer Denis Grimberghs wijst er echter op dat dit losstaat van het net.

De heer Christian Dochy zegt dat het gaat over de totale kosten voor het personeel dat nodig is om die herstructurering van het net te verwezenlijken.

De heer Willem Draps stelt vast dat de heer Dochy een verband legt tussen de kosten en het net als zodanig. Als de heer Denis Grimberghs gelijk krijgt, zal de regering moeten betalen.

De heer Christian Dochy spreekt dan over de frequenties tijdens het weekend en 's avonds. Hij wijst erop dat de MIVB niet van koers wijzigt en zich houdt aan de Irisplanfrequenties van 6/10/20. Er zijn experimenten uitgevoerd om die frequentie 's avonds op tien minuten te brengen, met name op lijn 71 en 55 naar het noorden en het zuiden. Dat was mogelijk omdat het tramverkeer 's avonds regelmatig verloopt. Dat alles heeft natuurlijk een schaduwkant : bij verdubbeld aanbod, verdubbelt ook de prijs.

De MIVB heeft de problematiek van het nachtelijk net niet ter sprake gebracht bij de herziening van de tram- en busplannen omdat de discussie nog niet achter de rug is : ofwel verlengt men de grote lijnen later, ofwel verwezenlijkt men een stervormig net dat zijn middelpunt heeft in het centrum en dat stervormig vertakt over het Gewest. Bovendien rijst ook de vraag wanneer die nachtbussen rijden, de hele week of alleen in het weekend.

Er is een proefproject uitgevoerd op lijn 71, waar er 's avonds om het half uur een bus is, en ook tussen een uur en drie uur op vrijdagnacht. Ondanks de prijs, te weten drie euro, konden alle kosten niet worden gedekt. Om een nachtelijk net te organiseren, moet men over het vereiste budget kunnen beschikken.

Régence, compte tenu des investissements réalisés sur cet axe et examine en particulier la proposition de prolonger le 97 depuis l'Eglise Sainte-Marie jusqu'à la gare de Schaarbeek ». Le député constate que les parlementaires n'ont pas été entendus sur ce point, pire, la STIB a rebroussé chemin, étant donné que l'arrêt du 97 est fixé dans son nouveau plan à Louise. Et de rappeler que sur cet axe pas mal de travaux ont été réalisés pour faciliter le passage des trams et que cette idée était en quelque sorte aussi une alternative au 55 et à l'actuel 56.

M. Christian Dochy rappelle qu'en 2002, le plan tram avait pu être élaboré en maintenant l'équilibre financier dans l'enveloppe prévue. Entre-temps, le coût du personnel a augmenté en 2003, en 2004 et en 2005, soit au total une augmentation de 6 %.

M. Denis Grimberghs note toutefois que cette question est indépendante du réseau.

M. Christian Dochy observe qu'il s'agit du coût global du personnel nécessaire pour réaliser cette restructuration du réseau.

M. Willem Draps constate que M. Dochy établit le lien entre le coût et le réseau en tant que tel. Si M. Denis Grimberghs obtient gain de cause, le gouvernement devra payer.

M. Christian Dochy en vient aux fréquences le week-end et en soirée. Il signale que la STIB s'en tient à ce qui a toujours été fait : les fréquences Iris de six/dix/vingt. Des expériences de porter cette fréquence aux dix minutes en soirée ont été menées, notamment sur le 71 et sur le 55 vers le Nord et le Sud, ce qui a été possible parce que la circulation des trams est plus cadencée en soirée. Mais tout cela comporte bien entendu un revers; en doublant l'offre, on double le prix.

Si la STIB n'a pas abordé la problématique du réseau de nuit lors de la révision des plans tram et bus, c'est parce que la réflexion n'a pas encore abouti : soit on prolonge les grandes lignes plus tard, soit on réalise un réseau en étoile, réseau qui part du centre et qui rayonne sous forme d'étoile dans la Région. De plus, se pose également la question de savoir quand circulent ces bus de nuit, toute la semaine ou uniquement les jours de week-end.

Une expérience-pilote a été menée sur la ligne 71 où le bus circule toutes les demi-heures en soirée, ainsi que d'une heure à trois heures du matin, durant la nuit de vendredi. Malgré le prix demandé de trois euros, cela n'a pas permis de couvrir tous les coûts. Pour pouvoir élaborer un réseau de nuit, il faut pouvoir disposer du budget nécessaire.



De heer Christian Dochy heeft het vervolgens over het opzet om de 55 in de tunnel te laten rijden. Hij verzoekt de volksvertegenwoordiger om 's ochtends het traject af te leggen van de Stillelaan naar het Albertplein. Dat is een kruisweg. Zo iets is volkomen ondenkbaar in het zuiden en het noorden. Dat is ook niet vanzelfsprekend, rekening houdend met de Helmetsesteenweg, de Gallaitstraat en de Van Ooststraat. In die laatste straat, heeft de heer Christian Dochy zelf kunnen vaststellen dat er, aan elke kant van de straat, twee vrachtwagens naast elkaar geparkeerd stonden, wat een opstopping van veertien trams heeft veroorzaakt. Dat is de reden waarom het niet mogelijk is om tram 55 door de tunnel te laten rijden.

De MIVB is daarentegen bereid om voertuigen 3000 in te zetten op de noordelijke tak van lijn 55. Het is niet mogelijk om voertuigen 4000 in te zetten wegens technische redenen, met name aan het Liedtsplein zou men de halte anders moeten inrichten. Dat maakt het mogelijk om de capaciteit ten opzichte van de stellen 7900 met ongeveer 20 % te verhogen.

Wat de as Koningsstraat-Regentschapstraat betreft, herinnert de heer Christian Dochy zich dat één parlementslid in het bijzonder tijdens de vorige zittingsperiode verzocht had om lijn 97 te verlengen van Louiza naar Sint-Maria. Zelfs bij verminderde capaciteit, zal er volgens de MIVB nog een te groot aanbod zijn op het stuk Kruidtuin-Koningsplein. Om het even op welk uur van de dag, zijn er niet veel reizigers op dat stuk : de beide trams 92 en 94 en de Irisfrequentie zijn voldoende.

De heer Willem Draps spreekt over de budgettaire gevolgen van het nieuwe tramnet (zie nota van de MIVB van 19 april 2005).

« Ten opzichte van het eerste plan, hebben de voorgestelde wijzigingen een weerslag op de begroting die, in vergelijking met de werkingskosten van het huidige net (winter 2005), tot een aanvullende exploitatiekost van 2,5 miljoen euro per jaar leiden.

Er zijn nog andere zaken in uitvoering of gepland op middellange termijn, die ook zullen leiden tot een bijkomende stijging van de exploitatiekosten (investeringen buiten beschouwing gelaten).

M. Christian Dochy en vient à l'insertion du 55 dans le tunnel. Il invite le député à faire l'expérience de parcourir la ligne de Silence à la Place Albert le matin. C'est un chemin de croix. C'est dès lors tout à fait inenvisageable au Sud et au Nord, ce n'est pas plus évident étant donné la chaussée d'Helmet, la rue Gallait et la rue Van Oost. Dans cette dernière rue, M. Christian Dochy a pu expérimenter, il y a quelques jours, la présence de deux camions en double file de chaque côté qui avaient provoqué un embouteillage de quatorze trams. Voilà la raison pour laquelle, il n'est pas possible d'incorporer le 55 dans le tunnel.

Par contre, la STIB est disposée à mettre des véhicules 3000 sur l'antenne Nord du 55; l'insertion de voitures 4000 est impossible pour des raisons techniques, notamment à la Place Liedts il faudrait aménager différemment l'arrêt. Cela permet d'augmenter la capacité par rapport aux 7900 d'environ 20 %.

Quant à l'axe Royale-Régence, M. Christian Dochy se souvient qu'une parlementaire en particulier avait lors de la législature précédente demandé la prolongation du 97 de Louise à Sainte-Marie. Même en diminuant les capacités, il y aura encore trop d'offres selon la STIB sur le tronçon Botanique-Place Royale. A n'importe quelle heure du jour, il n'y a pas une grande fréquentation sur ce tronçon : avec les deux trams 92 et 94 à la fréquence Iris, cela suffit.

M. Willem Draps en revient à l'impact budgétaire du nouveau réseau tramway (cf. note de la STIB du 19 avril 2005).

« Par rapport au plan initial, les modifications proposées ont un impact budgétaire qui, par comparaison avec le coût de fonctionnement du réseau actuel (hiver 2005), entraînent un coût d'exploitation supplémentaire de 2,5 millions d'euros par an.

D'autres réalisations en cours ou prévues à moyen terme conduiront à un accroissement supplémentaire des coûts d'exploitation (hors investissement).

	Vershil in miljoen €/jaar – Différence millions €/an
Verlenging 55 Stillelaan naar Van Haelen (1)	0,3
Prolongement 55 Silence vers Van Haelen (1)	
Verlenging 94 naar Hermann-Debroux (1)	0,8
Prolongement 94 vers Hermann-Debroux (1)	
Nieuwe lijn 10 tussen Simonis en AZ-VUB (2)	1,6
Nouvelle ligne 10 entre Simonis et l'AZ-VUB (2)	
Versterking 55 Bordet (B) – Rogier 's avonds om een frequentie van 10 minuten op dat stuk te verkrijgen zoals in het eerste tramplan	0,3
Renfort 55 Bordet(B) -Rogier en soirée pour avoir une fréquence de 10 minutes sur ce tronçon telle que dans le plan tram initial	
<b>TOTAAL (EUR 2003 geüpdated 2005)/TOTAL (EUR 2003 actualisé 2005)</b>	<b>3,0</b>

1. Lopende werken.
2. Gepland op middellange termijn.

1. Travaux en cours.
2. Programmé à moyen terme.

In totaal, zullen de exploitatiekosten, als al die verschillende projecten zijn uitgevoerd, met 5,5 miljoen euro per jaar <sup>(1)</sup> stijgen.».

De heer Willem Draps verwondert zich erover dat lijn 10 ter sprake komt als men het heeft over de budgettaire gevolgen, terwijl die lijn niet als zodanig in het nieuwe net wordt opgenomen. Waar is de logica ?

De heer Jean-Paul Wouters, mobiliteitsadviseur van de minister, verklaart dat, in het MIVB-plan 2005-2010, de studie over de impact van lijn 10 is opgenomen. Om het de burger, die verzocht wordt advies uit te brengen over de nieuwe plannen, niet te moeilijk te maken, is die lijn 10 niet in de kaart opgenomen. Alleen de uitbreidingen waarvan het traject helemaal is vastgelegd en die moeten klaar zijn op het ogenblik dat ook de kleine metroring moet klaar zijn (begin 2008), zijn erin opgenomen. Uit budgettaire realisme, is de begroting voor die nieuwe lijn 10 reeds opgemaakt.

De heer Willem Draps deelt dat budgettaire realisme, maar vindt dat de regering en de MIVB in een dergelijk geval en als ze consequent wilden zijn, eveneens de verlenging van lijn 94 tot aan de Tervurenlaan hadden moeten opnemen.

De heer Jean-Paul Wouters kan bevestigen dat het Gewest tegen 2010 tot Roodebeek wil gaan, maar hij geeft toe dat die verlenging niet in de begrotingsramingen wordt becijferd. Dat laatste stuk zal in het kader van aanhangsel nr. 10 van Beliris vanaf 2008 aan bod komen.

De heer Willem Draps stelt derhalve vast dat de zaken er beter uitzien voor lijn 10 dan voor de verlenging van lijn 94 naar Roodebeek.

De heer Jean-Paul Wouters zegt dat die begrotingen niet van dezelfde orde van grootte zijn.

De heer Rachid Madrane brengt de stijging van de voorziene kosten te berde, synoniem van een aantal te scheppen arbeidsplaatsen. Hij zou het wenselijk achten dat de commissie, in haar advies, vermeldt dat het aangewezen is om contact op te nemen met de minister van Tewerkstelling opdat er, als het ware, een werkgelegenheidsovereenkomst wordt gesloten en zoveel mogelijk van die arbeidsplaatsen naar de Brusselaars gaan en dat de voorziene vorming eveneens hoofdzakelijk bestemd is voor de Brusselaars. Terzake zou een overeenkomst met de BGDA ondertekend kunnen worden.

Au total, les frais d'exploitation augmenteront, après mise en service de tous ces différents projets, de 5,5 millions €/an <sup>(1)</sup>. ».

M. Willem Draps s'étonne de voir repris dans l'impact budgétaire du niveau réseau tramway la ligne 10 alors que celle-ci n'est pas reprise en tant que telle dans le nouveau réseau. Où est la cohérence ?

M. Jean-Paul Wouters, conseiller en mobilité du ministre, précise que, dans le plan STIB 2005-2010, l'étude d'impact pour la ligne 10 est intégrée. Pour ne pas trop perturber l'avis du citoyen qui est amené à rendre un avis sur les nouveaux plans, l'image sur carte n'a pas intégré cette ligne 10 : seules y sont reprises les extensions dont le tracé est entièrement défini et dont la réalisation sera effective à l'horizon du bouclage métro (début 2008). Par réalisme budgétaire, le budget correspondant à cette nouvelle ligne 10 est déjà prévu.

M. Willem Draps partage ce réalisme budgétaire. Mais pour être conséquent, dans ce cas-là, le gouvernement et la STIB auraient déjà pu inclure également la prolongation du 94 jusqu'à l'avenue de Tervueren à terme.

M. Jean-Paul Wouters peut confirmer qu'à l'horizon 2010 le souhait de la Région est d'aboutir jusque Roodebeek, mais il reconnaît que cette prolongation n'est pas chiffrée dans les prévisions budgétaires. Ce dernier tronçon sera défendu dans le cadre de l'avenant n° 10 de Beliris à partir de 2008.

M. Willem Draps constate dès lors que la ligne 10 est plus avancée que la prolongation du 94 à Roodebeek.

Et M. Jean-Paul Wouters de préciser que ces budgets ne sont pas du même ordre de grandeur.

M. Rachid Madrane en revient à l'augmentation du coût prévu, synonyme d'un certain nombre d'emplois à créer. Il souhaiterait que la commission, dans son avis, mentionne qu'il convient de prendre contact avec le ministre de l'Emploi pour qu'il y ait, en quelque sorte, une convention Emploi pour qu'un maximum d'emplois à créer soit réservé aux Bruxellois et que les formations prévues soient également principalement dirigées vers la population bruxelloise. Une convention avec l'ORBEM pourrait être signée à cet égard.

(1) Op basis van de bijgewerkte eenheidskosten 2003.

(1) Sur base des coûts unitaires 2003 actualisés.

De heer Rachid Madrane herhaalt dat de MIVB probeert om de stukken van lijnen die geëxploiteerd worden, rendabel te maken. Het is weliswaar verdedigbaar om meer middelen in te zetten op de plaatsen waar er meer reizigers zijn, maar dat beleid is riskant in een Europese context van liberalisering van de diensten. Door te focussen op de rendabele lijnen, zouden de drukst bereide lijnen aan concurrentie ten prooi kunnen vallen. De bestuurder-directeur-generaal van de MIVB zegt al jaren dat de MIVB zich moet voorbereiden op de liberalisering van de markt. Daarom is het absoluut noodzakelijk, aldus de volksvertegenwoordiger, dat de MIVB attractieve frequenties op de andere stukken eveneens handhaaft, teneinde een kwaliteitsvolle openbare dienst te blijven aanbieden.

A contrario, legt Europa eveneens op te overwegen om de financiële toestand van de openbaarvervoerdiensten gezond te houden, vooral wat de schuld betreft, opdat het terugbetalingpercentage zo dicht mogelijk in de buurt van 50 % blijft. Dat houdt als het ware in dat men een deel van de werkzaamheden van de MIVB moet benaderen vanuit hun rendabiliteit teneinde privatisering te voorkomen en er aldus voor te zorgen dat de MIVB haar taken van openbare dienstverlener kan blijven uitoefenen. Daarom is het van primordiaal belang dat men met het nieuwe net erin slaagt om het evenwicht te behouden tussen enerzijds rendabiliteit, vermindering van de schuld, stabiel terugbetalingpercentage en anderzijds de dienstverlening ten algemene nutte : het recht op mobiliteit. Volgens de volksvertegenwoordiger is het goed om in dit kader rekening te houden met de overstappen. Zij zijn een middel tot rationalisering van het net, maar zij mogen de aantrekkelijkheid niet in het gedrang brengen.

De heer Denis Grimberghs heeft het over de as Koningsstraat-Regentschapsstraat. Hij is het niet eens met de heer Christian Dochy die de kwestie onder handen heeft genomen louter en alleen op aandringen van mevrouw Geneviève Meunier. Het station Parc, aldus de heer Dochy, biedt voldoende mogelijkheden. De volksvertegenwoordiger wil er niettemin aan herinneren dat de MIVB het aanbod zal inkrimpen terwijl de stations Parc en Congres, de Franse Gemeenschap en het Administratief Centrum in de onmiddellijke buurt liggen.

De heer Denis Grimberghs is ervan overtuigd dat er voldoende collectieve voorzieningen in de omgeving zijn om een efficiënte en rechtstreekse verbinding met het centrum te handhaven : het Paleis voor Schone Kunsten, enkele bioscopen... Volgens hem is er misschien overcapaciteit in het centrum, maar men heeft niets gezegd over het gedeelte dat in Schaarbeek ligt.

De heer Christian Dochy is het daar niet mee eens, omdat deze lijn gebruikt wordt door de 92 en de 94 met de Irisfrequenties van zes/tien/twintig tot aan de Sint-Mariakerk. 's Avonds is er om de tien minuten een tram, omdat de lijn verdeeld wordt tussen de 92 en de 94. Wat de 92 tot het station Schaarbeek betreft, meent de MIVB immers dat

La STIB tente de rentabiliser les tronçons de lignes qui fonctionnent, réitère M. Rachid Madrane. S'il est légitime de mettre plus de moyens là où il y a le plus d'usagers, cette politique est risquée dans un contexte européen des plus favorables à la libéralisation des services. En mettant en évidence les lignes rentables, ces lignes les plus fréquentées pourraient être soumises à la concurrence. Et de souligner que l'administrateur-directeur général de la STIB clame depuis des années que la STIB doit se préparer à la libéralisation du marché. C'est pourquoi, il est absolument nécessaire, estime le député, que la STIB maintienne des fréquences attractives sur les autres tronçons aussi, afin de continuer à offrir un service public de qualité.

A contrario, l'Europe impose aussi de songer à maintenir les finances du service public de transports en commun saines surtout au niveau de l'endettement pour que le taux de recouvrement soit le plus proche possible de 50 %. Cela impose en quelque sorte d'envisager une partie des activités de la STIB en termes de rentabilité, afin d'éviter toute privatisation en vue de pouvoir continuer à exercer ses missions de service public. C'est pourquoi, il est primordial que ce nouveau réseau réussisse à maintenir l'équilibre entre la rentabilité - diminution de la dette, taux de recouvrement stable - et le service d'intérêt général : le droit à la mobilité. C'est bien dans ce cadre, souligne le député, que les ruptures de charge doivent être envisagées; elles sont un outil de rationalisation du réseau mais elles ne doivent pas se faire au détriment de l'accessibilité.

M. Denis Grimberghs, quant à lui, en revient à l'axe Royale-Régence. Il ne partage pas l'avis de M. Christian Dochy qui identifiait cette demande à la seule demande de Mme Geneviève Meunier. La station Parc, affirme M. Dochy, a une desserte suffisamment attractive. Le député souhaite néanmoins rappeler que la STIB va retirer une partie de l'offre. Et ce, alors qu'on n'est pas très loin des stations Parc et Congrès de la Communauté française, ainsi que de la Cité administrative.

M. Denis Grimberghs est convaincu qu'il y a suffisamment d'équipements collectifs dans les environs pour maintenir une liaison directe efficace avec le centre-ville : le Palais des Beaux-Arts, quelques cinémas, ... Pour lui, il y a peut-être une surcapacité au centre-ville mais on n'a pas répondu sur le bout de Schaarbeek.

M. Christian Dochy ne partage pas cette opinion dans la mesure où cette ligne est parcourue par le 92 et le 94 aux fréquences d'Iris six/dix/vingt jusqu'à l'Eglise Sainte-Marie. Il y a un tram toutes les dix minutes en soirée, étant donné le partage entre les deux lignes 92 et 94. Quant au 92 jusqu'à la gare de Schaarbeek, la STIB estime en effet

het niet nodig is om meer dan één lijn te hebben. De heer Christian Dochy preciseert evenwel dat niets eraan in de weg staat gedeeltelijke diensten aan te bieden, bijvoorbeeld tussen Schaerbeek en de Kruidtuin, aangezien de MIVB over de materiële mogelijkheden beschikt om een terminus bij de metro aan de Kruidtuin te voorzien.

De heer Denis Grimberghs vraagt of de MIVB een stedenbouwkundige vergunning gekregen heeft om deze wissels aan te leggen.

De heer Christian Dochy bevestigt dat de MIVB deze stedenbouwkundige vergunning gekregen heeft.

De heer Christian Dochy herinnert eraan dat zijn uiteenzetting toegespitst was op de basisdienst en dat hij zich niet beziggehouden heeft met de gedeeltelijke lijnen die een aanvulling vormen. Zoals de 39 die van Dumont naar Van Eyck gaat; de 81 die Zuid-Flagey bedient; de 55 die enerzijds niet verder dan Zuid gaat en de 55 die aan de andere kant niet verder gaat dan het Noordstation, de 23 die aan Churchill stopt, ... De geschiedenis van de doorstreepte trams is bij de MIVB genoeg gekend.

Mevrouw Céline Delforge komt terug op de opsplitsing van de lijnen die het Gewest niet van de ene kant naar de andere kant doorkruisen. Hoe staat het met de verplaatsingen die de nieuwe opsplitsingen van de lijnen van het Oosten naar het Westen van de Vijfhoek en van het lage stadsgedeelte naar het hoge stadsgedeelte overlappen, waar de bediening niet optimaal is ?

Misschien ware het interessant geweest om bepaalde voorstellen van « MIVB 2020 » over te nemen, met name het voorstel van de omvorming van de belangrijke bus- en tramlijnen en het tegengestelde standpunt niet aannemen door bepaalde stukken van tram- en buslijnen om te vormen.

De heren Christian Dochy en Willem Draps bevestigen dat geen enkele tramlijn vervangen is door een bus bij de herstructurering van het net.

Mevrouw Céline Delforge brengt de kwestie te berde van de bediening Beurs-Elsene-Bosvoorde met twee bussen, de 71 en de 95, die voortaan losgekoppeld is van de 96. Zij hebben een gemeenschappelijk stuk maar geen gemeenschappelijke haltes.

De heer Christian Dochy zet een en ander recht : de twee bussen hebben een gemeenschappelijke halte aan de begraafplaats van Elsene.

Mevrouw Céline Delforge had het niet over het einde van de rit maar wel over Troon.

De heer Christian Dochy wijst erop dat er ook een gemeenschappelijke halte aan de Hertogstraat is.

qu'il n'est pas nécessaire d'avoir plus d'une ligne. M. Christian Dochy précise néanmoins que rien n'interdit d'instaurer des services partiels par exemple entre Schaerbeek et Botanique puisque la STIB dispose d'appareils de voie pour faire un terminus près du métro à Botanique.

M. Denis Grimberghs demande si la STIB a obtenu un permis d'urbanisme pour poser ces aiguillages.

M. Christian Dochy confirme que la STIB a obtenu ce permis d'urbanisme.

M. Christian Dochy rappelle que son exposé s'est focalisé sur le service de base et qu'il ne s'est pas arrêté sur les lignes partielles qui le complètent. Tels le 39 qui fait Dumont-Van Eyck; le 81 qui dessert Midi-Flagey; le 55 qui d'un côté ne va pas au-delà du Midi et le 55 qui de l'autre côté ne va pas au-delà de la gare du Nord et le 23 qui s'arrête à Churchill, ... L'histoire des trams barrés est bien connue à la STIB.

Mme Céline Delforge en revient à la scission des lignes qui ne vont pas de bout en bout de la Région. Quid des déplacements qui chevauchent les nouvelles scissions de lignes d'Est en Ouest du Pentagone et du bas au haut de la ville, où la desserte n'est pas optimale ?

Peut-être eût-il été intéressant de retenir certaines propositions de « STIB 2020 », notamment celle de la transformation des grosses lignes de bus en tram et de ne pas adopter la position a contrario en transformant certains bouts de lignes de tram en bus.

MM. Christian Dochy et Willem Draps affirment qu'aucune ligne de tram n'est remplacée par un bus dans la restructuration du réseau.

Enfin, Mme Céline Delforge aborde la question de la desserte Bourse-Ixelles-Boitsfort via deux bus, le 71 et le 95 désormais lâché du 96. Ils ont un tronçon commun mais ils ne disposent pas d'arrêts communs.

M. Christian Dochy rectifie : les deux bus ont un arrêt commun au cimetière d'Ixelles.

Mme Céline Delforge ne parlait pas du bout de course mais plutôt de Trône.

M. Christian Dochy signale qu'il y a également un arrêt commun à la rue Ducale.

Mevrouw Céline Delforge preciseert dat deze halte gemeenschappelijk is in één richting maar niet in de andere. Daar moet een oplossing voor gevonden worden.

Zij sluit zich vervolgens aan bij haar collega Rachid Madrane om de risico's van privatisering te voorkomen. Het feit dat in de herstructurering van het tram- en busnet niets staat over een nachtelijk netwerk is volgens haar verontrustend, omdat zij vreest voor de piste van de collectieve taxi's waarbij het Gewest deze nachtelijke exploitatie zou overlaten aan een particuliere operator. Zij aanvaardt niet dat men kiest voor het opgeven van de « gele voertuigen » die bestuurd worden door chauffeurs die ondanks alles een bepaald tarief hebben, en dit ten gunste van een particuliere operator die winst zal moeten maken.

De heer Willem Draps vraagt : « En als dat nu eens goedkoper zou zijn ? ».

Mevrouw Céline Delforge is onverbiddelijk : ja voor de voertuigen met kleinere capaciteit 's nachts of overdag, maar het moeten MIVB-voertuigen blijven.

De voorzitter wijst erop dat men zich hier op de grens van de bespreking van het tram- en busplan bevindt. De tram- en busplannen bevatten op geen enkele manier een kiem van privatisering en voor het nachtelijk net hebben de MIVB en de minister twee mogelijkheden geopperd, hetzij een exploitatie in de vorm van een ster, hetzij een verlengd gebruik van de bestaande lijnen.

De heer Rachid Madrane wijst erop dat de kosten doorslaggevend zullen zijn.

De heer Willem Draps kan dat alleen maar vaststellen. Het plan bevat immers geen nachtelijk netwerk. De commissie kan dat in haar advies vaststellen, maar dat is ook alles.

Mevrouw Céline Delforge komt eveneens terug op de kwestie van de middelen. In welke mate kunnen de parlementsleden in het kader van het lopende debat de regering interpellieren over de financiering van de MIVB?

De voorzitter herinnert eraan dat de parlementsleden door de MIVB uitgenodigd zijn op een seminarie op 16 juni met betrekking tot deze kwestie. Bovendien herinnert hij aan het recht van ieder parlements lid om de regering te interpellieren.

De heer Denis Grimberghs komt terug bij het tramplan. Hij stelt vast dat de 94 zijn terminus heeft op de Louizalaan op het kruispunt met de Legrandlaan. Hij dacht dat de MIVB dit project opgegeven had als gevolg van de verwerping door de overlegcommissie.

De heer Christian Dochy wijst erop dat de MIVB haar plannen veranderd heeft : zij zal daar een terugkeerlus aanleggen.

Mme Céline Delforge précise que cet arrêt est commun dans un sens mais pas dans l'autre. Il faudrait y remédier.

Elle intervient ensuite dans la foulée de son collègue Rachid Madrane pour prévenir les risques de privatisation. Pour elle, le fait que la restructuration du réseau tram/bus ne préfigure en rien l'existence d'un réseau de nuit est inquiétant car elle craint la piste des taxis collectifs où la Région abandonnerait cette exploitation de nuit à un opérateur privé. Elle n'admet pas qu'on opte pour une solution d'abandon des « véhicules jaunes » conduits par des chauffeurs, qui malgré tout, ont un certain barème, et ce au bénéfice d'un opérateur privé qui devra faire des bénéfices.

M. Willem Draps demande « Et si c'est moins cher ? ».

Mme Céline Delforge est catégorique : oui aux véhicules de plus petite capacité de nuit ou de jour mais ils doivent rester STIB.

Le président rappelle qu'on est ici à la limite de la discussion des plans tram/bus. Les plans tram/bus ne comportent pas d'une façon quelconque une préfiguration de privatisation et pour le réseau de nuit la STIB et le ministre ont évoqué deux possibilités, soit une exploitation sous forme d'étoile, soit une utilisation prolongée des lignes existantes.

M. Rachid Madrane fait observer que le coût sera déterminant.

M. Willem Draps ne peut que le constater. Les plans ne comportent en effet pas de réseau de nuit. La commission, dans son avis, peut le constater mais pas plus.

Mme Céline Delforge en revient également à la question des moyens. Dans quelle mesure les parlementaires, dans le cadre du débat en cours, peuvent-ils interpellier le gouvernement sur le financement de la STIB ?

Le président rappelle que les parlementaires sont conviés par la STIB à un séminaire le 16 juin relatif à cette question. En outre, il rappelle le droit de tout parlementaire d'interpellier le gouvernement.

M. Denis Grimberghs en revient au plan tram. Il constate que le 94 a son terminus avenue Louise au croisement avec l'avenue Legrand. Il pensait que suite au rejet par la commission de concertation, la STIB avait renoncé à ce projet.

M. Christian Dochy signale que la STIB a modifié ses plans : elle y installera une voie de rebroussement.

De heer Christian Dochy heeft reeds ruim de redenen uiteengezet waarom de MIVB een terugkeerlus wenste aan de terminus aan Legrand.

Hij herinnert eraan dat deze tramlijn sinds 1884 bestond, toen de halte nog Boshalte heette, omdat men daar afstapte om naar het Terkamerenbos te gaan. Die is afgeschaft in het begin van de jaren zeventig.

De heer Denis Grimberghs is er zich van bewust dat de MIVB op deze plaats werken moet uitvoeren, maar volgens hem heeft de MIVB meegedeeld dat het geen terminus meer zou zijn.

De heer Christian Dochy zegt nogmaals dat het om een terugkeerlus gaat.

De heer Denis Grimberghs geeft toe dat er andere terugkeerlussen bestaan die daarom nog geen terminussen zijn.

Dat is zo, herinneren de heren Willem Draps en Christian Dochy eraan : Vierarmenstraat, de doorstreepte 92, 93 en 94 stoppen daar allemaal en dat werkt zeer goed.

De heer Jean-Paul Wouters wil de context in herinnering brengen waarbinnen deze tram- en busplannen die een aanvulling zijn op het metroplan, gesitueerd moeten worden : het gaat om het Irisvervoersplan. De fundamentele doelstelling die door het vervoersplan Iris nagestreefd wordt, is de wijziging van de verhouding 30 % openbaar vervoer en 70 % verplaatsingen met de auto in 40 % verplaatsingen met het openbaar vervoer en 60 % verplaatsingen met de auto. Bovendien zitten wij in een context waar de mobiliteit enkel maar toeneemt. Dat is een zeer slagvaardige optie omdat in deze context van stijgende mobiliteit, dit een verhoging zou betekenen met 50 % van alle modi van openbaar vervoer. Gelet op de financiële toestand van het Gewest, is de regering er zich van bewust dat men dit niet mag koppelen aan een proportionele financiële verhoging, maar men mag zich ook niet meer beperken tot een enveloppe die volledig gesloten blijft.

Er is een eerste stap gezet in die zin door te preciseren in het Beheerscontract dat de MIVB moet zorgen voor een verhoging met 20.000 plaatsen op het volledige net, billijk te verdelen tussen de metro en de tram en bus.

De heer Jean-Paul Wouters erkent aldus dat er in het Beheerscontract en in het Irisvervoersplan reeds clausules staan met betrekking tot de verhoging van de exploitatiekosten.

De tweede verplichting in het Irisplan is het streven naar frequenties van zes/tien/twintig met als belangrijkste verplichting de frequentie van zes minuten tijdens de spits. Het is op basis van deze frequentie dat de MIVB keuzes maakt bij de bestelling van materieel.

M. Christian Dochy a déjà largement expliqué les raisons pour lesquelles la STIB souhaitait une voie de rebroussement au terminus à Legrand.

Et de rappeler que la voie de tram existait depuis 1884, époque où l'arrêt s'appelait la Gare du bois, arrêt pour se rendre au Bois de la Cambre. Elle a été supprimée au début des années '70.

M. Denis Grimberghs est conscient que la STIB doit réaliser des travaux à cet endroit-là mais il lui semble que la STIB avait communiqué que ce ne serait plus un terminus.

Et M. Christian Dochy de réitérer qu'il s'agit d'une voie de rebroussement.

M. Denis Grimberghs reconnaît qu'il existe d'autres voies de rebroussement qui ne sont pas pour autant des terminus.

Effectivement, rappellent MM. Willem Draps et Christian Dochy : rue des Quatre-Bras, les 92, 93 et 94 barrés s'arrêtent tous et cela fonctionne très correctement.

M. Jean-Paul Wouters souhaiterait rappeler le contexte dans lequel s'inscrivent ces plans tram/bus, complémentaires au plan métro : c'est le plan Iris des déplacements. L'objectif fondamental poursuivi par le plan Iris des déplacements est de modifier la part modale de 30 % de transports en commun et 70 % de déplacements effectués en voiture en 40 % de déplacements effectués en transports en commun et 60 % de déplacements réalisés en voiture et ce, dans un contexte où la mobilité ne fait que croître. C'est une option très volontariste parce que dans ce contexte de croissance de mobilité, cela représenterait une augmentation de 50 % de l'ensemble des modes de transports en commun. Etant donné la situation financière de la Région, le gouvernement est conscient qu'on ne peut pas lier cela à une augmentation financière proportionnelle mais on ne peut pas non plus travailler à enveloppe complètement fermée.

Un premier pas a déjà été réalisé dans ce sens en précisant dans le contrat de gestion que la STIB doit veiller à une augmentation de 20.000 places sur l'ensemble de son réseau, à répartir équitablement entre le mode métro et les modes tram et bus.

M. Jean-Paul Wouters reconnaît ainsi qu'il y a et dans le contrat de gestion et dans le plan Iris des déplacements déjà des clauses d'augmentation des coûts d'exploitation.

La deuxième contrainte du plan Iris est de tendre vers des fréquences de six/dix/vingt dont la contrainte principale est la fréquence de six minutes aux heures de pointe; c'est sur cette fréquence que la STIB oriente ses commandes de matériel.

Tot slot is er ook het reïssnelheidsprogramma. In tegenstelling tot de twee andere punten gaat het hier niet om maatregelen die te maken hebben met stijgingen van de exploitatiekosten, maar wel degelijk om besparingsmaatregelen. Zoals de minister, de leiding van de MIVB en de parlementsleden eraan herinnerd hebben, kiest men in een eerste fase en om praktische redenen voor overstappen in het kader van het tram- en busplan, maar dat betekent niet dat het reïssnelheidsprogramma aan de kant geschoven is, integendeel.

De delegatie die onlangs met de minister naar Straatsburg geweest is, is zeer enthousiast teruggekeerd. De doelstelling van de minister is wel degelijk een soortgelijk systeem invoeren als in Straatsburg, tenminste op drie grote assen : de grote ring, de Louizalaan en de Noord-Zuidas. Zelfs tijdens de spits zullen de trams enkel nog stilstaan aan de haltes en zullen zij echt voorrang krijgen aan de lichten. Het achterliggende idee bij deze prioritaire ontwikkeling van het openbaar vervoer over de drie grote assen, is dat dit systeem zich stilaan uitbreidt over de rest van het Gewest.

De mobiliteitsadviseur van de minister begrijpt wel dat het Parlement bezorgd is om de overheidsgelden. Hij begrijpt dan ook niet waarom sommigen de bijdrage van De Lijn weigeren. Het gaat hier om een aanvullende bediening bij het MIVB-net, die door een ander Gewest gefinancierd wordt. Men moet een evenwicht vinden tussen de voornaamste operator en derden, maar deze maatregelen leiden tot besparingen.

Sommige volksvertegenwoordigers staan sceptisch tegenover deze bewering.

De heer Jean-Paul Wouters geeft tot slot een begrotingsanalyse : de stijging van de exploitatiekosten voor de trams met 4,3 % en voor de bussen met 2,5 %, met een progressieve stijging tot in 2008, is aanvaardbaar in het kader van het Irisplan.

De commissieleden Rachid Madrane, Denis Grimberghs, Céline Delforge, Marie-Paule Quix, Brigitte De Pauw en Carla Dejonghe dienen een ontwerp van advies in (bijlage 1).

De heer Rachid Madrane legt uit dat het ontwerp van advies uit twee delen bestaat : het eerste deel vermeldt een aantal consideransen die voortborduren op de verschillende uiteenzettingen van de minister en de directie van de MIVB, waarbij ook rekening gehouden wordt met de opmerkingen van de commissieleden. Het tweede gedeelte bevat een aantal verzoeken gericht tot de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Mevrouw Martine Payfa meent dat de commissie zich eensgezind moet uitspreken.

De heer Denis Grimberghs geeft een gedetailleerd commentaar op de tekst die de heer Madrane zopas voorgelezen heeft.

Enfin, il y a également le programme VICOM. Là, contrairement aux deux autres points, il ne s'agit pas de mesures liées à des augmentations de coûts d'exploitation mais bien des mesures d'économie. Comme l'ont rappelé le ministre, les responsables de la STIB et les parlementaires, si par pragmatisme on opère dans un premier temps avec des ruptures de charge au niveau des plans tram et bus, cela ne veut point dire que le programme VICOM est abandonné, au contraire.

La délégation, qui s'est rendue récemment à Strasbourg avec le ministre, en est revenue tout à fait enthousiaste. L'objectif du ministre est bien d'instaurer un système similaire au réseau strasbourgeois au moins sur trois grands axes : la grande ceinture, l'avenue Louise et l'axe Nord-Sud. Même aux heures de pointe, les trams ne s'y arrêteront plus qu'aux arrêts et bénéficieront d'une réelle priorité aux feux. Derrière cette démarche de développement prioritaire du transport public sur les trois grands axes, l'idée est bien que cela fasse tache sur le reste de la Région.

Le conseiller en mobilité du ministre entend bien que le Parlement est soucieux des deniers publics. Il ne comprend dès lors pas que d'aucuns refusent les apports de De Lijn, desserte complémentaire au réseau STIB, financée par une autre Région. C'est un équilibre à trouver entre l'opérateur principal et les opérateurs tiers, mais ces mesures génèrent des économies.

Certains députés expriment un certain scepticisme face à cette affirmation.

Enfin, M. Jean-Paul Wouters conclut sur l'analyse budgétaire : l'augmentation des coûts d'exploitation au niveau des trams de 4,3% et au niveau des bus de 2,5% avec une montée en puissance progressive jusqu'en 2008 est acceptable dans le cadre du plan Iris.

Les commissaires Rachid Madrane, Denis Grimberghs, Céline Delforge, Marie-Paul Quix, Brigitte De Pauw et Carla Dejonghe introduisent un projet d'avis (annexe 1).

M. Rachid Madrane explique que le projet d'avis est composé de deux parties : la première mentionne une série de considérants qui font suite aux différents exposés présentés par le ministre et les responsables de la STIB, en tenant compte également des interventions des commissaires. La deuxième partie comporte une série de demandes adressées au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Martine Payfa estime que la commission devrait pouvoir se prononcer de manière unanime.

M. Denis Grimberghs commente plus en détail le texte qui vient d'être lu par M. Madrane.

Hij onderstreept op de eerste plaats de continuïteit tussen de tekst en de gedachteswisselingen die gehouden zijn in het kader van het tramplan tijdens de vorige zittingsperiode. Hij is zeer blij dat de MIVB rekening gehouden heeft met de wensen van de commissie, die toentertijd gevraagd had om een gelijktijdige opstelling van de plannen voor de tram en voor de bus. De leden beschikken nu bovendien over een geïntegreerd plan met vermelding van het vervoersaanbod van andere openbare operatoren (waaronder het toekomstige GEN).

De volksvertegenwoordiger herinnert er vervolgens aan dat de reorganisatie van het tramnet gevolgen zal hebben voor het beheer van de Noord-Zuidas en dat men akte dient te nemen van de verbeteringen die op het oorspronkelijke tramplan aangebracht zijn. Dat is de reden waarom een considerans de resolutie vermeldt betreffende de reorganisatie van het tramnetwerk van de MIVB die het Brussels Hoofdstedelijk Parlement op 2 juli 2003 aangenomen heeft. Maar men moet explicieter zijn.

De heer Denis Grimberghs meent dat de verzoeken uit de resolutie van 2 juli 2003 gedeeltelijk beantwoord zijn. De twee belangrijke problemen blijven bestaan, te weten de as Koningstraat-Regentschapsstraat en de verlenging van bepaalde lijnen, gewenst door verschillende gemeenten in hun adviezen (2).

De spreker legt tot slot uit dat het ontwerp van tekst aandacht besteedt aan de parallel tussen de reorganisatie van het net van de MIVB en het probleem van de reïssnelheid van het bovengronds openbaar vervoer. De heer Denis Grimberghs vindt het nodig om het net verder aan te passen door meer politieaanwezigheid om de regelmaat van het openbaar vervoer te garanderen bij het verwezenlijken van het reïssnelheidsprogramma. De fysieke aanpassingen hebben op zich niet de verwachte resultaten opgeleverd en men moet dus extra maatregelen nemen. Men moet onder andere toezien op de naleving van de vrije banen.

Het is belangrijk een gedachteswisseling te organiseren over de middelen die ingezet moeten worden om een optimale reïssnelheid te garanderen. De Gewestregering heeft reeds in het verleden aanzienlijke bedragen geïnvesteerd om dit probleem op te lossen, maar de resultaten blijven uit. De achteruitgang van de reïssnelheid is het gevolg van een stijging van het autoverkeer in de stad, maar men moet dan wel blijven wachten op een mentaliteitsverandering. Een andere oplossing bestaat erin meer performante middelen aan te wenden om het openbaar vervoer regelmatig te laten rijden. De reorganisatie van het net maakt het mogelijk om het probleem van de reïssnelheid te verdoezelen, omdat het plan voorziet in een opfrissing van de

Il souligne d'abord le lien de continuité avec les réflexions menées sur le plan tram au cours de la législature précédente. Il se réjouit du fait que la STIB a pris en compte le souhait de la commission, qui avait demandé à l'époque une élaboration concomitante des plans tram et bus. A présent, les membres disposent en outre d'un plan intégré faisant état des offres de transport d'autres opérateurs publics (dont le futur RER).

Le député rappelle ensuite que la réorganisation du réseau tram aura des conséquences sur la gestion de l'axe Nord-Sud, et qu'il s'agit de prendre acte des améliorations apportées au plan tram initial. C'est la raison pour laquelle un considérant mentionne « la résolution relative à la réorganisation du réseau tram de la STIB adoptée le 2 juillet 2003 par le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale ». Mais il convient d'être plus explicite.

M. Denis Grimberghs estime que les demandes exprimées dans la résolution du 2 juillet 2003 ont été partiellement satisfaites. Deux problèmes importants subsistent, à savoir l'axe Royale-Régence et le prolongement de certaines lignes, souhaité par plusieurs communes dans leurs avis (2).

Enfin, l'orateur explique que le projet de texte met en lumière le parallèle qui existe entre la réorganisation du réseau de la STIB et le problème de vitesse commerciale du transport public de surface. M. Denis Grimberghs juge nécessaire de poursuivre l'adaptation du réseau en prévoyant une présence physique policière renforcée, afin de garantir la régularité des transports publics en réalisant le programme VICOM. A eux seuls, les aménagements physiques n'ont pas donné les résultats escomptés et il faut donc prendre des mesures complémentaires. Il s'agit notamment de veiller au respect des sites propres.

Il est impératif de mener une réflexion sur les moyens à déployer en vue de garantir une bonne vitesse commerciale. Le gouvernement régional a déjà investi des sommes considérables par le passé pour tenter de résoudre ce problème, mais les résultats ne suivent pas. La dégradation de la vitesse commerciale peut être mise sur le compte d'une augmentation du trafic automobile dans la ville, mais il faudrait alors attendre un changement de mentalités. Une autre solution consiste à utiliser des moyens plus performants pour assurer la régularité des transports publics. La réorganisation du réseau permettra de masquer le problème VICOM car elle prévoit un découpage des lignes existantes en plusieurs tronçons. Il faudra dégager d'autres solutions

(2) Vierde streepje van het verzoekend gedeelte van het tekstontwerp.

(2) Quatrième tiret du dispositif du projet de texte.



bestaande lijnen. In de toekomst zal men andere oplossingen moeten zoeken. De parlementsleden vinden zich niet in deze defensieve stelling.

De heer Willy Decourty is het eens met wat er gezegd is. Hij vestigt evenwel de aandacht van de commissieleden op het tweede streepje van het verzoekend gedeelte waarin de gemeenten gevraagd worden om maatregelen te nemen teneinde de reïssnelheid van het openbaar vervoer te bevorderen. De gemeenten zijn bereid inspanningen te leveren met de middelen waarover ze beschikken, maar de levenskwaliteit in de wijken moet ook geëerbiedigd worden. Het is niet de bedoeling om aanpassingen aan te brengen in de wijken met als enig doel de doorstroming van het verkeer, al is het die van het openbaar vervoer, te garanderen. De gemeenten hebben een meer allesomvattende verantwoordelijkheid dan een commissie die belast is met het bestuderen van de mobiliteitsproblemen.

Mevrouw Céline Delforge vindt dat het ontwerp van advies in een vrij algemeen kader past en dat verheugt haar. Ze voegt eraan toe dat er inderdaad fysieke aanpassingen nodig zijn om het programma ter verbetering van de reïssnelheid te kunnen uitvoeren. De openbare ruimte dient billijk verdeeld te worden over de verschillende vervoersmodi. Een duurzame oplossing op dit vlak impliceert echter een mentaliteitswijziging in Brussel en ondersteuning van het gezagsniveau dat de politiebevoegdheid heeft. Dit gezagsniveau krijgt daartoe aanzienlijke subsidies van het Gewest. Een levende stad moet performant en aantrekkelijk openbaar vervoer hebben en het gebruik van de wagen daaraan ondergeschikt maken.

De spreekster benadrukt dat de werken voor de herstructurering van het net (bovengronds net, ondergronds net en doortrekken van de kleine ring) goed gecoördineerd moeten worden. De MIVB-reizigers mogen maar zo weinig mogelijk nadeel van de herstructurering van het net ondervinden. De herstructurering moet gefaseerd uitgevoerd worden.

De heer Hervé Doyen wil de zesde considerans aanvullen, die gewag maakt van het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Er zal moeten worden vermeld dat de gemeenten in 2005 een advies over het Busplan hebben ingediend en in 2003 een advies over het Tramplan, waarbij gepreciseerd wordt dat dit plan ondertussen aangepast werd.

Naast de vormwijzigingen, zal de inhoud van de tekst aangevuld moeten worden met enkele toelichtingen, aldus de heer Willem Draps :

- de verwijzing naar het GewOP, dat een vermindering van de autodruk met 20 % aanbeveelt tegen 2010 en een belangrijk element van de strategie van de regering is;
- de evaluatie door de MIVB van de verhoging van de exploitatiekosten voor het tram- en busnet;

à l'avenir; les parlementaires ne pouvant se satisfaire de cette position de repli.

M. Willy Decourty approuve ce qui vient d'être dit. Il attire toutefois l'attention des commissaires sur le deuxième tiret du dispositif, qui incite les communes à prendre des mesures qui favorisent la vitesse commerciale des transports publics. Les communes sont prêtes à fournir des efforts en fonction des moyens dont elles disposent, mais il importe également de respecter la qualité de vie des quartiers. Il ne s'agit pas d'aménager ceux-ci à la seule fin de garantir la fluidité du trafic fut-ce celui des transports en commun. Les communes ont une responsabilité plus générale qu'une commission chargée d'étudier les problèmes de mobilité.

Mme Céline Delforge estime que le projet d'avis s'inscrit dans un contexte assez général et s'en réjouit. Elle ajoute qu'effectivement pour réaliser le programme VICOM, des aménagements physiques sont nécessaires; il convient de répartir équitablement l'espace public entre les différents modes de transport. Une solution durable dans ce domaine implique cependant une évolution des mentalités à Bruxelles et un soutien du niveau de pouvoir compétent en matière de police. Celui-ci reçoit d'importants subsides régionaux à cet effet. Une ville vivante se doit d'avoir des transports publics performants et attractifs, en privilégiant leur usage par rapport à la voiture individuelle.

L'intervenante souligne la nécessité d'une bonne coordination des travaux liés à la restructuration du réseau (réseau de surface, réseau souterrain et bouclage de la petite ceinture). La réorganisation du réseau doit être la moins pénalisante possible pour les usagers de la STIB; elle doit être réalisée par phases.

M. Hervé Doyen souhaite compléter le sixième considérant qui fait état de l'avis de la Commission régionale de Mobilité. Il faudrait mentionner que les communes ont remis un avis en 2005 concernant le plan bus et un autre au cours de l'année 2003 sur le plan tram, en précisant que celui-ci a entre-temps évolué.

Outre des corrections de forme, le contenu du texte devrait inclure des précisions supplémentaires, estime M. Willem Draps :

- la référence au PRD, qui préconise une diminution de la pression automobile de 20 % d'ici 2010 et constitue un élément important en termes de stratégie gouvernementale;
- l'évaluation par la STIB de l'augmentation des charges d'exploitation pour le réseau tram et le réseau bus;

– de programma's ter verbetering van de reissnelheid.

De heer Willem Draps neemt akte van de wens van de indieners van het ontwerp van tekst om het debat open te trekken, maar hij wijst erop dat er geen precieze vragen geformuleerd worden. Is het de bedoeling om te benadrukken dat het tram- en busplan ingegeven is door de verslechtering van de prestaties van het bovengronds openbaar vervoer, zonder echter te trachten de reissnelheid in een door verkeersopstoppingen geteisterde stad aanzienlijk te verbeteren ?

De heer Willem Draps wijst erop dat de gemeenten duidelijke verzoeken hebben geformuleerd met betrekking tot bepaalde tram- en buslijnen en ook bepaalde delen van het net. Dit komt niet tot uiting in het ontwerpadvies. Betekent dit dat men ze niet wil vermelden of betekent dit dat er geen bijzondere bezwaren zijn tegen het net? De verenigingen van MIVB-reizigers die hun advies gegeven hebben, hebben daarentegen een reeks concrete voorbeelden vermeld.

De heer Rachid Madrane wijst erop dat de tekst verwijst naar het advies van de gemeenten en naar dat van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

De heer Willem Draps merkt op dat de verwijzing naar dit advies niet noodzakelijk impliceert dat de commissie ermee akkoord gaat.

De heer Denis Grimberghs herinnert eraan dat in de resolutie die de parlementsleden in 2003 hebben aangenomen, slechts twee precieze punten van het net vermeld werden, namelijk de noord-zuidverbinding en de as Koningsstraat-Regentsschapsstraat.

Hij vraagt om zich te baseren op de adviezen van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie over het tramplan. Deze commissie bevestigt dat de toevoeging van lijn 51 aan de noord-zuidverbinding en van lijn 55 tussen de stations Albert en Lemonnier tegemoetkomt aan de vraag. Anderzijds wordt de regering in het ontwerpadvies gevraagd om rekening te houden met het advies van de gemeenten wat de verlenging van bepaalde lijnen betreft.

Ten slotte benadrukt de volksvertegenwoordiger een ander belangrijk aspect : de commissie stelt vast dat de bestaande lijnen in twee gesneden werden, maar vraagt niet om ze te herstellen, in tegenstelling tot de verenigingen die hierover hun advies hebben gegeven. Het gaat erom rekening te houden met deze realiteit en de overstappen met zo weinig mogelijk ongemakken te laten verlopen door de stopplaatsen en de frequenties te optimaliseren en tegelijk de reizigers objectief te informeren over de wachttijden aan de stopplaatsen.

De heer Hervé Doyen vermeldt het geval van de toekomstige bus 34 die in Hertoginnedal aankomt. De heer Gosuin wenste dat deze lijn verlengd werd. Hij wenste ook dat tramlijn 94 verlengd werd tot de Tervurenlaan.

– les programmes VICOM.

M. Willem Draps prend acte de la volonté des auteurs du projet de texte de généraliser le débat, mais relève l'absence de demandes précises. L'objectif est-il de souligner que les plans tram et bus s'inscrivent dans un contexte de dégradation de la situation des transports publics en surface, sans chercher à améliorer sensiblement la vitesse commerciale dans une ville engorgée ?

M. Willem Draps rappelle que les communes ont formulé des demandes plus précises sur certaines lignes de tram et de bus ainsi que sur certaines parties du réseau. L'absence de ces points dans le projet d'avis traduit-elle une volonté de ne pas les mentionner ou le réseau ne suscite-t-il aucune objection particulière ? Les groupements d'utilisateurs de la STIB qui se sont exprimés ont au contraire cité une série d'exemples concrets.

M. Rachid Madrane rappelle que le texte fait référence à l'avis des communes et à celui de la Commission régionale de Mobilité.

M. Willem Draps fait observer que la référence à cet avis n'implique pas nécessairement que la commission y adhère.

M. Denis Grimberghs rappelle que dans la résolution adoptée par les parlementaires en 2003, seuls deux points précis du réseau ont été évoqués, à savoir l'Axe Nord-Sud et l'Axe Royale-Régence.

Il demande de s'appuyer sur les avis de la Commission régionale de Mobilité à propos du plan tram. Celle-ci affirme que l'ajout dans l'axe Nord-Sud de la ligne 51, ainsi que de la ligne 55 entre les stations Albert et Lemonnier, répond positivement aux demandes exprimées. D'autre part, le projet d'avis demande au gouvernement d'être attentif à l'avis des communes en ce qui concerne le prolongement de certaines lignes.

Enfin, le député souligne un autre aspect important : la commission constate que les lignes existantes ont été coupées en deux mais ne demande pas de les réunifier, contrairement aux associations qui se sont exprimées sur le sujet. Il s'agit de tenir compte de cette réalité et de réduire les inconvénients liés aux ruptures de charge, en aménageant de façon optimale les points d'arrêt et les fréquences, tout en informant les passagers de façon objective sur les temps d'attente aux arrêts.

M. Hervé Doyen évoque le cas du futur bus 34 arrivant à Val Duchesse. M. Gosuin souhaitait un prolongement de cette ligne. Il souhaitait également le prolongement du tram 94 jusqu'à l'avenue de Tervueren.

De heer Jean-Michel Mary vindt dat er geen probleem is. De vraag over bus 34 is beantwoord en de verlenging van lijn 34 tot de Tervurenlaan staat in het GewOP. Tram 94, die tram 93 wordt, zal op termijn zijn traject tot Roodebeek voortzetten.

Mevrouw Céline Delforge heeft het over bus 63.

De heer Denis Grimberghs citeert het advies van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe over lijn 27 en vermeldt het traject van lijn 21, waarvan het eindpunt aan de NAVO is gepland.

De heer Willem Draps antwoordt dat het advies van de gemeente over lijn 27 gevolgd werd.

De heer Denis Grimberghs verklaart dat het aan de deskundigen van de regering staat om na te gaan of rekening werd gehouden met het advies van de gemeenten over de verlenging van bepaalde lijnen. Dat is niet de taak van de parlementsleden.

De heer Rachid Madrane verwijst naar de nuance van de tekst : er wordt gevraagd rekening te houden met het advies van de gemeenten betreffende de verbetering van de lokale bedieningen, met name door de verlenging van bepaalde eindpunten.

De heer Jean-Michel Mary voegt eraan toe dat er ruim rekening gehouden is met het advies van de gemeenten voor de opstelling van het busplan.

De heer Hervé Doyen onderstreept een probleem dat tot nu toe zeer weinig aan bod gekomen is, te weten de veiligheid. De Brusselse en niet-Brusselse gebruikers moeten gebruik kunnen maken van een veilig net. Hij betreurt dat de reizigers vandaag alleen nog gebruik maken van het openbaar vervoer, omdat ze geen andere keuze hebben. Als doorgewinterde gebruiker van het openbaar vervoer, stelt hij vast dat heel wat personen daar geen gebruik meer van maken omdat ze zich niet meer veilig voelen. In talloze metrostations, stelt men vast dat er geen MIVB-personeel aanwezig is.

De heer Rachid Madrane verwijst naar zijn interpellatie betreffende de opleiding van mezzanine-personeel <sup>(3)</sup>.

De voorzitter komt terug tot de kern van het debat : men moet een advies uitbrengen over de ontwerpen van het bus- en tramplan. Men moet voorkomen dat men een allegaartjestekst produceert, vol met allerhande overwegingen. Men moet zich uitspreken over een net bestaande uit een aantal lijnen die op elkaar afgestemd zijn, en geen programma opstellen ter verbetering van het openbaar vervoer in Brussel.

(3) Bulletin van de Interpellaties en de Mondelinge vragen nrs. 69 (vergadering van woensdag 25 mei 2005).

M. Jean-Michel Mary ne voit pas où se situe le problème. A la demande relative au 34, il a été répondu et le prolongement de la ligne 94 jusqu'à l'avenue de Tervueren est inscrit dans le PRD. Le tram 94, qui devient le 93, poursuivra à terme son itinéraire jusque Roodebeek.

Mme Céline Delforge cite le cas du bus 63.

M. Denis Grimberghs cite l'avis de la commune de Woluwe-Saint-Lambert à propos de la ligne 27 et mentionne l'itinéraire de la ligne 21, dont le terminus est prévu à l'OTAN.

M. Willem Draps répond que l'avis de la commune a été suivi concernant la ligne 27.

M. Denis Grimberghs poursuit en disant qu'il revient aux experts du gouvernement de vérifier si l'avis des communes a été pris en compte en ce qui concerne le prolongement de certaines lignes. Ce n'est pas la tâche des parlementaires.

M. Rachid Madrane renvoie à la nuance du texte : il est demandé de prendre en compte l'avis des communes relatif à l'amélioration des dessertes locales notamment par le « repoussement » (= prolongement) de certains terminus.

M. Jean-Michel Mary ajoute qu'il a été largement tenu compte de l'avis des communes pour l'élaboration du plan bus.

M. Hervé Doyen met l'accent sur un problème qui a été très peu abordé jusqu'à présent, la sécurité. Les usagers bruxellois et non bruxellois doivent pouvoir emprunter un réseau sûr. Il déplore qu'aujourd'hui les usagers recourent aux transports en commun par obligation. En qualité d'usager de longue date des transports en commun, il constate que de nombreuses personnes ne les utilisent plus car elles ne se sentent plus en sécurité. Dans de nombreuses stations de métro, on constate l'absence de personnel de la STIB.

M. Rachid Madrane renvoie à son interpellation concernant la formation des agents de mezzanines <sup>(3)</sup>.

Le président recentre le débat : il s'agit de remettre un avis sur les projets de plans tram et bus. Il ne faudrait pas aboutir à un texte « fourre-tout », rempli de considérations diverses. Il faut se prononcer sur un réseau composé d'une série de lignes articulées les unes aux autres, et non établir un programme d'amélioration des transports publics à Bruxelles.

(3) Bulletin des Interpellations et des Questions orales n° 69 (réunion du mercredi 25 mai 2005).

In dat verband heeft de heer Willem Draps vragen over het nut van het eerste streepje van het verzoekende gedeelte : waarom vragen dat het openbaar karakter van de MIVB behouden wordt, terwijl er geen enkel plan bestaat om het huidige statuut te wijzigen ?

De heer Rachid Madrane verwijst naar de bespreking die plaatsgevonden heeft in verband met de overstappen. Bepaalde lijnen zijn drukker bezet en in de huidige Europese context, kunnen privé-firma's op de loer liggen. Men mag de minst bezette lijnen niet penaliseren.

De heer Willem Draps meent dat men de tekst op dit punt moet verduidelijken.

De heer Denis Grimberghs verwijst naar de resolutie die in 2003 goedgekeurd is en waarin het Parlement reeds aan de regering vroeg dat het openbare karakter van de MIVB behouden zou worden in het kader van deze herstructurering en de uitgaven die daar het gevolg van zijn, met name inzake de aankoop van rollend materieel en het onderhoud ervan <sup>(4)</sup>. Zoals de heer Madrane uitgelegd heeft, zijn de meest rendabele gedeelten in een sterk opgesplitst netwerk aantrekkelijk voor particuliere operatoren. Voor het busnet is de kwestie niet enkel theoretisch.

De heer Willem Draps herhaalt zijn vraag om explicieter te zijn in de tekst. Hij herinnert overigens aan de problematiek verbonden aan de organisatie van een nachtelijk net : een systeem van collectieve taxi's zou minder duur kunnen blijken. Voorstellen in die richting zijn geformuleerd tijdens de vorige zittingsperiode door de staatssecretaris bevoegd voor taxi's. 's Avonds zouden bepaalde lijnen in de rand nuttig vervangen kunnen worden door taxidiensten die zowel voor de gebruikers als voor de overheid voordeliger zouden zijn. Moet dit thema aan bod komen in het huidige tekstontwerp ?

Mevrouw Céline Delforge vraagt te preciseren het netwerk dat door een opsplitsing sneller geprivatiseerd zou kunnen worden. Anderzijds is het juist dat een taxi 's nachts die tien personen vervoert verkiesbaar is boven het laten rijden van een bijna lege bus. Dit element maakt deel uit van debat, maar men mag de weg niet effenen voor een privatisering van dit soort dienst.

De heer Denis Grimberghs vraagt daarentegen om binnen het kader van de tram- en busplannen te blijven. Geen enkel project voor een nachtelijk netwerk is aan de parlementsleden voorgelegd en men moet geen andere hypothesen formuleren. De parlementsleden wensen niet dat een en ander de voorbode van een privatisering zou zijn.

De heer Willem Draps vindt ook dat de tekst beperkt moet blijven tot de tram- en busplannen. De nachtbussen en de veiligheid maken daar geen deel van uit.

(4) Voorstel van resolutie betreffende de reorganisatie van het tramnet van de MIVB, stuk A-443/1 (2002-2003), blz. 152.

Dans ce contexte, M. Willem Draps s'interroge sur l'utilité du premier tiret du dispositif : pourquoi demander le maintien du caractère public de la STIB alors qu'il n'y a aucune volonté de modifier son statut actuel ?

M. Rachid Madrane renvoie à la discussion qui a eu lieu à propos des ruptures de charge. Certaines lignes sont plus fréquentées et, dans le contexte européen actuel, elles pourraient susciter des convoitises privées. Il ne faudrait pas pénaliser les lignes les moins fréquentées.

M. Willem Draps estime qu'il faut clarifier le texte sur ce point.

M. Denis Grimberghs se réfère à la résolution votée en 2003, dans laquelle le Parlement demandait déjà au gouvernement « que le caractère public de la STIB soit conservé dans le cadre de cette restructuration et des dépenses qu'elle entraîne, notamment en matière d'acquisition de matériel roulant et de sa maintenance » <sup>(4)</sup>. Comme l'a expliqué M. Madrane, dans un réseau très segmenté, les parties les plus rentables pourraient attirer des opérateurs privés. Pour le réseau bus, la question n'est pas seulement théorique.

M. Willem Draps réitère sa demande d'être plus explicite dans le texte. Par ailleurs, il rappelle la problématique liée à l'organisation d'un réseau de nuit : un système de taxis collectifs pourrait s'avérer moins onéreux. Des propositions en ce sens avaient été formulées lors de la précédente législature par le secrétaire d'Etat compétent en matière de taxis. En soirée, certaines lignes périphériques pourraient utilement être remplacées par des services de taxis qui seraient avantageux aussi bien pour les usagers que pour les finances publiques. Ce thème doit-il être développé dans l'actuel projet de texte ?

Mme Céline Delforge demande de préciser que le morcellement du réseau rendrait ce dernier plus vulnérable aux privatisations. D'autre part, il est exact qu'un taxi de nuit transportant dix personnes est préférable à la mise en circulation d'un bus quasiment vide. Cet élément fait également partie du débat, mais il ne faut pas ouvrir la voie à la privatisation de ce type de desserte.

M. Denis Grimberghs demande au contraire de rester dans le cadre des plans tram et bus. Aucun projet de réseau de nuit n'a été transmis aux parlementaires et il ne faut pas viser d'autres hypothèses. Les parlementaires ne souhaitent pas que celui-ci soit l'anti-chambre d'une privatisation.

M. Willem Draps estime également qu'il faut que le texte se limite aux plans tram et bus. Les bus de nuit, la sécurité n'entrent pas dans ce cadre-là.

(4) Proposition de résolution relative à la réorganisation du réseau tram de la STIB, Doc. A-443/1 (2002-2003), p. 152.

De heer Rachid Madrane herinnert eraan dat het openbaar karakter van de MIVB in het regeerakkoord staat.

De heer Willem Draps antwoordt dat het regeerakkoord niet voor alle politieke fracties van het Parlement geldt en dat men dus daar niet naar moet verwijzen in een ontwerp van advies dat eensgezind door de commissie aangenomen wordt.

De heer Rachid Madrane formuleert een vraag van zijn Nederlandstalige collega's die mede-indiener zijn van het ontwerp van advies, om een kwaliteitsvolle dienstverlening te garanderen voor iedere reiziger.

Mevrouw Marie-Paule Quix vindt het niet nuttig om nog lang te discussiëren over het openbaar karakter van de MIVB. Dit punt staat reeds in de resolutie die tijdens de vorige zittingsperiode aangenomen is, alsook in het regeerakkoord. Het betreft een belangrijk aspect. Een verwijzing naar de resolutie van 2003 zou moeten volstaan.

De heer Denis Grimberghs voegt eraan toe dat men het openbare karakter moet onderstrepen van het integrale aanbod van trams en bussen, zoals beschreven in de plannen.

Er wordt een reeks amendementen op het initiële voorstel ingediend (nrs 1 tot 19).

De adviseur van de minister bezorgt tijdens de vergadering een kopie van de beslissing van de regering van 12 mei 2005 waarin het advies van de commissie voor de infrastructuur van het Parlement gevraagd wordt.

Er wordt beslist om op basis van de amendementen nrs 18 en 19 een consensustekst uit te werken.

De volksvertegenwoordigers nemen de tekst na het eerste streepje van het deel « Gezien » over :

« – de beslissing van de regering van 12 mei 2005 om de minister voor mobiliteit te gelasten het advies van de commissie voor de infrastructuur van het gewestparlement in te winnen; ».

De tekst na het tweede streepje van het deel « Gezien » :

« – het regeerakkoord dat ernaar streeft om het autoverkeer tegen 2010 met 20 % te verminderen en dat, overeenkomstig het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, bepaalt dat « De verbetering van de dienstverlening van de MIVB zich niet [moet] beperken tot de plaatsen waar of de ogenblikken waarop de vraag het hoogst is, maar ernaar dient te streven dat aan de behoeften van de gehele Brusselse bevolking wordt voldaan »; »

wordt eveneens opgenomen in het definitief ontwerp van advies.

M. Rachid Madrane rappelle que le caractère public de la STIB figure dans l'accord de gouvernement.

M. Willem Draps répond que l'accord de gouvernement ne concerne pas tous les groupes politiques du Parlement et qu'il ne convient donc pas d'y faire référence dans un projet d'avis consensuel de la commission.

M. Rachid Madrane relaie une demande de ses collègues néerlandophones, co-auteurs du projet d'avis, visant à assurer un service de qualité pour chaque voyageur.

Mme Marie-Paule Quix ne voit pas l'utilité de discuter longuement du caractère public de la STIB. Ce point figure déjà dans la résolution adoptée lors de la précédente législature et dans l'accord de gouvernement. Il s'agit d'un aspect important à mentionner; une référence à la résolution de 2003 devrait néanmoins suffire.

M. Denis Grimberghs ajoute qu'il faut mettre l'accent sur le caractère public de l'intégralité de l'offre de trams et de bus, telle que prévue dans les plans.

Une série d'amendements à la proposition initiale sont introduits (n<sup>os</sup> 1 à 19).

Le conseiller du ministre remet en séance une copie de la décision du gouvernement du 12 mai 2005 sollicitant l'avis de la commission de l'Infrastructure du Parlement.

Il est décidé de travailler en quinconce entre les amendements n<sup>os</sup> 18 et 19 en vue d'élaborer un texte par consensus.

Les députés reprennent le premier tiret des vus de l'amendement n<sup>o</sup> 19 :

« – la décision du gouvernement du 12 mai 2005 de charger le ministre de la Mobilité de solliciter l'avis de la commission de l'Infrastructure du Parlement régional; ».

Le deuxième tiret des Vu de l'amendement n<sup>o</sup> 19 :

« – l'accord de gouvernement qui vise à diminuer la pression automobile de 20 % d'ici 2010 et qui stipule, conformément au plan régional de Développement, que "l'amélioration des services de la STIB ne doit ni se limiter aux endroits, ni aux moments où la demande est la plus forte mais doit viser la satisfaction des besoins de l'ensemble de la population bruxelloise (...) »; »

est également incorporé dans le texte de projet d'avis définitif.

De tekst na het derde streepje :

« – de resolutie betreffende de reorganisatie van het tramnetwerk van de MIVB die op 2 juli 2003 door het Brussels Hoofdstedelijk Parlement aangenomen is; »

wordt overgenomen met de verbetering van de datum, aangezien de resolutie aangenomen is op 15 juli 2003.

Vervolgens zijn de commissieleden het erover eens het vierde streepje van amendement nr. 18 over te nemen :

« – het advies dat de gewestelijke mobiliteitscommissie na haar vergadering van 21 april 2005 heeft uitgebracht; ».

De commissieleden bespreken de kwestie van de adviezen van de gemeenten.

De voorzitter stelt voor om ze in chronologische volgorde over te nemen. Ook de kwestie van de herziening van het tramplan en het juiste tijdstip daarvan moeten nader besproken worden. De commissieleden gaan ermee akkoord de respectieve streepjes over deze kwestie te vervangen door :

« – de adviezen van de gemeenten van 2003 over het sindsdien gewijzigde tramplan;

– de adviezen van de gemeenten van 2005 over het door de MIVB voorgestelde busplan;

– de door meerdere gemeenten aangenomen verschillende moties over de creatie van nieuwe lijnen;

– het aldus gewijzigde tramplan dat het beheerscomité van de MIVB op 3 mei 2005 heeft aangenomen; ».

Vervolgens nemen de commissieleden het streepje van amendement nr. 18 over de samenwerkingsovereenkomst over :

« – het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams, het Waals en het Hoofdstedelijk Gewest betreffende het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (*Belgisch Staatsblad* van 31 oktober 1991); ».

De commissieleden vermelden eveneens de adviezen van de andere operatoren (zesde streepje van amendement nr. 18) :

« – de adviezen van de maatschappijen van openbaar vervoer TEC (4 april 2005) en De Lijn (14 april 2005); ».

Het persbericht van de verenigingen wordt eveneens vermeld :

« – het persbericht van 6 juni 2005 van de verenigingen NoMo, BRAL, IEB, ARAU, Ligue des Familles en GUTIB; ».

Le troisième tiret :

« – la résolution relative à la réorganisation du réseau tram de la STIB adoptée le 2 juillet 2003 par le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale; »

est amendé dans le sens où la date est corrigée, la résolution ayant été adoptée le 15 juillet 2003.

Ensuite, les commissaires s'accordent de reprendre le quatrième tiret de l'amendement n° 18 :

« – l'avis de la Commission régionale de la Mobilité remis au terme de sa séance du 21 avril 2005; ».

Les commissaires abordent la question des avis rendus par les communes.

Le président suggère que ceux-ci soient repris de manière chronologique; il faut également aborder plus précisément la question de la révision du plan tram et de son moment exact. Les commissaires s'accordent de remplacer les tirets respectifs relatifs à la question par :

« – les avis des communes rendus en 2003 sur le plan tram amendé depuis;

– les avis des communes rendus en 2005 sur le plan bus tel que présenté par la STIB;

– les différentes motions adoptées par plusieurs communes portant sur la création de nouvelles lignes;

– le plan tram tel que modifié, adopté par le comité de gestion de la STIB le 3 mai 2005; ».

Ensuite, les commissaires reprennent le tiret de l'amendement n° 18 relatif à l'accord de coopération :

« – l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier de et vers la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juin 1991 (*Moniteur belge* du 31 octobre 1991); ».

Les commissaires font également mention des avis rendus par les autres opérateurs (sixième tiret de l'amendement n° 18) :

« – les avis rendus par les sociétés de transport public TEC (4 avril 2005) et De Lijn (14 avril 2005); ».

Il est également fait état du communiqué de presse des associations :

« – le communiqué de presse du 6 juin 2005 des associations NoMo, BRAL, IEB, ARAU, Ligue des Familles et GUTIB; ».

Vervolgens gaan de commissieleden over tot de consideransen :

« De commissie voor de infrastructuur van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement

overwegende dat : »

« – het door de MIVB voorgestelde plan tegemoet komt aan de doelstelling om het net te hervormen en aldus de in het IRIS-plan vooropgestelde doelstellingen te halen (verhoging van het aanbod, verbetering van de frequenties, betere dekking van het grondgebied, grotere regelmaat van het bovengronds openbaar vervoer); ».

De commissieleden hebben de twee streepjes van de desbetreffende consideransen van de amendementen nrs 18 en 19 samengevoegd.

Het tweede streepje uit amendement nr. 19 wordt overgenomen :

« – de commissie algemene plannen voor de reorganisatie van het tram- en busaanbod wordt voorgelegd dat rekening houdt met de evolutie van het aanbod van openbaar vervoer van de verschillende operatoren die actief zijn op het Brussels grondgebied; ».

Vervolgens nemen de commissieleden een streepje over uit de consideransen over de te grote autodruk en het slagvaardig beleid dat gevoerd zou moeten worden. Ze combineren de consideransen van de amendementen nr. 18 en 19 over dit onderwerp :

« – de uitvoering van dit plan een antwoord is op de te grote druk van de auto en dat de gemeenten en het Gewest een slagvaardig beleid moeten voeren om de trams en de bussen te halen uit het wegverkeer dat op steeds meer plaatsen gedurende alsmaar langere periodes verzadigd geraakt; ».

Het volgende streepje van amendement nr. 19 wordt overgenomen :

« – de reorganisatie van het tram- en busnet arbeidsplaatsen zou scheppen; ».

Het volgende streepje is een samensmelting van het vijfde streepje van amendement nr. 18 en van het vijfde streepje van amendement nr. 19 :

« – het aldus gewijzigde tram- en busproject grotendeels tegemoet komt aan het verzoek van het Parlement in zijn resolutie van 15 juli 2003 wat betreft de exploitatie op de Noord-Zuidas van de premetro doordat minder moet worden overgestapt ten gevolge van de invoering van een performante tramlijn (51 « Stalle-Esplanade ») en een gewijzigde bediening 's avonds; ».

Ensuite, les commissaires passent aux considérants :

« La commission de l'Infrastructure du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale

considère que : »

« – le plan proposé par la STIB rencontre l'objectif d'un redéploiement du réseau visant à atteindre les objectifs fixés par le plan IRIS (augmentation de l'offre, amélioration des fréquences, meilleure couverture du territoire, meilleure régularité du transport public de surface); ».

Les commissaires ont composé les deux tirets des considérants relatifs à ce sujet des amendements n°s 18 et 19.

Le deuxième tiret de l'amendement n° 19 est repris :

« – la commission est saisie de plans globaux de réorganisation de l'offre tram-bus qui tiennent compte de l'évolution de l'offre de transport public des différents opérateurs agissant sur le territoire bruxellois; ».

Ensuite, les commissaires reprennent un tiret dans les considérants relatif à la trop grande pression automobile qui requiert une politique volontariste et là ils mélangent les considérants des amendements n° 18 et n° 19 qui traitent de cet objet :

« – la mise en œuvre de ce plan est une réponse à la trop grande pression automobile. Il est nécessaire de mener une politique volontariste tant au niveau communal que régional qui viserait à extraire les trams et les bus tributaires des aléas d'une circulation saturée à des endroits de plus en plus nombreux et pendant des périodes de plus en plus longues; ».

Le tiret suivant de l'amendement n° 19 est repris :

« – la réorganisation des réseaux tram et bus créerait de l'emploi; ».

Le prochain tiret est une imbrication du cinquième tiret de l'amendement n° 18 et du cinquième tiret de l'amendement n° 19 :

« – le projet de réseau tram, tel qu'amendé, rencontre en grande partie la demande exprimée par le Parlement dans sa résolution du 15 juillet 2003 pour ce qui concerne l'exploitation de l'axe Nord-Sud du prémétro de par la diminution du nombre de ruptures de charges consécutive à la création d'une ligne de tram performante (51 « Stalle-Esplanade ») et une modification de la desserte en soirée; ».

De commissieleden wijzigen het volgende streepje van amendement nr. 19 :

« – ondanks de investeringen op de as Koningstraat-Regentschapsstraat, het aanbod van openbaar vervoer tijdens de spitsuren onvoldoende blijft; ».

Het volgende streepje van amendement nr. 19 wordt overgenomen :

« – de kwestie van het nachtelijk net tot nu toe niet te berde is gebracht maar dat daarover wel een studie wordt uitgevoerd; ».

Het voorlaatste streepje van de consideransen van amendement nr. 19 is licht gewijzigd :

« – die plannen een extra investering zou vereisen voor de aankoop van rollend materieel, alsook een aanpassing van de remises als gevolg daarvan; »

Het zevende streepje van amendement nr. 18 wordt vervolgens overgenomen :

« – de reorganisatie van de bovengrondse netten de dienstverlening aan de cliëntèle kwantitatief verbetert maar ook een honderdtal arbeidsplaatsen schept; »

Het laatste streepje van de consideransen van amendement nr. 18 wordt vervolgens in de tekst ingevoegd :

« – het tramplan een wezenlijke verbetering beoogt van de bediening van de gordellijnen in het oostelijk gedeelte van de stad (lijnen 23, 24 en 25 en aanzet tot verlenging van de toekomstige lijn 93 aan de Vorstlaan); ».

Het laatste streepje van de consideransen van amendement nr. 19 wordt vervolgens in de tekst ingevoegd :

« – volgens de informatie van de MIVB, de exploitatielast zou toenemen met negen miljoen euro per jaar; ».

De commissieleden gaan nu over tot de verzoeken :

« verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- de gemeenten in het kader van hun bevoegdheden als wegbeheerder, als overheid die stedenbouwkundige vergunningen afgeeft en in het kader van de uitoefening van hun politiebevoegdheid ertoe aan te zetten om maatregelen te nemen die de reissnelheid en de regelmaat van het bovengronds openbaar vervoer verbeteren; ».

Het gaat hier om het tweede streepje van de verzoeken van amendement nr.18 waarin gepreciseerd werd dat het inzake stedenbouw om vergunningen gaat.

Les commissaires modifient le tiret suivant de l'amendement n° 19 :

« – malgré les investissements sur l'axe Royale-Régence, l'offre de transport public reste insuffisante aux heures de pointe; ».

Le tiret suivant de l'amendement n° 19 est repris :

« – la question du réseau de nuit n'a pas été abordée à ce jour mais fait l'objet d'une étude; ».

L'avant-dernier tiret des considérants de l'amendement n° 19 est légèrement modifié :

« – ces plans demanderaient un investissement supplémentaire dans l'acquisition du matériel roulant et une adaptation en conséquence des zones de remisage; ».

Le septième tiret de l'amendement n° 18 est ensuite repris :

« – que la réorganisation des réseaux de surface améliore quantitativement les services offerts à la clientèle et a aussi pour conséquence la création d'une centaine d'emplois; ».

Le dernier tiret des considérants de l'amendement n° 18 est ensuite intégré dans le texte :

« – que le plan tram prévoit une amélioration substantielle de la desserte des lignes de rocade Est de la ville (lignes 23, 24 et 25 et amorce du prolongement du futur 93 au boulevard du Souverain); ».

Le dernier tiret des considérants de l'amendement n° 19 est ensuite repris :

« – selon les informations données par la STIB, la charge d'exploitation augmenterait de 9 millions d'euros par an; ».

Les commissaires abordent les demandes :

« demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- que les communes soient incitées, dans le cadre de leurs compétences comme gestionnaires des voiries, comme autorités délivrantes de permis en matière d'urbanisme ainsi que dans l'exercice de leurs pouvoirs de police, à prendre des mesures qui favorisent la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun de surface; ».

Il s'agit ici du deuxième tiret des demandes de l'amendement n° 18 où il a été précisé qu'en matière d'urbanisme il s'agit de permis.



Het tweede streepje van amendement nr. 19 :

« – het openbaar karakter van de MIVB op al haar netten gewaarborgd blijft; » wordt ingevoegd.

De voorzitter stelt vervolgens voor om het derde streepje van amendement nr. 19 over te nemen.

De heer Johan Demol die ook een amendement nr. 2 in dat verband ingediend heeft, wenst dat men eerder het streepje van amendement nr. 18, dat slagvaardiger is, goedkeurt.

De commissieleden gaan op zijn verzoek in :

« – ervoor te zorgen dat de nadelen van het groter aantal overstappen worden gecompenseerd door frequenties 6/10/20 op zoveel mogelijk lijnen en door systematische en kosteloze informatie over de wachttijden; ».

Het vierde streepje van de verzoeken van amendement nr. 19 :

« – rekening wordt gehouden met het advies van de gemeenten over de verbetering van de lokale bedieningen, met name door de verlenging van bepaalde lijnen; » wordt ingevoegd.

De commissieleden hebben het vervolgens over de kwesties van de aanpassingen en het rollende materieel voor personen met beperkte mobiliteit.

De heer Willem Draps wijst erop dat men ook de aanpassing van de haltes moet vermelden. De commissieleden mengen de streepjes van amendementen nr. 18 en nr. 19 in dat verband, en wijzen erop dat het om het nieuwe rollend materieel gaat :

« – gezorgd wordt voor de aanpassingen van de stopplaatsen en de aankoop van nieuwe rollend materieel om rekening te houden met de mensen met beperkte mobiliteit, die de meeste last ondervinden van het overstappen; ».

Tot slot wordt de fasering van de werken naargelang de afwerking van de kleine ring te berde gebracht. Om dit streepje op te stellen, baseren de leden zich op het elfde streepje van de consideransen van amendement nr. 18 en het zesde streepje van de verzoeken van amendement nr. 19 :

« – de herstructurering van het bovengrondse net gecoördineerd wordt met die van het ondergrondse net, met name dankzij de voltooiing van de kleine ring in 2008; »

De commissieleden voegen vervolgens het zevende streepje van de verzoeken van amendement nr. 18 samen met het zevende streepje van de verzoeken van amendement nr. 19 :

Le deuxième tiret de l'amendement n° 19 :

« – que le caractère public de la STIB soit garanti sur l'intégralité de ses réseaux; » est incorporé.

Le président propose ensuite de reprendre le troisième tiret de l'amendement n° 19.

M. Johan Demol, qui a également déposé un amendement n° 2 à ce sujet, souhaite que ce soit plutôt le tiret de l'amendement n° 18, plus volontariste, qui soit repris.

Les commissaires y accèdent :

« – de veiller à ce que soient compensés les inconvénients du nombre plus élevé de ruptures de charge par l'adoption de fréquences 6/10/20 sur un maximum de lignes et par une information systématique et gratuite des temps d'attente; ».

Le quatrième tiret des demandes de l'amendement n° 19 :

« – que soit pris en compte l'avis des communes relatifs à l'amélioration des dessertes locales notamment par l'allongement de certaines lignes; » est inséré.

Ensuite, les commissaires reprennent la question des aménagements et du matériel roulant pour les personnes à mobilité réduite.

M. Willem Draps signale qu'il faut également veiller à mentionner l'aménagement des arrêts. Les commissaires mixent les tirets de l'amendement n° 18 et du 19 qui traitent dudit sujet en signalant qu'il s'agit du nouveau matériel roulant :

« – que les aménagements des arrêts et le nouveau matériel roulant tiennent compte des PMR parce que ce sont les personnes les plus pénalisées par les ruptures de charges; ».

Ensuite, il est question du phasage des travaux en fonction du bouclage de la petite ceinture. Pour rédiger ce tiret, les commissaires se basent sur le onzième tiret des considérants de l'amendement n° 18 et le sixième tiret des demandes de l'amendement n° 19 :

« – que la restructuration du réseau de surface se fasse en coordination avec celle du réseau souterrain, notamment à la faveur du bouclage de la petite ceinture en 2008; ».

Ensuite, les commissaires imbriquent le septième tiret des demandes de l'amendement n° 18 et le septième tiret des demandes de l'amendement n° 19 :

« – met naleving van het samenwerkingsakkoord van 1991, gezorgd zou worden voor een betere complementariteit tussen het MIVB-net en dat van De Lijn en van TEC om hun respectief aanbod beter te coördineren; »

Het volgende streepje van amendement nr. 19 wordt overgenomen :

« – de nieuwe arbeidsplaatsen prioritair opengesteld worden voor Brusselaars dankzij een nauwe samenwerking tussen de MIVB en de BGDA; ».

Het volgende streepje van amendement nr. 19 wordt eveneens overgenomen :

« – het nachtelijk net opgenomen wordt in het toekomstige beheerscontract; ».

Het volgende streepje van amendement nr. 19 wordt overgenomen met een omkering van de volgorde in de zin :

« – het noodzakelijke rollend materieel aangekocht wordt om de frequenties uit het plan te garanderen, rekening houdend met de gewestelijke begrotingskredieten; ».

De commissieleden nemen vervolgens het laatste streepje van amendement nr. 18 over, alsook het laatste streepje van amendement nr. 19 :

« – alle nodige initiatieven genomen worden om een perfecte verbinding tot stand te brengen tussen het MIVB-net en de toekomstige stopplaatsen van het GEN, zowel in het Brussels Gewest als in de rand; ».

« – dat iedere gebruiker het recht op een kwaliteitsvolle dienstverlening gewaarborgd wordt. ».

De heer Willem Draps vraagt dat men hem zou uitleggen wat het laatste streepje betekent. Hij kan alleen maar instemmen, maar kent de bedoeling niet van de indieners van het streepje.

De heer Rachid Madrane zegt dat de tekst een compromis is tussen de voorstellen van de verschillende commissieleden van de meerderheid.

## V. Lezing en goedkeuring van het verslag

Na de lezing van het verslag komt de heer Willem Draps terug op het eindstation aan het Vanderkindereplein, dat voor overbelasting tussen Vanderkindere en de Churchillrotonde zal zorgen. Bij nader inzien kan er volgens hem moeilijk een oplossing worden gevonden voor die overbelasting, die het vervoersnet minder efficiënt maakt, omdat het buitengewoon druk is op dat stuk. Volgens de volksvertegenwoordiger zijn dit stuk en de tunnel van het Zuid-Station, die ook een flessenhals is wegens de elkaar kruisende lijnen, de twee gordiaanse knopen van het nieuwe net.

« – de veiller, dans le respect de l'accord de coopération de 1991, à une meilleure complémentarité des réseaux STIB-De Lijn-TEC afin de mieux coordonner leurs offres respectives; ».

Le tiret suivant de l'amendement n° 19 est repris :

« – que les emplois créés soient prioritairement accordés aux Bruxellois grâce à une collaboration étroite entre la STIB et l'ORBEM; ».

Le tiret suivant de l'amendement n° 19 est également intégré :

« – que le réseau de nuit soit intégré dans le prochain contrat de gestion; ».

Le tiret suivant de l'amendement n° 19 est repris avec une inversion de l'ordre dans la phrase :

« – que le matériel roulant indispensable à la garantie des fréquences présentées dans le plan, soit acquis, sous réserve de l'enveloppe budgétaire régionale; ».

Les commissaires reprennent ensuite le dernier tiret de l'amendement n° 18, ainsi que le dernier tiret de l'amendement n° 19 :

« – de prendre toutes les initiatives nécessaires pour assurer une parfaite connexion entre les réseaux de la STIB et les futurs points d'arrêt RER, tant sur le territoire de la Région bruxelloise que dans sa périphérie proche; ».

« – que chaque usager ait droit à un service de qualité. ».

M. Willem Draps souhaite qu'on lui explique le dernier tiret. Il ne peut que marquer son accord mais il ignore l'intention des auteurs de ce tiret.

M. Rachid Madrane signale qu'il s'agit d'une rédaction de compromis entre les propositions des différents commissaires de la majorité.

## V. Lecture et approbation du rapport

A la lecture du rapport M. Willem Draps revient à la problématique du terminus à la Place Vanderkindere, qui engendrera un problème de surcapacité entre Vanderkindere et le rond-point Churchill. Après réflexion, cette surcharge lui paraît difficile à gérer et induit une fragilité de par l'extraordinaire cadence sur ce tronçon. Pour le député, il s'agit avec le tunnel de la gare du Midi, également un endroit sensible avec les cisaillements, des deux nœuds gordiens du nouveau réseau.

De heer Jean-Michel Mary herinnert er evenwel aan dat er in het nieuwe tramnet minder trams langs de Brugmannlaan zullen rijden, alleen nog tram 92.

Het blijft een moeilijk op te lossen probleem, omdat het ook gaat om het eindstation van de trams 23 en 24, die hun reizigers aan Vanderkindere zullen afzetten en aan de Churchillrotonde zullen gaan wachten. Bovendien ligt het eindstation van lijn 3 ook op die plaats. Men zal voor een goede bewegwijzering moeten zorgen. De MIVB-directie sluit op termijn een stedenbouwkundige oplossing niet uit. Het gaat dan wel om een grotere ingreep, met het gevaar dat verschillende standplaatsen verdwijnen. Daarom blijft de MIVB op dit ogenblik voorzichtig.

De heer Willem Draps benadrukt dat het probleem op dit punt van het net des te moeilijker kan worden opgelost, daar de 51 er ook langs rijdt en er van richting verandert. Volgens de volksvertegenwoordiger is het probleem zo netelig dat het bijna onoplosbaar is.

De heer Jean-Michel Mary preciseert nog dat de bestuurders van de MIVB-voertuigen hun pauze steeds meer buiten hun voertuig nemen, waardoor de pauzes niet meer aan het eindstation van de lijnen genomen worden. Aan de eindstations worden dan uitsluitend de tijds marges toegepast.

De heer Willem Draps benadrukt dat tussen de Churchillrotonde en Vanderkindere het tijdsinterval tussen twee trams op bepaalde momenten minder dan een minuut zal bedragen. De volksvertegenwoordiger twijfelt eraan of dit stuk geëxploiteerd zal kunnen worden.

De heer Jean-Michel Mary herhaalt dat dit inderdaad een huzarenstukje zou zijn, maar dat het haalbaar is.

*Tekst aangenomen door de commissie*

De commissieleden stellen voor om in de eerste considerans de woorden « van het net » te vervangen door « van de netten ».

De heer Willem Draps stelt voor om in het vierde streepje van de consideransen de woorden « van de werkgelegenheid » te vervangen door « een bepaald aantal banen ».

De commissieleden beslissen om in het negende streepje van de consideransen de woorden « en heeft eveneens tot gevolg dat een honderdtal banen worden geschapen » te schrappen omdat er een overlapping is met het vierde streepje van de consideransen.

Het is duidelijk dat de oostelijke ringweg waarvan sprake in het voorlaatste streepje de stadsring is. De commissieleden beslissen om de woorden « van de stad » te laten vallen.

De heer Willem Draps wenst in het laatste streepje van de consideransen te preciseren wat de exploitatiekosten zijn met de omstandige informatie die door de MIVB is

M. Jean-Michel Mary rappelle toutefois que le nombre de passages avenue Brugmann est diminué dans le nouveau réseau tram puisqu'il n'y a plus que le 92.

Ceci dit, cela reste difficile à gérer dans le sens où il s'agit également du terminus des trams 23 et 24, qui débarqueront leurs clients à Vanderkindere et iront stationner au rond-point Churchill et, de manière concomitante, il s'agit aussi du terminus de la ligne 3. Il faudra bien gérer la signalisation. Les responsables de la STIB n'excluent pas à terme une solution urbanistique. Mais il s'agit d'une intervention plus lourde qui risque également d'engendrer la suppression de plusieurs places de stationnement. C'est la raison pour laquelle la STIB reste actuellement prudente.

M. Willem Draps souligne que la problématique est d'autant plus difficile à gérer en ce point du réseau que le 51 y passe également et en bifurquant; pour le député le problème est tellement délicat qu'il est à la limite de la capacité de gestion possible.

M. Jean-Michel Mary précise encore que la STIB travaille de plus en plus avec les breaks des chauffeurs hors voiture, ce qui fait que les temps de pause ne se déroulent plus au terminus des lignes. Ainsi, au terminus, on gère exclusivement des temps de régulation.

M. Willem Draps insiste : entre le rond-point Churchill et Vanderkindere, à certains moments, l'intervalle entre deux trams sera de moins d'une minute. Le député a des doutes quant à l'exploitabilité de ce tronçon.

Et M. Jean-Michel Mary de réitérer que c'est une contrainte certes, mais qu'elle est gérable.

*Texte adopté par la commission*

Les commissaires se proposent de remplacer au premier considérant les mots « du réseau » par les mots « des réseaux ».

M. Willem Draps propose de remplacer au quatrième tiret des considérants les mots « de l'emploi » par les mots « un certain nombre d'emplois ».

Au neuvième tiret des considérants, les commissaires décident de retirer les mots « et a aussi pour conséquence la création d'une centaine d'emplois », car c'est une redondance avec le quatrième tiret des considérants.

A l'avant-dernier tiret, il est clair que la rocade Est est la rocade de la ville. Les commissaires décident de retirer les mots « de la ville ».

Au dernier tiret des considérants, M. Willem Draps souhaite préciser la charge des coûts d'exploitation avec le détail des informations fournies par la STIB. Il suggère de

bezorgd. Hij stelt voor om ermee rekening te houden dat er voor het tramplan rekening moet worden gehouden met een verhoging van de exploitatiekosten na de uitvoering van alle projecten met 5,5 miljoen euro per jaar. Voor het busplan is de stijging op basis van 2.910.000 euro. Daarbij komen 700.000 euro per jaar om de frequentie te verbeteren en om het Irisstreefdoel te benaderen. Dat maakt in totaal 9.110.000 euro per jaar.

De heer Rachid Madrane heeft het liever over een verhoging van de exploitatiekosten tussen 5 en 9 miljoen euro.

De heer Jean-Michel Mary preciseert dat het gaat om de meerkosten op het moment dat de nieuwe netwerken volledig in gebruik zullen zijn. Die meerkosten zullen niet ineens komen aangezien de plannen geleidelijk zullen worden uitgevoerd.

De heer Denis Grimberghs merkt op dat de MIVB geen gewag maakt van een marge. De extra exploitatiekosten worden geraamd op een bedrag dat licht hoger ligt dan 9 miljoen euro.

De heer Rachid Madrane zou helemaal niet willen dat dat betekent dat de commissieleden instemmen met de kosten van lijn 10.

Mevrouw Céline Delforge is het daarmee eens. In dit bedrag van 9.110.000 euro zijn de kosten van lijn 10, waarvan geen sprake is in het plan, begrepen.

De heer Willem Draps herhaalt dat het hier gaat om de informatie die door de MIVB-top is meegedeeld. Bovendien staat in het verslag duidelijk vermeld dat lijn 10 die in stippelijntjes is weergegeven op de kaart op blz. 7 van het verslag en waarover sprake is op blz. 42 door de MIVB verrekend is in de begrotingskosten van het nieuwe tramnet.

De heer Denis Grimberghs vraagt zich af of er een specificatie nodig is van de exploitatiekosten die voorts in het verslag vermeld worden. Degene die die meerkosten voor de exploitatie zal betalen moet zijn benadering inzake de planning van die nieuwe lijn verfijnen. Dit is niet de taak van de commissieleden.

De commissieleden zijn het erover eens dat de woorden « 9 miljoen euro per jaar » in het laatste streepje van de consideransen moeten worden vervangen door de woorden « 9.110.000 euro per jaar na de uitvoering van alle projecten ».

Mits deze enkele correcties worden aangebracht, wordt het verslag goedgekeurd bij eenparigheid van de veertien aanwezige leden.

*De Rapporteurs,*

Hervé DOYEN  
Rachid MADRANE

*De Voorzitter,*

Willem DRAPS

tenir compte que pour le plan tram, il faut compter une augmentation des frais d'exploitation après mise en service de tous les projets de 5,5 millions d'euros par an. Pour le plan bus, l'augmentation des frais d'exploitation est à la base de 2.910.000 euros, auxquels il faut ajouter 700.000 euros par an pour optimiser les fréquences et se rapprocher de l'objectif Iris. Cela fait donc un total de 9.110.000 euros par an.

M. Rachid Madrane préfère évoquer une fourchette d'augmentation des frais d'exploitation de 5 à 9 millions d'euros.

M. Jean-Michel Mary précise qu'il s'agit du surcoût au moment où les nouveaux réseaux seront totalement mis en exploitation. Ce surcoût ne sera pas effectif en une seule fois puisque les plans sont mis en œuvre progressivement.

M. Denis Grimberghs relève que la STIB n'évoque pas une fourchette. La surcharge du coût d'exploitation est bien évaluée à un montant légèrement supérieur à 9 millions d'euros.

M. Rachid Madrane ne voudrait surtout pas que cela signifie que les commissaires acceptent le coût de la ligne 10.

Mme Céline Delforge abonde dans le même sens. Pour elle, ce montant de 9.110.000 euros inclut le coût de la ligne 10, qui n'est même pas reprise dans le plan.

M. Willem Draps rappelle qu'il s'agit là d'informations telles que communiquées par les responsables de la STIB. En outre, le rapport mentionne clairement que la ligne 10, qui est d'ailleurs reprise à la carte page 7 du rapport en pointillé et dont il est question à la page 42 est clairement reprise par la STIB dans l'impact budgétaire du nouveau réseau tramway.

M. Denis Grimberghs se demande s'il faut détailler cette surcharge des coûts d'exploitation qui sont par ailleurs repris au rapport. Celui qui paiera ces surcoûts d'exploitation devra affiner son approche quant à la planification de cette nouvelle ligne. Ce n'est pas le rôle des commissaires.

Les commissaires s'accordent de remplacer au dernier tiret des considérants les mots « 9 millions d'euros par an » par les mots « 9.110.000 euros par an après mise en service de tous les projets ».

Moyennant, ces quelques corrections, le rapport est approuvé à l'unanimité des quatorze membres présents.

*Les Rapporteurs,*

Hervé DOYEN  
Rachid MADRANE

*Le Président,*

Willem DRAPS,

## Tekst aangenomen door de commissie

### Voorstel van advies betreffende het ontwerp van tram- en busplan van de MIVB

Gezien :

- de beslissing van de regering van 12 mei 2005 om de minister van Mobiliteit te gelasten het advies van de commissie voor de infrastructuur van het gewestparlement in te winnen;
- het regeerakkoord dat ernaar streeft om het autoverkeer tegen 2010 met 20 % te verminderen en dat, overeenkomstig het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, bepaalt dat « De verbetering van de dienstverlening van de MIVB zich niet [moet] beperken tot de plaatsen waar of de ogenblikken waarop de vraag het hoogst is, maar ernaar dient te streven dat aan de behoeften van de gehele Brusselse bevolking wordt voldaan (...) »;
- de resolutie betreffende de reorganisatie van het tramnetwerk van de MIVB die het Brussels Hoofdstedelijk Parlement tijdens zijn vergadering van 15 juli 2003 heeft goedgekeurd;
- het advies dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie na haar vergadering van 21 april 2005 heeft uitgebracht;
- de adviezen van de gemeenten van 2003 over het tramplan, dat sindsdien gewijzigd is;
- de adviezen van de gemeenten van 2005 over het door de MIVB voorgestelde busplan;
- de verschillende moties van meerdere gemeenten betreffende de invoering van nieuwe lijnen;
- het gewijzigde tramplan, dat het beheerscomité van de MIVB op 3 mei 2005 goedgekeurd heeft;
- het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 17 juni 1991 (*Belgisch Staatsblad* van 31 oktober 1991);
- de adviezen van de maatschappijen van openbaar vervoer TEC (4 april 2005) en De Lijn (14 april 2005);
- het perscommuniqué van 6 juni 2005 van de verenigingen NoMo, BRAL, IEB, ARAU, de Gezinsbond en de GEBOV;

## Texte adopté par la commission

### Proposition d'avis relatif aux projets de plans tram et bus de la STIB

Vu :

- la décision du gouvernement du 12 mai 2005 de charger le ministre de la Mobilité de solliciter l'avis de la commission Infrastructure du Parlement régional;
- l'accord de gouvernement qui vise à diminuer la pression automobile de 20 % d'ici 2010 et qui stipule, conformément au plan régional de Développement, que « l'amélioration des services de la STIB ne doit ni se limiter aux endroits, ni aux moments où la demande est la plus forte mais doit viser la satisfaction des besoins de l'ensemble de la population bruxelloise (...) »;
- la résolution relative à la réorganisation du réseau tram de la STIB adoptée le 15 juillet 2003 par le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- l'avis de la Commission régionale de Mobilité remis au terme de sa séance du 21 avril 2005;
- les avis des communes rendus en 2003 sur le plan tram, amendé depuis;
- les avis des communes rendus en 2005 sur le plan bus tel que présenté par la STIB;
- les différentes motions adoptées par plusieurs communes portant sur la création de nouvelles lignes;
- le plan tram, tel que modifié, adopté par le comité de gestion de la STIB le 3 mai 2005;
- l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier de et vers la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juin 1991 (*Moniteur belge* du 31 octobre 1991);
- les avis rendus par les sociétés de transport public TEC (4 avril 2005) et De Lijn (14 avril 2005);
- le communiqué de presse du 6 juin 2005 des associations NoMo, BRAL, IEB, ARAU, Ligue des Familles et GUTIB;

De commissie voor de infrastructuur van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement

overweegt dat:

- het door de MIVB voorgestelde plan tegemoet komt aan de doelstelling om de netten te reorganiseren en aldus de in het IRIS-plan vooropgestelde doelstellingen te halen (verhoging van het aanbod, verbetering van de frequenties, betere dekking van het grondgebied, grotere regelmaat van het bovengronds openbaar vervoer);
- de commissie de algemene plannen voor de reorganisatie van het tram- en busaanbod wordt voorgelegd, die rekening houden met de evolutie van het aanbod van openbaar vervoer van de verschillende operatoren die actief zijn op het Brussels grondgebied;
- de uitvoering van die plannen een antwoord is op de te grote druk van de auto en dat de gemeenten én het Gewest een slagvaardig beleid moeten voeren om de trams en de bussen te halen uit het wegverkeer dat op steeds meer plaatsen en gedurende alsmat langere periodes verzadigd geraakt;
- de reorganisatie van het tram- en busnet een zeker aantal arbeidsplaatsen zou scheppen;
- het aldus gewijzigde tramplan grotendeels tegemoet komt aan het verzoek van het parlement in zijn resolutie van 15 juli 2003 wat betreft de exploitatie van de Noord-Zuidas van de premetro doordat minder moet worden overgestapt ten gevolge van de invoering van een performante tramlijn (51 « Stalle-Esplanade ») en een gewijzigde bediening 's avonds;
- ondanks de investeringen op de as Koningsstraat-Regentschapsstraat, het aanbod van openbaar vervoer tijdens de spitsuren onvoldoende blijft;
- de kwestie van het nachtelijk net tot nu toe niet te berde gebracht is, maar dat daarover wel een studie uitgevoerd wordt;
- die plannen een extra investering zouden vereisen voor de aankoop van rollend materieel, alsook een aanpassing van de remises als gevolg daarvan;
- de reorganisatie van de bovengrondse netten de dienstverlening aan de cliëntèle kwantitatief verbetert;
- het tramplan een wezenlijke verbetering beoogt van de bediening van de gordellijnen in het oostelijk gedeelte (lijnen 23, 24 en 25 en aanzet tot verlenging van de toekomstige lijn 93 aan de Vorstlaan);
- volgens de informatie van de MIVB, de exploitatielast zou toenemen met 9.110.000 euro per jaar nadat alle plannen verwezenlijkt zijn;

La commission de l'Infrastructure du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale

considère que :

- le plan proposé par la STIB rencontre l'objectif d'un redéploiement des réseaux visant à atteindre les objectifs fixés par le plan IRIS (augmentation de l'offre, amélioration des fréquences, plus grande couverture du territoire, meilleure régularité du transport public de surface);
- la commission est saisie des plans globaux de réorganisation de l'offre tram-bus, qui tiennent compte de l'évolution de l'offre de transport public des différents opérateurs agissant sur le territoire bruxellois;
- la mise en œuvre de ces plans est une réponse à la trop grande pression automobile. Il est nécessaire de mener une politique volontariste tant au niveau communal que régional qui viserait à extraire les trams et les bus tributaires des aléas d'une circulation saturée à des endroits de plus en plus nombreux et pendant des périodes de plus en plus longues;
- la réorganisation des réseaux tram et bus créerait un certain nombre d'emplois;
- le projet de réseau tram, tel qu'amendé, rencontre en grande partie la demande exprimée par le Parlement dans sa résolution du 15 juillet 2003 pour ce qui concerne l'exploitation de l'axe Nord-Sud du préméto de par la diminution du nombre de ruptures de charges consécutive à la création d'une ligne de tram performante (51 « Stalle-Esplanade ») et une modification de la desserte en soirée;
- malgré les investissements sur l'axe Royale – Régence, l'offre de transport public reste insuffisante aux heures de pointe;
- la question du réseau de nuit n'a pas été abordée à ce jour mais fait l'objet d'une étude;
- ces plans demanderaient un investissement supplémentaire dans l'acquisition du matériel roulant et une adaptation en conséquence des zones de remisage;
- la réorganisation des réseaux de surface améliore quantitativement les services offerts à la clientèle;
- le plan tram prévoit une amélioration substantielle de la desserte des lignes de rocade Est (lignes 23, 24 et 25 et amorce du prolongement du futur 93 au boulevard du Souverain);
- selon les informations fournies par STIB, la charge d'exploitation augmenterait de 9.110.000 d'euros par an après mise en service de tous les projets;

vraagt de Brussels Hoofdstedelijk Regering dat:

- de gemeenten, in het kader van hun bevoegdheden als wegbeheerder, als overheid die stedenbouwkundige vergunningen afgeeft en in het kader van de uitoefening van hun politiebevoegdheid, ertoe aangezet worden om maatregelen te nemen die de reïssnelheid en de regelmaat van het bovengronds openbaar vervoer verbeteren;
- het openbare karakter van de MIVB op al haar netten gewaarborgd blijft;
- de nadelen van het groter aantal overstappen worden gecompenseerd door te zorgen voor frequenties 6/10/20 op zoveel mogelijk lijnen en door systematische en kosteloze informatie over de wachttijden;
- rekening wordt gehouden met het advies van de gemeenten over de verbetering van de lokale bedieningen, met name door de verlenging van bepaalde lijnen;
- bij de aanpassingen van de stopplaatsen en de aankoop van nieuwe rollend materieel, rekening wordt gehouden met de personen met beperkte mobiliteit, omdat zij de meeste last ondervinden van het overstappen;
- de herstructurering van het bovengrondse net gecoördineerd wordt met die van het ondergrondse net, met name dankzij de voltooiing van de kleine ring in 2008;
- met naleving van het samenwerkingsakkoord van 1991, wordt gezorgd voor een betere complementariteit tussen het MIVB-net en dat van De Lijn en van TEC om hun respectief aanbod beter te coördineren;
- de nieuwe arbeidsplaatsen prioritair opengesteld worden voor de Brusselaars, dankzij een nauwe samenwerking tussen de MIVB en de BGDA;
- het nachtelijk net opgenomen wordt in het volgende beheerscontract;
- het noodzakelijke rollend materieel aangekocht wordt om de frequenties uit de plannen te garanderen, rekening houdend met de gewestelijke begrotingskredieten;
- alle nodige initiatieven genomen worden om een perfecte verbinding tot stand te brengen tussen de MIVB-netten en de toekomstige stopplaatsen van het GEN, zowel in het Brussels Gewest als in de rand;
- iedere gebruiker het recht op een kwaliteitsvolle dienstverlening gewaarborgd wordt;

demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- que les communes soient incitées, dans le cadre de leurs compétences comme gestionnaires des voiries, comme autorités délivrantes de permis en matière d'urbanisme, ainsi que dans l'exercice de leurs pouvoirs de police, à prendre des mesures qui favorisent la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun de surface;
- que le caractère public de la STIB soit garanti sur l'intégralité de ses réseaux;
- de veiller à ce que soient compensés les inconvénients du nombre plus élevé de ruptures de charge par l'adoption de fréquences 6/10/20 sur un maximum de lignes et par une information systématique et gratuite des temps d'attente;
- que soit pris en compte l'avis des communes relatifs à l'amélioration des dessertes locales notamment par l'allongement de certaines lignes;
- que les aménagements des arrêts et le nouveau matériel roulant tiennent compte des PMR parce que ce sont les personnes les plus pénalisées par les ruptures de charges;
- que la restructuration du réseau de surface se fasse en coordination avec celle du réseau souterrain, notamment à la faveur du bouclage de la petite ceinture en 2008;
- de veiller dans le respect de l'accord de coopération de 1991, à une meilleure complémentarité des réseaux STIB-De Lijn-TEC afin de mieux coordonner leurs offres respectives;
- que les emplois créés soient prioritairement accordés aux Bruxellois grâce à une collaboration étroite entre la STIB et l'ORBEM;
- que le réseau de nuit soit intégré dans le prochain contrat de gestion;
- que le matériel roulant indispensable à la garantie des fréquences présentées dans les plans, soit acquis, sous réserve de l'enveloppe budgétaire régionale;
- de prendre toutes les initiatives nécessaires pour assurer une parfaite connexion entre les réseaux de la STIB et les futurs points d'arrêt RER, tant sur le territoire de la Région bruxelloise que dans sa périphérie proche;
- que chaque usager ait droit à un service de qualité.

## Bijlagen

### Bijlage 1

**Ontwerp van advies van de heren Rachid Madrane, Denis Grimberghs, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Marie-Paule Quix, mevrouw Brigitte De Pauw en mevrouw Carla Dejonghe betreffende het ontwerp van tram- en busplannen voorgesteld door de MIVB (08.06.2005)**

De commissie voor de infrastructuur van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement

stelt vast dat :

- het regeerakkoord ernaar streeft om het autoverkeer tegen 2010 met 20 % te verminderen;
- het door de MIVB voorgestelde plan tegemoet komt aan de doelstelling om het net te hervormen en aldus de in het IRIS-plan vooropgestelde doelstellingen te halen (verhoging van het aanbod en van de frequenties, dekking van het grondgebied, vlotte doortocht van het openbaar vervoer, hogere regelmaat van het openbaar vervoer);
- het regeerakkoord bepaalt dat « De verbetering van de dienstverlening van de MIVB zich niet moet beperken tot de plaatsen waar of de ogenblikken waarop de vraag het hoogst is, maar ernaar dient te streven dat aan de behoeften van de gehele Brusselse bevolking wordt voldaan. »;
- de resolutie betreffende de reorganisatie van het tramnetwerk van de MIVB op 2 juli 2003 door het Brussels Hoofdstedelijk Parlement aangenomen is;
- het parlement beschikt over een algemeen project voor alle netten;
- de gewestelijke mobiliteitscommissie op 21 april 2005 advies heeft uitgebracht;
- de uitvoering van dat plan een antwoord is op de te grote druk van de auto en dat er een slagvaardig beleid van de gemeenten en het Gewest zou moeten komen om de trams en de bussen uit de files te halen waar ze zich nu in vastrijden;
- de metro van de kleine ring voltooid zal worden;
- er een samenwerkingsakkoord bestaat tussen het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (*Belgisch Staatsblad* 31.10.1991);
- de reorganisatie van het net arbeidsplaatsen zou scheppen;
- de kwestie van het nachtelijk net tot nu toe niet te berde gebracht is, maar dat daarover wel een studie uitgevoerd wordt;
- het plan een extra investering zou vereisen voor de aankoop van rollend materieel, alsook een aanpassing van de remises als gevolg daarvan;
- volgens de informatie van de MIVB, de exploitatielast zou toenemen;

vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat :

- het openbare karakter van de MIVB op al haar netten behouden blijft;

## Annexes

### Annexe 1

**Proposition d'avis de MM Rachid Madrane, Denis Grimberghs, Mmes Céline Delforge, Marie-Paule Quix, Brigitte De Pauw et Carla Dejonghe relative au projet de plans tram-bus proposé par la STIB (08.06.2005)**

La commission de l'infrastructure du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale

considère que:

- l'accord de gouvernement vise à diminuer la pression automobile de 20 % d'ici 2010;
- le plan proposé par la STIB rencontre l'objectif d'un redéploiement du réseau visant à atteindre les objectifs fixés par le plan IRIS (augmentation de l'offre, augmentation des fréquences, couverture du territoire, désengorgement des transports publics, meilleure régularité des transports en commun);
- l'accord de gouvernement stipule que « l'amélioration des services de la STIB ne doit ni se limiter aux endroits, ni aux moments où la demande est la plus forte mais doit viser la satisfaction des besoins de l'ensemble de la population bruxelloise (...) »;
- la résolution relative à la réorganisation du réseau tram de la STIB adoptée le 2 juillet 2003 par le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- le Parlement dispose d'un projet global reprenant l'ensemble des réseaux;
- l'avis du 21 avril 2005 de la Commission régionale de Mobilité;
- la mise en œuvre de ce plan est une réponse à la trop grande pression automobile; il faudrait une politique volontariste de la part des communes et de la Région qui viserait à sortir les trams et bus des engorgements où ils sont actuellement empêtrés;
- le métro de la petite ceinture va être bouclé;
- il existe un accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier de et vers la Région de Bruxelles-Capitale (*Moniteur belge* 31.10.1991);
- la réorganisation du réseau créerait de l'emploi;
- la question du réseau de nuit n'a pas été abordée à ce jour mais fait l'objet d'une étude;
- ce plan demanderait un investissement supplémentaire dans l'acquisition du matériel roulant et une adaptation en conséquence des zones de remisage;
- selon les informations données par STIB, la charge d'exploitation augmenterait;

demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale que:

- le caractère public de la STIB soit maintenu sur l'intégralité de ses réseaux;



- de gemeenten, in het kader van hun bevoegdheden inzake ruimtelijke ordening en politietoezicht, ertoe aangepord worden om maatregelen te nemen die de reïssnelheid van het openbaar vervoer verbeteren;
  - de overstappen gecompenseerd worden door frequenties 6/10/20 op zoveel mogelijk lijnen en door een systematische en kosteloze informatieverstrekking over de wachttijden;
  - rekening zou worden gehouden met het advies van de gemeenten over de verbetering van de lokale bedieningen, met name door de verlenging van bepaalde lijnen;
  - gezorgd wordt voor aanpassingen en rollend materieel ten behoeve van de PBM's, omdat die categorie de meeste last ondervindt van de overstappen;
  - de herstructurering van het bovengrondse net gecoördineerd wordt met die van het ondergrondse net, met name met de voltooiing van de kleine ring;
  - de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen hun netwerk coördineren, met naleving van het samenwerkingsakkoord;
  - de gecreëerde arbeidsplaatsen prioritair naar de Brusselaars gaan dankzij een nauwe samenwerking tussen de MIVB en de BGDA;
  - het nachtelijk net opgenomen wordt in het toekomstige beheerscontract;
  - onder voorbehoud van de gewestelijke begrotingskredieten, het noodzakelijke rollend materieel aangekocht wordt om de frequenties uit het plan te garanderen.
- les communes, dans le cadre de leurs compétences en aménagement du territoire et de pouvoir de police, soient incitées à prendre des mesures qui favorisent la vitesse commerciale des transports publics;
  - les ruptures de charge soient compensées par des fréquences 6/10/20 sur un maximum de lignes et par une information systématique et gratuite des temps d'attente;
  - soit pris en compte l'avis des communes relatifs à l'amélioration des dessertes locales notamment par l'allongement de certaines lignes;
  - des aménagements et du matériel roulant qui tiennent compte des PMR soient prévus parce que ce sont les personnes les plus pénalisées par les ruptures de charges;
  - la restructuration du réseau de surface se fasse en coordination avec celle du réseau souterrain, notamment avec le bouclage effectif de la petite ceinture;
  - les différentes sociétés de transports en commun coordonnent leur réseau dans le respect de l'accord de coopération;
  - les emplois créés soient prioritairement accordés à des Bruxellois grâce à une collaboration étroite entre la STIB et l'ORBEM;
  - le réseau de nuit soit intégré dans le prochain contrat de gestion;
  - sous réserve de l'enveloppe budgétaire régionale, le matériel roulant indispensable à la garantie des fréquences présentées dans le plan, soit acquis.

**Bijlage 2****Amendementen**

Nr. 1 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**Toe te voegen aan « Gezien »**

- *de beslissing van de regering van 12 mei 2005 om de minister voor mobiliteit te gelasten het advies van de commissie voor de infrastructuur van het gewestparlement in te winnen;*

Nr. 2 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**Toe te voegen aan « Gezien »**

- *het regeerakkoord dat ernaar streeft het autoverkeer tegen 2010 met 20 % te verminderen en dat, overeenkomstig het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, bepaalt dat « De verbetering van de dienstverlening van de MIVB zich niet [moet] beperken tot de plaatsen waar of de ogenblikken waarop de vraag het hoogst is, maar ernaar dient te streven dat aan de behoeften van de gehele Brusselse bevolking wordt voldaan »;*

Nr. 3 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**De volgende zin te verplaatsen van de consideransen naar « Gezien »**

- *de resolutie betreffende de reorganisatie van het tramnetwerk van de MIVB die op 2 juli 2003 door het Brussels Hoofdstedelijk Parlement aangenomen is;*

**Annexe 2****Amendements**

N° 1 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**A ajouter dans les visas :**

- *la décision du gouvernement du 12 mai 2005 de charger le ministre de la Mobilité de solliciter l'avis de la commission de l'Infrastructure du Parlement régional;*

N° 2 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**A ajouter dans les visas :**

- *l'accord de gouvernement qui vise à diminuer la pression automobile de 20 % d'ici 2010 et qui stipule, conformément au Plan régional de Développement, que « l'amélioration des services de la STIB ne doit ni se limiter aux endroits, ni aux moments où la demande est la plus forte mais doit viser la satisfaction des besoins de l'ensemble de la population bruxelloise (...) »;*

N° 3 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**Déplacer la phrase suivante des considérants aux visas :**

- *la résolution relative à la réorganisation du réseau tram de la STIB adoptée le 2 juillet 2003 par le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale;*

Nr. 4 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**De volgende zin te verplaatsen van de consideransen naar « Gezien »**

- *het advies van 21 april 2005 van de gewestelijke mobiliteitscommissie over de voorstellen voor de herorganisatie van de tram- en busnetten van de MIVB tegen 2010;*

Nr. 5 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**De volgende zin toe te voegen aan « Gezien »**

- *de adviezen van de gemeenten van 2005 over het door de MIVB voorgestelde busplan en de adviezen van de gemeenten van 2003 over het door de MIVB voorgestelde oorspronkelijke tramplan;*

Nr. 6 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**De volgende zin te verplaatsen van de consideransen naar « Gezien »**

- *het samenwerkingsakkoord van 31 oktober 1991 tussen het Vlaams, het Waals en het Hoofdstedelijk Gewest betreffende het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;*

Nr. 7 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**De volgende zin toe te voegen aan « Gezien »**

- *het advies van de verenigingen die zich bezighouden met mobiliteit dat de commissie voor de infrastructuur op 8 juni 2005 ontvangen heeft;*

N° 4 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**Déplacer la phrase suivante des considérants aux visas :**

- *l'avis du 21 avril 2005 de la Commission régionale de Mobilité sur les propositions de redéploiement des réseaux tramways et autobus de la STIB à l'horizon 2010;*

N° 5 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**Ajouter la phrase suivante dans les visas :**

- *les avis des communes rendus en 2005 sur le plan Bus tel que présenté par la STIB et les avis des communes rendus en 2003 sur le Plan tram initial tel que présenté par la STIB;*

N° 6 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**Déplacer la phrase suivante des considérants aux visas :**

- *l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier de et vers la Région de Bruxelles-Capitale du 31 octobre 1991;*

N° 7 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**Ajouter la phrase suivante dans les visas :**

- *l'avis des associations actives dans le domaine de la mobilité distribué en commission de l'Infrastructure le 8 juin 2005;*

Nr. 8 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**Toe te voegen aan « Gezien »**

- *het reissnelheidsprogramma zoals beschreven in het beheerscontract van de MIVB;*

Nr. 9 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**De volgende zin te verplaatsen van de consideransen naar « Gezien »**

- *de voltooiing van de metro van de kleine ring;*

Nr. 10 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**De volgende zin toe te voegen aan de consideransen**

- *de commissie vandaag een algemeen plan voor de reorganisatie van het tram- en busaanbod wordt voorgelegd dat rekening houdt met de evolutie van het aanbod van openbaar vervoer van de verschillende operatoren die actief zijn op het Brussels grondgebied;*

Nr. 11 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**De volgende zin toe te voegen aan de consideransen**

- *het tram- en busproject gedeeltelijk tegemoet komt aan het verzoek van het parlement in zijn resolutie van 2 juli 2003 wat betreft de exploitatie van de Noord-Zuidas, met name door de invoering van lijn 51 en de bediening 's avonds van de lijnen 82 Zuid en 81 West;*

N° 8 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**A ajouter dans les visas :**

- *le programme VICOM inscrit dans le contrat de gestion de la STIB;*

N° 9 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**Déplacer la phrase suivante des considérants aux visas :**

- *le bouclage du métro de la petite ceinture;*

N° 10 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**La phrase suivante est ajoutée aux considérants :**

- *la commission est aujourd'hui saisie d'un plan global de réorganisation de l'offre tram-bus qui tient compte de l'évolution de l'offre de transport public des différents opérateurs agissant sur le territoire bruxellois;*

N° 11 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**La phrase suivante est ajoutée aux considérants :**

- *le projet de réseau tram-bus rencontre partiellement la demande exprimée par le Parlement dans sa résolution du 2 juillet 2003 pour ce qui concerne l'exploitation de l'axe Nord-Sud, notamment par l'ajout de la ligne 51 et la desserte en soirée des lignes 82 Sud et 81 Ouest;*

Nr. 12 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**De volgende zin toe te voegen aan de consideransen**

- *ondanks de investeringen op de as Koningstraat-Regentschapsstraat, het aanbod van openbaar vervoer wordt verminderd tussen het station van Schaarbeek en het Poelaertplein;*

Nr. 13 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**De volgende zin toe te voegen aan het slot van het laatste streepje van de consideransen :** « *met 9 miljoen euro per jaar* ».

Nr. 14 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**De eerste twee consideransen te schrappen**

- *het regeerakkoord dat ernaar streeft om tegen 2010 het autoverkeer met 20 % te verminderen;*
- *de door de MIVB voorgestelde plannen tegemoet komen aan de doelstelling om het net te hervormen en aldus de in het IRIS-plan vooropgestelde doelstellingen te halen (verhoging van het aanbod, van de frequenties, dekking van het grondgebied, vlotte doortocht van het openbaar vervoer, hogere regelmaat van het openbaar vervoer);*

Nr. 15 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**In de verzoeken, het volgende streepje toe te voegen :**

- *iedere gebruiker recht op kwaliteitsvolle dienstverlening te waarborgen;*

N° 12 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**La phrase est ajoutée aux considérants :**

- *malgré les investissements sur l'axe Royale-Régence, l'offre de transport public est réduite de la gare de Schaarbeek à la Place Poelaert;*

N° 13 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**Au dernier tiret des considérants, ajouter les mots suivants :** « *de 9 millions d'euros par an* » **après le mot** « *augmenterait* ».

N° 14 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**Supprimer les deux premiers considérants :**

- *l'accord de gouvernement qui vise à diminuer la pression automobile de 20 % d'ici 2010;*
- *que les Plans proposés par la STIB rencontrent l'objectif d'un redéploiement du réseau visant à atteindre les objectifs fixés par le plan IRIS (augmentation de l'offre, augmentation des fréquences, couverture du territoire, désengorgement des transports publics, meilleure régularité des transports en commun);*

N° 15 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**Ajouter dans les demandes le tiret suivant :**

- *chaque usager ait droit à un service de qualité;*

Nr. 16 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**In de consideransen, in het volgende streepje :**

« de uitvoering van dat plan een antwoord is op de te grote druk van de auto en dat er een slagvaardig beleid (...) » **de woorden** « van de gemeenten en het Gewest zou moeten komen om de trams en de bussen uit de files te halen waar ze zich nu in vastrijden; » **te vervangen door de woorden** « *zou moeten worden gevoerd, zowel op gemeentelijk als gewestelijk vlak, om de trams en de bussen uit de files te halen waar ze zich nu in vastrijden;* » ».

Nr. 17 (van de heer Johan DEMOL)

**Wat de vragen aan de regering betreft :**

**De derde vraag beginnen met :** « *Wij betreuren de lastenbreuken, daarom vragen wij dat ze gecompenseerd worden door 6/10/20 frequenties...* ».

VERANTWOORDING

Iedereen heeft zijn zorg uitgesproken over de lastenbreuken maar legt er zich bij neer, aangezien de directie van de MIVB dit de beste oplossing vindt voor een betere stiptheid over het ganse netwerk.

Nr. 18 (van de heer Willem DRAPS)

**Het advies door het volgend verzoek te vervangen :**

« *De commissie voor de infrastructuur van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,*

*Gezien*

- *de resolutie betreffende de reorganisatie van het tramnetwerk van de MIVB die door het Brussels Parlement tijdens zijn vergadering van 15 juli 2003 is goedgekeurd;*
- *het tramplan dat door de MIVB is aangepast en op 25 mei 2005 in de commissie voor de infrastructuur is voorgesteld en uiteengezet;*
- *het busplan dat op 25 mei 2005 in de commissie voor de infrastructuur is voorgesteld en uiteengezet;*

N° 16 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**Dans les considérants, remplacer au tiret suivant :**

« la mise en œuvre de ce plan est une réponse à la trop grande pression automobile; il faudrait une politique volontariste ... » **les mots** « de la part des communes et de la Région qui viserait à sortir les trams et bus des engorgements où ils sont actuellement empêtrés; » **par les mots** « *tant au niveau communal que régional qui viserait à sortir les trams et les bus des engorgements dans lesquels ils sont actuellement empêtrés;* » ».

N° 17 (de M. Johan DEMOL)

**En ce qui concerne les demandes au gouvernement :**

**Modifier le troisième tiret comme suit :** « *parce que nous regrettons les ruptures de charge, de les compenser par des fréquences 6/10/20...* ».

JUSTIFICATION

Chacun a exprimé sa préoccupation en ce qui concerne les ruptures de charge mais s'y est résigné, étant donné que la STIB estime qu'il s'agit de la meilleure solution pour une meilleure ponctualité sur l'ensemble du réseau.

N° 18 (de M. Willem DRAPS)

**Remplacer l'avis par le dispositif suivant :**

« *La commission de l'Infrastructure du Parlement régional bruxellois,*

*Vu,*

- *la résolution relative à la réorganisation du réseau tram de la STIB adoptée par le Parlement bruxellois en sa séance du 15 juillet 2003;*
- *le Plan tram, tel qu'adapté par la STIB, présenté et exposé en commission de l'Infrastructure le 25 mai 2005;*
- *le Plan bus présenté et exposé en commission de l'Infrastructure le 25 mai 2005;*

- het advies dat de gewestelijke mobiliteitscommissie na haar vergadering van 21 april 2005 heeft uitgebracht;
- de adviezen van de gemeenten over het oorspronkelijke tramplan (2003) en over het busplan (2005);
- de adviezen van de maatschappijen van openbaar vervoer TEC (4 april 2005) en De Lijn (14 april 2005);
- het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 17 juni 1991 (Belgisch Staatsblad van 31 oktober 1991)
- het persbericht van 6 juni 2005 van de verenigingen NoMo, IEB en BRAL

overwegende dat :

- het gewestelijk ontwikkelingsplan de druk van het wegverkeer tegen 2010 met 20 % wil verminderen;
- de door de MIVB voorgestelde plannen de doelstellingen willen halen van het Iris-vervoerplan dat door de regering op 1 oktober 1998 is goedgekeurd (verhoging van het aanbod, verhoging van de frequentie, ruimere bediening van het grondgebied, betere regelmaat van het openbaar vervoer);
- de dienstverlening van de MIVB niet alleen moet worden verbeterd op de plaatsen en de momenten dat de vraag het grootst is, maar dat de behoeften van de hele Brusselse bevolking moeten worden gelenigd;
- het programma ter verbetering van de reissnelheid van de voertuigen van de MIVB moet worden voortgezet en uitgebreid;
- het tramplan, dat verschilt van het oorspronkelijke, een verbetering van de bediening op de Noord-Zuidas van de premetro mogelijk maakt doordat minder moet worden overgestapt ten gevolge van de invoering van een tramlijn (51) « Stalle-Esplanade ») en een gewijzigde bediening 's avonds en tijdens het weekend;
- de voltooiing van de kleine ring moet klaar zijn in 2007 en dat er tot dusver geen plannen bestaan voor andere ondergrondse lijnen van het openbaar vervoer in Brussel;
- de reorganisatie van het bovengronds net de dienstverlening aan de reizigers kwantitatief verbetert maar ook een honderdtal arbeidsplaatsen schept;
- een eventueel nachtelijk net niet ter sprake is gekomen in dat verband maar wordt bestudeerd;

- l'avis de la Commission régionale de la Mobilité remis au terme de sa séance du 21 avril 2005;
- les avis rendus par les communes tant sur le Plan tram initial (2003) que sur le Plan bus (2005);
- les avis rendus par les sociétés de transports publics TEC (4 avril 2005) et De Lijn (14 avril 2005);

– l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier de et vers la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juin 1991 (Moniteur belge du 31 octobre 1991);

- le communiqué de presse du 6 juin 2005 des associations NoMo, IEB, et BRAL;

considérant :

- que le Plan régional de développement impose une diminution de la pression automobile de 20 % à l'horizon 2010;
- que les Plans proposés par la STIB tendent à atteindre les objectifs fixés par le Plan Iris des déplacements approuvé par le gouvernement le 1<sup>er</sup> octobre 1998 (augmentation de l'offre, augmentation des fréquences, meilleure couverture du territoire, meilleure régularité des transports en commun);
- que l'amélioration des services offerts par la STIB ne doit pas se limiter aux endroits et aux moments où la demande est la plus forte mais doit aussi viser la satisfaction des besoins de l'ensemble de la population bruxelloise;
- qu'il convient de poursuivre et de développer le programme Vicom pour assurer une augmentation de la vitesse commerciale des véhicules de la STIB;
- que le Plan tram, tel que modifié par rapport à l'initial, permet une amélioration de la desserte sur l'axe Nord-Sud du préméto de par la diminution du nombre de ruptures de charge consécutive à la création d'une ligne de tram performante (51 « Stalle-Esplanade ») et une modification de la desserte en soirée et le week-end;
- que le bouclage de la petite ceinture doit être finalisé en 2007 et qu'il n'existe à ce jour aucun projet de poursuite des extensions d'infrastructures souterraines de transport public à Bruxelles;
- que la réorganisation du réseau de surface améliore quantitativement les services offerts à la clientèle et a aussi pour conséquence la création d'une centaine d'emplois;
- que la question de la création éventuelle d'un réseau de nuit n'a pas été abordée dans ce cadre mais fait l'objet d'une étude;

- de uitvoering van die plannen maar weinig nieuwe infrastructuurwerken vereisen maar dat er bijkomend rollend materieel (trams en bussen) moet worden aangekocht;
- de exploitatiekosten, volgens de gegevens van de MIVB, met 5,5 miljoen euro zouden stijgen voor het tramnet en met 2,91 miljoen euro voor het busnet;
- de fasering van de voorgenomen wijzigingen van het tram- en busnet te maken heeft met de voltooiing van de kleine metroring;
- met de voorgestelde aanpassingen in de eerste plaats wordt beoogd trams en bussen regelmatig te doen rijden op de bovengrondse lijnen, waar ze hinder ondervinden van het wegverkeer dat gedurende steeds langere periodes overdag verzadigd raakt;
- het bijgevolg gaat om een aanpassing uit noodzaak omdat de MIVB de toestand niet in de hand heeft en dat op alle gezagsniveaus andere maatregelen moeten worden genomen om de mobiliteit in de stadsgebieden in het algemeen te verbeteren;
- het tramplan een wezenlijke verbetering beoogt van de bediening van de gordellijnen in het oostelijk gedeelte van de stad (lijnen 23, 24 en 25 en aanzet tot verlenging van de toekomstige lijn 93 aan de Vorstlaan);

verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- het openbaar karakter van de MIVB voor alle exploitatiewijzen niet te laten verloren gaan door die herstructurering, ook niet ten dele;
- de gemeenten in het kader van hun bevoegdheden als wegbeheerder, als overheid die stedenbouwkundige vergunningen afgeeft en in het kader van de uitoefening van hun politiebevoegdheid ertoe aan te zetten om maatregelen te nemen die de reïssnelheid en de regelmaat van het bovengronds openbaar vervoer verbeteren;
- het programma ter verbetering van de reïssnelheid slagkrachtig voort te zetten, ermee rekening houdend dat er raakvlakken zijn met verschillende bevoegdheden (ruimtelijke ordening, wegen, toezicht op de gemeenten, MIVB, ...) en dat daartoe een Task Force zou moeten worden opgericht;
- ervoor te zorgen dat de nadelen van de vele overstappen worden gecompenseerd door frequenties 6/10/20 op zoveel mogelijk lijnen en door systematische en kosteloze informatie over de wachttijden;

- que la mise en œuvre de ces Plans ne nécessite que peu de travaux de nouvelles infrastructures mais implique l'acquisition de matériel roulant supplémentaire (trams et bus);
- que selon les informations fournies par la STIB, la charge d'exploitation augmenterait de 5,5 millions d'euros pour le réseau tram et de 2,91 millions d'euros pour le réseau bus;
- que le phasage des modifications envisagées des réseaux tram et bus est lié au bouclage de la petite ceinture en métro;
- que les adaptations proposées visent avant tout à pallier à l'irrégularité de nombreuses lignes de surface tributaires des aléas d'une circulation automobile qui devient saturée pendant des périodes de plus en plus longues en journée;
- qu'il s'agit là dès lors d'une adaptation faite par nécessité face à une situation que la STIB ne contrôle pas et qu'il conviendrait de prendre à tous les niveaux de pouvoir d'autres mesures pour améliorer globalement la mobilité en zones urbaines;
- que le Plan tram prévoit une amélioration substantielle de la desserte des lignes de rocade Est de la ville (lignes 23, 24 et 25 et amorce du prolongement du futur 93 au boulevard du Souverain);

demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- que cette restructuration n'entraîne pas une perte, même partielle, du caractère public de la STIB, tous modes d'exploitation confondus;
- que les communes soient incitées, dans le cadre de leurs compétences comme gestionnaires de voiries, comme autorités délivrantes en matière d'urbanisme ainsi que dans l'exercice de leurs pouvoirs de police, à prendre les mesures qui favorisent la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun de surface;
- que le programme Vicom soit poursuivi de manière volontariste, en considérant qu'il s'agit là d'un objectif transversal à plusieurs compétences (aménagement du territoire, routes, tutelle sur les communes, STIB, ...) et qu'il conviendrait de mettre sur pied une « task force » à cet effet;
- de veiller à ce que soient compensés les inconvénients du nombre plus élevé de ruptures de charge par l'adoption de fréquences 6/10/20 sur un maximum de lignes et par une information systématique et gratuite des temps d'attente;



- rekening te houden met de adviezen van de gemeenten over de verbetering van de lokale bediening en de verplaatsing van bepaalde eindpunten;
- veranderingen aan te brengen aan de stopplaatsen en het rollend materieel om rekening te houden met de mensen met beperkte mobiliteit, die meer dan anderen last ondervinden van het overstappen;
- te zorgen voor een betere complementariteit tussen het MIVB-net en dat van De Lijn en van TEC om hun respectief aanbod beter te coördineren;
- bijkomende middelen aan te wenden om meer trams in te leggen op de lijnen van de Koningstraat en de Regentschapsstraat;
- alles in het werk te stellen om de tramverbinding met de gemeente Jette (met inbegrip van het AZ-VUB), die als dusdanig niet is opgenomen in het tramplan, te verbeteren;
- de nodige middelen vrij te maken om lijn 93 Hermann-Debroux door te trekken tot Roodebeek;
- een nachtelijk netwerk op te nemen in het volgende beheerscontract;
- de nieuwe arbeidsplaatsen prioritair open te stellen voor Brusselaars door middel van een nauwe samenwerking tussen de MIVB en de BGDA;
- alle nodige initiatieven te nemen om een perfecte verbinding tot stand te brengen tussen het MIVB-net en de toekomstige stopplaatsen van het GEN, zowel in het Brussels Gewest als in de rand.

Nr. 19 (van de heren Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Marie-Paule QUIX, mevrouw Brigitte DE PAUW en mevrouw Carla DEJONGHE)

**Gezien :**

- de beslissing van de regering van 12 mei 2005 om de minister van Mobiliteit te gelasten het advies van de commissie voor de infrastructuur van het gewestparlement in te winnen;
- het regeerakkoord dat ernaar streeft het autoverkeer tegen 2010 met 20 % te verminderen en dat, overeenkomstig het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, bepaalt dat « De verbetering van de dienstverlening van de MIVB zich niet [moet] beperken tot de plaatsen waar of de

- que soient pris en compte les avis des communes relatifs notamment à l'amélioration des dessertes locales et le déplacement de certains terminus;
- que des adaptations soient apportées aux arrêts et au matériel roulant afin de tenir compte des personnes à mobilité réduite qui sont, plus que d'autres, pénalisées par les ruptures de charge;
- de veiller à une meilleure complémentarité des réseaux STIB - DE LIJN - TEC afin de mieux coordonner leurs offres respectives;
- que des moyens complémentaires puissent être affectés pour renforcer la desserte par tramway sur les lignes des rues « Royale-Régence »;
- de mettre tout en œuvre pour améliorer la desserte par tramway de la commune de Jette (incluant l'AZ-VUB) qui n'est pas reprise comme telle dans le Plan tram;
- de dégager les moyens nécessaires pour prolonger la ligne 93 d'Hermann-Debroux à Roodebeek;
- de prévoir l'intégration d'un réseau de nuit dans le prochain contrat de gestion;
- que les nouveaux emplois créés soient prioritairement accessibles à des Bruxellois grâce à une collaboration étroite entre la STIB et l'ORBEM;
- de prendre toutes les initiatives nécessaires pour assurer une parfaite connexion entre les réseaux de la STIB et les futurs points d'arrêt RER, tant sur le territoire de la Région bruxelloise que dans sa périphérie proche.»

N° 19 (de MM. Rachid MADRANE, Hervé DOYEN, Denis GRIMBERGHS, Mmes Céline DELFORGE, Marie-Paule QUIX, Brigitte DE PAUW et Carla DEJONGHE)

**Vu :**

- la décision du gouvernement du 12 mai 2005 de charger le ministre de la Mobilité de solliciter l'avis de la commission Infrastructure du Parlement régional;
- l'accord de gouvernement qui vise à diminuer la pression automobile de 20% d'ici 2010 et qui stipule, conformément au Plan régional de Développement, que « l'amélioration des services de la STIB ne doit ni se limiter aux endroits, ni aux moments où la demande est

ogenblikken waarop de vraag het hoogst is, maar ernaar dient te streven dat aan de behoeften van de gehele Brusselse bevolking wordt voldaan (...) »;

- de resolutie betreffende de reorganisatie van het tram-netwerk van de MIVB die het Brussels Hoofdstedelijk Parlement tijdens zijn vergadering van 2 juli 2003 heeft goedgekeurd;
- het advies van 21 april 2005 van de gewestelijke mobiliteitscommissie over de voorstellen voor de herorganisatie van de tram- en busnetten van de MIVB tegen 2010;
- de adviezen van de gemeenten van 2005 over het door de MIVB voorgestelde busplan en de adviezen van de gemeenten van 2003 over het door de MIVB voorgestelde oorspronkelijke tramplan, dat sindsdien gewijzigd is, en de verschillende moties van de gemeenten over de invoering van nieuwe lijnen;
- het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 31 oktober 1991;
- het advies van de verenigingen die zich bezighouden met mobiliteit dat de commissie voor de infrastructuur op 8 juni 2005 ontvangen heeft;
- het reissnelheidsprogramma zoals beschreven in het beheerscontract van de MIVB;
- de voltooiing van de metro van de kleine ring;

#### **De commissie voor de infrastructuur van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement**

##### **overweegt dat :**

- het door de MIVB voorgestelde plan tegemoet komt aan de doelstelling om het net te reorganiseren en aldus de in het IRIS-plan vooropgestelde doelstellingen te halen (verhoging van het aanbod, van de frequenties, dekking van het grondgebied, vlotte doorstroom van het openbaar vervoer, grotere regelmaat van het openbaar vervoer);
- de commissie een algemeen plan voor de reorganisatie van het tram- en busaanbod wordt voorgelegd, dat rekening houdt met de evolutie van het aanbod van openbaar vervoer van de verschillende operatoren die actief zijn op het Brussels grondgebied;
- de uitvoering van die plannen een antwoord is op de te grote druk van de auto en dat de gemeenten én het Gewest een slagvaardig beleid moeten voeren om de

la plus forte mais doit viser la satisfaction des besoins de l'ensemble de la population bruxelloise (...) »;

- la résolution relative à la réorganisation du réseau tram de la STIB adoptée le 2 juillet 2003 par le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- l'avis du 21 avril 2005 de la Commission régionale de Mobilité sur les propositions de redéploiement des réseaux tramways et autobus de la STIB à l'horizon 2010;
- les avis des communes rendus en 2005 sur le Plan bus tel que présenté par la STIB et les avis des communes rendus en 2003 sur le Plan tram initial tel que présenté par la STIB et amendé depuis et les différentes motions adoptées par différentes communes portant sur la création de nouvelles lignes;
- l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier de et vers la Région de Bruxelles-Capitale du 31 octobre 1991;
- l'avis des associations actives dans le domaine de la mobilité reçu par la Commission de l'Infrastructure le 8 juin 2005;
- le programme VICOM inscrit dans le contrat de gestion de la STIB;
- le futur bouclage du métro de la petite ceinture;

#### **La commission de l'infrastructuur du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale**

##### **considère que :**

- le Plan proposé par la STIB rencontre l'objectif d'un redéploiement du réseau visant à atteindre les objectifs fixés par le plan IRIS (augmentation de l'offre, augmentation des fréquences, couverture du territoire, désengorgement des transports publics, meilleure régularité des transports en commun);
- la Commission est aujourd'hui saisie d'un plan global de réorganisation de l'offre tram-bus qui tient compte de l'évolution de l'offre de transport public des différents opérateurs agissant sur le territoire bruxellois;
- la mise en œuvre de ce plan est une réponse à la trop grande pression automobile, il est nécessaire de mener une politique volontariste tant au niveau communal que

*trams en de bussen uit de verkeersopstoppingen te halen waarin ze zich vandaag vastrijden;*

- *de reorganisatie van het tram- en busnet arbeidsplaatsen zou scheppen;*
- *het tramplan deels tegemoet komt aan het verzoek van het parlement in zijn resolutie van 2 juli 2003 wat betreft de exploitatie van de Noord-Zuidas, met name door de invoering van tramlijn 51 en een gewijzigde bediening 's avonds van de lijnen 82 in het zuiden en 81 in het westen;*
- *ondanks de investeringen op de as Koningsstraat-Regentschapsstraat, het aanbod van openbaar vervoer tijdens de spitsuren onvoldoende blijft;*
- *de kwestie van het nachtelijk net tot nu toe niet te berde gebracht is, maar dat daarover wel een studie uitgevoerd wordt;*
- *dat plan een extra investering zouden vereisen voor de aankoop van rollend materieel, alsook een aanpassing van de remises als gevolg daarvan;*
- *volgens de informatie van de MIVB, de exploitatielast zou toenemen met 9 miljoen euro per jaar;*

**vraagt de Brussels Hoofdstedelijk Regering dat :**

- *de gemeenten, in het kader van hun bevoegdheden inzake ruimtelijke ordening en in het kader van de uitoefening van hun politiebevoegdheid, ertoe aangezet worden om maatregelen te nemen die de reissnelheid van het openbaar vervoer verbeteren;*
- *het openbare karakter van de MIVB op al haar netten behouden blijft;*
- *de nadelen van de vele overstappen worden gecompenseerd door te zorgen voor frequenties 6/10/20 op zoveel mogelijk lijnen en door systematische en kosteloze informatie over de wachttijden;*
- *rekening wordt gehouden met het advies van de gemeenten over de verbetering van de lokale bediening, met name door de verlenging van bepaalde lijnen;*
- *bij de aanpassingen van de stopplaatsen en de aankoop van nieuwe rollend materieel, rekening wordt gehouden met de personen met beperkte mobiliteit, omdat zij het meest last ondervinden van het overstappen;*
- *de herstructurering van het bovengrondse net gecoördineerd wordt met die van het ondergrondse net, met name de voltooiing van de kleine ring;*

*régional qui viserait à sortir les trams et les bus des engorgements dans lesquels ils sont actuellement empêtrés;*

- *la réorganisation du réseau créerait de l'emploi;*
- *le projet de réseau Tram-Bus rencontre partiellement la demande exprimée par le Parlement dans sa résolution du 2 juillet 2003 pour ce qui concerne l'exploitation de l'axe Nord-Sud, notamment par l'ajout de la ligne 51 et la desserte en soirée des lignes 82 Sud et 81 Ouest;*
- *malgré les investissements sur l'axe Royale-Régence, l'offre de transport public tout en étant améliorée aux heures de pointe est réduite de la gare de Schaerbeek à la Place Poelaert;*
- *la question du réseau de nuit n'a pas été abordée à ce jour mais fait l'objet d'une étude;*
- *ce plan demanderait un investissement supplémentaire dans l'acquisition du matériel roulant et une adaptation en conséquence des zones de remisage;*
- *selon les informations données par la STIB, la charge d'exploitation augmenterait de 9 millions d'euros par an;*

**demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale que :**

- *les communes, dans le cadre de leurs compétences en aménagement du territoire et de pouvoir de police, soient incitées à prendre des mesures qui favorisent la vitesse commerciale des transports publics;*
- *que le caractère public de la STIB soit garanti sur l'intégralité de ses réseaux;*
- *les ruptures de charge soient compensées par des fréquences 6/10/20 sur un maximum de lignes et par une information systématique et gratuite des temps d'attente;*
- *soit pris en compte l'avis des communes relatifs à l'amélioration des dessertes locales notamment par l'allongement de certaines lignes;*
- *des aménagements et du matériel roulant qui tiennent compte des PMR soient prévus parce que ce sont les personnes les plus pénalisées par les ruptures de charges;*
- *la restructuration du réseau de surface se fasse en coordination avec celle du réseau souterrain, notamment avec le bouclage effectif de la petite ceinture;*

- *wordt gezorgd voor een betere coördinatie tussen de netten van de openbaarvervoermaatschappijen, met naleving van het samenwerkingsakkoord;*
  - *de nieuwe arbeidsplaatsen prioritair opengesteld worden voor de Brusselaars, dankzij een nauwe samenwerking tussen de MIVB en de BGDA;*
  - *het nachtelijk net opgenomen wordt in het volgende beheerscontract;*
  - *het noodzakelijke rollend materieel aangekocht wordt om de frequenties uit de plannen te garanderen, rekening houdend met de gewestelijke begrotingskredieten;*
  - *iedere gebruiker het recht op een kwaliteitsvolle dienstverlening gewaarborgd wordt;*
- *les différentes sociétés de transports en commun coordonnent leur réseau dans le respect de l'accord de coopération;*
  - *les emplois créés soient prioritairement accordés à des Bruxellois grâce à une collaboration étroite entre la STIB et l'ORBEM;*
  - *le réseau de nuit soit intégré dans le prochain contrat de gestion;*
  - *sous réserve de l'enveloppe budgétaire régionale, le matériel roulant indispensable à la garantie des fréquences présentées dans le plan, soit acquis;*
  - *chaque usager ait droit à un service de qualité.*

