

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2011-2012

18 APRIL 2012

**VOORSTELLING VAN
DE ORIËNTATIENOTA**

**betreffende het nieuwe beheerscontract
tussen de MIVB en
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

VERSLAG

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

door mevrouw Brigitte DE PAUW (N)
en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Philippe Close, Jamal Ikazban, Emin Özkara, Aziz Albishari, mevr. Céline Delforge, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Gaëtan Van Goidsenhoven, Hervé Doyen, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Cécile Jodogne, de heer Jef Van Damme, mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervangers : mevr. Olivia P'tito, mevr. Viviane Teitelbaum, de heer Serge de Patoul, mevr. Annemie Maes.

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

SESSION ORDINAIRE 2011-2012

18 AVRIL 2012

**PRÉSENTATION DE
LA NOTE D'ORIENTATION**

**relative au nouveau contrat de gestion
entre la STIB et
la Région de Bruxelles-Capitale**

RAPPORT

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

par Mmes Brigitte DE PAUW (N)
et Anne-Charlotte d'URSEL (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Philippe Close, Jamal Ikazban, Emin Özkara, Aziz Albishari, Mmes Céline Delforge, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Gaëtan Van Goidsenhoven, Hervé Doyen, Mmes Béatrice Fraiteur, Cécile Jodogne, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte De Pauw.

Membres suppléants : Mmes Olivia P'tito, Viviane Teitelbaum, M. Serge de Patoul, Mme Annemie Maes.

I. Inleidende uiteenzetting van Minister Brigitte Grouwels

Minister Brigitte Grouwels heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« De oriëntatienota ter voorbereiding van het nieuwe beheerscontract van de MIVB wordt op 2 februari door de Regering goedgekeurd.

Ter herinnering : het nieuwe beheerscontract zal in drie fasen opgesteld worden :

- Ten eerste wordt het beheerscontract voor de periode 2007-2011 geëvalueerd; dat is het zogeheten verslag over de vijfjaarlijkse evaluatie.
- In een tweede fase wordt een oriëntatienota opgesteld met de doelstellingen en de krachtlijnen van het beheerscontract voor de periode 2012-2016.
- De derde fase bestaat uit de opmaak van het beheerscontract zelf.

Het vertrekpunt voor het nieuwe beheerscontract is de vraag hoe de MIVB kan voldoen aan de sterke stijging van de vraag naar mobiliteit en toch een kwaliteitsvolle dienst kan garanderen. De bevolkingsexplosie die in ons Gewest verwacht wordt, zowel op het vlak van de toename van het aantal inwoners als op het vlak van de nieuwe arbeidsplaatsen, vereist een sterke stijging van de capaciteit van het openbaar vervoer. De stijging met 30 % in het gebruik van het openbaar vervoer wordt tegen 2016 verwacht en men voorspelt 400 miljoen ritten per jaar. Voor 2025 is de verwachte stijging zelfs 75 % en bereikt men 550 miljoen ritten per jaar. Die sterke stijging zal echter niet lineair gebeuren op het geheel van het net. De stijging volgt de ontwikkelingspolen in werkgelegenheid en huisvesting en hangt ook af van de snelheid waarmee de maatregelen van het mobiliteitsplan Iris2 toegepast zullen worden. Het huidige net van de MIVB kan echter niet voldoen aan die sterke stijging van de vraag. De capaciteit van het net moet dus aanzienlijk verbeterd worden in de loop van de volgende jaren.

In de presentatie van de PwC-consultant, die u de grote lijnen van de oriëntatienota zal voorstellen, zal u zien hoe het Gewest en de MIVB die handschoen willen oppakken. ».

II. Uiteenzetting van de heer Iouri Brouhns, Senior Manager in het studie bureau PwC

De heer Iouri Brouhns stelt aan de commissie de oriëntatienota voor betreffende het toekomstige beheerscontract van de MIVB, aan de hand van slides (zie bijlage nr. 1).

I. Exposé introductif de la Ministre Brigitte Grouwels

La Ministre Brigitte Grouwels a tenu devant les commissaires l'exposé suivant :

« La note d'orientation préparant le nouveau contrat de gestion de la STIB est approuvé par le Gouvernement le 2 février.

Pour votre mémoire, l'élaboration du nouveau contrat de gestion se fera en trois phases :

- En premier lieu, le contrat de gestion pour la période 2007-2011 – le rapport dit d'évaluation quinquennal – est évalué.
- Dans une deuxième phase, une note d'orientation avec les ambitions, les lignes directrices et les objectifs du contrat de gestion pour la période 2012-2016 est rédigée.
- La troisième phase consiste en la rédaction du contrat de gestion proprement dit.

Le point de départ du nouveau contrat de gestion est de savoir comment la STIB peut satisfaire à la forte augmentation de la demande de mobilité tout en garantissant un service de qualité. La croissance démographique attendue dans notre Région, aussi bien au niveau de la croissance du nombre d'habitants qu'au niveau des nouveaux emplois, requiert une forte augmentation de la capacité des transports publics. Une hausse de 30 % de l'utilisation des transports en commun est prévue d'ici 2016 et on prévoit 400 millions de trajets par an. Pour 2025, l'augmentation attendue s'élève même à 75 % pour atteindre les 550 millions de trajets par an. Cette forte augmentation ne se fera cependant pas de manière linéaire sur l'ensemble du réseau. Elle suit les pôles de développement en matière d'emploi et de logement, et dépend également de la rapidité avec laquelle les mesures du plan de mobilité Iris2 seront appliquées. Le réseau actuel de la STIB ne peut cependant pas répondre à cette forte augmentation de la demande. La capacité du réseau doit dès lors sensiblement croître au cours des prochaines années.

Vous trouverez dans la présentation du consultant PwC, qui va vous présenter les grandes lignes de la note d'orientation, comment la Région et la STIB entendent répondre à ces défis. ».

II. Exposé de M. Iouri Brouhns, Senior Manager au bureau d'études PwC

M. Iouri Brouhns présente à la commission la note d'orientation pour le futur contrat de gestion de la STIB, à l'aide de transparents (voir annexe n° 1).

III. Bespreking

Mevrouw Brigitte De Pauw is blij dat men die nota vandaag bespreekt. De nota is het resultaat van de tweede fase van de opmaak van het nieuwe beheerscontract, na de eerste fase, die bestond uit het vijfjaarlijkse verslag over de evaluatie van het eerste beheerscontract; de derde fase, die zal bestaan uit het sluiten van het nieuwe beheerscontract zelf zal, zo hoopt de volksvertegenwoordigster, voor de Regering de gelegenheid vormen om rekening te houden met de opmerkingen van de parlementsleden.

Wat het aanbod aan het openbaar vervoer betreft, vindt de volksvertegenwoordigster dat het gezond verstand moet zegevieren. Wij hebben inderdaad op gewestelijk niveau ingenieurs en deskundigen die plannen tekenen maar op het niveau van de gebruikers is er een grote kloof. De leiding van de MIVB zou zich in de plaats van de reizigers moeten stellen. Een toerist die zich in Brussel moet oriënteren, zal bijvoorbeeld veel problemen ondervinden. Het is vanuit die invalshoek dat men de uitbouw van het net van het openbaar vervoer moet bekijken. De volksvertegenwoordigster heeft zich altijd afgevraagd hoe men gemakkelijk van punt A naar punt B kan reizen. Er zijn altijd oriëntatieproblemen met de bestemmingen Simonis van de metrolijnen 2 en 6, die een lus vormen : het is al niet duidelijk voor een Brusselaar zelf, men moet dus niet vragen hoe het voor een buitenlander is !

Wat de verhoging van de capaciteit betreft, is iedereen het erover eens dat : het niet meer dan logisch is dat de capaciteit van de voertuigen verhoogd wordt. Men moet niet enkel redeneren als ingenieur in een ivoren toren, maar ook rekening houden met de mensen die zich dagelijks moeten verplaatsen. In « Brussels Nieuws » kan men lezen dat de reizigers met een zekere voldoening het openbaar vervoer nemen en dat stemt de volksvertegenwoordigster tot tevredenheid. Maar men moet ook nagaan waarom mensen het openbaar vervoer niet gebruiken, en die zijn met veel meer.

Wat het aanbod van een gratis abonnement betreft, is er vandaag een discussie in Vlaanderen aan de gang om te weten of het nuttig is een gratis abonnement te geven aan personen ouder dan 65 jaar. Er zijn misschien belangrijkere prioriteiten. De volksvertegenwoordigster vraagt wat het standpunt van de Brusselse Regering ter zake is. De CD&V wil die kwestie aan de Regering voorleggen.

Volgens die oriëntatienota, zijn er vooral veiligheidsproblemen in de metrostations. De volksvertegenwoordigster meent dat die bevoegdheid federaal moet blijven. Men mag in geen enkel geval terecht komen in een watervalstelsel waarbij Brussel voor alles moet opdraaien.

In het kader van de nieuwe staatsvorming, moet men proberen om Brussel te herfinancieren in een nieuwe verhouding tussen gemeenten en Gewest. In het kader van het

III. Discussion

Mme Brigitte De Pauw se réjouit de discuter aujourd'hui de cette note, qui est le résultat de la deuxième phase de l'élaboration du nouveau contrat de gestion, la première phase étant le rapport quinquennal d'évaluation du premier contrat de gestion; pour la troisième phase, qui sera la conclusion du nouveau contrat de gestion proprement dit, la députée espère que le Gouvernement tiendra compte des remarques formulées par les parlementaires.

Dans la présentation de l'offre de transports publics, la députée estime que c'est le bon sens qui doit prévaloir. En effet, nous avons au niveau régional des ingénieurs et des experts qui dessinent des plans, mais au niveau des utilisateurs, il y a un grand fossé. Il faudrait que les directeurs de la STIB se mettent à la place du voyageur. Un touriste, par exemple, qui doit s'orienter à Bruxelles, aura beaucoup de mal. C'est à travers ce bout de la lorgnette qu'il faut voir cette construction du réseau de transports en commun. La députée s'est toujours demandée comment il était possible de se rendre aisément d'un point A à un point B. On a toujours des problèmes d'orientation avec les destinations « Simonis » des lignes de métro 2 et 6 qui tournent en boucle : ce n'est déjà pas clair pour un Bruxellois de souche, il ne faut pas demander pour un étranger !

Au niveau de l'augmentation des capacités, tout le monde en convient : c'est de la pure logique que les capacités des véhicules soient revues à la hausse. Il ne faut pas seulement avoir une logique d'ingénieur en chambre, mais il faut tenir compte des gens qui doivent se déplacer quotidiennement. Dans « Brussels Nieuws », on lit que les voyageurs ont une certaine satisfaction à prendre les transports en commun, et la députée s'en réjouit. Mais il faut voir aussi pourquoi les gens n'utilisent pas les transports en commun, et ceux-là sont beaucoup plus nombreux.

En ce qui concerne l'offre d'un abonnement gratuit, il y a aujourd'hui toute une discussion en Flandre pour savoir s'il est utile d'offrir un abonnement gratuit aux personnes de plus de 65 ans. Il y a peut-être d'autres attentes qui sont plus légitimes. La députée souhaite savoir quel est le point de vue du Gouvernement bruxellois en la matière. Le CD&V souhaite soumettre cette question au Gouvernement.

Dans cette note d'orientation, les problèmes de sécurité se posent essentiellement dans les stations de métro. La députée estime qu'il faut que cette compétence reste fédérale. En aucun cas il ne faut aboutir à un système en cascade où Bruxelles doit intervenir à 100 %.

Dans le cadre de la nouvelle réforme de l'Etat, il s'agira de refinancer Bruxelles dans un nouveau rapport entre les communes et la Région. Or, dans le cadre de la politique

openbaarvervoerbeleid, zijn sommige gemeenten echter de speerpunten van het Gewest. Het zou niet de bedoeling mogen zijn om de inspraak van de gemeenten te schrappen. Maar er zijn maatregelen die de draagkracht van de gemeenten te boven gaan en die op gewestelijk niveau genomen moeten worden. Vandaag nemen bepaalde gemeenten echter een loopje met het algemeen belang.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel stelt vast, gelet op de context van de opmaak van het beheerscontract 2012-2016, dat de Regering vertraging oploopt.

De eerste vaststelling betreft de termijn voor de beschikbaarheid van het beheerscontract, dat de Regering vóór eind december 2011 had moeten goedkeuren. Het toont duidelijk aan dat de olijfbomcoalitie het niet goed doet en er niet in slaagt om de interne strubbelingen te overstijgen. Hoewel de Regering luid uitroept dat men voorrang moet blijven geven aan de mobiliteit en de verplaatsingen op duurzame wijze, slaagt ze er niet in om een akkoord te vinden over een beheerscontract waarvan de inzet van zeer groot belang is.

Een tweede vaststelling die de volksvertegenwoordiger doet is dat de reïssnelheid van de bovengrondse voertuigen verslechterd is. Ondanks de tamelijk hoge bedragen die in het VICOM-programma geïnvesteerd zijn, is de reïssnelheid van bussen en trams blijven achteruit gaan in de loop van het voorbije jaar. Het volgende beheerscontract lijkt mirakels te verwachten door het VICOM-programma voort te zetten, terwijl men zou kunnen denken aan andere minder dure maatregelen.

Op het vlak van het aantal reizigers wijzen de cijfers van de MIVB op 311 miljoen ritten in 2012, dat is een stijging met meer dan 80 % vergeleken met 2000. Twee opmerkingen in dat verband. Enerzijds is de vooruitgang niet spectaculair geweest in 2011 vergeleken met 2010, terwijl de brandstofprijzen in 2011 de hoogte in geschoten zijn. Dat lijkt dus geen grote invloed gehad te hebben op het aantal verplaatsingen op het MIVB-net. Anderzijds zijn er automatische poortjes in dienst gesteld in 2010 en 2011 met als gevolg dat, volgens de verklaringen van de minister zelf, het aantal betalende reizigers toegenomen is.

De statistieken die bezorgd zijn moeten dus met de nodige omzichtigheid bekeken worden en betekenen niet noodzakelijk een echte stijging van het aantal reizigers. Met het Mobib-systeem zou men statistieken moeten hebben die beter met de werkelijkheid overeenstemmen.

Wat de tevredenheidsindex betreft, die is duidelijk verminderd sinds 2006, wat in de nota erkend wordt (blz. 6).

Wat zijn de perspectieven voor 2012-2025? Tegen 2025 zou het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een sterke bevolkingstoename moeten kennen. Dat zal gevolgen hebben

des transports en commun, certaines communes sont le fer de lance de la Région. Le but ne devrait pas être de supprimer la coparticipation des communes. Mais il y a des mesures qui dépassent la compétence des communes, qui doivent être prises au niveau régional. Or actuellement certaines communes contrecarrent l'intérêt général.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel constate, eu égard au contexte de l'élaboration du contrat de gestion 2012-2016, que le Gouvernement est en retard.

La première constatation est celle du délai apporté à la disponibilité du contrat de gestion qui aurait dû être adopté par le Gouvernement avant la fin décembre 2011. Il s'agit d'un signe évident d'un malaise au sein du Gouvernement de l'Olivier qui ne parvient pas à surmonter ses divergences internes. Alors que le Gouvernement clame la nécessité de réserver la priorité à la mobilité et aux déplacements de façon durable, il ne parvient pas à dégager un accord sur un contrat de gestion dont les enjeux sont d'une importance capitale.

Un second constat que fait la députée est que la vitesse commerciale des véhicules de surface s'est dégradée. Malgré des montants relativement élevés engagés dans le programme VICOM, la vitesse commerciale des bus et trams n'a pas cessé de se dégrader au cours de l'année écoulée. Le prochain contrat de gestion semble attendre des miracles en poursuivant le programme VICOM, alors que d'autres mesures moins coûteuses pourraient être envisagées.

Sur le plan de la fréquentation, les chiffres communiqués par la STIB font état de 311 millions de voyages en 2010, soit une progression de plus de 80 % par rapport à 2000. Deux remarques s'imposent à cet égard. D'une part, la progression n'a pas été sensationnelle en 2011 par rapport à 2010, alors que le prix des carburants a réellement flambé en 2011 et semble donc ne pas avoir influencé de façon nette le nombre de déplacements sur le réseau de la STIB. D'autre part, des portiques automatiques ont été mis en service en 2010 et 2011 et ont eu pour effet, suivant les déclarations de la Ministre même, d'augmenter le nombre de voyageurs payants.

Les données statistiques communiquées doivent donc être prises avec toutes les précautions d'usage voulues et ne signifient pas nécessairement une nette augmentation du nombre de voyageurs. Le système Mobib devrait permettre d'avoir des statistiques plus en conformité avec la réalité.

En ce qui concerne l'indice de satisfaction, celui-ci a manifestement diminué depuis 2006, ce que reconnaît la note (page 6).

Quelle sont les perspectives pour 2012-2025? D'ici 2025, la Région de Bruxelles-Capitale devrait connaître une forte poussée démographique. Cela aura des inciden-

voor de vraag naar vervoer zonder dat die vraag noodzakelijkerwijze uniform zal zijn voor het hele Gewest (blz. 7 van de nota). Niet enkel de bevolkingsexplosie moet tot nadenken stemmen, maar ook de ontwikkeling van bepaalde activiteitencentra of woonzones in ontwikkeling : de zone Thurn & Taxis is in volle ontwikkeling en men heeft het zelfs niet over de verbinding van deze wijk door middel van een aangepast vervoermiddel (tram) dat voldoet aan een stijgende vraag. Wordt die mogelijkheid overwogen voor het volgende beheerscontract, te weten na 2016. Is dat redelijk ?

Er wordt ook verwezen naar het plan Iris2 dat streeft naar een vermindering met 6 tot 10 % van de verkeersdruk tegen 2015 en 20 % tegen 2020. Dat plan dat ook goedgekeurd is na enkele maanden bespreking binnen de olijfboomcoalitie, heeft richtlijnen voor de vermindering van het verkeer in de stad maar gaat voorbij aan het feit dat het aantal ingeschreven voertuigen blijft stijgen en gaat er zomaar vanuit dat de overheid erin zou slagen om met een unilaterale verklaring de gewoontes te veranderen van automobilisten zolang zij geen performant openbaarvervoernet ter beschikking krijgen. In dat verband is de vaststelling onderaan bladzijde 7 (« Het is dus noodzakelijk om het Brussels openbaar vervoer de middelen te geven om deze nieuwe reizigers in grote getale en in goede omstandigheden op te vangen. ») een erkenning van het feit dat de capaciteiten die beschikbaar zijn en verder ontplooit worden niet voldoende zijn om nieuwe reizigers op te vangen.

Mevrouw Céline Delforge is blij dat die nota vandaag besproken wordt. Het is de eerste keer dat men de krachtlijnen van een beheerscontract bespreekt voordat het contract afgewerkt is. Het is belangrijk om tijd te nemen en een debat te voeren. Het beheerscontract zal gedurende de hele zittingsperiode niet enkel de MIVB maar ook de minister belast met transport binden.

Vanuit de vaststelling van de nota, is de volksvertegenwoordigster blij dat het aantal reizigers toeneemt, te weten de vraag naar openbaar vervoer, die een weerspiegeling vormt van de algemene vraag naar verplaatsingen. Het loont de moeite om de cijfers van dichtbij te bekijken. De energiekosten zullen immers ook stijgen. Wat zal het gevolg zijn van de stijging van de energieprijzen voor het aantal verplaatsingen van de bewoners ? Men stelt zich de vraag of veel mensen die ervoor gekozen hebben om ver te gaan wonen niet naar de stad zullen terugkeren, gelet op de hoge kost voor het vervoer. Men zou dus een omgekeerde stadsvlucht, die vandaag nog voortgaat, kunnen meemaken.

Voor de gebruiker, meent de volksvertegenwoordigster echter dat de dienst verslechterd is, ook al zijn enkele lijnen « gecertificeerd ». Het probleem is voornamelijk het gebrek aan betrouwbaarheid op het vlak van de tijdsduur van de verplaatsing. Als men het aantal auto's in de stad wil verminderen, moet men eerst het aanbod van alternatief vervoer verhogen en dat kost geld. Maar men moet kijken naar de collectieve kost van het geïntegreerd transport.

ces sur la demande en besoins de transport sans être nécessairement uniforme sur l'ensemble de la Région (page 7 de la note). Il n'y a pas que le boom démographique qui doit inciter à la réflexion, mais aussi le développement de certains centres d'activités ou des zones d'habitation en développement : la zone de Tour & Taxis est en plein essor et on n'aborde même pas la liaison de ce quartier par un moyen de transport adapté (tram) à la demande qui se fait de plus en plus grande. Cette éventualité serait envisagée pour le prochain contrat de gestion soit après 2016. Est-ce raisonnable ?

Il est fait aussi allusion au plan Iris2 qui vise une diminution de 6 à 10 % de la charge du trafic routier d'ici à 2015 et de 20 % à l'horizon 2020. Ce plan, qui a également été approuvé après plusieurs mois de discussion au sein du Gouvernement de l'Olivier, donne des ordres de réduction du trafic en ville en ignorant que le nombre de véhicules immatriculés continue à croître et que, de l'autre côté, les pouvoirs publics s'imaginent qu'une simple déclaration unilatérale changera les habitudes des automobilistes aussi longtemps qu'ils n'auront pas à leur disposition un réseau de transport public performant. A cet égard, le constat fait au bas de la page 7 (« Il est donc nécessaire de donner aux transports publics bruxellois les moyens d'accueillir massivement et dans de bonnes conditions ces nouveaux utilisateurs. ») reconnaît que les capacités disponibles et en cours de déploiement ne permettent pas d'accueillir de nouveaux usagers.

Mme Céline Delforge se réjouit de discuter aujourd'hui de cette note : c'est la première fois que l'on assiste à la discussion de l'orientation d'un contrat de gestion avant que celui-ci ne soit bouclé. Il est important de prendre le temps du débat. Ce contrat de gestion va lier pendant toute la législature, non seulement la STIB, mais également la Ministre chargée du Transport.

En partant du constat de la note, la députée se réjouit de voir qu'il y a une augmentation de la fréquentation, c'est-à-dire de la demande de transports en commun, qui traduit une augmentation de la demande de déplacement en général. Cela vaut la peine d'interroger les chiffres. En effet, les coûts de l'énergie vont aussi augmenter. Quel sera l'impact de l'augmentation du coût de l'énergie sur le taux de déplacement des habitants ? On se demande si beaucoup de gens, qui ont fait le choix d'aller habiter loin, ne vont pas revenir en ville, étant donné le coût prohibitif auxquels reviennent les déplacements. On assisterait donc au phénomène inverse de l'exode urbain, qui a lieu encore aujourd'hui.

Par contre, pour l'utilisateur, la députée estime que le service s'est dégradé, même si plusieurs lignes sont « certifiées ». Le problème est essentiellement un manque de fiabilité du temps de déplacement. Si on veut diminuer le nombre de voitures en ville, il faut d'abord augmenter l'offre de transports alternatifs, et cela coûte cher. Mais il faut voir le coût collectif du transport intégré. Il faut se placer dans un cercle vertueux, car une diminution du nombre de

Men moet een opwaartse spiraal nastreven. Een vermindering van het aantal auto's in de straten zal de reissnelheid van het openbaar vervoer verbeteren en zal dus de kost van het openbaar vervoer verminderen, alsook de kost van de gezondheidszorg als gevolg van de verontreiniging. Zo zal ook de kost van de stadsvlucht op het vlak van fiscale ontvangsten voor het Brussels Gewest verminderen.

Wat men nu onmiddellijk moet doen, is het aantal tramlijnen uitbreiden en het bovengronds netwerk gebruiken. Het bezit van een eigen wagen zet altijd aan tot gebruik van de wagen. Het probleem dat vandaag rijst is dat van de organisatie. Men moet er zich van bewust zijn dat een vierde van de MIVB-reizigers pendelaars zijn : die kosten de MIVB veel meer dan wat zij opbrengen, omdat zij het openbaar vervoer verzadigen tijdens de spitsuren; het zijn echter reizigers die niet bijdragen tot de Brusselse financiën.

De volksvertegenwoordigster vindt in de nota niets over het aandeel van de financiering vanwege de overheid. Beliris zal niet de hele metro financieren en riskeert onbetaalbare facturen voor het Gewest na te laten. Daarom wordt de kwestie van de stadstol steeds dringender : stadstol is met succes opgelegd in andere steden, zoals Londen of Stockholm, en vormt een antwoord op de vraag naar de financiering van de infrastructuur voor openbaar vervoer.

Wat de bediening van de nieuwe wijken betreft, is het ondenkbaar dat een site zoals Thurn&Taxis ontwikkeld wordt zonder dat men tegelijk aan het openbaar vervoer denkt. Als men het openbaar vervoer niet ontwikkelt, zet men de mensen aan hun wagen te gebruiken, wat het omgekeerde gevolg heeft van wat men wilde bereiken.

In verband met de reissnelheid, moeten de gemeenten investeren in de aanleg van vrije banen. Tevens moet echter worden nagedacht over een vorm van straf voor de gemeenten die dat niet doen, omdat hun inertie het Gewest veel geld kost. Zo verheugde de volksvertegenwoordigster zich over de plannen om lijn 71 om te vormen tot een tramlijn, maar uiteindelijk blijkt dat er een heraanleg komt in Elsene, zonder eigen bedding. Ook moet geïnvesteerd worden in jobs die geld opbrengen, regulatoren bijvoorbeeld : meer regulatoren leidt tot een beter gebruik van de eigen beddingen én meer besparingen.

Wat de personen met een beperkte mobiliteit betreft, is het waar dat minibussen duur zijn, maar dat is nu eenmaal openbare dienstverlening.

De volksvertegenwoordigster vindt het spijtig dat de doelstellingen in aantallen reizigers worden bepaald : het zou pas echt interessant zijn een cijfer voorop te stellen inzake het « modus »-aandeel.

voitures dans les rues augmentera la vitesse commerciale des transports en commun et donc diminuera le coût des transports en commun ainsi que le coût des soins de santé liés à la pollution, et, partant, cela diminuera également le coût de l'exode urbain en termes de recettes fiscales pour la Région bruxelloise.

Ce que l'on peut faire ici dans l'immédiat, c'est tout d'abord augmenter le nombre de lignes de tram, et d'utiliser le réseau de surface. La possession d'une voiture privée pousse toujours à son utilisation. La question qui est aujourd'hui posée de celle de l'organisation de la demande. Il faut bien se rendre compte qu'un quart des usagers de la STIB sont des navetteurs : ceux-ci coûtent à la STIB beaucoup plus cher que ce qu'ils rapportent, car ils engorgent les transports en commun pendant l'heure de pointe; or ce sont des usagers qui ne contribuent pas aux finances bruxelloises.

La députée estime que ce qui manque dans la note, c'est la part de financement des pouvoirs publics. Beliris ne financera pas tout le métro, et risque de laisser des factures impayables à la Région. C'est pourquoi la question du péage urbain se fait de plus en plus lancinante : ce péage urbain a été utilisé avec succès dans d'autres villes comme Londres ou Stockholm, et répond à cette question du financement des infrastructures de transport public.

En ce qui concerne la desserte des nouveaux quartiers, il est impensable de développer un site comme Tour et Taxis, par exemple, sans que l'on y développe en même temps les transports en commun. Si on ne développe pas les transports en commun, on pousse les gens à utiliser leur propre voiture, ce qui amène l'effet inverse de ce que l'on voudrait.

Concernant la VICOM, il faut que les communes s'investissent dans les aménagements de sites propres. Mais il faut aussi penser à une certaine pénalisation des communes qui ne le feraient pas. Car par leur inertie, cela coûte très cher à la Région. Ainsi, la députée se réjouissait que l'on envisage la tramification du 71, mais on voit que finalement Ixelles aura son réaménagement, sans avoir le site propre. Il faut également investir dans les emplois qui rapportent, comme les emplois de régulation : plus il y a de régulateurs, plus les sites propres seront respectés et plus on fera d'économies.

En ce qui concerne les personnes à mobilité réduite, il est vrai que les minibus coûtent cher, mais c'est bien cela la notion de service public.

La députée estime dommage de chiffrer les objectifs à atteindre en termes de nombre de voyageurs : il faudrait plutôt un objectif chiffré en termes de part modale, ce qui serait vraiment intéressant.

De spreekster benadrukt een punt dat fundamenteel lijkt voor de volksgezondheid, te weten dat overwogen wordt schone voertuigen te bestellen.

Vaak heeft men goede intenties inzake reclame, maar tevens moet gezegd worden dat reclame soms het comfort ondermijnt, als ze de reizigers belet naar buiten te kijken.

Inzake extra commerciële inkomsten, moet de vraag gesteld worden of de MIVB zich niet afkeert van haar eerste opdracht om zich toe te spitsen op de commerciële belangen : de MIVB zou zo gebracht worden tot technische keuzes die niet verenigbaar zijn met haar *core business*.

Mevrouw Annemie Maes bedankt de minister omdat zij de gelegenheid biedt om deze richtnota te bespreken. Het is belangrijk dat de reiziger in het middelpunt van de bekommernissen van de Regering staat. Om de mensen uit hun comfortabele auto te halen, moet men hun hetzelfde comfort bieden, te weten frequent vervoer, voldoende plaats, minder overstappen: als mensen te vaak een ander voertuig moeten nemen, verliezen ze hun interesse voor het openbaar vervoer.

Voor de Groen-fractie is intermodaliteit, die verder kan worden doorgevoerd, het belangrijke punt. Eén enkel abonnement zou nodig moeten zijn om gelijk welk openbaar vervoer te nemen in Brussel, trein, tram of bus. In Wenen of in Zwitserland, moet men niet langer nadenken, alles is geïntegreerd, de tarieven én de uurregeling. Met weinig middelen, kan veel meer worden gedaan. In het station Simonis bijvoorbeeld, zou een bord kunnen komen met het eerste vertrek naar het UZ, per trein of per bus.

Inzake de nota, moet men voor het verhogen van het aanbod na 2016, geen ondergrondse werken uitvoeren, maar het aandeel van de auto terugdringen en vervangen door het openbaar vervoer. Op welke grondslagen en met welke cijfers werden de evaluaties verricht ? Het is waar dat de Mobib-kaart thans betere statistieken mogelijk maakt.

Welk aandeel heeft het openbaar vervoer in het gehele aanbod, als men het aantal voertuigen wil verlagen ? Beter verbindingen tussen het openbaar vervoer en de fiets bijvoorbeeld zouden eveneens een oplossing bieden. In het Irisplan2 wordt gesproken over het verhogen van het aandeel fietsers van 10 tot 20 %. Het zou goed zijn dat in de beheersovereenkomst te vermelden.

Eigen beddingen moeten een prioriteit vormen. Sommige gemeenten willen geen eigen beddingen, om louter plaatselijke redenen : sommige boycotten zelfs grote projecten. De volksvertegenwoordigster vindt het absoluut schandalig dat de burgemeester in Elsene een project zoals dat van lijn 71 heeft stopgezet. In de nota is niet heel duidelijk hoeveel dat het Gewest kost op het vlak van ver-

L'oratrice insiste sur un point qui lui paraît fondamental pour la santé publique, c'est que l'on envisage la commande de véhicules propres.

On a souvent de belles intentions en matière de publicité, mais il faut également ajouter le manque de confort de certaines publicités, quand on voit les pelliculages qui empêchent les voyageurs de voir à l'extérieur.

Concernant les recettes commerciales annexes, il faudra s'interroger pour savoir si la STIB ne se désintéresse pas de sa mission première pour s'attacher aux intérêts commerciaux : la STIB pourrait être amenée à faire des choix techniques opposés à son *core business*.

Mme Annemie Maes remercie la Ministre de donner l'occasion de discuter de cette note d'orientation. Ce qui est important, c'est que le voyageur soit au centre des préoccupations du Gouvernement. Si on veut arracher les gens au confort de leur voiture, il faut pouvoir leur offrir le même confort, c'est-à-dire une fréquence élevée, une capacité suffisante, moins de correspondances : car si les gens doivent changer trop souvent de véhicule, ils se désintéressent des transports en commun.

En ce qui concerne le groupe Groen, ce qui est important, c'est l'intermodalité, qui pourrait être poussée plus loin. En effet, un seul abonnement devrait être nécessaire pour prendre les transports en commun à Bruxelles, quel qu'il soit : que ce soit le train, le tram ou le bus. A Vienne ou encore en Suisse, il ne faut plus réfléchir : tout est intégré, aussi bien les tarifs que les horaires. Avec peu de moyens il y aurait moyen de faire beaucoup plus. Par exemple à Simonis, on pourrait avoir un panneau qui indique le premier départ vers l'UZ, que ce soit en train ou en bus.

Pour en venir à la note, si on veut augmenter l'offre après 2016, il faudra travailler non pas en souterrain, mais en diminuant la part de la voiture pour pouvoir la remplacer par les transports en commun. Sur quelles bases et avec quels chiffres les évaluations ont-elles été réalisées ? Il est vrai que la carte Mobib permet aujourd'hui une meilleure appréhension statistique.

Quelle est la part des transports en commun dans l'ensemble de l'offre, si on veut diminuer le nombre de voitures ? Mais s'il y avait de meilleurs liaisons entre les transports en commun et le vélo, par exemple, ce serait également une solution. Dans le Plan Iris2, on parle d'augmenter la part de 10 à 20 % de cyclistes. Ce serait bien de le mentionner ici dans ce contrat de gestion.

Il faut que les sites propres soient une priorité. Certaines communes ne veulent pas instaurer de sites propres, pour des raisons purement locales; certaines boycottent même les grands projets. La députée trouve qu'à Ixelles, il est absolument scandaleux que le bourgmestre ait arrêté un projet comme celui du 71. On n'identifie pas très bien dans la note les coûts pour la Région en termes de blocage dans la cir-

keershinder. Door de opstoppingen op te lossen, zou men tot twintig voertuigen kunnen vrijmaken om ze elders in te zetten, waar ze thans stilstaan.

De volksvertegenwoordigster heeft ook interesse voor tramlijnen in de omgeving van Brussel. Dat is niet opgenomen in de nota. In het kader van het GEN-dossier zou het mogelijk moeten zijn lijnen uit te bouwen die aansluiting bieden op het GEN. De volksvertegenwoordigster vindt dat de MIVB tijdens de spitsuren te veel middelen inzet voor de pendelaars en niet genoeg voor de Brusselaars. De stad leeft dag en nacht, een zo hoog mogelijk aanbod tijdens de spitsuren, en niet enkel voor woon-werkverkeer, dient economische belangen. Inzake Thurn & Taxis wordt in de nota niet uitgelegd waar de tramlijn komt en in welke richting ze gaat, Jette, Wemmel enz.

Inzake de handelszones, op blz. 23 van de nota, geeft de volksvertegenwoordigster uiting aan ongerustheid : er zijn meer handelszones. Als men een zone wil ontwikkelen, moet men, zoals in Kopenhagen, eerst openbaar vervoer tot stand brengen, en vervolgens de zones bepalen.

Op blz. 42 van de nota wordt gesproken over de gewestelijke mobiliteitscommissie : die telt vele leden, maar zeer weinig gebruikers van het openbaar vervoer. Het is moeilijk een echt relevant advies ter zake te geven als men het openbaar vervoer niet gebruikt.

De heer Philippe Close vindt het interessant deel te nemen aan dit debat, waarmee de executieve rekening kan houden bij het sluiten van de nieuwe beheersovereenkomst.

De volksvertegenwoordiger vindt het vooreerst nodig de competenties van het bestuur te versterken. Er wordt immers altijd een beroep gedaan op externe diensten, bijvoorbeeld PwC voor deze nota, terwijl een beroep kan worden gedaan op het bestuur. De beheersovereenkomsten zouden moeten worden opgesteld door het gewestelijk bestuur. Thans kan bijna worden gezegd dat de MIVB zelf haar eigen beheersovereenkomst voorstelt. Een sterk bestuur zou echter in staat zijn het debat op lange termijn te voeren ten overstaan van een operator die per definitie oog moet hebben voor de korte termijn. Het echte debat gaat over de versterking van het gewestelijk bestuur, die het Gewest zou moeten stabiliseren. In een context waarin het Gewest vele bevoegdheden gaat krijgen van de federale overheid, moet het bestuur echt sterk staan.

Een metro van noord naar zuid lijkt een absolute prioriteit. De volksvertegenwoordiger betreurt de slechte keuzes die in de jaren '70 gemaakt werden. Sommige plannen waren een beetje zoals de processie van Echternach : drie stappen vooruit en dan twee stappen achteruit. Wat we niet nodig hebben, zijn « ingenieursplannen », zoals die voor

culatation. On pourrait, en fluidifiant les embouteillages, récupérer jusqu'à une vingtaine de véhicules pour les mettre ailleurs, là où aujourd'hui ils sont immobilisés.

La députée s'intéresse également aux lignes de tram dans les alentours de Bruxelles. Cela ne figure pas dans la note. Cela pourrait concerner le dossier RER qui permettrait, s'il fonctionne bien, de développer des lignes en correspondance avec ce réseau. Pendant les heures de pointe, la députée estime que la STIB met trop de moyens pour les navetteurs et pas assez pour les Bruxellois. La ville vit 24 heures sur 24. Il y a des intérêts économiques pour offrir une offre maximum pendant les heures de pointe, et pas seulement dans les trajets domicile-travail. Pour ce qui concerne Tour & Taxis, cette note n'explique pas où la ligne de tram sera implantée et où elle ira : que ce soit vers Jette, vers Wemmel, etc. Ce n'est pas clair.

Concernant les zones économiques, à la page 23 de la note, la députée exprime son inquiétude : il y a davantage de zones économiques. Quand on veut développer une zone, il faut, comme à Copenhague, qu'il y ait d'abord des liaisons en transports en commun, et puis qu'ensuite l'on établisse les zonings.

A la page 42 de la note, on parle de la commission régionale de mobilité : il y a beaucoup de monde qui y participe, mais très peu d'usagers de transports en commun. Pour ceux qui n'utilisent pas les transports en commun, il est difficile de donner un avis vraiment pertinent dans cette matière.

M. Philippe Close estime intéressant de participer à ce débat, dont l'Exécutif pourra tenir compte lors de la conclusion du nouveau contrat de gestion.

Le député estime tout d'abord qu'il est nécessaire de renforcer les compétences de l'administration. En effet, on fait toujours appel à des extérieurs, par exemple PwC pour cette note-ci, alors qu'on pourrait faire appel à l'administration. Il faudrait que ce soit l'administration régionale qui prépare les contrats de gestion. A la limite aujourd'hui, c'est la STIB elle-même qui propose son propre contrat de gestion. Or une administration forte permettrait de poser le débat à long terme face à un opérateur qui doit, par définition, s'intéresser au court terme. Le vrai débat, c'est celui du renforcement d'une administration régionale, qui devrait stabiliser la Région. Dans un contexte où la Région va recevoir beaucoup de compétences du Fédéral, il faut vraiment que l'administration soit forte.

En ce qui concerne la mise en place du métro nord-sud, cela paraît une priorité absolue. Le député regrette les mauvais choix qui ont été faits dans les années '70. Il y a des plans qui ont été menés, et qui sont un peu comme une procession d'Echternach : trois pas en avant, deux pas en arrière. Ce qu'il ne faudrait pas, ce sont des « plans d'in-

de noord-zuidverbinding in de jaren '50. Vandaag de dag is een echte herinrichting van de stad nodig om een tramlijn of een eigen bedding voor een bus aan te leggen. De MIVB heeft dus als rol een project voor de heraanleg van een lijn af te stemmen op een echt stadsdebat. Hetzelfde geldt voor de trein: het gaat niet noodzakelijk over rails en stations, maar een echt stadsdebat is nodig.

De volksvertegenwoordiger vindt opleiding en tewerkstelling van de Brusselaars heel belangrijk. Onlangs heeft een debat plaatsgevonden over de schoolabonnementen, maar er is een echt debat nodig over het schoolvervoer. Bij de Stad Brussel is een beroep gedaan op privédiensten om de kinderen naar de speelpleinen te voeren tijdens de vakanties. Het zou mogelijk moeten zijn een beroep te doen op de MIVB. Wat kan de MIVB doen tijdens vakantieperiodes voor schoolvervoer?

Inzake de veiligheid in de stations en aan de haltes is het verkeerd te denken dat veiligheid niet tot de taken van de MIVB behoort. Klanten uit de middenklasse moeten worden aangetrokken, en daarvoor moet worden geïnvesteerd in veiligheid. Nu bestaat de mogelijkheid om overtredingen op de eigen beddingen te bestraffen, en het is tegenstrijdig en vreemd dat er nooit cijfers zijn verkregen over het aantal bekeuringen op die eigen beddingen. Toch behoort dat werkelijk tot de bevoegdheid van de MIVB. Onlangs heeft de Stad Brussel de bevoegdheid gekregen om kleine overtredingen te bestraffen. De MIVB heeft die bevoegdheid al. Dat verbetert de reïssnelheid. Men zou administratieve boetes kunnen invoeren.

Inzake de financiering van de infrastructuur, vindt de volksvertegenwoordiger dat het Citeo-dossier een goed idee was, en dat opportunisme geboden is inzake alles wat de financiën van de MIVB kan deconsolideren: zo kan infrastructuur worden gecreëerd, met behoud van de MIVB als operator. Wij hebben deconsolidering doorgevoerd met de MVV én met de Haven. Het werk moet terug op het getouw en we moeten doorzetten, anders wordt de MIVB financieel klemgezet en kan ze niet meer investeren. Het is paradoxaal te zien dat Europa ons dwingt tot « sale and lease back »; thans is Europa echter eigenaar en verhuurder van die gebouwen.

Wat het debat over het GEN betreft, herinnert de volksvertegenwoordiger eraan dat de gemeente Ukkel in de jaren '70 de metro op zijn grondgebied heeft geweigerd om de armen te weren uit de gemeente. Vandaag is het station Ukkel-Calevoet slechts twaalf minuten verwijderd van het Centraal Station, als er een trein is ten minste, en er is er maar 1 per uur. Dat noopt tot een krachtmeting met de NMBS, die zeker vragende partij is om de capaciteit van de verbinding te verhogen. In het station Ganzenvijver bijvoorbeeld is de verbinding naar Schuman zeer goed. Er zijn geen middelen om een nieuwe metrolijn naar Ukkel te bouwen, terwijl er een trein bestaat.

généieurs », comme ceux qui ont fait la jonction nord-midi dans les années '50. Aujourd'hui, créer une ligne de tram, ou un site propre de bus, c'est un réel réaménagement urbain qui est nécessaire. Le rôle de la STIB est donc de faire correspondre un projet d'aménagement d'une ligne à un véritable débat de ville. C'est la même chose pour le train: il ne s'agit pas nécessairement de rails et de gares, mais il faut mener un vrai débat de ville.

Ce qui est très important pour le député, c'est la formation et l'emploi des Bruxellois. Un débat a récemment été mené sur les abonnements scolaires, mais il faudrait un réel débat sur le transport scolaire. A la Ville de Bruxelles, on a fait appel à des services privés pour conduire les enfants dans les plaines de jeux pendant les vacances. Mais on devrait pouvoir faire appel à la STIB. Que pourrait faire la STIB pendant les périodes de vacances pour le ramassage scolaire?

Concernant la sécurité dans les stations et aux arrêts, c'est une erreur de penser que la sécurité n'est pas le job de la STIB. Il faut attirer une clientèle de la classe moyenne, et pour cela il faut investir dans la sécurité. Maintenant qu'on a la possibilité de verbaliser des infractions sur les sites propres, il est paradoxalement étrange qu'on n'ait jamais obtenu les chiffres du nombre de verbalisations sur ces sites propres. Or c'est vraiment dans les compétences de la STIB. Dernièrement, la Ville de Bruxelles avait reçu la compétence de verbaliser les petites infractions. Or la STIB a déjà cette compétence. Cela améliore le VICOM. On pourrait instaurer des amendes administratives.

En ce qui concerne le financement des infrastructures, le député estime que le dossier Citeo était une bonne idée, et qu'il faudrait être opportuniste par rapport à tout ce qui permettrait de déconsolider les finances de la STIB: cela permettrait de créer des infrastructures tout en gardant la STIB comme opérateur. Pour la déconsolidation, on l'a fait avec la SAF, on l'a fait avec le Port. Il faut remettre l'ouvrage sur le métier, il faut persévérer, sinon la STIB sera étouffée financièrement et ne pourra plus investir. Il est paradoxal de voir que c'est l'Europe qui nous a forcé à réaliser des opérations de « sales and lease back »; or c'est aujourd'hui l'Europe qui est propriétaire de ces bâtiments et qui les loue.

Concernant le débat sur le RER, le député rappelle que dans les années '70, c'est la commune d'Uccle qui avait refusé le métro sur son territoire, pour ne pas qu'il y ait des pauvres qui viennent dans la commune. Or aujourd'hui, si on considère la gare d'Uccle-Calevoet, on remarque que celle-ci n'est distante que de douze minutes de la gare Centrale, pour autant qu'on ait un train. Or il n'y a qu'un train par heure. Il faut donc réentamer un bras de fer avec la SNCB. Celle-ci est très demandeuse par rapport à une augmentation de la capacité de la jonction. A la gare du Vivier d'Oie, par exemple, on est très bien desservi vers Schuman. On n'aura pas les moyens de construire une nouvelle ligne de métro vers Uccle, alors que le train existe.

In een stad die men poogt leven in te blazen, is het niet altijd makkelijk te spreken met de MIVB over het beleid voor evenementen. Dat moet veranderen : de MIVB moet soepeler worden ter zake. Brussel is ook een congresstad en congresgangers maken enkel gebruik van het openbaar vervoer. In Zwitserland krijgt elke toerist een pas om zich te verplaatsen. De lijnen later laten rijden in de avond biedt jongeren een manier om zich te verplaatsen en de stad te doen leven.

Voor vervoer is het absoluut nodig te werken met doelstellingen van 15 tot 20 jaar : dat kan enkel met een versterkt bestuur.

Mevrouw Béatrice Fraiteur benadrukt eerst en vooral de vertraging waarmee deze commissie deze nota onderzoekt. De vorige beheersovereenkomst liep op 31 december 2011 ten einde en moest met een jaar worden verlengd. Deze Olijfboomregering heeft de termijnen die het Gewest zelf had vooropgesteld nooit in acht genomen.

Deze nota oppert de vraag welke financiering men wil voor het openbaar vervoer. Er zijn prioriteiten nodig inzake de financieringen.

De volksvertegenwoordigster betreurt de vertragingen en het tijdverlies bij het maken van fundamentele beleidskeuzes. Bij de vorige beheersovereenkomst was er niet langer sprake van de metro, en nu komt hij weer ter sprake. Wat een tijdverlies in de programmering !

Op blz. 18 van de nota wordt gesproken over het onderzoek van het vervoer in het zuiden van de stad, maar wat een tijdverlies is dat weer ! Ook wordt gesproken over schone bussen, die vanaf 2015 in het verkeer zouden worden gebracht. Er bestond echter al infrastructuur voor de bussen en de trams, die vernietigd werd. Dat is onbegrijpelijk !

Inzake de coördinatie tussen de verschillende actoren, is er bijvoorbeeld geen enkele samenwerking met De Lijn, die haar netwerk organiseert zoals zij dat wil, terwijl de MIVB de lijnen niet buiten het grondgebied mag laten rijden. De FDF-fractie vraagt echt overleg tussen de operatoren voor het openbaar vervoer : de MIVB, De Lijn, de NMBS, maar ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeenten in de rand. Een geïntegreerde visie is nodig, en niet enkel voor de tarieven. De volksvertegenwoordigster wijst erop dat de meerderheid beslist heeft een metropolitane gemeenschap te creëren : gaat dat gadget het probleem oplossen ? Dat mag betwijfeld worden.

Momenteel wordt het rollend materieel van de MIVB alleen tijdens de week en in de spitsuren gebruikt, maar de Brusselaars worden werkelijk beroofd van hun openbaar vervoer ten voordele van de pendelaars.

Dans une ville qu'on essaie d'animer, il n'est pas toujours facile de discuter avec la STIB pour des politiques événementielles. Il faut que cela change, il faut que la STIB soit plus souple par rapport à cette problématique. Bruxelles est aussi une ville de congrès. Or les congressistes ne se déplacent qu'en transports en commun. En Suisse, chaque touriste reçoit un pass pour se déplacer. Prolonger la durée de l'exploitation des lignes en soirée est une façon pour les plus jeunes de se déplacer, et de faire vivre la ville.

Dans le transport, on travaille sur des objectifs d'une durée de 15 à 20 ans. Il faut vraiment s'inscrire dans la durée : on ne pourra le faire qu'avec l'administration renforcée.

Mme Béatrice Fraiteur souligne tout d'abord le retard avec laquelle cette commission examine cette note. Le précédent contrat de gestion se terminait le 31 décembre 2011, et on a dû le prolonger d'un an. Ce Gouvernement de l'Olivier n'a jamais respecté les délais que la Région s'était elle-même fixés.

Cette note pose la question de savoir quel financement on veut pour les transports en commun. Il faut des priorités concernant les financements.

La députée regrette les retards et les pertes de temps qui ont été faits dans des choix politiques fondamentaux. Lors du précédent contrat de gestion, il n'a plus été question du métro, et voilà maintenant qu'il ressort. Mais quelle perte de temps par rapport à une programmation !

A la page 18 de la note, on parle de la desserte du sud de la ville qui va être étudiée, mais quelle perte de temps à nouveau ! On parle également de bus propres qu'on remettrait en circulation dès 2015. Or il y avait déjà des infrastructures pour les bus au gaz, que l'on a détruites. C'est incompréhensible !

En ce qui concerne la coordination entre les différents acteurs, il n'y a par exemple aucune collaboration avec De Lijn, qui organise son réseau comme bon lui semble, alors que la STIB ne peut pas faire sortir les lignes de son territoire. Le groupe FDF demande une vraie concertation entre les opérateurs, c'est-à-dire les sociétés de transports en commun : que ce soit la STIB, De Lijn, la SNCB, mais aussi la Région de Bruxelles-Capitale et les communes périphériques. Il faut une vision intégrée, et pas seulement une intégration tarifaire. La députée rappelle que la majorité a décidé de créer une communauté métropolitaine : est-ce bien ce gadget qui va résoudre le problème ? Il est permis d'en douter.

Aujourd'hui à la STIB, tout le matériel roulant est de sortie uniquement en semaine et aux heures de pointe. Mais les Bruxellois se trouvent vraiment dépossédés de leurs transports en commun, au profit des navetteurs.

Inzake het beleid voor PBM's pleit het FDF eerder voor een systeem van taxi's dan voor de te dure minibussen.

Het FDF vraagt verder dat diensten zoals Collecto of Cambio verder worden geïntegreerd in het systeem.

Inzake tewerkstelling, verbaast het de volksvertegenwoordigster dat de MIVB haar helpdesk heeft verplaatst naar Marokko : is dat logisch als met bedenkt dat men meer werkgelegenheid wil creëren voor de Brusselaars ?

De MIVB neemt Brusselaars enkel in dienst als bestuurder of laaggeschoold personeel, maar wendt zich tot de burgers voor hogergeschoolde personeelsleden. De MIVB zou betrekkingen voor hooggekwalificeerden moeten aanbieden aan de Brusselaars.

Wat de netheid betreft, was er een communicatieprobleem met het GAN over het reinigen van de eigen banen : is dat probleem inmiddels opgelost ?

Wat de veiligheid betreft, is een van de in de beleidskeuzenota aangekondigde doelstellingen het verhogen van veiligheid op het net. Dat is helemaal niet het geval, gelet op de situatie aan de Churchillrotonde, die een aberratie is : oversteken is er gevaarlijk en men waagt er zijn leven.

De heer Hervé Doyen wijst erop dat wijlen Jean-Louis Thys, die ook « Jef le Tram » werd genoemd, werd vervuist, omdat hij werd verweten « de stad te doden met het openbaar vervoer ». De eerste eigen baan werd aangelegd in de Stallestraat. Als de metro vandaag niet tot in Ukkel rijdt, is dat omdat de Ukkelaars dat destijds niet wisten. Vandaag zit het verkeer in Ukkel strop. Als men bijvoorbeeld met de wagen naar het crematorium wil rijden, dan moet men de kleine ring nemen om geen uur vast te zitten in de files in Ukkel. De verkeerde beleidskeuzes worden vandaag zeer duur betaald, zoals bijvoorbeeld de kleine ring, die een echte stedenbouwkundige nachtmerrie is.

Het is inderdaad zo dat de tevredenheid van de reizigers afneemt. Vandaag is het geen sinecure om het openbaar vervoer te nemen ! Tram 3 of 4 op de noord-zuidas of nog bus 1 aan de Elsensesteenweg proberen te nemen is een hele uitdaging. Ofwel zitten de voertuigen van het openbaar vervoer vol ofwel passeren ze niet ! De frequentie verhogen vereist geen zware investeringen. De volksvertegenwoordiger wijst erop dat het ook een hele opgave is om de metro in Kunst-Wet te nemen om 23.30 uur, omdat dat station grote onveiligheidsgevoelens opwekt.

Men moet dus ambitieus zijn. Aangezien hijzelf tram 9 in Jette verdedigd heeft, vraagt de volksvertegenwoordiger zich af of het Brussels Gewest wel in staat is om ambitieuze projecten tot een goed einde te brengen. Men spreekt al tien jaar van tram 9, men sprak er al van ten tijde van de

En ce qui concerne la politique en faveur des PMR, le FDF préconise plutôt un système de taxis plutôt que ces minibus qui coûtent trop chers.

Concernant les services comme Collecto ou Cambio, le FDF demande une poursuite et une intégration de ces systèmes.

Concernant l'emploi, la députée est étonnée de voir que la STIB a délocalisé son helpdesk au Maroc : où est la logique par rapport à la volonté de créer plus d'emploi pour les Bruxellois ?

La STIB emploie des Bruxellois uniquement pour des fonctions de chauffeur ou de personnel infra-qualifié, mais se tourne vers les Régions périphériques pour des compétences plus élevées. La STIB devrait offrir des emplois qualifiés aux Bruxellois.

Concernant la propreté, il y a eu un réel problème de communication avec l'ABP au sujet du nettoyage des sites propres : ce problème est-il à présent résolu ?

En ce qui concerne la sécurité, un des objectifs annoncés par la note d'orientation est de renforcer la sécurité sur le réseau. On en est très loin si l'on considère la situation au rond-point Churchill, qui est une aberration : il est dangereux d'y traverser et on y risque sa vie.

M. Hervé Doyen rappelle que feu Jean-Louis Thys, qu'on appelait également « Jef le Tram », avait été vilipendé parce qu'on lui reprochait de « tuer la ville avec les transports en commun ». Or c'est rue de Stalle qu'on a installé le premier site propre. Si le métro ne va pas jusqu'à Uccle aujourd'hui, c'est parce que les Ucclois n'en voulaient pas jadis. Aujourd'hui, on ne sait plus du tout circuler à Uccle. Si on veut, par exemple, aller au crematorium, il est nécessaire d'y aller en voiture par le ring, pour éviter de passer une heure dans les embouteillages dans la commune d'Uccle. On paie aujourd'hui très cher de mauvais choix politiques, comme par exemple la petite ceinture, qui est une véritable aberration urbanistique.

Pour parler du taux de satisfaction des clients, il est vrai que celui-ci diminue. Aujourd'hui, il est très pénible de prendre les transports en commun ! Cela relève de la gageure d'essayer de prendre le tram 3 ou le tram 4 sur l'axe nord-midi, ou encore le bus 71 à la chaussée d'Ixelles. Et quand les transports en commun ne sont pas pleins, c'est qu'ils ne sont pas là ! Augmenter les fréquences, ce n'est pas des investissements lourds. Le député rappelle que prendre le métro à Arts-Loi à 23 heures 30 c'est également très pénible, tellement c'est insécurisant.

Il faut donc être ambitieux. Pour avoir lui-même défendu le tram 9 à Jette, le député s'interroge sur la capacité de la Région bruxelloise à mener des projets ambitieux. Cela fait dix ans qu'on parle de ce tram 9, on en parlait déjà à l'époque de M. Smet et même déjà à l'époque de

heer Smet en zelfs ten tijde van de heer Chabert. De eerste rails zijn nog steeds niet gelegd! Men moet evenwel nagaan of het grote aantal actoren geen handicap is bij grote projecten. Er is een operator nodig die boven de administratie staat. In Parijs is het niet de RATP die metrotunnels aanlegt. De RATP beperkt zich tot het laten rijden van haar voertuigen. Het aantal betrokken partijen in het Brussels Gewest is hallucinant. Bijvoorbeeld in het dossier van de renovatie van de Woestelaan is de coördinatie tussen de betrokken partijen niet evident. Is onze administratie wel performant genoeg om die projecten uit te voeren ?

De nota spreekt amper van de samenwerking met De Lijn en de NMBS en zou in die zin uitgediept moeten worden.

Tot slot is de menselijke aanwezigheid in de metrostations onvervangbaar. De volksvertegenwoordiger merkt op dat de poortjes in het metrostation Beurs altijd openstaan, want er zijn mensen die er overnachten en weten hoe ze het systeem kunnen blokkeren. Er zou ook meer personeel kunnen worden ingezet in gevaarlijke metrostations zoals Pannenhuis of Graaf van Vlaanderen. De gebruiker van het openbaar vervoer verdient beter.

IV. Voortzetting van de bespreking (vergadering van 18 april 2012)

Mevrouw Viviane Teitelbaum wenst te beschikken over naar geslacht opgesplitste statistieken met het oog op het sluiten van de toekomstige beheersovereenkomst. Het adviescomité voor de gelijkheid van kansen heeft immers actoren te velde gehoord die erop wijzen dat de mobiliteitsproblemen kunnen verschillen tussen mannen en vrouwen : de vzw Garance heeft een proefproject ingediend dat in 2009 voor de MIVB werd uitgevoerd en betrekking heeft op vrouwen ouder dan 55 jaar. Die vrouwen hebben angst in het openbaar vervoer. De beheersovereenkomst moet bijzondere aandacht aan die problematiek schenken.

Voorts merkt de volksvertegenwoordigster op dat het tevredenheidscijfer sinds 2006 zakt. De reissnelheid van de bussen en trams is fors verslechterd. Misschien kunnen er minder dure maatregelen overwogen worden. Eigenge-reide inrichtingen van de kruispunten zullen de reissnelheid van de bussen en trams niet verhogen. Aan het kruispunt van de Terkamerenlaan en de De Motlaan is de eigen baan helemaal niet verbeterd en zit de tram nog altijd vast in het verkeer. De reissnelheid is niet het enige probleem. De doorsneereiziger moet zich binnen een gegeven tijdspanne van punt A naar punt B kunnen begeven, maar de overstappen verlengen de reistijd. Overstappen zijn vaak gevaarlijk en oncomfortabel. De volksvertegenwoordigster herinnert zich een bezoek van de commissie aan het station Lemonnier, waar reizigers te voet de transporen moesten oversteken en hun leven op het spel zetten. Hoe staat het trouwens met de geplande werken aan het Zuidstation ?

M. Chabert. Et le premier rail n'est toujours pas posé! Mais il faut voir si la multiplicité des acteurs n'est pas préjudiciable à ces grands projets. Il est nécessaire d'avoir un opérateur qui se situe au-dessus de l'administration. A Paris, ce n'est pas la RATP qui construit des tunnels de métro, la RATP se contente de faire rouler ses véhicules. Ici, quand on voit le nombre d'intervenants, c'est absolument hallucinant. Par exemple, dans le dossier de la rénovation de l'avenue Woeste, la coordination entre les intervenants n'est pas évidente. Mais avons-nous une administration performante pour réaliser ces projets ?

Dans la note, il est très peu fait mention de la collaboration avec De Lijn et la SNCB. Il serait nécessaire de l'approfondir dans ce sens.

Enfin, la présence humaine dans les stations de métro est quelque chose d'irremplaçable. A la Bourse, le député fait observer que les portillons sont toujours ouverts, car il y a des gens qui y dorment, et ils ont compris comment faire pour bloquer le système. On pourrait également mettre plus de présence humaine dans des stations à risque comme Pannenhuis ou Comte de Flandre. L'usager des transports en commun mérite mieux que cela.

IV. Poursuite de la discussion (réunion du 18 avril 2012)

Mme Viviane Teitelbaum souhaite disposer de statistiques genrées en vue de la conclusion du futur contrat de gestion. En effet, le comité d'avis pour l'égalité des chances a auditionné des acteurs de terrain qui montrent que les problèmes de mobilité peuvent varier entre les hommes et les femmes : notamment, l'ASBL Garance a présenté un projet pilote qui avait été mené pour la STIB en 2009 et qui ciblait les femmes de plus de 55 ans. Pour celles-ci, l'espace des transports publics est générateur de peur. Il faut que le contrat de gestion puisse apporter une attention particulière à cette problématique.

Par ailleurs, la députée fait observer que l'indice de satisfaction est en baisse depuis 2006. La vitesse commerciale des bus et des trams s'est fort dégradée. Peut-être que des mesures moins coûteuses peuvent être envisagées. En effet, ce n'est pas en aménageant les carrefours de manière biscornue que l'on va arriver à améliorer la vitesse commerciale des bus et des trams. Par exemple, au carrefour du boulevard de la Cambre et de l'avenue De Mot, le site propre n'a rien amélioré, et le tram est toujours bloqué. Mais la vitesse commerciale n'est pas la seule préoccupation. Il faut que le voyageur lambda puisse aller d'un point A à un point B en un temps donné, or les ruptures de charge diminuent ce temps de parcours. Les ruptures de charge sont souvent dangereuses et inconfortables. La députée se souvient d'une visite de la commission à la station Lemonnier, où l'on a vu des gens obligés de traverser les voies de tram à pied, en mettant leur vie en danger. A ce propos, qu'en est-il des projets de travaux à la gare du Midi ?

Wat de stiptheid en regelmaat betreft, is de reïssnelheid nog steeds niet toegenomen, ondanks de enorme bedragen die erin geïnvesteerd zijn. De oorzaken voor de vertragingen moeten lijn per lijn bestudeerd worden. Haltes na verkeerslichten zorgen ervoor dat de voertuigen twee keer stoppen. Dat is niet interessant. Men heeft rechtse afslagstroken ingevoerd, maar bij een versmalling op een kruispunt worden de manoeuvres van de bussen eveneens bemoeilijkt. De kaartjesverkoop in het voertuig zelf moet afgeschaft worden. De kaartjes moeten aan de halte zelf gekocht kunnen worden.

Wat het aantal reizigers betreft, gaat de MIVB prat op 311 miljoen reizigers in 2010. Dat is een stijging met 80 % ten opzichte van 2000. Tegen 2025 zal de bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest echter fors aangegroeid zijn. Er worden gebieden ontwikkeld, zoals Thurn&Taxis, dat in volle bloei is : vóór 2016 passeert daar geen tram : waarom niet ?

Wat betreft de doelstellingen van het Iris 2-plan, dat een vermindering van de autodruk met 20 % in 2020 beoogt, stelt men paradoxaal vast dat het aantal inschrijvingen van auto's blijft toenemen. Zolang het openbaarvervoersnet niet performant is, zullen de doelstellingen van het Iris 2-plan niet gehaald kunnen worden.

Op een of andere manier zal het aanbod van het openbaar vervoer verbeterd moeten worden. Men verkondigt luidop dat de mobiliteit moet worden verbeterd, maar wat wordt er beslist ? Niets. Enkele onbelangrijke maatregelen, zoals de verlenging van lijn 97 tot het trammuseum of de invoering van lijn 62 tot de remise van Haren. Zal dat de mobiliteit in Brussel verbeteren ?

Waarom is er nog niets gedaan in het centrum van Ukkel om een einde te maken aan de situatie Churchill/Vanderkinderen ?

In 2016 verwacht men een stijging met ongeveer 475 miljoen reizigers, maar men zal dat evenwicht niet bereiken in 2016. Wat zal er concreet gedaan worden tussen 2012 en 2016, afgezien van enkele kleine maatregelen ? Er zal geen GEN zijn, de metro zal niet geautomatiseerd zijn, er zullen geen nieuwe tramlijnen zijn ... Wat zal er gedaan worden in de komende vier jaar ? Hoe zit met de verhoging van de frequenties, niet alleen in de spits, maar ook in het weekend en 's avonds ? Hoe zal het aanbod er na middernacht uitzien ?

Er moeten comfortabele multimodale haltes komen, zoals aan Boondaal. In Brussel is er een schrijnend gebrek aan reizigersinformatie. De reiziger wil weten wanneer de tram aankomt, niet het tijdstip waarop hij volgens de dienstregeling zou moeten aankomen.

De heer Jef Van Damme vindt dat de nota te veel de nadruk legt op de grote infrastructuurwerken, die zeer duur zijn en jaren in beslag zullen nemen. Hoe denkt de regering

Concernant la ponctualité et la régularité, malgré les sommes énormes qui ont été investies, la vitesse commerciale n'a toujours pas augmenté. Il faudrait étudier ligne par ligne les causes du ralentissement des véhicules. Les arrêts placés après les feux font que les véhicules s'arrêtent deux fois, ce qui n'est pas intéressant. On a instauré des « vire-à-droite », mais quand on a un rétrécissement des carrefours, cela freine également les manoeuvres des bus. Il faut absolument supprimer la perception de la billetterie dans le véhicule, et rendre possible l'achat de tickets à l'arrêt même.

Au niveau de la fréquentation, la STIB s'enorgueillit de 311 millions de voyageurs en 2010, ce qui est une augmentation de 80 % par rapport à 2000. Or d'ici 2025, la Région de Bruxelles-Capitale va connaître une forte croissance démographique. Il y a des développements de zones, comme celle de Tour & Taxis qui est en plein essor : là, un tram n'est pas envisagé avant 2016 : quelle en est la raison ?

Concernant les objectifs d'Iris2, qui vise une diminution de la pression automobile de 20 % en 2020, on constate paradoxalement que le nombre des immatriculations ne cesse de continuer à augmenter. Tant que le réseau n'est pas performant, on n'arrivera pas à rejoindre les objectifs du plan Iris2.

Il sera nécessaire d'une manière ou d'une autre d'améliorer l'offre de transport en commun. On proclame la nécessité d'améliorer la mobilité, mais que décide-t-on ? Rien n'a été décidé, il n'y a que des petites mesurètes, comme le prolongement du 94 jusqu'au musée du tram, ou l'établissement de la ligne 62 jusqu'au dépôt de Haren, est-ce vraiment cela qui va améliorer la mobilité à Bruxelles ?

Pourquoi n'a-t-on encore rien réalisé à Uccle-centre, pour mettre fin à ce carrousel Churchill/Vanderkindere ?

En 2016, on aura une augmentation de plus ou moins 475 millions de voyageurs, mais on n'arrivera pas à cet équilibre en 2016. Qu'est-il prévu de concret à mettre en oeuvre entre 2012 et 2016, autre que des mesurètes ? Il n'y aura pas de RER, ni d'automatisation du métro, ni de nouvelles lignes de tram ... qu'est-ce qui va être entrepris dans les quatre prochaines années ? Qu'en est-il de l'augmentation des fréquences, non seulement aux heures de pointe, mais également en week-end et en soirée ? Qu'y a-t-il comme offre au-delà de minuit ?

Il faut qu'il y ait des haltes multimodales confortables, comme à Boondaal par exemple. L'information aux voyageurs relève d'un manque criant à Bruxelles. L'utilisateur veut savoir quand le tram va arriver, non pas l'heure théorique à laquelle il est censé arriver.

M. Jef Van Damme estime que cette note met trop l'accent sur les grands travaux d'infrastructure, ceux qui coûtent très chers, et qui vont prendre des années. Mais comment le

die werken te financieren ? Tijdens de vorige zittingsperiode heeft men het Citeo-project gelanceerd, dat nooit tot een goed einde werd gebracht. Wat zijn de nieuwe plannen van de huidige regering om die grote infrastructuurwerken te financieren ? Waarom zoekt de minister niet naar alternatieven voor de grote infrastructuurwerken ? Wie reissnelheid zegt, zegt daarom nog niet grote infrastructuurwerken, maar wel kleine maatregelen die een impact op het bus- en tramverkeer hebben. Met die kleine maatregelen kan men besparen op het aantal bussen en trams die op het net worden ingezet, zodra ze voorrang krijgen op de kruispunten. Een busstrook kost niet veel, enkel een beetje politieke moed.

De volksvertegenwoordiger stelt een concrete vraag : de nieuwe tramlijn naar Westland staat niet meer op de plannen. Dat stond evenwel in het regeerakkoord. Hoe zit de vork in de steel ?

Mevrouw Cécile Jodogne merkt op dat de referentiedata te oud zijn. De statistieken inzake mobiliteit in deze nota dateren van 2001, en 11 jaar later is er veel veranderd.

Op het vlak van financiering zou een bedrag tussen 1,2 en 1,8 miljard euro nodig zijn tussen 2012 en 2018, wat moet dienen voor de infrastructuurwerken voor de metrolijn van Noord naar Zuid (ten belope van 650 miljoen euro). Daarvoor is echter extra financiering nodig : de ontvangsten worden verhoogd en er komen enkele besparingen hier en daar. Misschien leidt dat tot herstructureringen van de dienst. Voor extra overheidsontvangsten moet men zich wenden tot andere overheden. Nieuwe financieringsbronnen zijn nodig: de onderzoeken voor 2012-2016 zouden beter leiden tot mogelijke oplossingen. Thans is er dus geen enkele financiering voorzien voor de metrolijn noord-zuid. Enkel de onderzoeken worden betaald door Beliris, maar wie gaat de infrastructuur zelf betalen ? De volksvertegenwoordigster vindt dat ze moeten betaald worden door de Brusselaars, maar ook door de Walen en de Vlamingen. Zo wordt een stadstol beschouwd als een mogelijke oplossing. De volksvertegenwoordigster herinnert ook aan het bestaan van fiscale tools, zoals de inverkeerstellingsbelasting en de verkeersbelasting, die geacht worden ten uitvoer te worden gelegd door de Gewesten. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou die belastingen zelf kunnen opleggen.

Thans wordt gratis vervoer aan gelijk wie toegekend. De volksvertegenwoordigster vindt persoonlijk niet dat mensen ouder dan 65 dat voordeel moeten krijgen. Gratis vervoer kost ongeveer 50 miljoen per jaar. De spreker vindt ook dat de middelen van Beliris enkel moeten gebruikt worden voor het openbaar vervoer. Inzake publiek/private partnerschappen mag de privépartner niet deelnemen aan de exploitatie, maar wel aan de infrastructuur.

Gouvernement compte-t-il en assurer le financement ? Lors de la précédente législature, on a lancé la piste de Citeo, qui n'a jamais abouti. Qu'est-ce que le Gouvernement actuel prévoit de nouveau pour financer ces grandes infrastructures ? Pourquoi la Ministre ne cherche-t-elle pas des alternatives aux grands travaux d'infrastructure ? Qui dit VICOM, ne dit pas nécessairement grands travaux d'infrastructure, mais petites mesures qui ont un impact sur la circulation des bus et des trams. Grâce à ces petites mesures, on peut économiser le nombre de bus et de trams que l'on met en ligne, à partir du moment où on leur donne la priorité aux carrefours. Une bande de bus, cela ne coûte pas cher, si ce n'est un peu de courage politique.

Le député pose une question concrète : la nouvelle ligne de tram vers le Westland ne figure plus sur les plans. Or c'était repris dans l'accord gouvernemental. Qu'en est-il ?

Mme Cécile Jodogne fait remarquer que les dates de référence sont obsolètes. Les statistiques de mobilité reprises dans cette note datent de 2001. Or on est 11 ans plus tard, cela commence à dater, d'autant plus que l'on connaît une grande évolution.

En ce qui concerne le financement, on aurait besoin d'un montant situé entre 1,2 et 1,8 milliard d'euros entre 2012 et 2018. Cela devrait couvrir les travaux d'infrastructure pour la ligne de métro nord-sud (à concurrence de 650 millions d'euros), mais il faut pour cela un supplément de financement : on augmente les recettes, on effectue quelques économies çà et là. Cela induit peut-être aussi des restructurations de service. Au niveau des recettes complémentaires venant des pouvoirs publics, il faut se tourner vers d'autres pouvoirs publics. Il faut des sources de financement nouvelles : il y a intérêt à ce que les études de 2012-2016 aient dégagé des pistes. Aujourd'hui il n'y a donc aucun financement prévu pour le métro nord-sud. Seules les études vont être prises en charge par Beliris. Mais qui va payer les infrastructures elles-mêmes ? La députée estime qu'elles doivent être payées non seulement par les Bruxellois, mais également par les Wallons et les Flamands. De cette manière, on pense que le péage urbain peut être une solution. La députée rappelle aussi qu'il existe des outils fiscaux, comme la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation, qui sont censées être mises en oeuvre par les Régions. La Région de Bruxelles-Capitale pourrait lever elle-même ces taxes.

Aujourd'hui, on accorde la gratuité tous azimuts. Mais personnellement, la députée ne pense pas que les plus de 65 ans sont la cible à privilégier. La gratuité coûte environ 50 millions chaque année. L'oratrice estime également que les fonds de Beliris doivent être utilisés uniquement pour le transport en commun. En ce qui concerne les partenariats public/privé, il ne faut pas que le privé rentre dans l'exploitation, mais bien dans l'infrastructure.

De eerste vergadering van het begeleidingscomité voor de Noord-Zuidmetrolijn heeft plaatsgevonden in 2011, en de volgende vindt plaats in juni 2012 : de termijnen worden echt niet nageleefd, wat schandalig is. Sedert 2004 is geen enkel onderzoek meer verricht, wat tot veel tijdverlies heeft geleid. De metro is en blijft het enige antwoord op het vervoer van de massa in Brussel. Men mag absoluut niet wachten op de volgende beheersovereenkomst om te starten met de onderzoeken voor de zuidelijke tak van de metro naar Ukkel. Voor het Zuidstation zijn enkele werken absoluut noodzakelijk. In afwachting van die metro moet iets gedaan worden om de trams en bussen op die lijnen te versterken.

Op het vlak van interoperabiliteit met de TEC en De Lijn is het nodig de samenwerking met de MIVB te versterken, vooral in het kader van het GEN en de metro. Het comité is echter niet meer samengekomen sedert 2009, i.e. al drie jaar. De GEN-schema's zijn dus nog altijd niet vastgelegd. Inzake het GEN was in 1995 al sprake van contacten met de NMBS om te beslissen over het aantal stations dat in dienst zou genomen worden. Het GEN moet niet langer aanspreken tot stadsvlucht, maar de mensen in de stad houden. Samenwerking met de andere Gewesten is nodig. Vlaanderen staat al heel ver in de relaties met de NMBS.

Op het vlak van stadsontwikkeling moet het openbaar vervoer de werkgelegenheidspolen bedienen. Een interministerieel comité gaat opgericht worden om te zien of dat zo is. Laat ons ophouden nieuwe voorzieningen te creëren. Het ATO bestaat en zou die opdracht al op zich kunnen nemen.

De veiligheid van de mensen is afhankelijk van de spoorwegpolitie. Het is nodig de rol van de MIVB te versterken om de veiligheid op zijn vervoernet te handhaven. De volksvertegenwoordigster betreurt dat de MIVB geen informatie doorgeeft aan de overheid.

De MIVB moet zijn eigen werven in handen nemen, want thans zijn ze verdeeld tussen de MIVB en Mobiel Brussel, wat aanleiding geeft tot problemen.

Wat met de nieuwe tram- en bushaltes ? De MIVB was van plan in 2017 alle bushokjes aan de haltes opnieuw in handen te nemen. Maar er is geen nieuws, in de nota wordt daarover niets gezegd. Tot op heden hebben enkel vier gemeentes (Watermaal-Bosvoorde, Oudergem, Etterbeek en Schaarbeek) het beheer van al hun bushokjes aan de MIVB overgelaten. Hoever staat het met dat dossier ?

Inzake de verplichting om alternatieven voor te stellen voor diesel, betreurt de volksvertegenwoordigster dat er niets meer overblijft van de uitrustingen voor gas. Toch moet dat in 2015 bereikt worden.

En ce qui concerne le premier comité d'accompagnement pour le métro nord-sud, celui-ci a eu lieu en 2011. Le prochain aura lieu en juin 2012 : on est vraiment en train d'exploser les délais, ce qui est scandaleux. Depuis 2004, aucune étude n'a plus été menée, ce qui a fait perdre beaucoup de temps. Le métro est et reste la seule réponse efficace au transport de masse à Bruxelles. Il est indispensable de ne pas attendre le prochain contrat de gestion pour démarrer les études prévues pour la branche sud du métro vers Uccle. En ce qui concerne la gare du Midi, il y a effectivement des travaux qui sont nécessaires à mener. Mais en attendant ce métro, il faut faire quelque chose en renforçant les trams et les bus sur cette ligne.

Concernant l'interopérabilité avec les TEC et De Lijn, il est nécessaire de renforcer la collaboration avec la STIB, principalement dans le cadre du RER et du métro. Or le comité ne s'est plus réuni depuis juin 2009, soit depuis trois ans. Les schémas RER n'ont donc toujours pas été arrêtés. Concernant la desserte RER, en 1995, on parlait déjà de contacts à prendre avec la SNCB pour décider du nombre de gares qui seraient mises en service. Le RER ne doit pas être un vecteur de fuite de la population, mais de maintien de celle-ci en ville. Il faut des synergies avec les autres Régions. La Flandre est déjà très loin dans ses relations avec la SNCB.

En ce qui concerne le développement urbain, il faut que les transports en commun desservent les pôles d'emploi. On va créer un comité interministériel pour voir si les dessertes correspondent aux pôles d'emploi. Arrêtons de créer de nouveaux dispositifs. L'ADT existe et pourrait déjà prendre cette mission en main.

La sécurité des gens dépend de la police des chemins de fer. Il est nécessaire de renforcer le rôle de la STIB sur le maintien de la sécurité sur son réseau. La députée regrette l'absence de transmission d'informations par la STIB aux autorités.

Concernant les chantiers, il faut que la STIB prenne en main ses propres chantiers. Aujourd'hui, ils sont répartis entre la STIB et Bruxelles Mobilité, ce qui est source de problèmes.

Qu'en est-il des nouveaux arrêts de tram et de bus ? La volonté de la STIB était de se réapproprié en 2017 l'ensemble des abribus aux arrêts. Mais on n'a pas de nouvelles. Dans la note, on passe cet aspect sous silence. A ce jour, seules quatre communes (Watermael-Boitsfort, Auderghem, Etterbeek et Schaarbeek) ont remis la gestion de tous leurs abribus entre les mains de la STIB. Où en est-on dans ce dossier ?

En ce qui concerne l'obligation de proposer des alternatives au diesel, la députée regrette qu'il ne reste plus rien des équipements au gaz. Il faudra pourtant y arriver en 2015.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel heeft vragen bij de twee in de nota vermelde scenario's : een scenario « voortzetten van Iris2 » en één « maximalistisch » scenario.

Het eerste scenario, d.w.z. de aankoop van zes extra « BOA's » vanaf het einde van het jaar, wat het aantal treinen op 66 brengt, is een oud scenario : in de realiteit worden die zes metrostellen al gebruikt op het net. Dat scenario verwijst ook naar tram 9 in Jette, niets nieuws; en de verlenging van lijn 62 tot Eurocontrol, wat miniem lijkt als uitbreiding voor een lijn waarop de frequentie al verlaagd is. Er is sprake van de omleiding van de 92 en de 94 via het Centraal Station, wat geen nieuwe lijn is, enkel een wijziging van het traject. Wat vernieuwend geweest zou zijn, was een verlenging van die lijn naar Thurn & Taxis, of zelfs naar Bockstael. Tot slot is er sprake van de verlenging van de 94 tot Roodebeek, wat getuigt van gebrek aan ambitie: de MR-fractie wenst die lijn te verlengen tot Zaventem. De nota erkent dat het scenario van de continuïteit van de vorige beheersovereenkomst niet de mogelijkheid biedt tegemoet te komen aan de doelstellingen voor 2016.

Het « maximalistische » scenario komt overeen met een verhoging van de frequentie, die echter niet meer dan 30 % kan bedragen. Dat is al een grote demper, want dat betekent dat afgestapt wordt van de doelstellingen van Iris2 voor 2016, omdat reeds bekend is dat er niet genoeg plaats zal zijn in het openbaar vervoer. Men verzaakt meteen aan sommige uitbreidingen van het net. Nog een fiasco: de bestelling van 152 extra bussen, die onvermijdelijk nog meer vast komen te zitten in het verkeer en de vervuiling verhogen. Hoe gaan nieuwe eindpunten de vervoersomstandigheden verbeteren ? Dat is een interne technische kwestie voor de MIVB, die het cliënteel niets bijbrengt. De MIVB had op tijd kunnen denken aan het verbeteren van de eindpunten, rekening houdend met de komst van de nieuwe t4000-trams.

Tot slot maken die twee scenario's duidelijk dat het huidige net in hoge mate verzadigd is. Waarom stelt de MIVB geen plan op voor de ontwikkeling van haar netwerk door nieuwe tramverbindingen tot stand te brengen ?

Zou het inzake de projecten voor de uitbreiding van het aanbod tussen 2017 en 2020 niet redelijker zijn een plan te bepalen voor wat vanaf 2012 moet verwezenlijkt worden om tegemoet te komen aan de toename van de vraag in alle komende jaren, eerder dan vooraf te plannen ? Het is absoluut nodig nieuwe tunnels te bouwen : bij het station van Etterbeek en op het Meiserplein lijkt dat duidelijk. Maar waarom niet spreken van een tunnel tussen het Sterreplein en de Churchillaan, die later zou kunnen dienen voor de metro van de middenring ? Dat zou de reissnelheid van tram 7 gevoelig verhogen, maar ook die van tram 94, die enkel op de Louizalaan boven de grond zou komen. Tevens zou voorrang moeten gegeven worden aan de heraanleg van de Lemonnertunnel aan het Zuidstation.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel s'interroge sur les deux scénarios repris dans la note : un scénario dit « Iris2 de continuité » et un scénario dit « maximaliste ».

Concernant le premier scénario, c'est à dire l'acquisition de six « boas » supplémentaires dès la fin de l'année, portant le nombre de trains à 66, c'est faire allusion au passé : en réalité, ces six rames sont déjà utilisées sur le réseau. Ce scénario fait également allusion au tram 9 à Jette, rien de nouveau; on trouve aussi le prolongement du 62 jusqu'à Eurocontrol, ce qui semble minuscule comme extension pour une ligne dont on a déjà revu les fréquences à la baisse. On parle de la déviation du 92 et du 94 par la gare Centrale, ce qui n'est pas une nouvelle ligne, mais rien qu'une modification de parcours. Ce qui aurait été innovant, c'est de prolonger cette ligne vers Tour & Taxis, voire vers Bockstael. Enfin, on parle du prolongement du 94 jusqu'à Roodebeek, ce qui dénote d'un manque d'ambition : le groupe MR souhaite prolonger cette ligne jusque Zaventem. La note reconnaît que le scénario de la continuité du contrat de gestion précédent ne permet pas de rencontrer les objectifs à l'horizon 2016.

Le scénario dit maximaliste est en cohérence avec une augmentation de la fréquentation mais qui ne peut pas dépasser les 30 %. C'est déjà un fameux bémol. Cela revient à dire qu'on abandonne les objectifs d'Iris2 pour 2016, car on sait déjà qu'il n'y aura pas assez de place dans les transports publics. D'office, on renonce à certaines extensions du réseau. Autre fuite en avant : la commande de 152 bus supplémentaires, qui viendront inévitablement s'engluer encore plus dans la circulation en augmentant la pollution. En quoi la création de nouveaux terminus va-t-elle améliorer les conditions de déplacement ? Il s'agit d'une question technique interne à la STIB, qui n'apporte rien à la clientèle. La STIB aurait pu en temps utile songer à l'amélioration des terminus, tenant compte de l'arrivée des nouveaux trams t4000.

Enfin, ces deux scénarios mettent en évidence le niveau élevé de saturation du réseau actuel. Pourquoi la STIB n'établit-elle pas un plan de développement de son réseau, en créant de nouvelles liaisons de tram ?

Concernant les projets de développement de l'offre à mettre en service entre 2017 et 2020, ne serait-il pas plus raisonnable d'établir un plan de ce qui est à réaliser dès 2012, pour rencontrer l'augmentation de la demande dans les toutes prochaines années, plutôt que de se projeter en avant ? Il est indispensable de créer de nouveaux tunnels : à la gare d'Etterbeek et à la place Meiser, cela semble une évidence. Mais pourquoi ne pas parler d'un tunnel entre le rond-point de l'Etoile et l'avenue Churchill, qui pourrait plus tard servir au métro de la moyenne ceinture ? Cela améliorerait considérablement la vitesse commerciale du tram 7, mais aussi du tram 94, qui ne reviendrait en surface que dans l'avenue Louise. Il faudrait aussi donner la priorité au réaménagement du tunnel Lemonnier à la gare du Midi.

Inzake de financiering vindt de volksvertegenwoordigster dat voorrang moet worden gegeven aan het voldoen van de vraag van het cliënteel naar comfortabele, snelle en regelmatige verbindingen. In de nota staat geen concreet plan om tot die doelstelling te komen. De spreekster vindt dat die nota een « herwerking » is van de vorige beheersovereenkomst, waarvan vele punten niet verwezenlijkt werden. In de financiële ramingen worden ontvangsten uit het vervoer tussen 2012 en 2018 vooropgesteld, maar hoe men tot die cijfers komt, op basis van welk percentage fraude, enz. wordt niet gezegd. In de volgende beheersovereenkomst moet het indexatiesysteem verduidelijkt worden. In de nota wordt enkel gezegd dat de controles ter bestrijding van fraude moeten versterkt worden. Nieuwe financieringsbronnen werden vermeld, met name het feit de MIVB uit de ESR 95 te halen, aangezien de dekkingsgraad hoger is dan 50 %. Het gebruik van PPS moet optimaal worden aangewend. Het is zeker dat de creatie van een snelle tramlijn naar Thurn & Taxis een PPS zou vergen. Tot slot, wat Beliris betreft, was het nodig meer middelen van Beliris toe te kennen aan het openbaar vervoer. Thans overschrijdt het Belirisbudget met moeite 30 % voor het openbaar vervoer.

Mevrouw Danielle Caron heeft vragen over het onthaal in het openbaar vervoer : het is niet altijd duidelijk waar men moet gaan. In vele steden zijn de aanwijzingen duidelijk, maar in Brussel niet. Er kunnen nog inspanningen gedaan worden. Het is niet meer duidelijk hoe laat de laatste metro 's avonds vertrekt, en dat is ingewikkeld voor de mensen die naar een voorstelling gaan. In het Zuidstation is er heel weinig contact tussen de verschillende vervoersmaatschappijen. Het is niet duidelijk waar men de metro moet nemen, en de mensen lopen helemaal verloren.

Volgens de volksvertegenwoordigster zijn tramlijnen zonder eigen bedding echt aberrant in een stad; de metro is echt ideaal op dat vlak.

De internetsite van de MIVB is helemaal niet duidelijk. In de voortgangbijeenkomsten daarentegen worden heel interessante analyses gemaakt. De laatste ging over « openbaar vervoer in 2030 » en was heel interessant. Het is nodig een kaart van Brussel met alle openbare diensten te maken.

*
* *

Minister Brigitte Grouwels antwoordt op de gestelde vragen. De personen die zullen onderhandelen over de nieuwe beheersovereenkomst zullen het verslag van die bespreking krijgen. De Regering stelt vast dat de nieuwe projecten over meer dan tien jaar worden gespreid. Een aantal nieuwe lijnen waartoe enkele jaren geleden beslist was, worden thans verwezenlijkt. Nu worden onderzoeken gestart om verder te gaan.

Concernant le financement, la députée estime que la priorité doit être donnée à répondre à la demande de la clientèle dans des conditions de confort, de rapidité et de régularité. On ne trouve pas dans la note de plan concret pour arriver à cet objectif. L'oratrice estime que cette note est une « resucée » du contrat de gestion précédent, dont beaucoup de points n'ont pas trouvé de réalisation. Dans les prévisions financières, entre 2012 et 2018, on établit une prévision de recettes de trafic, mais il n'est pas dit comment ont été déterminés ces chiffres, sur quel taux de fraude on s'est basé, etc. Il appartiendra au prochain contrat de gestion de préciser le mécanisme d'indexation. La note se contente juste de dire que les contrôles devront être renforcés pour lutter contre cette fraude. De nouvelles sources de financement sont mentionnées, et notamment le fait de sortir la STIB du SEC 95, vu que le taux de couverture est supérieur à 50 %. Le recours aux PPP doit être exploité de manière optimale. Il est certain que, dans le cas de la création d'une ligne de tram rapide à Tour & Taxis, cela demandera un PPP. Enfin, en ce qui concerne Beliris, il serait nécessaire d'allouer davantage de fonds de Beliris aux transports publics. A ce jour, le budget Beliris dépasse difficilement les 30 % pour les transports publics.

Mme Danielle Caron s'interroge sur l'accueil dans les transports en commun : il n'est toujours pas clair de savoir où il faut aller. Dans beaucoup de villes, les indications sont claires, mais pas à Bruxelles. Il y a encore moyen de faire des efforts. Quand on prend le métro le soir, on ne sait plus à quelle heure part le dernier métro, et c'est compliqué pour les gens qui assistent à des spectacles. A la gare du Midi, il y a très peu de contacts entre les différentes sociétés de transports en commun. On ne sait pas dans la gare où prendre le métro, et c'est l'imbroglio le plus total.

Les voies de tram sans site propre, pour la députée, sont une véritable aberration dans une ville. A cet égard, le métro constitue vraiment l'idéal.

Le site internet de la STIB n'est pas clair du tout. Dans les rendez-vous de progrès, par contre, des analyses sont très intéressantes. Le dernier, consacré au « transport public en 2030 » était très intéressant. Il est nécessaire d'intégrer une carte de Bruxelles avec tous les services publics.

*
* *

La Ministre Brigitte Grouwels répond aux questions qui lui ont été posées. Le rapport de cette discussion se retrouvera sous les yeux des personnes qui négocieront le nouveau contrat de gestion. Ce que constate le Gouvernement, c'est que les nouveaux projets s'étendent sur plus de dix ans. Une série de nouvelles lignes qui avaient été décidées il y a quelques années se concrétisent aujourd'hui. Maintenant, on en est à lancer des études pour aller plus loin.

Financiering blijft echter het grote punt, waarover ook veel vragen gesteld zijn. Over de beleidskeuzenota is veel goeds gezegd. De reiziger zal de meeste aandacht krijgen. Complementariteit met de andere vervoersmaatschappijen is heel belangrijk, en moet eerder nagestreefd worden dan integratie. In Vlaams-Brabant wordt gewerkt aan tramlijnen, die moeten worden onderzocht ter aanvulling van het MIVB-aanbod. De collectieve taxi's en Noctis zijn aanvullingen voor het vervoer tijdens de nacht. De informatie voor de reizigers is ook een heel belangrijk punt.

De projecten van het GEN en Beliris zijn vastgelegd. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft zijn wensen geuit, te financieren in het kader van Beliris. Het GEN-project, waarvoor staatssecretaris Melchior Wathelet bevoegd is op federaal niveau, wordt heropgestart met de partners. Over de GEN-stations wordt heel binnenkort beslist.

Deze discussie gaat over de beleidskeuzenota. Er moeten echter nog beslissingen genomen worden, met name inzake financiering. Zelfs het scenario van continuïteit vergt een zeer aanzienlijke financieringsinspanning (1,2 miljard euro), en het maximalistische 1,8 miljard euro. Deconsolidatie is de grote onbekende. De minister is voorstander van die deconsolidatie, waardoor de MIVB meer middelen zou kunnen lenen voor haar financiering. Nu gaat de Regering een nieuwe manier uittesten om het probleem te behandelen, zodat de MIVB resultaten kan boeken.

Het VICOM-programma is heel belangrijk : het gaat over de invoering van eigen beddingen voor de trams en bussen, waarvoor men moet rekenen op de gemeenten. Daarom hoopt de minister dat er na de gemeenteraadsverkiezingen 19 gemeentebesturen komen die beseffen dat er plaats nodig is voor de VICOM-projecten. De moeilijkste projecten werden al tot een goed einde gebracht. De minister heeft iemand horen spreken over politieke moed, maar zij verwacht dezelfde politieke moed van de gemeenten.

Ook de genderstatistieken vindt de minister heel belangrijk, zowel inzake veiligheid als verplaatsingen.

De heer Geoffroy de Wilde d'Estmael, directeur Strategie en Innovatie bij de MIVB, geeft enkele woorden uitleg inzake meer precieze vragen.

Vooreerst, in tegenstelling tot wat gezegd is, wordt een stijging van de tevredenheidsindex vastgesteld : van 5,4 naar 6. De MIVB heeft de belangrijkste elementen die daartoe leiden onderzocht en komt tot de volgende rangorde :

- comfort;
- frequentie;

Mais le nerf de la guerre, cela reste le financement. Il y a eu beaucoup de questions à ce sujet. On a entendu beaucoup d'éléments positifs par rapport à la note d'orientation. Le voyageur sera au centre des préoccupations. La complémentarité avec les autres sociétés de transport public est très importante. Il faut aller vers une complémentarité plutôt qu'une intégration. Le Brabant flamand prépare des lignes de tram, qu'il faudra étudier en complément avec l'offre de la STIB. Les taxis collectifs et Noctis sont des éléments complémentaires pour les transports en soirée. L'information aux voyageurs est aussi quelque chose de très important.

En ce qui concerne les projets du RER et de Beliris, ceux-ci ont été définis. La Région de Bruxelles-Capitale a formulé ses souhaits, à financer dans le cadre de Beliris. Le projet RER, pour lequel le Secrétaire d'Etat Melchior Wathelet est compétent au niveau fédéral, va être relancé avec les partenaires. Les gares RER seront décidées très prochainement.

La discussion présente porte sur la note d'orientation. Mais il y a encore des décisions à prendre, notamment en matière de financement. Même le scénario de continuité demande un effort de financement très important (1,2 milliard d'euros), et le maximaliste pour 1,8 milliard d'euros. Une grande inconnue est celle de la déconsolidation. La Ministre est favorable à cette déconsolidation, qui permettrait à la STIB d'emprunter davantage de moyens pour arriver à son financement. Le Gouvernement va essayer maintenant une nouvelle manière de traiter ce problème, ce qui permettra à la STIB d'aboutir à des résultats.

Le programme VICOM est quelque chose de très important : il s'agit de la mise en place de sites propres pour les trams et les bus. Il faut pouvoir compter sur les communes pour mettre ce programme en oeuvre. C'est pourquoi la Ministre espère qu'après les élections communales, il y aura 19 autorités communales conscientes de la nécessité de créer de la place pour les projets VICOM. Les plus difficiles d'entre ces projets ont déjà été menés à bien. La Ministre a entendu un orateur parler de courage politique, mais elle attend des communes ce même courage politique.

Pour ce qui concerne les statistiques genrées, la Ministre pense également que c'est quelque chose de très important, aussi bien pour la sécurité que pour les déplacements.

M. Geoffroy de Wilde d'Estmael, directeur Stratégie et Innovation à la STIB, donne quelques mots d'explication au sujet des questions plus précises qui ont été posées.

Tout d'abord, contrairement à ce qui a été dit, on observe une hausse de l'indice de satisfaction : cet indice est passé de 5,4 à 6. La STIB a analysé les éléments les plus importants qui mènent à cette satisfaction. Ces points sont dans l'ordre les suivants :

- le confort;
- la fréquence;

- aansluitingen;
- stiptheid;
- reistijd.

In 2008 stonden de aansluitingen bovenaan. Thans zijn comfort en frequentie de meest bepalende elementen, voor stiptheid en reistijd. Men stelt vast dat reïssnelheid voor de reiziger niet het belangrijkste is. De metro rijdt bijvoorbeeld niet op zijn maximale snelheid, maar in « ecodrive ». Een kleine verlaging van de snelheid heeft een belangrijker weerslag op het comfort van de reizigers, maar ook op het verbruik.

Wat op afstand bestuurde lichten betreft, moet een vergelijking gemaakt worden met bijvoorbeeld Parijs : in die stad heeft de overheid beslist absolute voorrang te geven aan het openbaar vervoer, wat niet mogelijk is in Brussel. Brussel heeft een vervoernet met veel kruispunten.

De heer Jean-Louis Glume, van de Directie Beleid van Mوبiel Brussel, geeft uitleg over het beheer van de verkeerslichten. In 2009 waren er in Brussel 250 kruispunten met verkeerslichten. Einde 2011 waren er slechts 64 ervan uitgerust met afstandsbediening. Er is administratieve achterstand. Wanneer men de lichten verandert moeten overigens ook de lichtenroosters veranderd worden. Er is echter maar een ingenieur in Brussel die in staat is om de lichtenroosters aan te passen. Daarom zal Brussel-Mobilité binnenkort twee andere ingenieurs voor deze taak aanwerven. Er zijn ook problemen geweest met het ingebouwde materiaal, vooral in de trams van het type 7700.

De heer Geoffroy de Wilde d'Estmael komt terug op de reïssnelheid : de aangekondigde cijfers zijn slechts gemiddelden. Op lijn 7 is de reïssnelheid gestabiliseerd. Maar op lijn 59 is de reïssnelheid bijvoorbeeld drastisch verminderd. Het beheerscontract bepaalde dat 90 % van de tramlijnen en 40 % van de bussen een vrije baan zouden krijgen. Vandaag zit men aan 70 % voor de trams en 17 % voor de bussen. Zolang men die vrije banen niet heeft, kunnen er tussen de spits- en de daluren verschillen zijn van grosso modo tien minuten om een kruispunt over te steken. Als er niet meer prioriteit gegeven wordt aan het openbaar vervoer, dreigt men in een vicieuze cirkel te verzeilen.

Dat de MIVB voor de pendelaars rijdt, is niet juist. De MIVB heeft werk gemaakt van de dienstverlening de daluren en in het weekend. Het probleem is enkel financieel. De chauffeurs en de voertuigen zijn ter beschikking.

Tijdens de nacht is het verkieslijker een Collecto-taxi te laten rijden omdat die minder kost dan een grote bus.

- les correspondances;
- la ponctualité;
- les temps de parcours.

En 2008, le point concernant les correspondances était en tête. Aujourd'hui, c'est le confort et la fréquence qui sont les plus déterminants avant la ponctualité et le temps de parcours. On constate que la vitesse commerciale n'est pas cela qui est le plus important pour le client. Par exemple, le métro ne roule pas à sa vitesse maximale, mais en « eco-drive », c'est-à-dire un cran en-dessous de la vitesse maximum : en diminuant un peu la vitesse, il y a un impact plus important sur le confort des voyageurs, mais aussi sur la consommation.

En ce qui concerne les résultats liés à la télécommande des feux, il convient de comparer avec ce qui se fait, par exemple, à Paris : dans cette ville, les autorités ont décidé de donner une priorité absolue aux transports publics, ce qui n'est pas possible à Bruxelles qui est un réseau fortement maillé et où il y a de nombreux croisements.

M. Jean-Louis Glume, de la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité, donne quelques mots d'explication concernant la gestion des feux de circulation. En 2009, il y avait à Bruxelles 250 carrefours à feux. Fin 2011, seuls 64 d'entre eux ont été équipés de télécommandes. Il y a eu des retards administratifs. Par ailleurs, lorsque l'on change les feux, il faut également changer les grilles de feux. Or actuellement il n'y a qu'un seul ingénieur à Bruxelles Mobilité qui soit capable de remettre à jour les grilles de feux. C'est la raison pour laquelle Bruxelles Mobilité va bientôt engager deux autres ingénieurs pour cette tâche. Par ailleurs, des problèmes ont été rencontrés avec le matériel embarqué, principalement dans les trams de type 7700.

M. Geoffroy de Wilde d'Estmael revient sur la vitesse commerciale : les chiffres qui sont annoncés ne sont que des moyennes. Sur la ligne 7, on a stabilisé la vitesse commerciale. Mais sur la ligne 59, par exemple, cette vitesse commerciale a chuté de manière drastique. Le contrat de gestion prévoyait que 90 % des lignes de tram et 40 % des lignes de bus seraient mises en sites propre. Aujourd'hui on n'est qu'à 70 % pour les trams et 17 % pour les bus. Or, tant qu'on n'a pas ces sites propres, on peut avoir des écarts, entre les pointes et les creux, qui peuvent aller jusqu'à dix minutes pour passer un carrefour. Si on ne donne pas davantage de priorité aux transports en commun, on risque de rentrer dans un cercle vicieux.

Lorsqu'on entend dire que la STIB roule pour les navetteurs, ce n'est pas exact. La STIB améliore également le service en creux et le week-end. La seule contrainte est financière. Les véhicules et les chauffeurs sont là.

Pour ce qui concerne les heures de la nuit, il est plus intéressant de faire rouler un taxi Collecto, qui coûte moins cher, qu'un grand bus.

Wat de intermodaliteit betreft, wil de MIVB verder gaan dan een gewone complementariteit met de lijnen van De Lijn, maar echte samenwerking is vereist. Indien De Lijn, de NMBS, TEC, Vilvoorde ... niet willen meewerken, kan de MIVB ook niet vooruit.

De intermodaliteit heeft al een aanvang genomen met de MOBIB-kaart, de technische oplossing waartoe de Belgische maatschappijen voor openbaar vervoer hebben beslist. De MIVB zal ook werken aan een geïntegreerd aanbod : binnen een tiental dagen gaat een delegatie van de MIVB, De Lijn en Mobiel Brussel naar Bazel om te kijken hoe de grensoverschrijdende mobiliteit in elkaar zit : de tramlijnen moeten niet enkel de Zwitserse kantongrenzen over, maar ook de nationale grenzen (Zwitserland, Duitsland, Frankrijk). Indien De Lijn trams naar Brussel wil laten rijden, moeten zij ook verenigbaar zijn met de Brusselse technische standaarden.

Intermodaliteit heeft ook een link met de informatie voor de reiziger : thans hebben de MIVB en de andere maatschappijen voor openbaar vervoer het moeilijk om in real time te laten weten waar de voertuigen zijn.

Intermodaliteit heeft ook te maken met tariefintegratie : hoe worden de ontvangsten tussen de verschillende operatoren verdeeld ? Er zijn tal van problemen in dat verband. In Genève zijn er bijvoorbeeld twaalf operatoren.

Men moet deze kwestie ook bekijken in het licht van de voorkeurtarieven.

De MOBIB-gegevens kloppen echter niet altijd. Als het druk is, kunnen sommige reizigers hun kaart niet altijd ontwaarden. De frequentie wordt berekend op basis van de verkochte biljetten en een aantal ritten per biljet. Die gegevens worden bevestigd via de MOBIB-gegevens. Wanneer men tegen het einde van de beheersovereenkomst 400 miljoen reizigers aankondigt, gaat het over cijfers die uit dit soort model voortkomen met het zogeheten maximale scenario, zelfs met een onbeperkt budget, kan men nooit aan de vraag voldoen. Als het aantal en de grootte van de voertuigen uitgebreid worden, moeten er ook nieuwe remises komen. De MIVB vraagt al meer dan vijf jaar dat de remise op de Marconisite gebouwd zou worden.

Wat de veiligheid betreft, is er een coördinatieprobleem tussen de politie en de MIVB. De MIVB mag bijvoorbeeld de politiedispatchings niet betreden.

Wat het GEN betreft, wacht de MIVB op de exploitatieroosters van de NMBS. De MIVB verwacht niets voor 2020. De MIVB heeft al multimodale haltes, zoals West-

Concernant l'intermodalité, même si la STIB cherche à aller plus loin qu'une simple complémentarité avec les lignes De Lijn, il faut une réelle collaboration. Sans le concours de De Lijn, de la SNCB, des TEC, de Vilvoorde, ..., la STIB ne pourra pas avancer seule.

L'intermodalité commence déjà par la carte MOBIB puisque c'est la solution technique décidée par les différentes sociétés de transports publics belges. La STIB travaille également sur une offre intégrée : dans une dizaine de jours, une délégation de la STIB, de De Lijn et de Bruxelles Mobilité se rendra à Bâle pour voir comment s'organise la mobilité transfrontière : il s'agit, pour les lignes de tram, non seulement de traverser les frontières cantonales suisses, mais également des frontières nationales (Suisse, Allemagne, France). Les trams de De Lijn arrivant à Bruxelles doivent s'adapter aux standards techniques bruxellois.

L'intermodalité passe également par l'information voyageur. La STIB et les autres sociétés de transports publics ont actuellement des difficultés pour repérer en temps réel où sont leurs véhicules.

L'intermodalité passera également par une intégration tarifaire : comment répartir les recettes entre les différents opérateurs ? Il y a de nombreux problèmes qui se posent par rapport à cette question. A Genève, par exemple, il y a douze opérateurs.

L'intégration tarifaire doit également être analysée en fonction des tarifs préférentiels.

Concernant les données MOBIB, certains voudraient utiliser les données de MOBIB en temps réel. La STIB attire l'attention sur le fait que les données issues de MOBIB ne sont pas toujours pertinentes. Quand il y a trop de monde, les voyageurs n'ont pas la possibilité physique d'aller valider leur carte MOBIB. Les chiffres de fréquentation sont calculés sur la base des titres vendus et d'un nombre de voyages par titre. Ces données sont confirmées par des données MOBIB. Les 400 millions de voyageurs prévus pour la fin du contrat de gestion sont issus de ce genre de modèle. Le scénario dit maximaliste correspond au maximum techniquement faisable, même avec un budget illimité. Ce scénario ne permettra pas de rencontrer la demande. En effet, même si on augmente le nombre de véhicules et la taille, il faut avoir de nouveaux dépôts. Hors, voilà plus de cinq ans que la STIB souhaite que l'on construise le dépôt du site Marconi.

En ce qui concerne la sécurité, il y a un problème de coordination entre la police et la STIB. Par exemple, la STIB n'est pas autorisée à entrer dans les dispatchings de la police.

Pour ce qui est du RER, la STIB attend les schémas d'exploitation de la SNCB. La STIB n'attend pas d'impacts conséquents avant 2020. La STIB a déjà réalisé des haltes

station. Er is een ganse problematiek rond de niet bewaakte haltes, zoals Delta. Men moet dus bekijken hoe de MIVB de intermodaliteit met het net van de NMBS kan verbeteren.

De heer Jean-Louis Glume geeft uitleg bij de signalatie : de MIVB is begonnen met de certificering van zijn uitwisselingspolen. Zo voldoet het Weststation aan de CEN-normen. Binnenkort zal het Zuidstation daar ook mee in orde zijn : het zal duidelijker worden waar de metro zich vanuit het treinstation bevindt.

De heer Geoffroy de Wilde d'Estmael brengt het verkeersplein Churchill te berde : gelet op de weigering van Ukkel van een terminus aan Vanderkindere, heeft de MIVB wel iets moeten doen bij gebrek aan beter. De informatie aan de reizigers gaat veel verder dan de MIVB. Alleen al in het Zuidstation zijn er negen verschillende benamingen voor dezelfde uitwisselingspool.

De preventiedienst bestaat, maar hoeveel begeleiding is gewenst ? Dat is een kwestie van sociaal-professionele integratie. Gewoon het feit dat aan mensen gevraagd wordt naar een bepaalde plaats te komen in uniform, om acht uur 's morgens, is al iets belangrijk. Maar dat valt buiten het kader van het openbaar vervoer.

Minister Brigitte Grouwels bedankt de heer de Wilde voor zijn toelichting bij het dagelijkse kader waarbinnen de MIVB moet werken.

*
* *

De heer Philippe Close beweert dat hij van de MIVB nooit te weten gekomen is hoeveel pv's het MIVB-personeel voor overtredingen op de vrije banen opgesteld heeft. Wordt dit soort overtreding werkelijk beboet ?

Voor Thurn und Taxis wijst de volksvertegenwoordiger erop dat de investeerder zijn vergunning niet uitvoert. Waarom moet hij dan dringend een tramlijn krijgen ? Als men dan toch dringend een nieuwe bediening wenst, zou dat beter in Neder-over-Heembeek zijn met al die sociale flatgebouwen die daar onlangs gezet zijn.

Een essentieel en functioneel punt wanneer men veel roland materieel aangekocht heeft, is de bouw van remises. In dat verband heeft Brussel-stad voorgesteld om gratis een van zijn terreinen in het project Neo, op de Heizelvlakte, over te dragen. Brussel-stad zal een stedenbouwkundige vergunning steunen voor de bouw van een nieuwe remise. Er is daarover een akkoord in de gemeenteraad. Men moet snel werk maken van deze zaak. De stad steunt dus de bouw van een remise.

Mevrouw Béatrice Fraiteur meent dat de minister zeer vaag geweest is in haar antwoorden, met name over het

multimodales comme à la gare de l'Ouest. Il y a toute une problématique autour des « PANG » (points d'arrêt non gardés) comme par exemple à Delta. Il faut donc voir comment la STIB peut améliorer l'intermodalité avec le réseau SNCB.

M. Jean-Louis Glume donne un mot d'explication au sujet de la signalétique : la STIB a entamé la certification de ses pôles d'échange. Par exemple, la gare de l'Ouest est aux normes CEN. Bientôt ce sera la gare du Midi qui sera conforme à ces normes : il sera donc mieux indiqué où se trouve le métro à partir de la gare.

M. Geoffroy de Wilde d'Estmael aborde la question du rond-point Churchill : vu le refus de la commune d'Uccle d'établir un terminus à Vanderkindere, la STIB a bien dû faire quelque chose. Il s'agit d'un pis-aller. En ce qui concerne l'information aux voyageurs, c'est beaucoup plus large que la STIB. Rien qu'à la gare du Midi, il y a neuf appellations différentes pour le même pôle d'échange.

Le service de prévention existe, mais quel est le niveau d'accompagnement qui est souhaitable ? C'est une question d'insertion socio-professionnelle. Le simple fait de demander à des gens de venir à un endroit, habillé en uniforme, à 8 heures du matin, est déjà quelque chose d'important. Mais cela dépasse le cadre du transport public.

La Ministre Brigitte Grouwels remercie M. de Wilde d'avoir exposé le cadre quotidien dans lequel la STIB doit travailler.

*
* *

M. Philippe Close affirme n'avoir jamais reçu de la part de la STIB le nombre de PV qui ont été dressés par les agents de la STIB sur les sites propres. Verbalisent-ils réellement ce genre d'infraction ?

A Tour & Taxis, le député fait remarquer que l'investisseur est assis sur son permis, et ne l'exécute pas. Dès lors, quelle est l'urgence à lui fournir une ligne de tram ? Par contre, si on veut créer urgemment une nouvelle desserte, ce serait vers Neder-over-Heembeek, avec toutes les tours de logement social qui ont été construites récemment.

Un point essentiel, alors qu'on a acheté beaucoup de matériel roulant, c'est la construction de dépôts, ce qui est une chose fonctionnelle absolument indispensable. A cet égard, la Ville de Bruxelles a proposé la cession gratuite d'un de ses terrains, dans le projet Neo, sur le plateau du Heysel, et soutiendra un permis d'urbanisme visant à la construction d'un nouveau dépôt. Il y a un accord à ce sujet au conseil communal. Il faut avancer très vite sur cette question. La Ville soutient donc la construction d'un dépôt.

Mme Béatrice Fraiteur estime que la Ministre a été très floue dans ses réponses, notamment par rapport au contrat

eigenlijke beheerscontract. Welke keuzes zullen gemaakt worden ? Wat zijn de prioriteiten ? Er is een financieringsprobleem en iedereen weet dat. De volksvertegenwoordigster heeft horen zeggen dat in de paasvakantie veiligheidsmaatregelen genomen zullen worden: moet het beheerscontract dan ook nu al niet aangepast worden ?

Er is nood aan een plan voor de integratie en het gezamenlijk beheer van de lijnen in en rond Brussel. De minister moet een beleid in dit domein kunnen voeren. Men zal met die bedoeling een stedelijke metropool creëren in het kader van de zesde staatshervorming.

Is het mogelijk om de dienstregelingen van de lijnen 's avonds en in het weekend uit te breiden ? Daar is geen antwoord op gekomen. Hoe staat het tot slot met de reiniging van de vrije banen ? Is het GAN bereid om die eindelijk proper te maken ?

Mevrouw Céline Delforge meent dat de commissie duidelijke en eerlijke antwoorden gekregen heeft : er zijn projecten om de gebruikers van het openbaar vervoer « onder de grond te stoppen ». Dat is de kern van de zaak : zal men alles onder de grond stoppen met geld dat er niet is, of wordt het beredder met het bovengrondse net ?

Dat men eens begint met wat gefinancierd kan worden! Beliris heeft daar geen geld voor. Voor het gebruik van de Diabolo die onlangs afgewerkt is in het kader van een PPS, moeten de reizigers bijbetalen : wil men zoiets voor Brussel ? Als men de MIVB wil privatiseren, moet men dat zeggen ! Er moet iets gedaan worden aan de leefkwaliteit verbonden aan het openbaar vervoer. Het is niet de stadstol die zal zorgen voor de honderden miljoenen die vereist zijn voor die zware infrastructuur.

In Genève (Zwitserland) hebben ze een soort Churchill-verkeersplein waarvoor ze een oplossing gevonden hebben : oversteekplaatsen voor voetgangers.

De samenwerking met andere netten vereist natuurlijk een zekere complementariteit, maar het Gewest moet toch baas op eigen grondgebied blijven. Het feit dat andere Gewesten er met eigen voertuigen mogen rijden, betekent nog niet dat private maatschappijen er reizigers mogen vervoeren. Er moet over voorwaarden nagedacht worden. Er is nog altijd geen GEN-net, terwijl men aan de MIVB vraagt complementair te zijn met een net dat zij niet kent.

Voor het programma ter verbetering van de reissnelheid wordt gemikt op een beter rendement van het rollend materieel. In Genève zijn er prioritaire plaatsen in het openbaar vervoer : de buggy's moeten op die plaatsen, de bejaarden op een andere plaats enzovoort. Alles heeft zijn plaats. De lichten met afstandsbediening hebben nu het tegengestelde effect van wat men wilde bereiken. Dat staat nog niet op punt.

de gestion proprement dit. Quels sont les choix qui vont être faits ? Quelles sont les priorités qui vont être retenues ? Il y a un problème de financement, et cela tout le monde le sait. La députée a entendu que certaines mesures ont été prises pendant les vacances de Pâques en matière de sécurité : ne faut-il pas d'ores et déjà adapter le contrat de gestion en conséquence ?

Il faudrait un plan d'intégration et de cogestion des lignes dans et autour de Bruxelles. La Ministre doit pouvoir mener une politique à cet égard. On va créer une métropole urbaine dans le cadre de la sixième réforme de l'Etat, afin qu'elle serve justement à cela.

Est-il possible d'étendre les plages d'exploitation des lignes le soir et le weekend ? Aucune réponse en ce sens n'a été donnée. Enfin, qu'en est-il du nettoyage des sites propres ? L'ABP est-elle prête à enfin les nettoyer ?

Mme Céline Delforge estime que la commission a reçu des réponses claires et franches aux questions posées : il y a des projets qui visent à « enterrer » les usagers des transports en commun. On est au coeur de la question : va-t-on tout enterrer avec de l'argent qu'on n'a pas, ou va-t-on se débrouiller avec le réseau de surface ?

Que l'on fasse déjà ce que l'on peut financer! Beliris n'a pas les moyens de le faire. Le Diabolo, qui vient d'être réalisé avec un partenariat public-privé, nécessitera pour les usagers de cette nouvelle infrastructure de payer une surtaxe pour l'utiliser : est-ce cela que l'on veut pour Bruxelles ? Si on veut privatiser le réseau de la STIB, qu'on le dise tout de suite ! Il faut travailler sur la qualité de vie liée aux transports en commun. Et ce n'est pas le péage urbain qui va financer les centaines de millions qui seront nécessaires à toutes ces infrastructures lourdes.

En Suisse, à Genève, ils ont une sorte de rond-point Churchill où ils ont trouvé une solution : avec des passages cloutés.

En matière de collaboration avec d'autres réseaux, il faut certes une complémentarité, mais il faut aussi que la Région reste maîtresse sur son territoire, et qu'on ne considère pas que le fait pour les autres Régions d'y faire circuler ses véhicules ouvre le droit à des sociétés privées de transporter des voyageurs. Il faut réfléchir à une conditionnalité. On n'a toujours pas de réseau RER, alors qu'on demande à la STIB une complémentarité avec un réseau qu'elle ne connaît pas.

En ce qui concerne le programme VICOM, il s'agit d'une meilleure rentabilisation du matériel roulant. A Genève, il existe des places prioritaires dans les transports en commun : les poussettes vont à tel endroit, les personnes âgées à tel autre endroit, etc. Chaque chose a sa place. Pour les feux télécommandés, on voit aujourd'hui des effets exactement contraires à ceux recherchés. Ce n'est pas au point.

De overstappen moeten opgelost worden, wat men daar ook moge over denken ! Dat is een kwestie van beleid en filosofie van het net.

Mevrouw Viviane Teitelbaum meent dat er een enorm financieel probleem is. Wat heeft men gedaan op anderhalve zittingsperiode ? Een aantal beslissingen zijn niet op tijd genomen. De volksvertegenwoordigster ziet niet in hoe men zal voldoen aan de bijkomende vraag van 80 % in 2013.

Wat Churchill betreft, is het een goede zaak geweest dat Ukkel geen stedenbouwkundige vergunning gegeven heeft voor de terminus Vanderkindere, want het zou nog slechter geweest zijn ! Het overstappen is nog erger dan vroeger. De volksvertegenwoordigster maakt zich zorgen als ze de gegeven uitleg hoort.

Mevrouw Annemie Maes bedankt de minister voor de antwoorden. Er zijn echter een paar punten waarmee de volksvertegenwoordigster het niet helemaal eens is.

Wat is de exacte visie op de economische zones in het noordwesten en het noordoosten in de nota ?

Wat de grote lijnen betreft, kan men niet tevreden zijn als men hoort dat de tevredenheidsenquête een quotering van 6 oplevert voor de MIVB. Laten we niet vergeten dat veel mensen geen gebruik maken van het openbaar vervoer en daartoe aangemoedigd zouden moeten worden.

Wij leven in een politiek en administratief kluwen en moeten rekenen op de goede wil van de gemeenten. Tramlijn 71 op de Elsensesteenweg is bijvoorbeeld een gemiste kans, wat betreurenswaardig is, omdat de gemeente een toekomstvisie afgeschoten heeft. Een ander voorbeeld is Thurn & Taxis : er wordt gezegd dat het geen prioriteit zou zijn omdat de gebouwen er niet staan. Er vinden daar echter veel evenementen plaats. Een tramlijn zou dus geen overbodige luxe zijn. Veel mensen zouden immers daar naartoe kunnen gaan zonder wagen en zo zouden zij vandaag geen slechte gewoonten aannemen.

Het verbaast de volksvertegenwoordigster dat er in het gewestbestuur slechts één ingenieur in staat is om de lichten te reorganiseren. Er moet in het personeel geïnvesteerd worden.

In de nota wordt helemaal niet meer gesproken van de flankerende maatregelen voor het GEN. Wanneer de onderhandelingen met de NMBS hervat worden, zullen ze opnieuw ter sprake gebracht moeten worden.

De volksvertegenwoordigster heeft gehoord dat de opstoppen de MIVB 28 miljoen euro per jaar kosten. Dat moet gemeld worden aan de gemeenten, opdat ze de nodige maatregelen treffen om dat geldverlies tegen te gaan.

Les ruptures de charge, quoi qu'on en pense, doivent être résolues ! C'est une question de politique et de philosophie du réseau.

Mme Viviane Teitelbaum estime qu'il y a un problème énorme au point de vue financier. Qu'a-t-on fait en une législature et demi ? On se retrouve face à des décisions qui n'ont pas été prises à temps. La députée ne voit pas comment on va répondre à cette demande supplémentaire de 80 % en 2013.

En ce qui concerne Churchill, heureusement que la commune d'Uccle n'a pas donné le permis d'urbanisme pour le terminus à Vanderkindere, car cela aurait été encore pire ! Les ruptures de charge sont encore pire qu'auparavant. La députée ne se dit pas rassuré pour l'explication qui a été donnée.

Mme Annemie Maes remercie la Ministre pour les réponses reçues. Il y a cependant des points sur lesquels la députée ne peut pas marquer tout à fait son accord.

Concernant la vision des zones économiques nord-ouest et nord-est, dans la note, de quoi s'agit-il exactement ?

En ce qui concerne les grandes lignes, quand on entend que l'enquête de satisfaction donne à la STIB une note de 6, ce n'est pas fameux. Il ne faut pas oublier qu'il y a beaucoup de gens qui n'utilisent pas les transports en commun et qui devraient y être encouragés.

Nous vivons dans une structure politico-administrative complexe, dans laquelle il faut faire appel au bon vouloir des communes. Par exemple, la tramification du 71 sur la chaussée d'Ixelles a été une occasion ratée, ce qui est très dommage, car c'est la commune qui a bloqué une vision d'avenir. Un autre exemple est celui de Tour & Taxis : on dit que ce ne serait pas une priorité vu que les bâtiments ne sont pas construits. Or il y a beaucoup d'événements qui se font à cet endroit-là. Une ligne de tram ne serait donc pas un luxe, elle permettrait à beaucoup de gens de ne pas prendre leur voiture pour aller à cet endroit, ce qui leur éviterait de prendre aujourd'hui de mauvaises habitudes.

La députée s'étonne qu'il n'y a qu'un seul ingénieur à l'administration régionale capable de réorganiser les feux. C'est là qu'il faut investir, dans le personnel.

En ce qui concerne les mesures d'accompagnement du RER, on n'en parle plus du tout dans cette note. Lorsqu'on reprendra les négociations avec la SNCB, il sera nécessaire d'en reparler.

La députée a entendu dire que les embouteillages coûtent 28 millions d'euros par an à la STIB. Il faut le signaler aux communes, afin que celles-ci prennent les mesures nécessaires pour éviter de perdre tout cet argent.

Wat de studiereis van de MIVB naar Bazel over de interoperabiliteit van de netten betreft, merkt de volksvertegenwoordigster op dat in Zwitserland de ontvangsten wel degelijk verdeeld worden : de reizigers hebben een enkel abonnement en nemen verschillende lijnen door elkaar. Het MOBIB-systeem zou ervoor moeten zorgen dat zulks ook mogelijk wordt in Brussel. Vorige week bijvoorbeeld reed er geen enkel MIVB-voertuig wegens de staking. Er reden wel voertuigen van De Lijn en treinen van de NMBS. De reizigers zijn zelfs niet op de hoogte van het bestaan van die voertuigen.

In deze bespreking is de intermodaliteit met de fiets niet aan bod gekomen. In de meeste moderne steden wordt daarmee rekening gehouden. De NMBS moet ook het STOP-principe integreren in haar projecten : voorrang voor de voetgangers, dan voor de fietsers en de gebruikers van het openbaar vervoer en de automobilisten komen op de laatste plaats. De NMBS doet bijna het tegenovergestelde.

Mevrouw Cécile Jodogne heeft de minister horen benadrukken dat er tijd nodig is om studies uit te voeren alvorens een beslissing te nemen en die uit te voeren. Wat de zuidelijke vertakking van de toekomstige metro betreft, betreurt de volksvertegenwoordigster dat de minister de studies uitstelt tot de volgende beheersovereenkomst.

Men moet streven naar samenwerking tussen het openbaar vervoer en het GEN. Het is evenwel duidelijk dat de financiering het struikelblok zal zijn. De volksvertegenwoordigster heeft geen antwoord gekregen over de financiering van het GEN door de stedelijke gemeenschap, over de verschillende fiscale instrumenten of nog over de stadstol. Wat de intermodaliteit betreft, moet de MIVB de stuwende kracht van de intermodaliteit met het GEN zijn. Er komt echter geen schot in de zaak, want de MIVB kan niet als enige de andere actoren achter de veren zitten. Het Gewest moet de stier bij de horens vatten en mag niet het slachtoffer zijn van de visie van de NMBS.

De metro is het enige antwoord op de massa reizigers tijdens de spitsuren. Men spreekt van een enkele noord-zuidlijn. Men zal toch niet alle lijnen ondergronds laten lopen. Er zijn weliswaar technische vereisten waardoor de metro deel moet kunnen uitmaken van het openbaarvervoersaanbod. Men heeft gesproken van een publiek-privaat partnerschap, maar dan wel voor de infrastructuur en niet voor de exploitatie.

Men moet ophouden met mist te spuien over de onveiligheid in de metro. Men stelt vast dat minder dan 20 % van de gevallen van agressie zich in de metrostations voordoet, terwijl meer dan 40 % zich op de trams zelf voordoet.

Wat de stadstol betreft, gaat het om een potentiële financiering van 500 miljoen per jaar, wat al niet slecht is. Alle actoren moeten dezelfde prioriteiten hebben. De beslissingen moeten in overleg worden genomen.

A propos du voyage d'étude de la STIB à Bâle, sur l'interopérabilité des réseaux, la députée fait remarquer qu'en Suisse, on arrive bien à se répartir les recettes : les usagers ont un seul abonnement et prennent plusieurs lignes indifféremment. Le système MOBIB devrait pouvoir contribuer à ce que ce soit possible à Bruxelles. Par exemple, la semaine passée, il n'y avait aucun véhicule de la STIB qui roulait, à cause de la grève. Mais il y avait bien des véhicules De Lijn et des trains de la SNCB. Or les voyageurs ne sont même pas au courant que ces véhicules existent.

On n'a pas parlé, dans ce débat, de l'intermodalité avec le vélo. Or dans la plupart des villes modernes, on en tient compte. La SNCB doit aussi intégrer le principe « STOP » dans ses réalisations : il faut d'abord donner la priorité aux piétons, puis aux cyclistes, puis aux usagers des transports en commun et enfin seulement s'occuper des automobilistes. La SNCB fait quasiment le contraire.

Mme Cécile Jodogne a entendu le Ministre souligner le temps nécessaire qu'il fallait pour réaliser des études avant de prendre une décision et d'arriver à une concrétisation. Or, pour la branche sud du futur métro, la députée déplore que la Ministre remette les études au prochain contrat de gestion.

La volonté doit être celle d'une collaboration entre les transports en commun et le RER. Mais pour le financement, on a bien compris que ce serait là l'écueil. La députée n'a obtenu aucune réponse sur le financement de ce RER par la Communauté urbaine, sur les différents outils fiscaux, ou encore sur le péage urbain. En ce qui concerne l'intermodalité, la STIB doit être le moteur de cette intermodalité par rapport au RER. Or rien ne bouge, car la STIB ne peut être seule derrière tout le monde. Il faut que la Région devienne actrice et non pas victime de la vision de la SNCB.

Le métro constitue la seule réponse au transport de masse en heure de pointe. On parle d'une seule ligne nord-sud, on ne va pas tout enterrer pour autant. Il y a certes des contraintes techniques, qui font que le métro doit pouvoir faire partie de l'offre de transports en commun. On a bien parlé de partenariat public/privé, mais bien pour l'infrastructure et non pas pour l'exploitation.

Il faut arrêter avec ce fantasme de l'insécurité dans le métro. On constate que moins de 20 % des agressions se font dans les stations de métro, alors que plus de 40 % des agressions se font dans les trams eux-mêmes.

En ce qui concerne le péage urbain, il s'agit d'un financement potentiel de 500 millions par an ce qui n'est déjà pas mal. Il faut que les priorités soient partagées avec l'ensemble des acteurs. Il faut concerter les décisions.

De beheersovereenkomst moet duidelijke doelstellingen en een van meet af aan opgemaakt tijdschema voor de evaluaties bevatten.

Minister Brigitte Grouwels beantwoordt eerst de laatste vragen die haar gesteld werden. Wanneer zal de beheersovereenkomst klaar zijn ? De minister hoopt tegen juli, maar het kan ook november zijn. Intussen blijft de huidige beheersovereenkomst van kracht.

De nieuwe beheersovereenkomst zal gedetailleerder zijn dan de huidige. Er zijn veel concrete projecten, onder meer wat gedetailleerd wordt op pagina 16 tot 19 van de nota, die binnenkort gerealiseerd zullen worden. Wat de metro naar het zuiden betreft, zullen de doelstellingen zwart op wit in de beheersovereenkomst ingeschreven worden, maar de financiering van de studies is pas gepland vanaf 2017. De metro is de enige mogelijkheid om grote reizigers aantallen te vervoeren en is complementair met het bovengronds openbaar vervoer.

Voor 2018 is er geen behoefte aan een tramlijn naar Thurn&Taxis, maar niets belet dat de studies over het tracé afgerond worden. Daarna is het de beurt aan de realisatiestudies. Onder meer de stedenbouwkundige vergunning voor de Picardbrug enz. moet aangevraagd worden. De MIVB en Brussel Mobiliteit zijn daar op dit ogenblik mee bezig.

Op pagina 30 van de nota wordt opnieuw bevestigd dat de openbare dienst openbaar zal blijven. Het Gewest heeft gekozen voor een interne operator. Op dit ogenblik onderhandelt de regering over het investeringsplan 2013-2015 van Infrabel, wat onder meer het GEN betreft. In dat verband dient men ook na te denken over een beleid inzake overstapparkerplaatsen.

De minister is verschillende keren naar Vanderkindere gegaan om poolshoogte te nemen van de situatie. De gemeente Ukkel wil er iets moois van maken. Men zoekt naar een oplossing.

De heer Geoffroy de Wilde d'Estmael voegt eraan toe dat de bouw van het eindstation belangrijk is. Waarom is er een eindstation in Vanderkindere nodig ? De MIVB hecht veel belang aan regelmaat. Daarom zijn er regeltijden nodig. Dat is niet erg « sexy », maar het is nodig om het openbaar vervoer vlot te laten rijden. Hoe groter het aantal lange lijnen, hoe moeilijker het wordt om voor regelmaat te zorgen. Daarom moeten er op verschillende plaatsen in de stad eindstations zijn.

Minister Brigitte Grouwels beantwoordt de vraag over de economische gebieden : de MIVB en De Lijn moeten beter samenwerken, bijvoorbeeld wat de verbindingen met Zaventem, Marcel Thiry, de Hennaalaan betreft. Het antwoord staat op pagina 23 van de nota. De minister zal een nota bezorgen om deze kwestie te verduidelijken. Neder-over-Heembeek is een gebied dat behoefte heeft aan openbaar vervoer.

Le contrat de gestion devra comporter des objectifs clairs avec un calendrier des évaluations, prévu dès le départ.

La Ministre Brigitte Grouwels commence par répondre aux dernières questions qui ont été posées. Quand le contrat de gestion sera-t-il prêt ? La Ministre espère qu'il le sera pour juillet, mais il se peut que se soit pour le mois de novembre. Entretemps, l'actuel contrat de gestion reste en vigueur.

Le nouveau contrat de gestion sera plus détaillé que n'est l'actuel. Il y a beaucoup de choses concrètes, notamment ce qui est détaillé aux pages 16 à 19 de la note, et qui seront réalisées prochainement. Pour le métro vers le sud, on mettra les objectifs noir sur blanc dans ce contrat de gestion-ci, mais on ne prévoit le financement des études qu'à partir de 2017. Le métro est l'unique option possible pour transporter les masses. C'est complémentaire avec les transports publics de surface.

En ce qui concerne la ligne de tram vers Tour & Taxis, ce n'est pas un besoin pour 2018, mais rien n'empêche de finaliser les études sur le tracé. Par après, il faudra faire les études de réalisation. Il faudra notamment introduire le permis d'urbanisme pour la construction du pont Picard, etc. La STIB et Bruxelles Mobilité y sont occupés pour le moment.

A la page 30 de la note, on réaffirme que le service public restera bien public. La Région a fait le choix de l'opérateur interne. Le Gouvernement est en train de négocier le plan d'investissements 2013-2025 d'Infrabel, notamment concernant le RER. Il faut aussi réfléchir, dans ce cadre, à une politique de parkings de dissuasion.

A Vanderkindere, la Ministre a été plusieurs fois sur place se rendre compte de ce qui se passe. Il y a une volonté de la commune d'Uccle de faire quelque chose de joli. On essaie de trouver une solution.

M. Geoffroy de Wilde d'Estmael ajoute que la construction de terminus est importante. Pourquoi faut-il un terminus à Vanderkindere ? Pour la STIB, la régularité est importante, et c'est la raison pour laquelle il faut des temps de régulation. Ce n'est pas très sexy, mais cela permet de faire fonctionner les transports publics. Plus on a de longues lignes, moins on peut en assurer la régularité. C'est pourquoi la présence de plusieurs terminus à des endroits différents en ville est quelque chose de nécessaire.

La Ministre Brigitte Grouwels répond à la question concernant les zones économiques : il faut mieux faire collaborer la STIB et De Lijn, par exemple sur la desserte de Zaventem, Marcel Thiry, l'avenue Hennaau, etc. On trouvera la réponse à la page 23 de la note. La Ministre fournira une note pour éclairer cette question. Neder-Over-Heembeek est une zone qui est en besoin de transports en communs.

Wat de fiets betreft, is er al veel geïnvesteerd in de Villo-stations. In Bordeaux krijgt het openbaar vervoer voorrang. In Brussel moet men iets vergelijkbaars doen.

De heer Geoffroy de Wilde d'Estmael beantwoordt de vraag van de heer Close over de processen-verbaal : men spreekt hier van verkeersovertredingen waarbij het geld niet naar de MIVB gaat. De MIVB incasseert alleen de administratieve boetes (hinderlijk gedrag).

De minister zal achteraf een antwoord geven over de kwestie van het Agentschap Net Brussel.

Wat de pendelaars betreft, wijst de heer Geoffroy de Wilde d'Estmael erop dat ongeveer 17 % van de MIVB-reizigers pendelaars zijn. Dat cijfer blijft stabiel.

Wat betreft de uitbesteding en de helpdesk die zich in Rabat bevindt, gaat het om een IT-helpdesk die computerproblemen oplost. De overheidsopdracht werd gegund aan een Belgisch bedrijf, maar toen de MIVB de opdracht gunde, wist ze niet dat het bedrijf een deel van haar activiteiten in Rabat had.

De afgelopen vijf jaar heeft de MIVB een groot deel van haar rollend materieel vervangen. De heer Geoffroy de Wilde d'Estmael bevestigt dat de MIVB met het makkelijkste begonnen is. Nu moeten er meer remises, eindstations enz. komen.

Wat Thurn & Taxis betreft, is de MIVB eerst van plan om een busverbinding tot stand te brengen en daarna een tramlijn aan te leggen.

Wat de informatie betreft, was de MIVB de eerste maatschappij in Europa die haar informatie aan Google bezorgde.

Wat de intermodaliteit met de fiets betreft, werkt de MIVB momenteel aan projecten voor fietsstallingen bij de metrostations en plaatst zij goten langs de trappen om de metrostations toegankelijk te maken voor de fietsers.

Wat de metro naar het zuiden betreft, vestigt de heer Geoffroy de Wilde d'Estmael de aandacht van de commissie op het feit dat er eerst enorme werken uitgevoerd zullen moeten worden, enerzijds aan de Grondwettunnel en anderzijds aan de flessenhals Vooruitgang. Grondwet is een zone bij het Zuidstation, waar de tramlijnen elkaar kruisen en regelmatig verkeer op de Noord-Zuidas onmogelijk maken. De oplossing van het probleem Grondwet zal al een grote stap vooruit zijn. Wat de flessenhals Vooruitgang betreft, is er een probleem van verzadiging. Er zullen titanenwerken op die plaats uitgevoerd moeten worden.

Par rapport au vélo, on a déjà beaucoup travaillé sur les stations Villo. A Bordeaux, la priorité est mise sur le transport public. Il faut arriver à quelque chose de semblable à Bruxelles.

M. Geoffroy de Wilde d'Estmael répond à la question de M. Close sur les procès-verbaux : on parle ici d'infractions de roulage, dans le cadre desquelles le cash ne va pas vers la STIB. La STIB ne peut collecter que l'argent lié aux amendes administratives (incivilités).

La Ministre fournira une réponse ultérieurement en ce qui concerne la question sur l'Agence Bruxelles Propreté.

Concernant les navetteurs, M. Geoffroy de Wilde d'Estmael signale que 17 % environ des voyageurs de la STIB sont des navetteurs. Ce chiffre est stable.

En ce qui concerne la sous-traitance, et la question du helpdesk qui se trouve à Rabat, il s'agit d'un helpdesk « IT » censé répondre à des problèmes informatiques. C'est une société belge qui a obtenu ce marché, mais la STIB n'était pas au courant, lorsqu'elle a attribué le marché, que cette société a une partie de ses activités à Rabat.

Ces cinq dernières années, la STIB a remplacé une partie importante de son matériel roulant. M. Geoffroy de Wilde d'Estmael affirme que la STIB a « mangé son pain blanc ». On doit maintenant multiplier les dépôts, les terminus, etc.

Par rapport à Tour & Taxis, la STIB compte d'abord organiser une desserte du site par bus, puis établira une ligne de tram.

En ce qui concerne l'information, la STIB a été la première société en Europe à fournir ses informations à Google.

En ce qui concerne l'intermodalité avec le vélo, la STIB travaille en ce moment sur des projets de parking vélos près des stations de métro, et place des goulottes sur les escaliers pour pouvoir rendre les stations de métro accessibles aux cyclistes.

En ce qui concerne le métro vers le sud, M. Geoffroy de Wilde d'Estmael attire l'attention de la commission sur le fait que d'énormes travaux devront d'abord être menés, d'une part au tunnel Constitution, et d'autre part à la trémie Progrès. A Constitution, il s'agit d'une zone, située près de la gare du Midi, où les cisaillements des lignes de tram empêchent une bonne régularité de l'axe Nord-Midi. Lorsqu'on aura réglé le problème Constitution, on aura déjà fait beaucoup. Pour ce qui concerne la trémie Progrès, il y a un problème de saturation. De très gros chantiers seront nécessaires à cet endroit.

De heer Jean-Louis Glume antwoordt op de vraag over de lichtenroosters. Om dat probleem op te lossen is men van plan twee extra personeelsleden aan te werven.

Er bestaat een barometer van de « niet-klanten » van de MIVB: die wordt opgevolgd door Brussel-Mobiliteit. Het gaat om de barometer van de mobiliteit waarbij 3.000 mensen ondervraagd worden die per definitie geen klant zijn bij de MIVB. Die 3.000 personen zijn ondervraagd in 2011. Brussel-Mobiliteit zal het document bij het verslag voegen.

V. Sluiting van de debatten

De voorzitter bedankt de sprekers voor de uitstekende kwaliteit van de interventies.

De voorzitter stelt voor om de bespreking te sluiten en het Bureau toelating te vragen om een verslag te publiceren. (*Instemming.*)

Tijdens zijn vergadering van 4 juli 2012 heeft het Bureau ingestemd met de publicatie van dit verslag.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteurs,

Brigitte DE PAUW
Anne-Charlotte d'URSEL

De Voorzitter,

Jamal IKAZBAN

M. Jean-Louis Glume répond à la question sur les grilles de feu. C'est justement pour résoudre ce problème qu'il est prévu d'engager deux personnes supplémentaires.

Il existe un baromètre des « non-clients » de la STIB : il est réalisé par Bruxelles Mobilité. Il s'agit du « baromètre de la mobilité », par lequel on interroge 3.000 personnes qui, par définition, ne sont pas des clients de la STIB. Ces 3.000 personnes ont été interrogées en 2011. Bruxelles Mobilité fournira ce document au rapport.

V. Clôture des débats

Le président remercie les intervenants pour la très grande qualité des interventions.

Le président propose de clore la discussion en l'état et de demander au Bureau l'autorisation de publier un rapport. (*Assentiment.*)

Lors de sa réunion du 4 juillet 2012, le Bureau a donné son accord pour la publication du présent rapport.

– *Confiance est faite aux rapporteuses pour la rédaction du rapport.*

Les Rapporteuses,

Brigitte DE PAUW
Anne-Charlotte d'URSEL

Le Président,

Jamal IKAZBAN

Bijlage 1

*Oriëntatienota Beheerscontract
MIVB 2012-2016*

*Parlement van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest
Commissie Infrastructuur*

28/03/2012



pwc

Agenda

1. Context
2. Uitdagingen in termen van vraag
3. Uitdagingen in termen van ontwikkeling van het aanbod
4. Maatschappelijk, stedelijk en ecologisch aspect
5. Financiering
6. Uitdagingen op bestuursvlak (governance)

Context

As-Is (Vijfjaarlijks evaluatierapport)

- Stijging van het aantal ritten van 80% op 10 jaar tijd (311 miljoen in 2010)
- Voornamelijk opgenomen door de stijging van het aanbod op het bestaand netwerk (belangrijke investeringen in rollend materieel) en sluiting van de kleine ring
- Tevredenheid van de klanten staat onder druk (daling van de algemene tevredenheid tussen 2006 en 2010)
- Gezonde financiële toestand van de MIVB (beperking van de schuldenlast van 60% op 10 jaar tijd naar 149 miljoen EUR in 2010 en dekkinggraad SEC95 boven 50%)
- Belangrijk aandeel van het openbaar vervoer in de gewestelijke begroting (20%)
- Crisis van de openbare financiën

To-Be (Prognoses en uitdagingen)

Prognoses voor de toename van de vraag :

- Zeer sterke demografische groei in het Brussels Gewest tegen 2025
- Doelstellingen en mogelijke maatregelen van het Iris 2-plan voor vermindering van het wegverkeer
- Regeringsakkoord 2009-2014

Belangrijkste uitdagingen:

1. Aspect van de **vraag** en de impact ervan op het openbaar vervoersnet
2. Capaciteitsuitbreiding waarvoor een strategie voor de ontwikkeling van het aanbod moet opgesteld worden
3. Maatschappelijk, stedelijk en ecologisch aspect
4. Herdefiniering van de **financierings**wijzen en financieringsschema's van de sector
5. Versterken van de (financiële) monitoring en nood aan definiëring van een betere koppeling van functies van de actoren (**governance**)

Uitdagingen in termen van de vraag

De MIVB en Mوبiel Brussel schatten dat het gebruik van het openbaar vervoer zal toenemen met 30% tegen 2016 (400 miljoen ritten) en met 75% tegen 2025 (550 miljoen ritten).

- Analyse van de vraag
- Verwachtingen van de reizigers
- Inspelen op de vraag

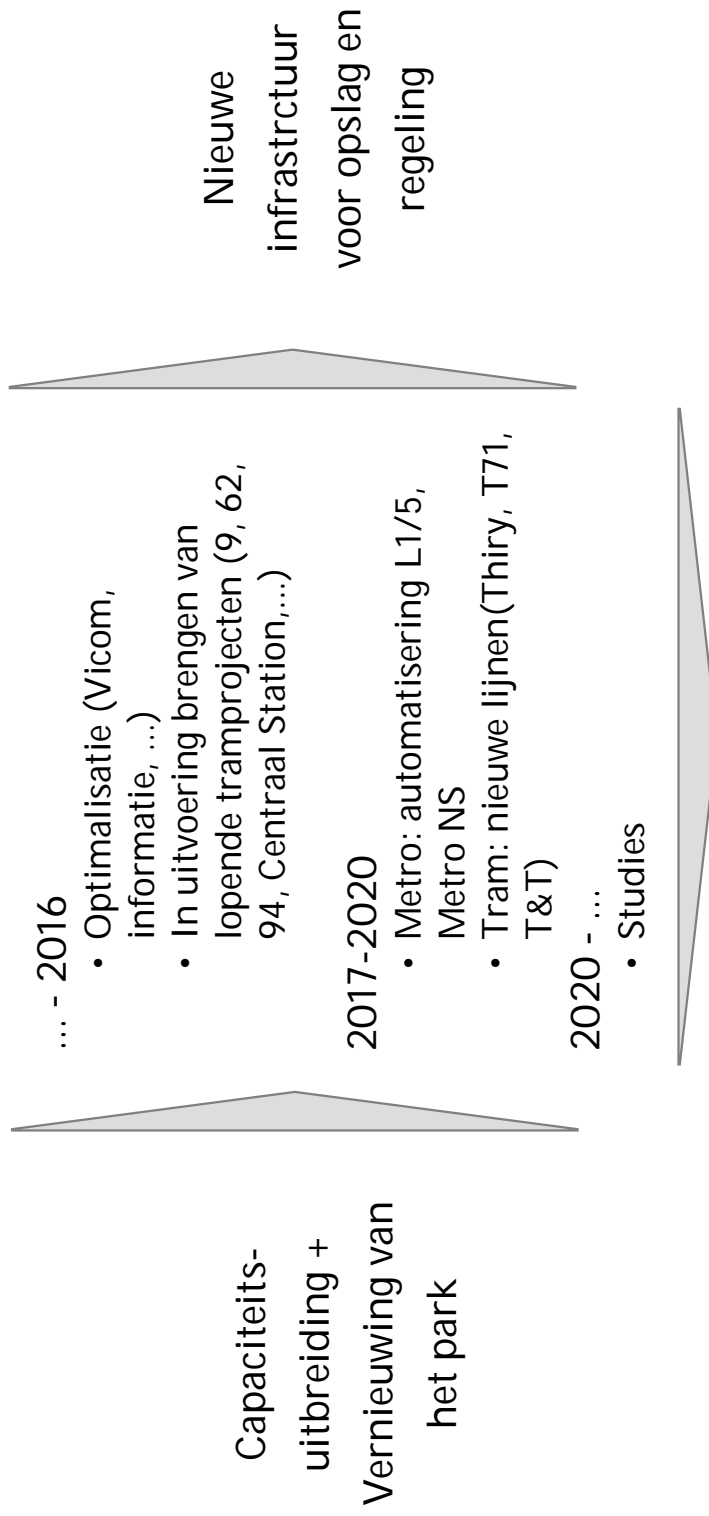
Het is noodzakelijk dat, parallel met de capaciteitontwikkeling, de toename van de vraag opgevolgd en beheerd wordt om de kwaliteit van de diensten en de klantentevredenheid te waarborgen

Uitdagingen in termen van ontwikkeling van het aanbod (1/3)

→ KWALITEITSVOLLE dienstverlening

- Verbetering van de frequenties
- Verbetering van de stiptheid en de regelmaat
- Verbetering van de kwaliteit en van de voorwaarden van het overstappen (incl. multimodaal)
- Verbetering van de informatieverstrekking aan de reizigers
- Vereenvoudiging en integratie van de tarieven
- Verbetering van de fysieke omstandigheden voor de toegang tot en het wachten op (incl. PBM's)
- Versterking van intermodaal aanbod
- Verbetering van comfort en veiligheid
- Verbetering van het imago

Uitdagingen in termen van de ontwikkeling van het aanbod (2/3)



1. Continuïteitsscenario: +9.2% plaatsen - km (14.4% ochtend, 18.4% avond)
Oplossing huidige technische problemen (koker Vooruitgang/ tunnel Grondwet)
2. Maximalistisch scenario: +21.5% plaatsen - km (27.5% ochtend en 36.2% avond)

Uitdagingen in termen van ontwikkeling van het aanbod (3/3)

- **Analyse van het AANBOD**
- Richtplannen bus, tram en metro (optimalisering van het huidige net en ontwikkeling van het net)
 - Richtplan stelplaatsen en onderhoudsateliërs
 - Richtplan VICOM
 - PBM (toegankelijkheid en gespecialiseerde vervoersdienst op aanvraag)
 - Vervoer naar en vanuit de economische zones (GOMB, Neder-Over-Heembeek, ...)
 - Vervoersysteem woonplaats – school

Maatschappelijk, stedelijk en ecologisch aspect

→ **Duurzame ontwikkeling**

- MIVB, vector van economische ontwikkeling : (eerste gewestelijke werkgever, handelszaken, samenwerking ATRIUM ...)
- Milieubeleid (rationeel gebruik van de energie, vermindering van ecologische voetafdruk, schone bussen, ...)
- Veiligheid: Versterking menselijke aanwezigheid en samenwerking politie
- Preventie : sociale integratie
- Partner van het stadsleven
- Netheid
- Verantwoordelijke reclame

Uitdagingen in termen van financiering

(1/3)

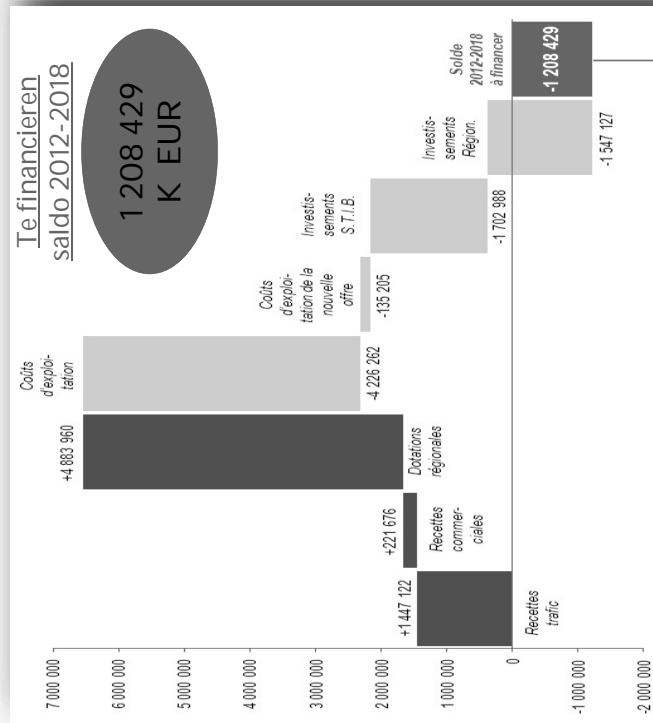
- Tegen Horizon 2012-2018 de automatisering van de metrolijnen (1 en 5) alsook de Noordelijke metroas integreren
- Inbrengen van de DIOV-investeringen in de berekeningen
- **Voornaamste hypothesen:**

Post	Hypothese
Verkeersontvangsten	Tarief +2% per jaar - Klanten +3% per jaar
Commerciële opbrengsten	Indexering +2% per jaar
Gewestelijke dotaties	+4,24% per jaar (historisch gemiddelde)
Exploitatiekosten bestaand aanbod	Indexering +2% per jaar (energie: +5% per jaar)
Exploitatiekosten nieuw aanbod	Schattingen MIVB en Mobiel Brussel (uitdagingen aan te gaan)
Investerings MIVB	
Investerings Gewest	

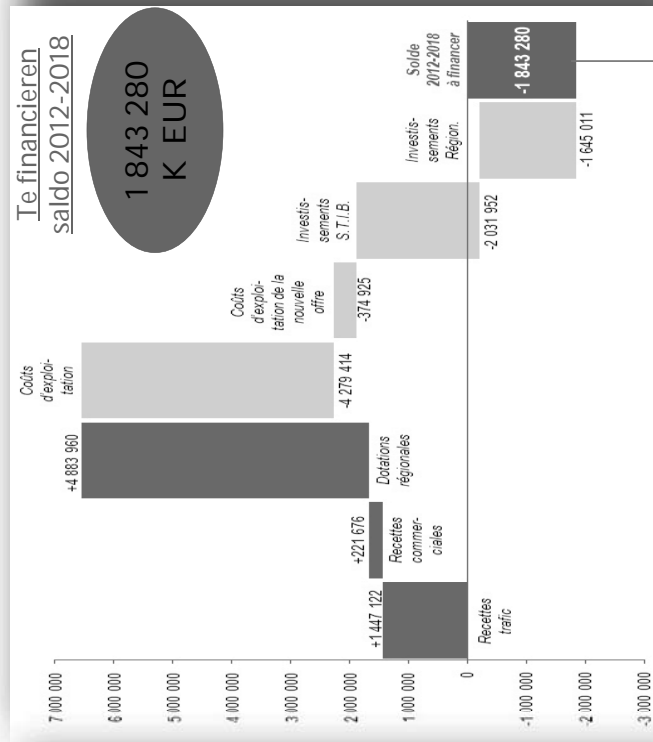
Uitdagingen in termen van financiering (2/3)

In duizenden
EUR

Continuïteitsscenario



Maximalistisch scenario



Nieuwe
financieringshefbomen
noodzakelijk

Uitdagingen inzake financiering (3/3)

→ Hefbomen

1. Verbetering van de **eigen ontvangsten**
 - o Indexering van alle tarieven, inclusief voorkeurstarieven
 - o Tariefrooster opnieuw bestuderen (gedifferentieerd tariefrooster volgens het gebruiksprogramma, impact van bepaalde vormen van gratis openbaar vervoer en van de voorkeurstarieven)
2. Verbetering van de **commerciële opbrengsten** (reclame en verhuur)
- 3. Rationalisering van de exploitatierekening**
4. Financiering van de **investeringen**
 - o Analyse deconsolidatie en beroep doen op leningen door de MIVB indien budgettaire deconsolidatie bevestigd is
 - o Publiek-private partnerschappen gericht op bepaalde projecten die de publieke aard van de activiteit niet beïnvloeden
 - o Cofinanciering van de privésector bij bepaalde stijging in aanbod (evenementen, enz.)
5. Bijkomende financieringsbronnen door de openbare overheden (BELIRIS, tariefstelsel voor het wegvervoer, enz.)

Governance (1/2)

- Contractuele bijakten maken conform Verordening EG 1370/2007
- Behoud van het openbaar karakter en denkoefening over de beheersorganen
- Verduidelijking van de rollen van het gewest als organisatorische overheid en van de MIVB als interne operator
- Een **versterkte sectoriële en stedelijke planning**:
 - Algemene strategische planning van de mobiliteit en verband met het beleid inzake ruimtelijke ordening → Mobiel Brussel
 - Tactische planning van het openbaar vervoer → Mobiel Brussel en MIVB
 - Operationele planning van het openbaar vervoer → MIVB

Governance (2/2)

- Een versteviging van het Gewest als Organiserende Overheid met een verbeterde **financiële rapportering en opvolging** (versterkt opvolgingscomité)
- Een **versterking van de middelen van Mobiel Brussel** (planning, opvolging en controle, beheer van verkeerslichten)
- Relatie met andere gewestelijke actoren zoals ATO, BROH, Brussel Leefmilieu en Bouwmeester (vergunning, toestemming,...) en lokalen (gesubsidieerde werken, mobiliteitconventie)
- Relatie met andere operatoren van Openbaar Vervoer (complementariteit van het aanbod, tariefintegratie, informatie)
- Relatie met Beliris (beheersmethodologie voor gemeenschappelijk project)
- **Relatie met de reizigers** (heroriëntering van het gebruikerscomité en van de bemiddelingsdienst, bevestiging van de rollen van de GMC, en ontwikkeling van nieuwe interactieve tools)

Conclusies (1/2)

1. **Toenemende vraag** openbaar vervoer gedurende minstens 15 jaar, wat het huidige net niet zal kunnen opvangen.
2. **Belangrijke structurele capaciteitsverhoging** van het net waarvan de uitvoering een aantal jaar zal duren zodanig dat een spreiding tussen vraag en aanbod tegen 2016 niet uitgesloten is.
3. Belangrijke investeringen nodig en op lange termijn.
4. Tijdens de uitvoering van het toekomstige beheerscontract 2012-2016, dient /dienen :
 - Ingewerkt te worden op **de vraag** op basis van een versterkte « market intelligence » en een herwerkt tariefrooster teneinde de afstemming van vraag en aanbod te verbeteren
 - de **Iris 2**-maatregelen geleidelijk aan ingevoerd te worden
 - het openbaar vervoersnet in aanmerking te worden genomen bij de opmaak en de implementatie van het gewestelijk beleid inzake **ruimtelijke ordening**

Conclusies (2/2)

Tijdens de uitvoering van het toekomstig beheerscontract 2012-2016, zal er dus ingewerkt moeten worden op:

- Versterking van het aanbod, dankzij de opstelling van richtplannen op middellange termijn, ondersteund door het Gewest, met als doel de ontwikkeling van een doeltreffend en **efficiënt netwerk** dat beantwoordt aan de mobiliteitsbehoeften
- Versterking van de financiële bronnen van de sector, dankzij een **verbetering van de ontvangsten en de rationalisering van de exploitatiekosten** en het ontstaan voor nieuwe beschikbare financieringsbronnen (leningen buiten de gewestelijke budgettaire consolidatie-perimeter). Hiertoe behoren:
 - een versterkte financiële monitoring van de activiteiten van de MIVB
 - een versterkte maar begeleide autonomie van de MIVB t.o.v. het tariefrooster

Annexe 1

*Note d'orientation relative au
contrat de gestion de la STIB
2012-2016*

*Parlement de la Région de
Bruxelles-Capitale
Commission de l'infrastructure
28/03/2012*



pwc

Agenda

1. Contexte
2. Enjeu de la demande
3. Enjeu du développement de l'offre
4. L'enjeu sociétal, urbain et environnemental
5. Le financement
6. L'enjeu de la gouvernance

Contexte

As-Is (Rapport d'évaluation quinquennal)

- Augmentation du nombre de voyages de 80% en 10 ans (311 millions en 2010)
- Absorption essentiellement par augmentation de l'offre sur le réseau existant (importants investissements en matériel roulant) et bouclage de la petite ceinture
- Satisfaction des clients sous pression (baisse de la satisfaction globale entre 2006 et 2010)
- Situation financière de la S.T.I.B. saine (réduction du niveau d'endettement de 60% en 10 ans à 149 millions EUR en 2010 et taux de couverture SEC95 supérieur à 50%)
- Part importante des transports publics dans le budget régional (20%)
- Crise des finances publiques

To-Be (Perspectives et enjeux)

Perspective de croissance de la demande:

- Très forte croissance démographique en Région bruxelloise d'ici à 2025
- Objectifs et mesures du plan Iris 2 pour la diminution du trafic routier
- Accord de gouvernement 2009-2014

Principaux enjeux:

1. Enjeu de la **demande** et de son impact sur le réseau de transports publics
2. Saut de capacité nécessitant l'élaboration d'une stratégie de **développement de l'offre**
3. L'enjeu sociétal, urbain et environnemental
4. Modes et schémas de **financement** du secteur à redéfinir
5. Monitoring (financier) à renforcer et besoin de définir une meilleure articulation des rôles entre les acteurs (**gouvernance**)

Enjeux de la demande

La S.T.I.B. et Bruxelles Mobilité estiment que le niveau de fréquentation augmentera de l'ordre de 30% d'ici à 2016 (400 millions de voyages) et de 75% d'ici à 2025 (550 millions de voyages)

- Analyse de la demande
- Attente des voyageurs
- Agir sur la demande

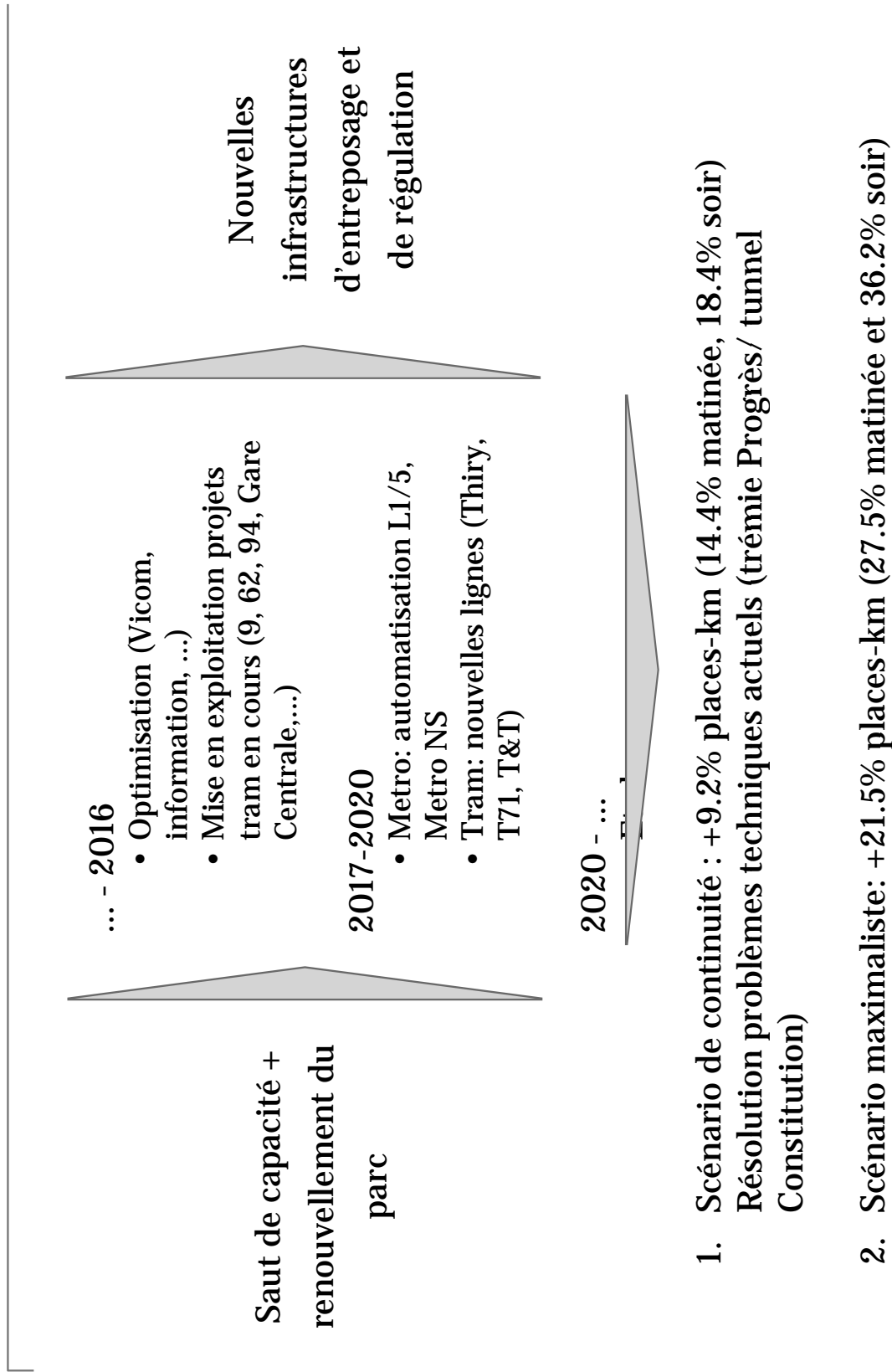
Nécessité de suivre et de gérer la croissance de la demande en parallèle au développement des capacités pour préserver la qualité des services et la satisfaction des clients

Enjeux du développement de l'offre (1/3)

→ Service de QUALITE

- Amélioration des fréquences
- Amélioration de la ponctualité et de la régularité
- Amélioration de la qualité et des conditions de correspondance (incl. multimodale)
- Amélioration de l'information aux usagers
- Simplification et intégration tarifaire
- Amélioration des conditions d'accès et d'attente (incl. PMR)
- Renforcement de l'offre intermodale
- Amélioration du confort et de la sécurité
- Amélioration de l'image de marque

Enjeux du développement de l'offre (2/3)



Enjeux du développement de l'offre (3/3)

- **Analyse de l'OFFRE**
 - Plan directeur bus, tram et métro (optimisation du réseau existant et développement du réseau)
 - Plan directeur dépôts et ateliers de maintenance
 - Plan directeur VICOM
 - PMR (accessibilité et service spécialisé de transport à la demande)
 - Transport vers et depuis les zones économiques (SDRB, Neder-Over-Heembeek, ...)
 - Système de transport école-domicile

Enjeux sociétal, urbain et environnemental

→ Développement durable

- STIB, vecteur du développement économique: (premier employeur régional, commerces, coopération ATRIUM ...)
- Politique environnementale (utilisation rationnelle de l'énergie, réduction de l'empreinte écologique, Bus propres , ...)
- Sureté: Renfort présence humaines et collaboration police
- Prévention : intégration sociale
- Partenaire vie urbaine
- Propreté
- Publicité responsable

Enjeux du financement (1/3)

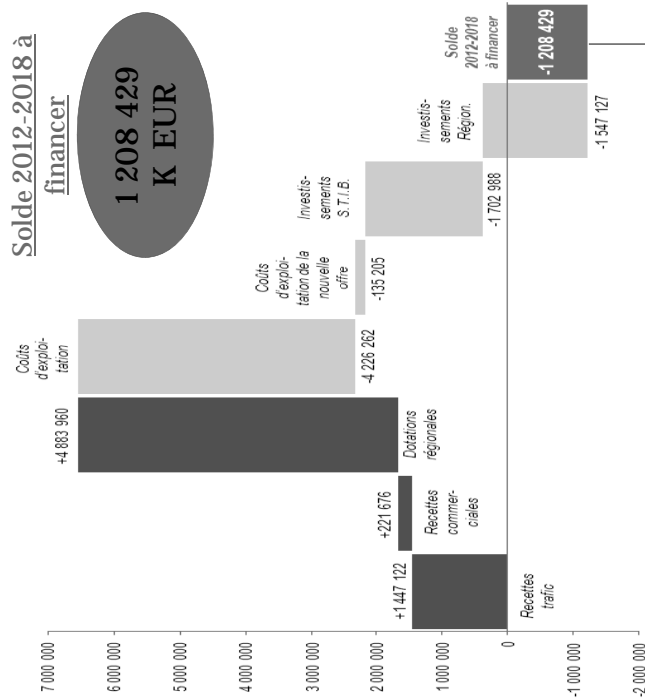
- Horizon 2012-2018 pour pouvoir intégrer l'automatisation du métro (lignes 1 et 5) ainsi que le métro Nord
- Prise en compte des investissements DITP dans les calculs
- **Principales hypothèses:**

Poste	Hypothèse
Recettes de trafic	Tarif +2% par an - Clients +3% par an
Recettes commerciales	Indexation +2% par an
Dotations régionales	+4,24% par an (moyenne historique)
Coûts d'exploitation offre existante	Indexation +2% par an (énergie: +5% par an)
Coûts d'exploitation nouvelle offre	Estimations S.T.I.B et Bruxelles Mobilité (à challenger)
Investissements S.T.I.B.	
Investissements Région	

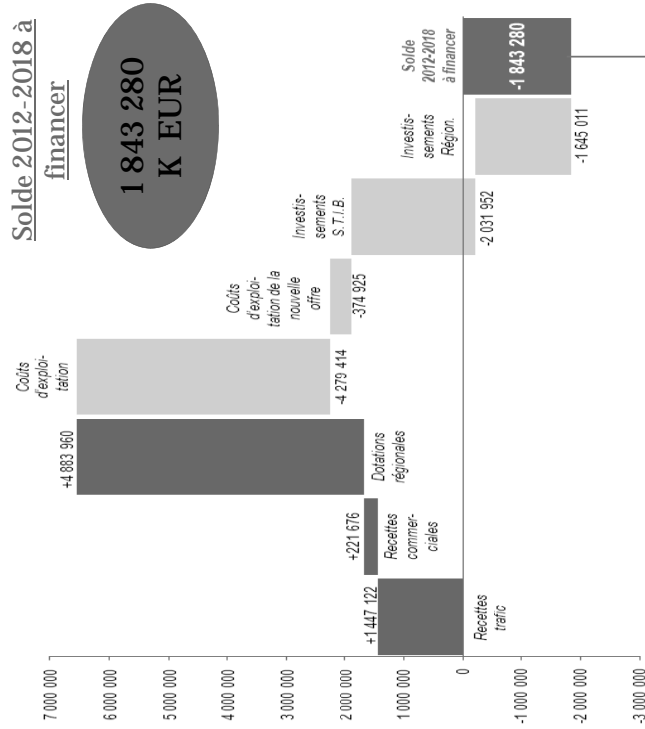
Enjeux du financement (2/3)

En milliers EUR

Scénario « de continuité »



Scénario « maximaliste »



Nécessité de nouveaux leviers de financement

Enjeux du financement (3/3)

→ **Leviers**

1. Amélioration des **recettes propres**
 - o Indexation de tous les tarifs, incl. tarifs préférentiels
 - o Grille tarifaire à réétudier (tarification différenciée, impacts de certains régimes de gratuité et des tarifs préférentiels)
2. Amélioration des **recettes commerciales** (publicité et locations)
3. **Rationalisation du compte d'exploitation**
4. Financement des **investissements**
 - o Analyse déconsolidation et recours à l'emprunt par la S.T.I.B. si déconsolidation budgétaire confirmée
 - o Partenariats publics-privés ciblés sur quelques types de projets n'affectant pas le caractère public de l'activité
 - o Cofinancement du secteur privé dans certaines augmentations d'offre (événements, etc.)
5. Sources additionnelles de financement par les pouvoirs publics (BELIRIS, tarification routière, etc.)

Gouvernance (1/2)

- Contractualisation et avenants conformément au Règlement CE 1370/2007
- Maintien du caractère public et réflexion sur les organes de gestion
- Clarification des rôles de la région en tant qu'autorité organisatrice et de la STIB comme opérateur interne
- Une **planification sectorielle et urbaine renforcée** :
 - Planification stratégique globale de la mobilité et lien avec la politique d'aménagement du territoire → Bruxelles Mobilité
 - Planification tactique des transports publics → Bruxelles Mobilité et S.T.I.B.
 - Planification opérationnelle des transports publics → S.T.I.B.

Gouvernance (2/2)

- Un renforcement de la Région en tant qu'Autorité Organisatrice avec un reporting et un **suivi financiers améliorés** (comité de suivi renforcé)
- **Un renforcement des moyens de Bruxelles Mobilité** (planification, suivi et contrôle, gestion des feux de signalisation)
- Relation avec autres acteurs régionaux tels que ADT, AATL, Bruxelles environnement et Maître architecte (permis, autorisation,...) et locaux (travaux subsidiés, convention de mobilité)
- Relation avec autres opérateurs de transports Publics (complémentarité des offres, intégration tarifaire, information)
- Relation avec Beliris (méthodologie de gestion de projet commune)
- **Relation avec les voyageurs** (réorientation du comité des usagers et du service de médiation, confirmation des rôles de la CRM, et développement de nouveaux outils interactifs)

Conclusions (1/2)

1. **Demande accrue** en transports publics pendant minimum 15 ans que le réseau actuel ne pourra pas absorber.
2. **Saut structurel de capacité important** du réseau dont la mise en œuvre demandera quelques années de sorte qu'à l'horizon 2016 un écart offre demande n'est pas à exclure
3. Besoin d'investissements importants et sur le long terme.
4. Durant l'exécution du futur contrat de gestion 2012-2016, il conviendra donc impérativement :
 - **d'agir sur la demande** sur base d'une « market intelligence » renforcée et d'une grille tarifaire revisitée afin d'améliorer l'adéquation entre l'offre et la demande
 - de mettre en œuvre progressivement les mesures **Iris 2**
 - de prendre en compte le réseau de transports en commun dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques régionales **d'aménagement du territoire**

Conclusions (2/2)

Durant l'exécution du futur contrat de gestion 2012-2016, il conviendra donc impérativement:

- De renforcer l'offre, grâce à l'élaboration de plans directeurs à moyen terme, soutenus par la Région, visant le développement d'un **réseau efficace** et efficient répondant aux besoins de mobilité
- De renforcer les ressources financières du secteur, grâce à une **amélioration des recettes et la rationalisation des coûts d'exploitation** et à l'ouverture à de nouvelles sources de financement (emprunts hors du périmètre de consolidation budgétaire régional), impliquant:
 - o un monitoring financier renforcé des activités de la S.T.I.B.
 - o une autonomie renforcée mais cadrée de la S.T.I.B. vis-à-vis de la grille tarifaire

Bijlage 2

ORIËNTATIENOTA M.B.T. HET BEHEERSCONTRACT VAN DE MIVB 2012-2016

MINISTERRAAD VAN 2 FEBRUARI 2012

INHOUDSTAFEL

I.	CONTEXT VAN DE OPMAAK VAN HET TOEKOMSTIGE BEHEERSCONTRACT 2012-2016 VAN DE MIVB	
I.1	RECENTE EVOLUTIE VAN DE DIENSTEN VAN HET OPENBAAR VERVOER IN BRUSSEL	
I.1.1	Evolutie van het dienstenaanbod	
I.1.2	Evolutie van het aantal klanten	
I.1.3	Evolutie van de tevredenheid van de klanten	
I.1.4	Financiële context	
I.2	VOORUITZICHTEN VOOR DE PERIODE 2012-2025	
I.2.1	De demografische groei	
I.2.2	Het regeerakkoord 2009-2014	
I.2.3	Het Iris2-plan	
I.2.4	Aanbevelingen van het Iris 2-plan voor de ontwikkeling van het aanbod van het openbaar vervoer	
I.2.5	De richtplannen en de hefboomgebieden	
I.3	DE VOORNAAMSTE AANDACHTSPUNTEN VOOR DE OPMAAK VAN EEN TOEKOMSTIG BEHEERSCONTRACT 2012-2016	
II.	DE KLANT	
II.1	DE TOENAME VAN HET AANTAL KLANTEN	
II.1.1	Prognoses voor de toename van de vraag naar openbaar vervoer tegen 2025	
II.1.2	Analyse van het aantal klanten	
II.2	REKENING HOUDEN MET DE VERWACHTINGEN VAN DE KLANT	
II.3	INSPELEN OP DE VRAAG	
III.	UITDAGING IN TERMEN VAN ONTWIKKELING VAN HET OPENBAARVERVOERAANBOD	
III.1	EEN KWALITEITSVOLLE DIENSTVERLENING DIE AAN DE BEHOEFTE VAN DE HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE KLANTEN VOLDOET	
III.2	ONTWIKKELING VAN HET AANBOD	
III.2.1	Scenario voor capaciteitsvergroting tegen 2016 en 2020	
III.2.2	Bestudering en realisatie van nieuwe projecten voor de ontwikkeling van het aanbod waarvoor de ingebruikname voorzien is tussen 2017 en 2020	
III.2.3	Bestudering en lancering van nieuwe projecten voor de ontwikkeling van het aanbod na 2020 ..	
III.2.4	Richtplan voor het bus-, tram- en metronet	
III.2.5	Richtplan voor stelplaatsen en werkplaatsen voor voertuigenonderhoud	
III.2.6	Het VICOM-richtplan (snelheid en regelmaat) ..	
III.2.7	Rollend materieel en aanbod	
III.2.8	Begeleidende maatregelen	

Annexe 2

NOTE D'ORIENTATION RELATIVE AU CONTRAT DE GESTION DE LA STIB 2012-2016

CONSEIL DES MINISTRES 2 FÉVRIER 2012

TABLE DES MATIÈRES

I.	CONTEXTE DE L'ÉLABORATION DU FUTUR CONTRAT DE GESTION 2012-2016 DE LA STIB	
I.1	RÉCENTE ÉVOLUTION DES SERVICES DE TRANSPORTS PUBLICS À BRUXELLES	
I.1.1	Evolution de l'offre de services	
I.1.2	Evolution de la fréquentation	
I.1.3	Evolution de la satisfaction des voyageurs	
I.1.4	Contexte financier	
I.2	PERSPECTIVES POUR LA PÉRIODE 2012-2025	
I.2.1	La croissance démographique	
I.2.2	L'accord de gouvernement 2009-2014	
I.2.3	Le Plan Iris 2	
I.2.4	Recommandations du Plan Iris 2 pour le développement de l'offre en transports publics	
I.2.5	Les schémas directeurs et les zones leviers	
I.3	LES PRINCIPAUX ENJEUX POUR L'ÉLABORATION DU FUTUR CONTRAT DE GESTION 2012-2016	
II.	L'ENJEU DE LA DEMANDE	
II.1	LA CROISSANCE DE LA DEMANDE	
II.1.1	Perspectives de croissance de la demande en transports publics à l'horizon 2025	
II.1.2	Analyse de la fréquentation	
II.2	PRENDRE EN COMPTE LES ATTENTES DU VOYAGEUR	
II.3	AGIR SUR LA DEMANDE	
III.	L'ENJEU DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE EN TRANSPORTS PUBLICS	
III.1	FOURNIR UN SERVICE DE QUALITÉ QUI RÉPOND AUX BESOINS DES VOYAGEURS ACTUELS ET FUTURS	
III.2	DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE	
III.2.1	Scénario d'accroissement des capacités à l'horizon 2016 et 2020	
III.2.2	Etude et réalisation de projets de développement de l'offre à mettre en service entre 2017 et 2020	
III.2.3	Etude et lancement de nouveaux projets de développement de l'offre post 2020	
III.2.4	Plan directeur des réseaux bus, tram et métro	
III.2.5	Plan directeur des dépôts et ateliers	
III.2.6	Plan directeur VICOM (vitesse et régularité)	
III.2.7	Matériel roulant et offre	
III.2.8	Mesures d'accompagnement	

III.3	VERVOER VAN PERSONEN MET EEN BEPERKTE MOBILITEIT.....
III.4	HET VERVOER NAAR EN VAN ECONOMISCHE ZONES.....
III.5	HET VERVOER IN SCHOOLOMGEVINGEN.....
IV.	HET MAATSCHAPPELIJKE EN STEDELIJKE ASPECT..
IV.1	DE ONTWIKKELING VAN DUURZAME MOBILITEIT.....
IV.2	BIJDRAGE AAN DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING EN TEWERKSTELLING.....
IV.3	VEILIGHEID EN BEVEILIGING.....
IV.3.1	Veiligheid.....
IV.3.2	Beveiliging.....
IV.3.3	Verkeersveiligheid op het bovengronds net.....
IV.4	NETHEID.....
IV.5	SOCIALE INTEGRATIE.....
IV.6	PARTNER VAN HET STADSLEVEN.....
IV.7	DE RECLAME.....
V.	FINANCIERING.....
V.1	FINANCIËLE VOORUITZICHTEN.....
V.2	FINANCIERINGSSTRATEGIE.....
V.2.1	Financiële hefboven.....
V.2.2	Verbetering van de opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen.....
V.2.3	Verbetering van de opbrengsten uit commerciële activiteiten.....
V.2.4	Optimalisatie van het rendement van de bestaande middelen.....
V.2.5	Rationalisatie van bepaalde posten van de exploitatierekening.....
V.2.6	Opening voor nieuwe financieringsbronnen.....
V.2.7	Vermeerdering van de door de overheid toegewezen middelen.....
V.3	HET DOTATIESYSTEEM.....
V.4	HET BONUS-MALUSSYSTEEM.....
VI.	DE UITDAGING OP BESTUURSVLAK.....
VI.1	VERORDENING (EG) NR. 1370/2007 BETREFFENDE HET OPENBAAR PERSONENVERVOER PER SPOOR EN OVER DE WEG.....
VI.2	STATUUT EN BEHEERSORGANEN VAN DE MIVB.....
VI.3	RELATIES TUSSEN DE MIVB EN HET GEWEST.....
VI.3.1	Rollen van het Gewest.....
VI.3.2	Rollen van de MIVB.....
VI.3.3	Planning van de sector.....
VI.3.4	Beheer, ontwikkeling en bouw van de infrastructuur voor openbaar vervoer.....
VI.3.5	Opvolging en controle door de Organiserende Overheid.....
VI.3.6	Terbeschikkingstelling van gegevens.....
VI.4	RELATIES MET DE EXTERNE ACTOREN.....
VI.4.1	Band met andere gewestelijke actoren.....
VI.4.2	Relaties met de plaatselijke besturen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....
VI.4.3	Relaties met de andere operatoren op het vlak van openbaar vervoer.....
VI.4.4	Relaties met BELIRIS.....
VI.5	RELATIES MET DE REIZIGERS.....

III.3	LE TRANSPORT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE.....
III.4	LE TRANSPORT VERS ET DES ZONES ECONOMIQUES.....
III.5	LE TRANSPORT AUX ABORDS DES ÉCOLES.....
IV.	L'ENJEU SOCIÉTAL, URBAIN ET ENVIRONNEMENTAL
IV.1	LE DÉVELOPPEMENT D'UNE MOBILITÉ DURABLE.....
IV.2	LA STIB, VECTEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DE L'EMPLOI.....
IV.3	LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ.....
IV.3.1	Sûreté.....
IV.3.2	Sécurité.....
IV.3.3	Sécurité routière sur le réseau de surface.....
IV.4	LA PROPRETÉ.....
IV.5	L'INTÉGRATION SOCIALE.....
IV.6	PARTENAIRE DE LA VIE URBAINE.....
IV.7	LA PUBLICITÉ.....
V.	LE FINANCEMENT.....
V.1	PERSPECTIVES FINANCIÈRES.....
V.2	STRATÉGIE DE FINANCEMENT.....
V.2.1	Leviers financiers.....
V.2.2	Amélioration des recettes issues de la vente des titres de transport.....
V.2.3	Amélioration des recettes commerciales.....
V.2.4	Optimiser le rendement des moyens existants.....
V.2.5	Rationalisation de certains postes du compte d'exploitation.....
V.2.6	Ouverture à de nouvelles sources de financement.....
V.2.7	Augmentation des moyens accordés par les pouvoirs publics.....
V.3	SYSTÈME DE DOTATION.....
V.4	SYSTÈME DE BONUS-MALUS.....
VI.	L'ENJEU DE LA GOUVERNANCE.....
VI.1	LE RÈGLEMENT CE 1370/2007 RELATIF AUX SERVICES PUBLICS DE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR CHEMIN DE FER ET PAR ROUTE.....
VI.2	STATUT ET ORGANES DE GESTION DE LA STIB.....
VI.3	RELATIONS ENTRE LA STIB ET LA RÉGION.....
VI.3.1	Rôles de la Région.....
VI.3.2	Rôles de la S.T.I.B.....
VI.3.3	La planification du secteur.....
VI.3.4	Gestion, développement et construction des infrastructures de transports publics.....
VI.3.5	Suivi et contrôle par l'Autorité organisatrice.....
VI.3.6	Mise à disposition de données.....
VI.4	RELATIONS AVEC LES ACTEURS EXTERNES.....
VI.4.1	Relations avec les autres acteurs régionaux.....
VI.4.2	Relations avec les pouvoirs locaux en Région de Bruxelles-Capitale.....
VI.4.3	Relations avec les autres opérateurs de transports publics.....
VI.4.4	Relations avec BELIRIS.....
VI.5	RELATIONS AVEC LES VOYAGEURS.....

I. CONTEXT VAN DE OPMAAK VAN HET TOEKOMSTIGE BEHEERSCONTRACT 2012-2016 VAN DE MIVB

I.1 Recente evolutie van de diensten van het openbaar vervoer in Brussel

Het IRIS 1-plan werd in 1998 door de regering goedgekeurd en had als doelstelling tegen 2010 de verkeersdruk tijdens het piek uur in Brussel met 6 % te verlagen in vergelijking met 1991. Dit plan werd gedeeltelijk uitgevoerd maar, zoals de studie m.b.t. het IRIS 2-plan dat in 2010 door de regering werd goedgekeurd aangeeft, slaagde het er niet in om die doelstelling te bereiken, noch om een voldoende grote verschuiving te realiseren naar verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer. Er werden in die periode echter belangrijke inspanningen gedaan wat betreft het aanbod van het openbaar vervoer, die zich hebben vertaald in een aanzienlijke verhoging van het gebruik ervan. Het marktaandeel van het openbaar vervoer is tijdens de periode over het algemeen stabiel gebleven (ongeveer 48 %), wat bewijst dat het aantal verplaatsingen over het algemeen gestegen is.

I.1.1 Evolutie van het dienstenaanbod

Er werden in deze periode belangrijke vorderingen gemaakt om het aanbod van het openbaar vervoer en de aantrekkelijkheid ervan te verbeteren. De bedoeling was om door de ontwikkeling van nieuwe bovengrondse lijnen en metrolijnen de commerciële snelheid, de frequentie, de capaciteit en het net van het openbaar vervoer te verbeteren. Er werd op deze verschillende punten een duidelijke vooruitgang geconstateerd, in het bijzonder door de aankoop van geschikter materieel dat beter is aangepast aan de behoeften van de gebruikers (BOA-metro's, T3000- en T4000-trams, gelede bussen, enz.), de uitbreiding van het metronet (voltooiing van het metronet langs de kleine ring) en van het tramnet (Vorstlaan, Leopold III-laan), de verhoging van de frequenties van de verschillende vervoerswijzen zowel tijdens het piek uur als in de daluren (cadans op 3 minuten op de gemeenschappelijke trajecten van de metro op het piek uur en op 3,5 minuut in de daluren, aanleg van tramlijnen 3 en 4 met een gelijkaardige dienstverlening als de metro, enz.) alsook de creatie van een performant nachtnet, waarbij de regelmatige lijnen aangevuld worden door een dienst op aanvraag die verleend wordt door collectieve taxi's (Collecto).

Toch blijven er nog enkele aandachtspunten zoals de commerciële snelheid van de bovengrondse voertuigen, die tijdens de periode verslechterd is (voornamelijk wegens de verkeerscongestie van de stad die afhangt van parameters waar de MIVB totaal geen controle over heeft, van de verhoging van het aantal reizigers, van de instapmodaliteiten, enz...), alsook de frequenties in de daluren, die zowel beneden de verwachtingen van de reizigers blijven, als beneden de prestaties van de op dat vlak beste Europese operatoren. Bovendien zijn de omstandigheden voor aansluitingen niet altijd ideaal.

I.1.2 Evolutie van het aantal klanten

De inspanningen die in de periode geleverd werden, hebben de MIVB in staat gesteld om het aanbod van het openbaar vervoer gevoelig uit te breiden en te verbeteren en om een heel grote stijging van het aantal klanten op te tekenen (311 miljoen ritten in 2010, ofwel een stijging van meer dan 80 % ten opzichte van het jaar 2000).

Deze sterke stijging is gedeeltelijk gerealiseerd kunnen worden dankzij het gebruik van de reserves van de bestaande capaciteiten van het netwerk, de aankoop van rollend materieel (15 BOA-metro's en 101 nieuwe trams) en de voltooiing van het metronet langs de kleine ring. Deze stijging ver-eiste dus geen grote investeringen in infrastructuur.

I.1.3 Evolutie van de tevredenheid van de reizigers

Ondanks de aanzienlijke stijging van het aantal klanten, die het succes van de diensten van het openbaar vervoer aantoonde, is het indexcijfer van

I. CONTEXTE DE L'ÉLABORATION DU FUTUR CONTRAT DE GESTION 2012-2016 DE LA STIB

I.1 Récente évolution des services de transports publics à Bruxelles

Adopté en 1998 par le Gouvernement, le Plan Iris 1 s'était fixé comme objectif une réduction de 6 % de la charge du trafic à l'heure de pointe à Bruxelles à l'horizon 2010 par rapport à 1991. Partiellement mis en œuvre, ce plan, comme le souligne l'étude relative au Plan Iris 2 adopté par le Gouvernement en 2010, n'est pas parvenu à atteindre cet objectif, ni à opérer un transfert suffisant vers les modes piéton, cycliste ou transports publics. Néanmoins, des efforts importants ont été réalisés en ce qui concerne l'offre en transports publics sur la période qui se sont traduits par une augmentation significative de leur fréquentation. La part de marché des transports publics est demeurée globalement stable (aux alentours de 48 %) sur la période, ce qui témoigne de la croissance globale en matière de déplacements.

I.1.1 Evolution de l'offre de services

Des développements importants ont été réalisés sur cette période afin d'améliorer l'offre en transports publics et son attractivité. Il s'agissait d'améliorer leur vitesse commerciale, leur fréquence, leur capacité et le réseau, en développant de nouvelles lignes en surface et de métro. Des progrès ont été enregistrés sur ces différents points, notamment par l'acquisition de matériel plus capacitaire et mieux adapté aux besoins des usagers (métros « boas », trams « T3000 » et « T4000 », bus articulés, etc.), l'extension du réseau métro (bouclage de la petite ceinture) et tram (boulevard du Souverain, boulevard Léopold III), l'augmentation des fréquences sur les différents modes tant en heures de pointe qu'en heures creuses (cadence de 3 minutes sur les tronçons commun du métro en heures de pointe et de 3,5 minutes en heures creuses, développement des lignes de tram 3 et 4 avec niveau de service s'approchant de celui du métro, etc.) ainsi que la création d'un réseau de nuit performant alliant des lignes régulières à un service à la demande par taxis collectifs (Collecto).

Toutefois, plusieurs points d'attention subsistent comme la vitesse commerciale des véhicules de surface qui s'est dégradée sur la période (notamment liée à la congestion de la ville qui dépend de paramètres échappant totalement à la STIB, à l'augmentation du nombre de voyageurs, aux modalités d'embarquements, etc.), ainsi que les fréquences en heures creuses qui demeurent en-deçà des attentes des voyageurs et des performances des meilleurs opérateurs européens en la matière. Par ailleurs, les conditions de correspondances ne sont pas toujours idéales.

I.1.2 Evolution de la fréquentation

Les efforts réalisés sur la période ont permis à la STIB de sensiblement étoffer et améliorer l'offre en transports publics et d'enregistrer une très nette progression de la fréquentation (311 millions de voyages en 2010, soit une progression de plus de 80 % par rapport à l'an 2000).

Cette forte croissance a partiellement pu être absorbée grâce à l'utilisation des réserves de capacités existantes du réseau, à du matériel roulant (15 métros boas et 101 nouveaux trams) et au bouclage de la petite ceinture de métro. Cette croissance n'a dès lors pas nécessité de grands investissements en infrastructure.

I.1.3 Evolution de la satisfaction des voyageurs

Malgré cette augmentation significative de la fréquentation qui témoigne du succès rencontré par les services de transports publics, l'indice

de globale tevredenheid van de reizigers, dat jaarlijks door een rondvraag gemeten wordt, sinds 2006 elk jaar gedaald, van 5,9 op een schaal van tien 10 in 2006 tot 5,4 in 2010. Die vaststelling vestigt de aandacht op de steeds hogere verwachtingen en eisen van de reizigers ten opzichte van de diensten van het openbaar vervoer en stipt het belang aan van de tevredenheid van de huidige reizigers en van de nieuwe reizigers in de komende jaren, zowel voor de MIVB als voor het Gewest in hun respectieve actiedomeinen. De performantie van de diensten van het openbaar vervoer hangt immers ook af van factoren waarover de operator niet altijd controle heeft, zoals de capaciteit van de openbare wegen en hun niveau van verkeerscongestie, de beschikbaarheid van ruimte en de toekenning van toelatingen voor de aanleg of uitbreiding van eindhaltes, stelplaatsen en werkplaatsen voor het onderhoud van de voertuigen, de veiligheid in de stad, enz. Wat betreft dit type van factoren kan de MIVB niet alleen optreden en moet ze kunnen rekenen op een actieve samenwerking met het Gewest en de gemeenten. Anderzijds moet de methode die gebruikt wordt om de tevredenheid van de reizigers te meten verbeterd worden en objectiever en meer bruikbaar gemaakt worden in het kader van het continue verbeteringsproces van de kwaliteit van de diensten. Deze evaluatie (barometer) wordt door het Gewest toevertrouwd aan een onafhankelijke instelling.

1.1.4 Financiële context

Momenteel is de financiële situatie van de MIVB gezond. De onderneming heeft haar schulden sterk verminderd tijdens de laatste tien jaar en heeft ze van 359.364.000 EUR in 2001 teruggebracht tot 149.594.000 EUR in 2010, wat een vermindering van bijna 60 % betekent. De boekhoudkundige resultaten die de vier laatste jaren bekendgemaakt werden, zijn positief (+ 2 480 877 EUR in 2010). De dekkingsgraad, die berekend wordt volgens de bepalingen van de ESR95, bedraagt sinds 2008 eveneens meer dan 50 % (52,96 % in 2010) (1).

De tariefinkomsten zijn de laatste vijf jaar gunstig geëvolueerd door een verhoging van het aantal klanten en door de evolutie van de tarieven die uitgevoerd werden overeenkomstig de bepalingen die daarvoor in het beheerscontract voorzien waren.

De bedragen die door het Gewest aan de algemene financiering van het openbaar vervoer (2) (Mobiël Brussel en MIVB) worden toegekend, vertegenwoordigen bijna 20 % van zijn budget (3). Dit percentage blijft relatief stabiel in de tijd.

Ter aanvulling van het Gewestelijke budget draagt het federale fonds BELIRIS ook bij aan de financiering van de investeringen in het openbaar vervoer in Brussel ten belope van een jaarlijks gemiddeld bedrag van rond de 30 miljoen EUR voor de periode 2004-2010 (ofwel ongeveer 25 % van het jaarlijkse budget van BELIRIS).

1.2 Vooruitzichten voor de periode 2012-2025

De volgende vijftien jaar zullen heel waarschijnlijk gemarkeerd worden door een toename van de vraag naar verplaatsingen met het openbaar vervoer in het Brussels Gewest. Dit om de volgende twee hoofdredenen.

Eenzijds zal het Brussels Gewest, volgens de voorspellingen van het Federaal Planbureau, tegen 2025 een sterke demografische groei kennen.

- (1) De berekeningsmethode en de resultaten die bekomen zullen worden, zullen formeel ter advies worden voorgelegd aan het IRN bij de behandeling van het dossier.
- (2) Voor het jaar 2009 lag dit bedrag in de grootorde van 582 miljoen euro, voor het jaar 2010 ligt dit bedrag in de grootorde van 590 miljoen euro.
- (3) Uitgevoerde betalingen.

de satisfaction globale de voyageurs, mesuré annuellement par enquête, a diminué chaque année depuis 2006, passant de 5,9 sur une échelle de 10 en 2006 à 5,4 en 2010. Ce constat met en avant les attentes et les niveaux d'exigence de plus en plus élevés des voyageurs vis-à-vis des services de transports publics et soulève l'enjeu important que constitue la satisfaction des voyageurs actuelle et nouvelle pour les années à venir tant pour la STIB que pour la Région dans leurs domaines d'actions respectifs. En effet, la performance des services de transports publics dépend également de facteurs sur lesquels l'opérateur n'a pas toujours la maîtrise, comme la capacité des voiries et leur niveau de congestion, la disponibilité des espaces et l'octroi des autorisations pour la création ou l'extension de terminus, de dépôts et d'ateliers de maintenance pour les véhicules, la sécurité urbaine, etc. Sur ce type de facteurs, la STIB ne peut agir seule et devra pouvoir compter sur une collaboration active de la Région et des communes. D'autre part, la méthode utilisée pour la mesure de la satisfaction des voyageurs devra être améliorée afin de la rendre plus représentative et mieux utilisable dans le cadre du processus d'amélioration continue de la qualité des services. Cette évaluation (baromètre) est confiée par la Région à un organisme indépendant.

1.1.4 Contexte financier

A ce jour, la situation financière de la STIB est saine. L'entreprise a fortement diminué son niveau d'endettement durant les dix dernières années le ramenant de 359.364.000 EUR en 2001 à 149 594 000 EUR en 2010, soit une diminution de près de 60 %. Les résultats comptables publiés des quatre dernières années sont positifs (+ 2.480.877 EUR en 2010). Le taux de couverture calculé selon les dispositions du SEC 95 dépasse ainsi les 50 % depuis 2008 (52,96 % en 2010) (1).

Les recettes tarifaires ont évolué favorablement ces cinq dernières années du fait d'une fréquentation en hausse et des évolutions tarifaires effectuées conformément aux dispositions prévues à cet effet dans le contrat de gestion.

Les montants affectés par la Région au financement global des transports publics (2) (Bruxelles Mobilité et STIB) représentent près de 20 % de son budget (3), ce pourcentage étant relativement stable dans le temps.

En complément au budget régional, le fonds fédéral BELIRIS contribue également au financement des investissements dans les transports publics à Bruxelles pour un montant moyen annuel sur la période 2004-2010 aux alentours de 30 millions EUR (soit environ 25 % du budget annuel de BELIRIS).

1.2 Perspectives pour la période 2012-2025

Les quinze prochaines années vont, très vraisemblablement, être marquées par une demande accrue en déplacements au moyen des transports publics en Région bruxelloise, et ce, pour les deux raisons principales suivantes.

D'une part, selon les prévisions du Bureau fédéral du plan, la Région bruxelloise va connaître d'ici 2025 une forte poussée démographique.

- (1) La méthode de calcul et les résultats obtenus seront le cas échéant formellement soumis à l'ICN pour avis au moment de l'instruction du dossier.
- (2) Pour l'année 2009, ce montant est d'environ 582 millions d'euros, pour l'année 2010, ce montant est d'environ 590 millions d'euros.
- (3) Paiements exécutés.

Anderzijds leggen het Regeerakkoord en het Iris 2-plan, dat in 2010 door de Brusselse regering werd goedgekeurd, ambitieuze doelstellingen vast met betrekking tot de modal shift, met name naar het openbaar vervoer toe, en wat betreft de vermindering van het autoverkeer tegen 2018 in vergelijking met de situatie in 2010, waarvoor het openbaar vervoer een grote rol zal spelen. Het beheerscontract van de MIVB dient zich in te schrijven in deze strategie van het Gewest.

1.2.1 De demografische groei

Volgens de meest recente voorspellingen zal het Brussels Gewest tegen 2040 een sterke demografische groei kennen. Volgens de schattingen zal het aantal inwoners in 2040 1,42 miljoen bedragen, wat een stijging van 30 % van de bevolking (of 320.000 personen) betekent in vergelijking met de situatie in 2010. De voorspellingen geven aan dat meer dan de helft van die groei zich zal realiseren tegen 2020 (+ 170.000 personen). Deze demografische groei zal de aanleiding vormen voor een globale stijging van de vraag naar openbaar vervoer. De verhoging van de vraag zal niet overal op het grondgebied van het Gewest identiek zijn zodat specifieke aanpassingen van het aanbod zullen moeten plaatsvinden. Het aanbod zal dus uitgebreid moeten worden (frequentie, snelheid, capaciteit) en er zullen kwalitatieve diensten aangeboden moeten worden die beogen aan de vraag te voldoen, rekening houdend met de vraag naar verplaatsingen woonplaats-werk, woonplaats – school en woonplaats – andere (vrije tijd, ...).

1.2.2 Het regeerakkoord 2009-2014

Het hoofdstuk over stedelijke mobiliteit van het regeerakkoord 2009-2014 beoogt de uitbreiding van het openbaar vervoer opdat deze een internationale hoofdstad waardig zou zijn en ten dienste zou staan van alle Brusselaars.

1.2.3 Het Iris 2-plan

De regering heeft in 2010 het Iris 2-plan goedgekeurd, dat nieuwe doelstellingen en een nieuw actieprogramma vastlegt tegen 2015-2018. Het Iris 2-plan beoogt een vermindering van 6 tot 10 % van de verkeersdruk op de weg tegen 2015 en van 20 % tegen 2018 in vergelijking met de situatie zoals ze in 2001 waargenomen werd alsmede een modal shift ten voordele van meer duurzame modi. Om deze doelstellingen te bereiken stelt de regering in het Iris 2-plan een reeks potentiële maatregelen voor, die, wanneer ze toegepast worden, de overstap naar het openbaar vervoer zullen meebrengen en die eveneens duurzame mobiliteitsoplossingen bieden.

Die potentiële maatregelen betreffen voornamelijk maatregelen die het gebruik van de auto ontraden, zoals het parkeerbeheer, de instelling van een tarifiering voor het gebruik van het wegennet, de specialisatie van de openbare wegen om het doorgaand verkeer terug te dringen, enz. alsook maatregelen die de ontwikkeling van vervoerswijzen die een alternatief vormen voor de auto willen aanmoedigen, zoals de aanleg van fietsroutes, de uitbreiding van de capaciteit van de transitparkeerterreinen, en, uiteraard, de verbetering van het aanbod van het openbaar vervoer.

Zo voorziet het Iris 2-plan, net als het regeerakkoord 2009-2014, dat de ontwikkeling van het openbaar vervoer de eerste prioriteit van de Brusselse overheden blijft op het vlak van mobiliteit. Naast de actieve vervoerswijzen zoals stappen en fietsen, zal het openbaar vervoer immers een groot deel van de stijging van de vraag moeten opvangen die de toepassing van bepaalde ontradede maatregelen voor het gebruik van de auto zal meebrengen. Het is dus nodig om het Brusselse openbaar vervoer de middelen te geven om die nieuwe gebruikers massaal en in goede omstandigheden te verwelkomen telkens wanneer die maatregelen uitgevoerd zullen worden, omdat men anders het gevaar loopt dat de ontevredenheid van de gebruikers zal stijgen. De capaciteiten die beschikbaar zijn of die tot nu toe voorzien werden laten dat echter niet toe. Met het Iris 2-plan wil het Gewest de opties van het Iris 1-plan wat betreft het openbaar ver-

D'autre part, l'accord du gouvernement et le Plan Iris 2, adopté en 2010 par le Gouvernement bruxellois fixent des objectifs ambitieux en matière de transfert modal notamment vers le transport public et de réduction du trafic automobile d'ici 2018 par rapport à la situation de 2001 pour la rencontre desquels, les transports publics seront très largement sollicités. Le contrat de gestion de la STIB devra s'inscrire dans cette stratégie de la Région.

1.2.1 La croissance démographique

Selon les projections les plus récentes, la Région bruxelloise va connaître une forte croissance démographique d'ici à 2040. Les estimations portent sur un nombre de 1,42 millions d'habitants en 2040, soit un accroissement de 30 % de la population (ou 320.000 personnes) par rapport à la situation de 2010. Les projections indiquent que plus de la moitié de cette croissance s'observera d'ici 2020 (+ 170.000 personnes). Cette poussée démographique sera de nature à renforcer globalement la demande en transports publics. Cette augmentation de la demande ne sera pas uniforme sur le territoire de la Région de sorte que des adaptations spécifiques de l'offre devront être mises en place. L'offre devra donc être développée (fréquences, vitesse, capacité), et il sera nécessaire de proposer des services de qualité visant à satisfaire à la demande, en tenant compte notamment des demandes en déplacements domicile – travail, domicile – école et domicile – autres (loisirs, ...).

1.2.2 L'accord de gouvernement 2009-2014

Dans son chapitre consacré à la mobilité urbaine, l'accord de gouvernement 2009-2014 vise le développement de transports en commun dignes d'une capitale internationale et au service de tous les Bruxellois.

1.2.3 Le Plan Iris 2

Le Gouvernement a adopté, en 2010, le Plan Iris 2 qui fixe des nouveaux objectifs et un nouveau programme d'actions à l'horizon 2015-2018. Le Plan Iris 2 vise une diminution de 6 à 10 % de la charge du trafic routier d'ici à 2015 et de 20 % à l'horizon 2018 par rapport à la situation observée en 2001 ainsi qu'un transfert modal au profit des modes durables. Pour atteindre ces objectifs, avec le Plan Iris 2, le Gouvernement a adopté une série de mesures dont la mise en œuvre est de nature à provoquer le transfert modal ainsi qu'à offrir des solutions de mobilité durables.

Ces mesures potentielles concernent notamment des mesures dissuasives à l'usage de l'automobile comme la gestion du stationnement, l'instauration d'une tarification à l'usage du réseau routier, la spécialisation des voiries pour dissuader le trafic de transit, etc. ainsi que des mesures visant à favoriser le développement des modes de transports alternatifs à la voiture comme la création d'itinéraires cyclables, l'extension de la capacité des parkings de transit, et, bien entendu, l'amélioration de l'offre en transports publics.

Ainsi, le Plan Iris 2, tout comme l'accord de Gouvernement 2009-2014, prévoit que le développement des transports publics demeure la première priorité des pouvoirs publics bruxellois en matière de mobilité. En effet, avec les modes de transport actifs comme la marche ou le vélo, les transports publics vont devoir absorber une part majeure des flux additionnels de demande que la mise en œuvre de certaines de ces mesures dissuasives à l'usage de l'automobile va susciter. Il est donc nécessaire de donner aux transports publics bruxellois les moyens d'accueillir massivement et dans de bonnes conditions ces nouveaux utilisateurs au fur et à mesure que ces mesures seront mises en œuvre au risque d'augmenter l'insatisfaction des usagers. Or, les capacités disponibles et en cours de déploiement ne le permettent pas. Avec le Plan Iris 2, la Région entend donc donner une nouvelle impulsion aux options du Plan Iris 1 en matière de transports pu-

voer dus nieuw leven inblazen, en dit door investeringen te plannen die noodzakelijk zijn om aan de toekomstige vraag te kunnen beantwoorden. Deze investeringen betreffen het hele netwerk, zowel ondergronds (metro en premetro) als bovengronds (tram en bus).

1.2.4 Aanbevelingen van het Iris 2-plan voor de ontwikkeling van het aanbod van het openbaar vervoer

Meer concreet wil het Gewest door de goedkeuring van het Iris 2-plan een eersteklas openbaarvervoersnet invoeren dat oplossingen kan aanbieden die een volwaardig alternatief vormen voor het autogebruik: de eerste prioriteit betreft de realisering voor 2018 van de verlenging van de premetro en de metro naar Schaarbeek, met een stelplaats in Haren; bij deze prioriteit voor de uitbreiding van het ondergronds net (premetro / metro), wil het Gewest eveneens prioriteit geven aan het oppervlaktenet. Deze beide vormen, ondergronds en oppervlakte, moeten beide genieten van de investeringen die noodzakelijk zijn voor hun ontwikkeling. Daartoe stelt het Iris 2-plan een aantal initiatieven voor voor de ontwikkeling van het aanbod van het openbaar vervoer, zoals:

- de exploitatie van het bestaande ondergrondse en bovengrondse netwerk optimaliseren;
- de metro (lijn 1 en 5) tegen 2018 automatiseren;
- voorrang geven aan de doorgang van het bovengronds Openbaar Vervoer door een maximum aantal eigen banen of beschermde banen te voorzien (met een regelmatige evaluatie ervan), alsook bij de doorgang aan verkeerslichten, met respect voor deze lichten;
- het noordelijke deel van het ondergrondse netwerk uitbreiden met de toekomstige metroverbinding Noord-Zuid (met een stelplaats in Haren) tegen 2018, alsook de verlenging van het zuidelijk deel naar Ukkel bestuderen ⁽⁴⁾;
- het bestuderen van de noodzaak om progressief de metro in te voeren op de middenring, in functie van de densificatieweerhouden op de sites van Schaarbeek-Vorming, Josaphat, Reyers en Delta;
- het tramnet uitbreiden, door o.m. de volgende nieuwe lijnen in te voeren: de Woluwelaan naar Roodebeek en de E40, de Leopold III-laan naar Bordet, de omleiding van de lijnen 92 en 94 van de Koningsstraat naar het Centraal station, lijn 9 van Simonis naar Hoog Jette en de verlenging via Brugmann naar het Heyzelplateau, lijn 33 Westland Shopping Center – Ninoofsesteenweg – Weststation, verlengd tot aan het Noordstation via de kleine westelijke ring en de inrichting van Churchill – Vanderkindere bij voorkeur zonder derde spoor;
- geschikter materieel aankopen;
- een bediening die aangepast is aan de vraag van het schoolgaand publiek;
- het comfort van de verplaatsingen, de aansluitingen, de stalling van de fietsen en de bewegwijzering voor de voetgangers in de onmiddellijke omgeving van overstapplaatsen te verbeteren, zodat de intermodaliteit gemakkelijker verloopt;

(4) IRIS II: « De uitbreiding van de metro op deze laatste delen (Ukkel, Middenring) zal definitief bevestigd worden, rekening houdend met de volgende elementen:

- De vraag kan niet beantwoord worden door een andere openbaar vervoerswijze (namelijk vanaf een verwachting van 6.000 reizigers/u).
- De infrastructuurkosten en hun aflossing.
- Dat maatregelen voor de rationalisatie van het bovengronds verkeer gelijktijdig genomen worden op de verbindingen. ».

blics, en programmeren des investissements indispensables pour répondre à la demande future. Ces investissements concernent l'ensemble du réseau, souterrain (métro et pré-métro) et de surface (tram et bus).

1.2.4 Recommandations du Plan Iris 2 pour le développement de l'offre en transports publics

Plus concrètement, par l'adoption du Plan Iris 2, la Région entend mettre en place un réseau de transports publics de première classe pour tous qui offre de réelles solutions alternatives compétitives à la voiture individuelle: la première priorité va à la réalisation pour 2018 de la prolongation du Pré-Métro et du Métro à Schaarbeek, avec dépôt à Haren; à côté de la priorité d'extension du réseau souterrain (Pré-Métro/Métro), la Région entend faire également une priorité du développement du transport public de surface. Ces modes, souterrain et de surface doivent, tous deux, bénéficier des investissements nécessaires à leur développement. Dans ce cadre, le Plan Iris 2 prévoit une série d'initiatives en ce qui concerne le développement de l'offre en transports publics comme par exemple:

- l'optimisation de l'exploitation du réseau existant, de surface et souterrain;
- l'automatisation du Métro, pour 2018 (lignes 1 et 5);
- la priorisation du passage des Transports Publics de surface pour les immuniser de la congestion par l'établissement d'un maximum de sites propres et/ou protégés (avec leur évaluation régulière) ainsi qu'à la traversée des feux en veillant à leur respect;
- l'extension du réseau souterrain de la branche nord du futur Métro Nord-Sud (avec un dépôt à Haren), pour 2018 ainsi que l'étude de la prolongation de la branche Sud vers Uccle ⁽⁴⁾;
- l'étude de la nécessité de passer progressivement au métro sur la Moyenne ceinture, en fonction de la densification retenue sur les sites de Schaarbeek-Formation, Josaphat, Reyers et Delta;
- l'extension du réseau tram, comme par exemple le développement des lignes nouvelles suivantes: le boulevard de la Woluwe vers Roodebeek et la E40, le boulevard Léopold III vers Bordet, la déviation des lignes 92 et 94 de la rue Royale par la Gare centrale, la ligne 9 de Simonis vers le haut de Jette et le prolongement via Brugmann jusqu'au plateau du Heysel, la ligne 33 Westland Shopping Center – chaussée de Ninove Gare de l'ouest, prolongée jusqu'à la Gare du nord via la Petite Ceinture ouest et l'aménagement de Churchill-Vanderkindere de préférence sans troisième voie;
- l'acquisition de matériel plus capacitaire;
- l'étude d'une desserte adaptée à la demande scolaire;
- l'amélioration du confort des déplacements, l'aménagement des correspondances, le stationnement des vélos et le balisage pour les piétons aux abords des lieux de transbordement, afin de faciliter l'intermodalité;

(4) IRIS II: « L'extension du Métro sur ces derniers tronçons (Uccle, Moyenne ceinture) sera définitivement confirmée en tenant compte des éléments suivants:

- La demande ne peut être rencontrée par un autre mode de transport public (soit à partir d'une prévision de 6.000 passagers/h).
- Les coûts d'infrastructures et leurs amortissements.
- Que des mesures de rationalisation de la circulation en surface soient prises simultanément sur les liaisons. ».

- het piekuur uitbreiden en de frequenties tijdens het piekuur, de vooravond, 's avonds, 's nachts, in het weekend en tijdens de schoolvakanties te verbeteren in functie van de behoeften;
- rekening houden met de bestaande en potentiële vraag om het soort materiaal en het exploitatie-, metro-, tram- en busschema te bepalen en daarbij de complementariteit tussen de verschillende modi garanderen en de concurrentie ertussen neutraliseren;
- een volledig net uitbouwen dat het hele Gewest op een efficiënte manier bedient, met zogenaamde « lijnen met een hoog dienstniveau », m.a.w. snelle en regelmatige lijnen die in de meeste gevallen in eigen banen rijden, een hoge frequentie halen en bij verkeerslichten maximaal voorrang krijgen;
- op doeltreffende wijze de coördinatie tussen het netwerk en externe operatoren verzorgen om de complementariteit tussen het aanbod van de MIVB en dat van Tec, De Lijn of de NMBS (trein en GEN) te verzekeren.

1.2.5 De richtplannen en de hefboomgebieden

De MIVB zal haar expertise inzake mobiliteit ter beschikking stellen om het Gewest toe te staan, conform het IRIS II plan, het aspect toegankelijkheid met het openbaar vervoer te integreren in de planning inzake ruimtelijke ordening, en meer specifiek de richtschema's van de hefboomgebieden en de gebieden van gewestelijk belang, alsmede voor de zones van de stad die geacht worden een verhoging van de bevolking en de economische activiteit te zullen kennen.

1.3 De voornaamste aandachtspunten voor de opmaak van een toekomstig beheerscontract 2012-2016

Deze samenvattende contextuele analyse brengt de grote moeilijkheden op het vlak van openbaar vervoer naar voren die de volgende jaren aangepakt zullen moeten worden.

Als gevolg van de stijgende vraag in de komende 10 jaar, zal het aanbod van het openbaar vervoer gevoelig verbeterd moeten worden, waarvoor aanzienlijke financiële middelen nodig zijn, zowel voor de investeringen (rollend materieel en infrastructuur) als voor de exploitatie. Gezien de financiering van het openbaar vervoer door het Gewestelijke budget een zekere grens heeft bereikt, is het nodig om in de komende jaren een realistische en innovatieve financieringsstrategie toe te passen om de ontwikkelingen in de sector te ondersteunen en om het financiële evenwicht ervan te bestendigen.

De druk op de openbare financiën zal een groter rendement eisen van de middelen die aan de exploitatie worden toegekend. Echter, een van de belangrijkste hefboomen hiervoor is de verbetering van de commerciële snelheid van de voertuigen. In deze context, zal het toekomstig beheerscontract dus ambitieus zijn inzake de verbetering van de commerciële snelheid van de bovengrondse voertuigen.

Bovendien vormt, behalve de financiering, ook de korte tijdspanne (10 jaar) een andere grote moeilijkheid. De aankoop van nieuwe voertuigen gaat enerzijds immers gepaard met lange leveringstijden maar impliceert anderzijds vooral de bouw van nieuwe infrastructuur, onder andere nieuwe stelplaatsen en werkplaatsen waar de voertuigen gestald en onderhouden kunnen worden. Dit vormt een enorme moeilijkheid gezien de beperkte grondreserves en de stedelijke (en institutionele) context van het Gewest. De aanleg van de infrastructuur vormt duidelijk een kritiek obstakel voor de ontwikkeling van het aanbod. Het is dus van essentieel belang dat het toekomstige beheerscontract op dit vlak sterke verbintenissen voorziet om de ontwikkeling van het aanbod in de voorziene termijn mogelijk te maken.

Nu de belangrijkste moeilijkheden geschetst zijn, is de nota vervolgens opgebouwd rond vijf grote aspecten van het toekomstige beheerscontract 2012-2016 van de MIVB :

- l'élargissement de l'heure de pointe ainsi que l'amélioration des fréquences, en fonction des besoins, en heure de pointe, en avant soirée, en soirée, la nuit, les WE et les périodes de vacances scolaires;
- la prise en compte de la demande existante et potentielle afin de déterminer le type de matériel et le schéma d'exploitation, métro, tram et bus en garantissant la complémentarité entre les modes et en neutralisant la concurrence entre eux;
- le développement d'un réseau complet permettant un bon maillage de la Région, avec des lignes dites « à haut niveau de service » : autrement dit, rapides, régulières, majoritairement en sites propres, à haute fréquence et bénéficiant de la priorité maximale aux feux tricolores;
- la coordination efficace du réseau avec les opérateurs extérieurs en visant la complémentarité entre l'offre de la STIB et celles des TEC, de De Lijn ou de la SNCB (train et RER).

1.2.5 Les schémas directeurs et les zones leviers

La STIB mettra à disposition son expertise en termes de mobilité pour permettre à la Région d'intégrer, conformément à IRIS II, l'aspect d'accessibilité en transports communs dans les planifications en matière d'aménagement du territoire, et plus particulièrement des schémas directeurs des zones leviers et des zones d'intérêt régional, ainsi que dans les zones de la ville amenés à recevoir un accroissement de population et d'activité économique.

1.3 Les principaux enjeux pour l'élaboration du futur contrat de gestion 2012-2016

Cette analyse contextuelle synthétique permet de mettre en avant les grands défis qui devront être relevés en matière de transports publics dans les prochaines années.

Face à une demande en croissance, dans les 10 années à venir, l'offre en transports publics devra être sensiblement améliorée, nécessitant des moyens financiers importants en investissements (matériel roulant et infrastructures) et en exploitation. Dans un contexte où le financement des transports publics par le budget régional a atteint une certaine limite, il sera nécessaire, pour les années à venir, de mettre en place une stratégie de financement réaliste et innovante pour soutenir le secteur dans son développement et pérenniser son équilibre financier.

La pression généralisée sur les finances publiques exigera un meilleur rendement des moyens affectés à l'exploitation. Or, un des leviers essentiels à cet effet est l'amélioration de la vitesse commerciale des véhicules. Dans ce contexte, le futur contrat de gestion devra donc être ambitieux en matière d'amélioration de la vitesse commerciale des véhicules de surface.

Outre cela, l'horizon de temps très court (10 ans) constituera, à côté du financement, un autre défi majeur. En effet, l'acquisition de nouveaux véhicules nécessite d'une part des délais de livraison importants mais surtout implique la construction de nouvelles infrastructures, dont de nouveaux espaces de dépôts et d'ateliers pour le remisage et l'entretien des véhicules. Ceci constitue un défi de taille compte tenu des réserves foncières limitées et du contexte urbain (et institutionnel) de la Région. Clairement, la réalisation des infrastructures est sur le chemin critique du développement de l'offre. Il sera donc essentiel que le futur contrat de gestion prévoie des engagements forts en la matière pour permettre le développement de l'offre dans les délais visés.

Ces principaux défis étant posés, la suite de la note s'articule autour de cinq enjeux majeurs pour le futur contrat de gestion 2012-2016 de la STIB :

1. **De reiziger** – Er wordt verwacht dat de vraag sterk zal stijgen en ook de eisen van de klanten wat betreft het niveau van dienstverlening nemen steeds toe. Dit gaat gepaard met een verzadiging van de capaciteiten en een uitbreiding van het aanbod die veel tijd vraagt (bestelling van materieel, beschikbare ruimtes en toekenning van toelatingen voor de bouw van infrastructuur voor stelplaatsen en werkplaatsen voor het onderhoud van de voertuigen, enz.). In deze context zal het er in het toekomstige beheerscontract enerzijds op neerkomen om doelstellingen vast te leggen die beantwoorden aan de verwachtingen van de gebruikers wat betreft het niveau van de aangeboden dienstverlening. Anderzijds moet de toename van het aantal klanten beheerd worden en moet erop geanticipeerd worden om zo een evenwicht te bereiken tussen de vraag en het aanbod en kwalitatieve diensten en tevreden klanten te garanderen.
 2. **De uitbreiding van het aanbod** – Het actuele aanbod is weldra verzadigd en moet dus verbeterd worden. Dit gebeurt enerzijds door een optimalisering van het bestaande aanbod en anderzijds door een uitbreiding van de capaciteiten d.m.v. de uitbreiding van het netwerk, de aankoop van bijkomende voertuigen en de bouw van de exploitatieinfrastructuur die nodig zijn voor de opslag en het onderhoud van de nieuwe voertuigen. In het toekomstige beheerscontract zal het er dus op neerkomen een plan te formuleren voor de verbetering van het aanbod in overeenstemming met de verwachting dat het aantal klanten sterk zal toenemen. Dit plan zal alle veronderstellingen inzake de optimalisering van het net, commerciële snelheid, enz. en daarmee samenhangende operationele behoeften moeten integreren. Daarnaast moet het beheerscontract ook een ambitieus realisatieplan voorzien dat door alle partijen ondersteund wordt.
 3. **Het maatschappelijke en stedelijke aspect** – De MIVB is de grootste werkgever van het Gewest. Ze is dus van groot belang voor de economische ontwikkeling ervan en draagt ertoe bij om de reputatie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als koploper op zowel Belgisch als internationaal vlak te behouden en te verbeteren. Kortom, door de aard van haar activiteiten speelt de MIVB een essentiële rol in de duurzame ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door de modal shift van de auto naar het openbaar vervoer maar ook door de milieuprestaties van het rollend materieel en het gebruik ervan. Het maatschappelijke aspect van het toekomstige beheerscontract zal er dus in bestaan de doelstellingen vast te leggen en de nodige middelen aan de MIVB, zowel als aan het Gewest (Mobiel Brussel), toe te kennen om het hen mogelijk te maken hun diverse rollen zo goed mogelijk te kunnen invullen.
 4. **De financiering** – De financiële vooruitzichten voor de mogelijke projecten ter verbetering van het aanbod, voornamelijk wat betreft het metroaanbod, tonen aan dat de sector uitzonderlijk grote bedragen zal moeten ophoesten, wat met het huidige algemene financieringssysteem niet mogelijk is. In dit opzicht komt het er dus in het toekomstige beheerscontract op neer een ambitieuze en innovatieve financieringsstrategie uit te werken die rekening houdt met de Gewestelijke budgettaire beperkingen en die het mogelijk maakt om het financiële evenwicht van de sector te bestendigen en tegelijkertijd de groei van de sector te ondersteunen.
 5. **Het bestuur** – De Europese reglementering betreffende het personenvervoer (EC 1370/2007), het belang van het gewicht van de sector in het Gewestelijke budget en de complexe stedelijke en institutionele context van het Gewest vereisen een onberispelijk bestuur (« governance ») van de sector. In deze context komt het er in het toekomstige beheerscontract op neer de werking van de sector te verbeteren en daarvoor doelmatige en doeltreffende bestuursmechanismen voor te stellen.
1. **L'enjeu du voyageur** – Dans le contexte d'une forte croissance attendue de la demande et des exigences croissantes des voyageurs en matière de niveau de service attendu, couplé à des capacités qui saturent et à une offre dont le développement nécessite du temps (commandes de matériel, espaces disponibles et octroi des autorisations pour la construction d'infrastructures de dépôts et d'ateliers de maintenance de véhicules, etc.), l'enjeu, pour le futur contrat de gestion, consistera à fixer des objectifs en termes de niveaux de services offerts qui répondent aux attentes des usagers et à gérer et à anticiper la croissance de la demande en vue de piloter l'équilibre offre-demande garant de la qualité des services et de la satisfaction des usagers.
 2. **L'enjeu du développement de l'offre** – L'offre actuelle arrivant à saturation, elle devra être améliorée. Ceci passe d'une part par une optimisation de l'offre existante et, d'autre part, par un développement des capacités via le développement du réseau, l'acquisition de véhicules additionnels et le développement des infrastructures d'exploitation requises pour le remisage et l'entretien de ces nouveaux véhicules. L'enjeu pour le futur contrat de gestion sera donc de formuler un plan d'amélioration de l'offre en ligne avec les perspectives d'une forte croissance de la demande intégrant l'ensemble des hypothèses d'optimisation du réseau, vitesse commerciale, etc. et des besoins opérationnels y afférents assortis d'un planning de réalisation ambitieux soutenu par l'ensemble des parties.
 3. **L'enjeu sociétal, urbain et environnemental** – Premier employeur de la Région, la STIB est un vecteur important pour le développement économique régional et contribue à entretenir et à développer l'image d'une Région-capitale de premier plan au niveau belge et international. Enfin, de par la nature de son activité, la STIB joue un rôle essentiel dans le développement durable de la Région de Bruxelles-Capitale de part le report modal de la voiture vers les TP mais aussi via les performances environnementales du matériel roulant et de son usage. L'enjeu sociétal pour le futur contrat de gestion consistera donc à fixer les objectifs et octroyer les moyens nécessaires à la STIB, ainsi qu'à la Région (Bruxelles Mobilité), pour leur permettre de remplir au mieux leurs rôles multiples.
 4. **L'enjeu du financement** – Les perspectives financières concernant les possibles projets d'amélioration de l'offre, principalement en ce qui concerne l'offre métro, montrent que le secteur devra faire face à des montants exceptionnellement importants que le système global de financement en place ne permettra pas d'absorber. L'enjeu pour le futur contrat de gestion à cet égard sera donc de mettre en place une stratégie de financement ambitieuse et innovatrice tenant compte des contraintes budgétaires régionales et qui permet d'assurer la pérennisation de l'équilibre financier du secteur tout en soutenant sa croissance.
 5. **L'enjeu de la gouvernance** – La réglementation européenne relative aux transports des personnes (CE 1370/2007), l'importance du poids du secteur dans le budget régional ainsi que le contexte urbain et institutionnel complexe de la Région nécessitent une gouvernance sectorielle irréprochable. Dans ce contexte, l'enjeu pour le futur contrat de gestion sera d'améliorer le fonctionnement du secteur en proposant des mécanismes de gouvernance efficaces et efficaces.

II. DE VRAAG

II.1 De toename van de vraag

II.1.1 Prognoses voor de toename van de vraag naar openbaar vervoer tegen 2025

Het groeipotentieel van de vraag naar diensten van openbaar vervoer in de komende jaren is enorm groot. Behalve de demografische en economische groeifactoren van het Gewest zal ook de toepassing van maatregelen die het gebruik van de auto ontraden, zoals die in het Iris 2-plan voorgesteld worden, een grote bijdrage leveren tot deze groei. Het is dus van essentieel belang om in het kader van het toekomstige beheerscontract mechanismen te voorzien voor het beheer van deze groei. Zo kan de geleidelijke ontwikkeling ervan, die gepaard gaat met de toename van de capaciteiten van het netwerk, opgevangen worden en kan de impact ervan op de kwaliteit van de diensten van het openbaar vervoer, en bijgevolg op de tevredenheid van de reizigers, beperkt worden.

De MIVB en Mوبiel Brussel schatten dat het aantal jaarlijkse ritten tegen 2016 rond de 400 tot 475 miljoen zal bedragen (ofwel een stijging van 30 tot 50 % in vergelijking met het aantal in 2010, in functie van de snelheid van de toepassing van de maatregelen die in het Iris 2-plan voorzien zijn). Deze voorspellingen zullen bijgesteld moeten worden tijdens de opmaak en de uitvoering van het beheerscontract. Het is echter redelijk om ervan uit te gaan dat het aantal klanten sterk zal stijgen en tegen 2016 rond de 30 % hoger zal liggen dan in 2010.

Tegen 2025 verwachten de MIVB en Mوبiel Brussel dat het aantal ritten jaarlijks om en bij de 550 miljoen zal bedragen (ofwel een stijging van 75 tot 80 % in vergelijking met het aantal in 2010). In 2040 verwacht men een verdubbeling van de vraag in vergelijking met 2010.

II.1.2 Analyse van het aantal reizigers

Het toekomstige beheerscontract zal bijzondere aandacht moeten besteden aan de inwerkingstelling van voorzieningen en instrumenten die het mogelijk maken om die verwachte groei van het aantal reizigers te monitoren en om de impact ervan op het openbaarvervoersnet te evalueren. Daartoe zal het toekomstige beheerscontract de twee volgende analyse-niveaus moeten formaliseren :

1. de algemene analyse van de vraag naar mobiliteit (top-down aanpak), waarvan de uitvoering toevertrouwd zal worden aan het bestuur van Mوبiel Brussel (MB), in het kader van het « observatorium voor mobiliteit », met als doel de algemene analyse van de vraag naar mobiliteit. Deze analyse bestaat erin de structuur van de verplaatsingen van vertrek naar bestemming in kaart te brengen voor elke vervoerswijze en voor ieder type van verplaatsing (woonplaats – werk, woonplaats – school, woonplaats – andere) en de verschillende toekomstige scenario's te definiëren in functie van de verwachte socio-economische ontwikkelingen in het Gewest en in de hoofdstedelijke zone, alsook maatregelen die op het vlak van mobiliteit toegepast worden (GEN, parkeerbeleid, rekeningrijden (5), aanpassing van het openbaarvervoersnet, enz.);
2. vervolgens de specifieke analyse van de vraag naar openbaar vervoer (bottom-up aanpak), waarvan de uitvoering toevertrouwd zal worden aan MB in nauwe samenwerking met de MIVB;
3. vervolgens, de operationele analyse van de vraag in verband met het openbaar vervoer, waarvan de uitvoering zal worden toevertrouwd aan de MIVB, met als doel de verwachtingen van de vraag over het openbaarvervoersnet te verdelen om zo te kunnen beslissen over de keuzes die gemaakt moeten worden voor de ontwikkeling van het dagdagelijks aanbod.

(5) Neutraal voor de Brusselaars.

II. L'ENJEU DE LA DEMANDE

II.1 La croissance de la demande

II.1.1 Perspectives de croissance de la demande en transports publics à l'horizon 2025

Le potentiel de croissance de la demande en services de transports publics dans les prochaines années est très élevé. Outre les facteurs de croissance démographique et économique de la Région, la mise en œuvre des mesures de transfert modal et de dissuasion à l'usage de l'automobile avancées par le Plan Iris 2 contribueront très fortement à cette croissance. Il sera donc essentiel, dans le cadre du futur contrat de gestion, de prévoir les mécanismes de gestion de cette croissance afin de permettre son absorption progressive au rythme de la montée en puissance du réseau afin de minimiser l'impact sur la qualité des services en transports publics et la satisfaction des voyageurs.

D'ici à 2016, la STIB et Bruxelles Mobilité estiment que le niveau de fréquentation se situera aux alentours de 400 à 475 millions de voyages annuels (soit une progression de l'ordre de 30 à 50 % par rapport au niveau de 2010, en fonction du rythme de mise en œuvre des mesures prévues par le Plan Iris 2). Ces prévisions devront être affinées lors de l'élaboration et de la mise en œuvre du contrat de gestion ; toutefois, il est donc raisonnable d'estimer que la croissance de la fréquentation sera forte, et se situera aux alentours de + 30 % à l'horizon 2016 par rapport au niveau de 2010.

A horizon 2025, les prévisions de la STIB et de Bruxelles Mobilité envisagent un niveau de fréquentation aux alentours de 550 millions de voyages annuels (soit une progression de l'ordre de 75 à 80 % par rapport au niveau de 2010). En 2040, on s'attend à un doublement de la demande par rapport à la situation de 2010.

II.1.2 Analyse de la fréquentation

Le futur contrat de gestion devra porter une attention particulière à la mise en place des dispositifs et des outils qui vont permettre de monitorer cette croissance attendue de la fréquentation et d'en évaluer l'impact sur le réseau des transports publics. A cette fin, le futur contrat de gestion devra formaliser les niveaux d'analyse suivants :

1. L'analyse globale de la demande de mobilité (approche top-down), dont la réalisation sera confiée à l'Administration de Bruxelles Mobilité (BM), au sein de l'« observatoire de la mobilité », ayant pour objectif l'analyse globale de la demande en mobilité. Il s'agit de déterminer les matrices de déplacement origine-destination pour chaque mode de déplacement et pour chaque type de déplacement (domicile – travail, domicile – école, domicile – autres) de définir différents scénarios futurs, en fonction des développements socio-économiques attendus de la Région et de la zone métropolitaine, ainsi que des mesures mises en œuvre en matière de mobilité (RER, politique de stationnement, tarification à l'usage de la route (5), adaptation du réseau de transport en commun, etc.);
2. L'analyse de l'évolution de la demande de transport public au niveau régional (approche bottom-up) par Bruxelles Mobilité en collaboration étroite avec la STIB;
3. Ensuite, l'analyse opérationnelle de la demande pour ce qui concerne les transports publics, dont la réalisation serait confiée à la STIB, ayant pour objectif de répartir les prévisions de demande sur le réseau STIB afin de guider les choix à effectuer pour le développement de l'offre journalière.

(5) Neutre pour les Bruxellois.

Een van de belangrijkste instrumenten voor deze analyses zijn de gegevens over het aantal reizigers en over de stroom van de reizigers, die bepaald kunnen worden via de MOBIB-kaart. Het toekomstige beheerscontract moet dus, voornamelijk om deze reden, het algemene en trouwe gebruik van de MOBIB-kaart stimuleren.

II.2 Rekening houden met de verwachtingen van de reiziger

Een performant openbaarvervoerssysteem moet afgesteld zijn op de huidige en de potentiële gebruikers. Het openbaarvervoeraanbod, meer bepaald de keuze van vervoerswijzen, zal worden ontwikkeld op basis van datgene waarvoor de huidige en potentiële gebruikers vragende partij zijn.

Het toekomstige beheerscontract zal bijzondere aandacht moeten verlenen aan de klant. De betrouwbaarheid, de gebruiksvriendelijkheid en het gebruiksgemak van het openbaar vervoer moeten daarbij de richtinggevende principes zijn.

De verslechtering van de tevredenheid van de klanten die in de barometerstudies waargenomen werd, getuigt, ondanks het heel hoge percentage van de gecertificeerde diensten, van de steeds hogere verwachtingen en eisen van de klanten wat betreft de diensten van het openbaar vervoer. Ze toont eveneens aan dat de kwaliteit van de diensten die de klant verwacht niet overeenkomt met de kwaliteit van de diensten die diegenen die voor de dienstverlening verantwoordelijk zijn, willen verwezenlijken. Het toekomstige beheerscontract moet dus een nieuwe lijst van criteria en doelniveaus opstellen om de geleverde kwaliteit beter te kunnen afstemmen op de verwachtingen van de klanten.

Daarvoor moet in het bijzonder aandacht worden besteed aan de tevredenheidscriteria die de reizigers het belangrijkste vinden, namelijk het comfort, de frequentie, de aansluitingen, de stiptheid, de duur van het traject en de veiligheid van personen.

Bovendien moet het toekomstige beheerscontract ervoor zorgen dat de methode die gebruikt wordt om de tevredenheid van de klanten te meten, verbeterd wordt. Zo kunnen de redenen van de ontevredenheid beter geëvalueerd, begrepen en gecorrigeerd worden en worden de resultaten bruikbaar in het kader van de continue verbetering van de diensten.

II.3 Inspelen op de vraag

Om de gebruikers kwaliteitsvolle diensten van openbaar vervoer te verzekeren, in een context waarbij een sterke stijging van het aantal reizigers wordt verwacht, zal het toekomstig beheerscontract, parallel met de formulering van sterke ambities in termen van aanbodtoename, ook de actielijnen moeten bepalen waarmee er ingespeeld kan worden op de vraag.

Hiertoe zal de informatieverstrekking aan reizigers versterkt moeten worden, zowel in geval van storingen als bij normale werking van het net met als doel een beter beheer van de reizigersstromen. Dit bestaat met name uit :

- het gebruik van openbaar vervoer buiten de spitsuren stimuleren;
- het gebruik van andere actieve vervoersmiddelen stimuleren zoals een verplaatsing te voet of met de fiets;
- enz.

Un des outils importants de ces analyses seront les données relatives aux fréquentations et aux flux de voyageurs qui pourront être déterminées via la carte MOBIB. Le futur contrat de gestion devra donc, pour cette raison notamment, encourager la généralisation et la fiabilisation de l'usage de la carte MOBIB.

II.2 Prendre en compte les attentes du voyageur

Un système de transports publics performant doit être axé sur ses utilisateurs actuels et potentiels. Ainsi, l'offre des transports publics, notamment au niveau du choix des modes, sera développée sur base de la demande des usagers actuels et potentiels.

Le futur contrat de gestion devra porter une attention particulière au voyageur. La fiabilité, la convivialité et la facilité d'utilisation des transports publics doivent en être les principes directeurs.

La dégradation de la satisfaction des voyageurs observée dans les études baromètres, malgré le taux très élevé de services certifiés témoigne des attentes et des niveaux d'exigence de plus en plus élevés des voyageurs vis-à-vis des services de transports publics et montre qu'il y a probablement un écart entre la qualité de service attendue par le voyageur et la qualité de service voulue par les acteurs responsables du service. Le futur contrat de gestion devra donc établir une nouvelle liste de critères et de niveaux à atteindre afin de mieux faire correspondre la qualité prestée aux attentes des voyageurs.

A ce titre, il faudra être particulièrement attentif aux critères de satisfaction les plus importants pour les voyageurs, et qui sont le confort, les fréquences, les correspondances, la ponctualité, les temps de parcours et la sécurité des personnes.

Par ailleurs, le futur contrat de gestion devra veiller à une amélioration du dispositif de mesure de la satisfaction de la clientèle en vue de mieux évaluer, comprendre et corriger les motifs d'insatisfaction et de rendre les résultats mieux exploitables dans le cadre de l'amélioration continue des services.

II.3 Agir sur la demande

Afin de garantir aux usagers des services de transport public de haute qualité dans un contexte de forte croissance attendue de la fréquentation, le futur contrat de gestion, parallèlement à la formulation d'ambitions fortes en matière d'accroissement de l'offre, devra également définir les axes d'actions permettant d'agir sur la demande.

Pour ce faire, l'information vers les usagers devra être renforcée tant en situation perturbée qu'en situation normale de fonctionnement du réseau avec pour objectif de mieux gérer les flux de fréquentation. Ceci concerne par exemple :

- encourager l'utilisation des transports publics en-dehors des heures de pointe;
- encourager l'usage d'autres moyens de transports actifs comme la marche ou le vélo;
- etc.

III. UITDAGING IN TERMEN VAN ONTWIKKELING VAN HET OPENBAARVERVOERAANBOD

III.1 Een kwaliteitsvolle dienstverlening die aan de behoeften van de huidige en toekomstige reizigers voldoet

Wat de aan de klanten aangeboden diensten betreft, zal het toekomstige beheerscontract niet enkel een structurele oplossing moeten aanreiken voor de problematische verzadiging van het netwerk, maar ook moeten focussen op :

1. de verbetering van de frequenties, vooral tijdens de piekuren, waarbij men zal moeten voorzien in een aanbodvergroting gelet op de prognoses inzake toename van de vraag, door met name rekening te houden met de vraag naar verplaatsingen woonplaats – werk en woonplaats – school, maar ook 's avonds, tijdens de daluren en tijdens het weekend. Het beheerscontract zal de doelstellingen bepalen van de toename van het aanbod voor de periode tijdens en de periode buiten de spitsuren;
2. de verbetering van de stiptheid en de regelmaat door de voortzetting en versterking van het VICOM-programma en aanverwante maatregelen (samenwerkingsverbanden met de gemeenten en de politiezones via de mobiliteitscontracten, aanpassing van de – menselijke, technische, reglementaire en financiële – middelen voor het beheer van de verkeerslichten door Mobiliteit Brussel, enz.);
3. de verbetering van de kwaliteit en voorwaarden van het overstappen (aansluitingen) zowel in het MIVB-traject, onder meer tijdens de daluren, als in de multimodale trajecten, onder meer door een kwaliteitsverhoging voor de overstapplaatsen met de NMBS en het GEN in het bijzonder;
4. de verbetering van de informatieverschaffing aan de gebruikers in normale situaties (wachttijden bij de haltes, prioritaire plaatsen in de voertuigen, circulatie in de voertuigen, aan de haltes en in stations) maar ook bij (een al dan niet geplande) verstoring van het netwerk door te zorgen voor integratie met de andere operatoren;
5. de voortzetting van de inspanningen inzake vereenvoudiging en integratie van de tarieven tussen de openbaarvervoeroperatoren die actief zijn in Brussel en in de hoofdstedelijke zone, alsook inzake flexibiliteit en klantenbinding wat betreft de betaalwijzen voor het gebruik van het openbaar vervoer;
6. de verbetering van de fysieke omstandigheden voor de toegang tot en het wachten in stations, haltes en voertuigen voor een zo groot mogelijk aantal gebruikers dankzij een betere beschikbaarheid van liften en trappen, alsook door het ontwikkelen van een aanbod van specifieke dienstverlening voor personen met een beperkte mobiliteit die geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer;
7. de versterking van het intermodaal aanbod, dankzij een betere integratie van de verschillende openbaarvervoerdiensten (trein, metro, tram en bus) met de collectieve vervoerdiensten (Villo, Cambio, taxi en Collecto) en dankzij een grotere complementariteit met de actieve vervoerswijzen (te voet en met de fiets). Deze versterking zal moeten worden gerealiseerd door onder meer te voorzien in betere mogelijkheden voor het parkeren van de wagen en de fiets in de nabijheid van haltes en stations van het openbaar vervoer;
8. de verbetering van de comfort- en veiligheidsvoorwaarden voor de reizigers, onder meer door het opvoeren van de menselijke aanwezigheid, met inbegrip van politieagenten, in de stations wanneer de sociale controle gebrekkig is, en door het implementeren van een plan ter verbetering van de bovengrondse haltes;
9. de verbetering van het imago van het openbaar vervoer, onder andere door de verbetering van de netheid op het volledige net.

III. L'ENJEU DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE EN TRANSPORTS PUBLICS

III.1 Fournir un service de qualité qui répond aux besoins des voyageurs actuels et futurs

En ce qui concerne les services offerts aux voyageurs, le futur contrat de gestion, en plus d'apporter une solution structurelle à l'enjeu de la saturation du réseau, devra se focaliser sur :

1. l'amélioration des fréquences, notamment aux heures de pointe, où il faudra prévoir un accroissement de l'offre au vu des prévisions de croissance de la demande, en tenant compte notamment des demandes en déplacements domicile – travail et domicile – école, mais aussi en soirée, aux heures creuses et le week-end. Le contrat de gestion identifiera les objectifs de croissance de l'offre pour la période aux heures de pointe et hors heure de pointe;
2. l'amélioration de la ponctualité et de la régularité au travers de la poursuite et du renforcement du programme VICOM et de mesures connexes (partenariats avec les communes et les zones de police via les contrats de mobilité, adaptation des moyens – humains, techniques, réglementaires et financiers – en ce qui concerne la gestion des feux tricolores par Bruxelles Mobilité, etc.);
3. l'amélioration de la qualité et des conditions de correspondance à la fois dans les parcours de la STIB, notamment en heures creuses, et dans les parcours multimodaux, notamment au moyen d'un renforcement de la qualité des pôles d'échange avec la SNCB et le RER en particulier;
4. l'amélioration de l'information aux usagers en situation normale (temps d'attente aux arrêts, places prioritaires dans les véhicules, circulation dans les véhicules, aux arrêts et en station) mais aussi en situation perturbée du réseau (programmée ou non), en veillant à une intégration avec les autres opérateurs;
5. la poursuite des efforts pour la simplification et l'intégration tarifaire entre les opérateurs de transports publics actifs à Bruxelles et sur la zone métropolitaine, ainsi que sur la flexibilité et la fiabilisation des modes de paiement pour l'utilisation des transports publics;
6. l'amélioration des conditions physiques d'accès et d'attente aux stations, arrêts et véhicules au plus grand nombre d'utilisateurs grâce à une meilleure disponibilité des escalators et ascenseurs, ainsi qu'au moyen du développement d'une offre de service de transport spécifique pour les personnes à mobilité réduite qui sont dans l'incapacité d'utiliser l'offre classique de transport en commun;
7. le renforcement de l'offre intermodale, grâce à une meilleure intégration des différents services de transport publics (train, métro, tram et bus) avec les services de transport collectifs (Villo, Cambio, taxi et Collecto), et à une plus grande complémentarité avec les modes de transports actifs (marche et vélo). Ce renforcement devra notamment être réalisé en améliorant les possibilités de parking auto et vélo à proximité des arrêts et stations de transport public;
8. l'amélioration des conditions de confort et de sécurité des voyageurs, notamment par la réorganisation de la présence humaine et policière dans les stations lorsque le contrôle social fait défaut, et par la mise en œuvre d'un plan d'amélioration des arrêts de surface;
9. l'amélioration de l'image de marque des transports en commun, notamment par l'amélioration de la propreté sur l'ensemble du réseau.

III.2 Ontwikkeling van het aanbod

Een van de belangrijkste uitdagingen van het toekomstige beheerscontract zal er dus in bestaan tegemoet te komen aan een potentiële toename van de vraag met 30 % tegen 2016 en met 75 % tegen 2025, als gevolg van de tenuitvoerlegging van de maatregelen ter ontrading van het gebruik van de auto in het kader van het Iris 2-plan (rekeningrijden, hiërarchisering van het wegennet, beperking van het aantal parkeerplaatsen op de weg, ...). Welke ook de overwogen scenario's voor de ontwikkeling van het aanbod mogen zijn, het Gewest is genoodzaakt om in de eerstkomende tien jaar een grote sprong te maken in termen van capaciteit van zijn net voor stedelijk openbaar vervoer, meer bepaald door bepaalde bestaande lijnen te wijzigen en nieuwe lijnen aan te leggen met behulp van vervoerswijzen die een grotere capaciteit mogelijk maken.

Hiervoor liggen momenteel twee ontwikkelingsprojecten voor de metrovervoerswijze ter studie die een forse vergroting van de capaciteit van het net mogelijk gaan maken. Eerst en vooral is er het project voor de automatisering van metrolijnen 1 en 5 (PULSAR), dat het metroaanbod van plaatsen-kilometers vanaf 2018 geleidelijk zal kunnen verhogen, mogelijk tot met 50 % vanaf 2018 (verdubbeling van de capaciteit van de Oost-Westas). Vervolgens zou het project voor de uitbouw van het metronet op de Noord-Zuidas (momenteel premetro tussen Albert en het Noordstation), door middel van ondergrondse werken richting Bordet, het aanbod van plaatsen-kilometers vanaf 2020 kunnen optrekken met nog eens 20 %. De uitvoering van deze grootschalige projecten zou de MIVB dus in staat moeten stellen om het metroaanbod op haar net tegen 2020 te vergroten met 80 %, wat neerkomt op een vergroting van het totale aanbod met circa 40 %.

Voor deze projecten zullen de eerstkomende jaren uitzonderlijk grote financiële middelen aangewend moeten worden. De realisatietermijnen die voor de uitvoering van deze projecten voorzien zijn, zullen het overigen niet mogelijk maken om tegemoet te komen aan de verwachte sterk groeiende vraag op korte termijn, d.w.z. tegen 2016.

Tegelijkertijd zal op korte termijn dus ook moeten worden geïnvesteerd in het aanleggen van nieuwe tram- en buslijnen, alsook in de vernieuwing en uitbreiding van het voertuigenpark, wat eveneens aanzienlijke financiële middelen zal vergen voor zowel investeringen (aankoop van voertuigen, bouw van nieuwe stelplaatsen en werkplaatsen) als exploitatie.

Een aanzienlijk deel van het huidig bovengronds aanbod is nodig om verkeersopstoppingen tegen te gaan (in dienst brengen van een aantal extra voertuigen (trams en bussen) om ondanks de files de theoretische frequenties te verzekeren). Het is essentieel om dankzij een ambitieus en duidelijk VICOM-programma een vlotte doorstroming van de bovengrondse vervoerswijzen te waarborgen en deze voertuigen te recupereren voor een reële verhoging van het aanbod.

Het beheerscontract zal streefcijfers opstellen voor de verbetering van het aanbod en de regelmaat die bekomen moet worden met de bovengrondse maatregelen.

Teneinde de noodzakelijke investeringen voor de langere termijn te kunnen plannen, zal men voorts een bepaald aantal bijkomende projecten voor capaciteitsinfrastructuur moeten bestuderen die zullen moeten worden geïmplementeerd om het hoofd te bieden aan de tegen 2040 verwachte verdubbeling van de vraag.

Wat de ontwikkeling van het aanbod betreft zal het toekomstige beheerscontract dus moeten voorzien in drie actiedomeinen :

1. optimalisering van het bestaande aanbod en start van de exploitatie van de lopende investeringsprojecten met het oog op de ontwikkeling van het aanbod, alsook nieuwe exploitatie-initiatieven, over de periode 2012-2016, teneinde de capaciteit tegen 2016 te vergroten;
2. voorbereiding, tijdens de periode 2012-2016, van het aanvullende aanbod dat tussen 2017 en 2020 in gebruik te nemen is, namelijk in

III.2 Développement de l'offre

L'un des enjeux principaux pour le futur contrat de gestion sera donc de faire face à une croissance potentielle de la demande de l'ordre de 30 % d'ici à 2016 et de 75 % d'ici à 2025, suite à la mise en œuvre des mesures dissuasives à l'usage de l'automobile du Plan Iris 2 (tarification routière, hiérarchisation des voiries, limitation du nombre de places de stationnement en voirie, ...). Quels que soient les scénarios de développement de l'offre envisagés, la Région est face à la nécessité d'effectuer, dans les dix prochaines années, un saut important en termes de capacité de son réseau de transports publics urbains, notamment au moyen de la mutation de certaines lignes existantes et la création de nouvelles lignes selon des modes plus capacitaires (métros, bus et trams à haut niveau de service).

A ce titre, deux projets de développement du mode métro sont actuellement à l'étude et vont permettre un accroissement important de la capacité du réseau. Il s'agit tout d'abord du projet d'automatisation des lignes 1 et 5 du métro (PULSAR), qui pourra mener à une croissance progressive de l'offre en places-km sur le réseau métro pouvant aller jusqu'à 50 % à partir de 2018 (doublement de la capacité de l'axe Est-Ouest). Ensuite, le projet de développement du réseau métro sur l'axe Nord-Sud (actuellement en pré-métro entre Albert et la Gare du Nord), au moyen d'ouvrages souterrains vers Bordet, pourrait engendrer une croissance de l'offre en places-km de l'ordre de 20 % supplémentaires à partir de 2020 sur le réseau métro. La mise en œuvre de ces projets de grande envergure, combinée à l'acquisition des 6 boas supplémentaires, devrait donc permettre à la STIB d'accroître l'offre sur son réseau de métro de l'ordre de 80 % à horizon 2020 soit un accroissement de l'offre globale de la STIB aux alentours de 40 %.

Ces projets nécessiteront des moyens financiers exceptionnellement importants dans les prochaines années. Par ailleurs, les délais de réalisation prévus pour la mise en service de ces projets ne permettront pas de répondre à l'importante croissance de la demande attendue à court terme, d'ici à 2016.

Il conviendra donc également d'investir, à court terme, dans la création de nouvelles lignes de tram et de bus, ainsi que dans le renouvellement et l'accroissement du parc des véhicules, ce qui nécessitera également des moyens financiers importants tant en investissements (achats des véhicules, construction de nouveaux dépôts et ateliers) qu'en exploitation.

Une part significative de l'offre actuelle en surface est nécessaire pour contrer l'effet de la congestion (mise en service d'un nombre de véhicules supplémentaires (trams et bus) pour pouvoir malgré la congestion garantir les fréquences théoriques). Il est essentiel grâce à un programme ViCom ambitieux et précis, de garantir la fluidité des modes de surface et de récupérer ces véhicules pour une réelle augmentation de l'offre.

Le contrat de gestion établira des objectifs chiffrés d'amélioration de l'offre et de la régularité à atteindre avec les mesures de surface.

En outre, en vue de pouvoir planifier les investissements nécessaires sur le plus long terme, il sera nécessaire d'étudier un certain nombre de projets d'infrastructure capacitaire supplémentaires à mettre en œuvre en vue de répondre au doublement attendu de la demande d'ici 2040.

En matière de développement de l'offre, le futur contrat de gestion devra donc prévoir trois domaines d'actions :

1. l'optimisation de l'offre existante (réorganisation, ViCom, ...) et la mise en exploitation des projets d'investissements en-cours visant le développement de l'offre, ainsi que de nouvelles initiatives en matière d'exploitation, sur la période 2012-2016, afin d'augmenter les capacités d'ici à 2016;
2. la préparation, durant la période 2012-2016, de l'offre supplémentaire à mettre en service entre 2017 et 2020, à savoir, essentiellement,

essentie de automatisering van de Oost-Westmetro (PULSAR), de Noord-Zuidmetro en de belangrijkste tramprojecten;

3. studies met betrekking tot nieuwe ontwikkelingsprojecten voor het aanbod waarvan de ingebruikname na 2020 zal plaatsvinden.

III.2.1 Scenario voor capaciteitsvergroting tegen 2016 en 2020

Zoals hierboven aangegeven is, zal de netcapaciteitsvergroting die er zal komen dankzij de implementatie van projecten voor de ontwikkeling van de metrovervoerswijze, pas ten vroegste vanaf 2018 een feit zijn.

Voor de kwantificering van de capaciteitstoename die tegen 2016 gerealiseerd kan worden, worden hierna twee scenario's voorgesteld. Het doel van deze analyse per scenario bestaat niet in het vastleggen van investeringskeuzes maar in het analyseren, vanuit een macro-standpunt, van de technische en financiële haalbaarheid van een aanbodvergroting die overeenstemt met de prognoses wat de toename van de vraag betreft. Deze investeringskeuzes zullen moeten worden gemaakt in het kader van het opstellen van richtplannen voor de ontwikkeling van het aanbod, die te realiseren zijn tegen het moment dat met de tenuitvoerlegging van het toekomstige beheerscontract een aanvang gemaakt wordt.

Het eerste scenario, het zogenoemde « IRIS II continuïteitsscenario », is gestoeld op de ontwikkeling van het aanbod zoals voorzien is in het huidige beheerscontract (2007-2011). Het omvat de volgende maatregelen :

- wat het metroaanbod betreft : ingebruikname van 6 bijkomende treinen van het BOA-type vanaf eind 2011, wat het aantal treinen op 66 brengt (+ 10 %). Met dit nieuwe materieel zullen de frequenties op lijnen 1 en 5 zodanig kunnen worden verhoogd dat het op het metronet aangeboden aantal plaatsen-kilometers tijdens de lange ochtendpiek (7 tot 10 uur) met 11 % (6) verhoogd wordt en tijdens de lange avondpiek (van 16 tot 20 uur) met 18,5 % verhoogd wordt;
- naast deze projecten voor de verbetering van het aanbod tegen 2016, bevat dit scenario ook de tenuitvoerlegging van de automatisering van lijn 1 en 5 tegen 2018 en de bouw van de Noordas voor de metro tegen 2020 (7);
- wat het tramaanbod betreft : de voortzetting van de verwerving van nieuw rollend materieel met hoge capaciteit (T3000 en 4000) en de ingebruikname van de volgende lijnuitbreidingen :
 - o ingebruikname van tram 9 Simonis – UZ Brussel;
 - o verlenging van tram 62 tot aan Eurocontrol;
 - o ingebruikname van tram Centraal Station, waarvan de aanleg rondom het Centraal Station rekening zal houden met het erfgoed in de buurt. De wijze waarop dit project gerealiseerd zal worden zal afhangen van de antwoorden die gegeven worden op het voorbehoud en de opmerkingen in de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de Directie van Monumenten en Landschappen en van de voorgestelde mogelijke alternatieven;
 - o verlenging van tram 94 naar Roodebeek, en vervolgens de verlenging ervan langs de Marcel Thiry naar richting E40.

Het gecombineerde effect van deze twee maatregelen zal zijn dat het tramaanbod wat betreft plaatsen-kilometers vergroot wordt met 25,9 % tijdens de lange ochtendpiek en met 27,5 % tijdens de lange avondpiek;

Naast deze projecten voor de verbetering van het aanbod tegen 2016, bevat dit scenario ook de ontwikkeling van bijkomende tramuitbrei-

(6) Simulaties van de Directie Vervoeraanbod van de MIVB.

(7) De exploitatiekosten van de Noordas van de metro vanaf 2020 worden niet in het scenario opgenomen.

l'automatisation du métro Est-Ouest (Pulsar), le métro Nord-Sud et les principaux projets d'extension du réseau tram;

3. les études de nouveaux projets de développement de l'offre dont la mise en service se fera après 2020.

III.2.1 Scénario d'accroissement des capacités à l'horizon 2016 et 2020

Comme indiqué ci-dessus, l'augmentation de la capacité du réseau engendrée par la mise en œuvre de projets de développement du mode métro ne sera effective qu'à partir de 2018 au plus tôt.

Afin de quantifier l'accroissement des capacités pouvant être obtenu à horizon 2016, deux scénarios sont présentés ci-dessous. L'objectif de cette analyse par scénario n'est pas de figer des choix d'investissements mais d'analyser, d'un point de vue macro, la faisabilité technique et financière d'un accroissement de l'offre correspondant aux prévisions de croissance de la demande. Ces choix d'investissements devront être opérés dans le cadre de l'élaboration de plans directeurs de développement de l'offre, à réaliser au début de l'exécution du futur contrat de gestion.

Le premier scénario, dit « IRIS II de continuité », se base sur le cadre de développement de l'offre fixé dans le contrat de gestion actuel (2007-2011). Il comprend les mesures suivantes :

- au niveau de l'offre en métro, la mise en service de 6 trains « boas » supplémentaires dès fin 2011, portant le nombre de trains à 66 (+ 10 %). Ce nouveau matériel permettra d'augmenter les fréquences sur les lignes 1 et 5 de manière à augmenter le nombre de places-km offertes sur le réseau de métro de 11 % (6) à la pointe du matin étendue (7 h à 10 h), et de 18,5 % durant la pointe du soir étendue (de 16 h à 20 h);
- en complément à ces projets d'amélioration de l'offre à horizon 2016, ce scénario comprend également la mise en œuvre de l'automatisation des lignes 1 et 5 à horizon 2018 et la construction de l'axe Nord du métro pour 2020 (7);
- au niveau de l'offre en tram, la poursuite de l'acquisition de nouveau matériel roulant de grande capacité (T3000 et 4000) et la mise en service des extensions de lignes suivantes :
 - o la mise en service du tram 9 Simonis – Haute Jette;
 - o le prolongement du tram 62 jusqu'à Eurocontrol;
 - o la mise en service du tram Gare Centrale, dont l'aménagement autour de la Gare Centrale tiendra compte de l'environnement patrimonial. Le mode de réalisation de ce projet sera fonction des réponses données aux réserves et remarques de la Commission royale des Monuments et des Sites de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Direction des Monuments et Sites et des alternatives possibles proposées;
 - o le prolongement du tram 94 à Roodebeek, et puis son prolongement le long de l'avenue Marcel Thiry vers le E40.

L'effet combiné de ces mesures sera d'augmenter l'offre tram de 25,9 % en places-km à la pointe du matin étendue et de 27,5 % durant la pointe du soir étendue;

En complément à ces projets d'amélioration de l'offre à horizon 2016, ce scénario comprend également le développement d'extensions de

(6) Simulations réalisées par la Direction de l'Offre de Transport de la STIB.

(7) Les coûts d'exploitation, dès 2020, de l'axe Nord du métro ne sont pas repris dans le scénario.

dingen, zoals de vertramming van lijn 71, of de bediening van Tour & Taxis (investeren).

Daarbij komen nog de VICOM-maatregelen waarvan de precieze doelstellingen in het kader van het beheerscontract zullen worden bepaald (zie hieronder);

- wat het busaanbod betreft: een toename van de aantrekkelijkheid van bepaalde grote lijnen (betere frequenties, VICOM-maatregelen, kwaliteitsvolle haltes, dynamische informatie), de verdere verbetering van het aanbod naar Neder-over-Heembeek en de vergroting van de vloot van gelede autobussen (+ 20 voertuigen), wat het zal mogelijk maken op de vervoerswijze bus 6,4 % bijkomende plaatsen-kilometers aan te bieden tijdens de lange ochtendspits en avondspits.

Daarbij komen nog de VICOM-maatregelen waarvan de precieze doelstellingen in het kader van het beheerscontract zullen worden bepaald (zie hieronder).

De uitvoering van dit continuïteitsscenario voor het beheerscontract zal het mogelijk maken tegen 2016 het totale aanbod te vergroten met 4,3 % in termen van konvooi-kilometers en met 9,2 % in termen van plaatsen-kilometers. *A priori* zal dit scenario het dus niet mogelijk maken tegen 2016 het aanbod en de vraag met elkaar in evenwicht te brengen. Wel zal het een forse vergroting van het aanbod voor de pieken mogelijk maken (met 14,4 % 's ochtends en 18,4 % 's avonds, en dat voor alle vervoerswijzen), alsook een capaciteitsprong van ongeveer 40 % tegen 2020, dankzij de implementatie van de twee hierboven aangehaalde metroprojecten.

Merk op dat, hoewel het hier een continuïteitsscenario voor het huidige beheerscontract betreft, dit een ambitieuze optie blijft, meer bepaald omdat er een aanzienlijk aantal projecten voor de uitbreiding van het tramnet in beoogd wordt (4 vóór 2016, tegenover 2 uitbreidingsprojecten die in de periode 2007-2011 effectief gerealiseerd werden).

Bovendien zal de uitvoering van dit scenario nopen tot het oplossen van een aantal technische problemen op het huidige net (zoals de verbetering van de tunnelinrit-/uitrit ter hoogte van de Vooruitgangstraat en de Grondwettunnel) en de bouw van nieuwe infrastructuur voor stalling en inrichtingen voor bovengrondse voertuigen (tramstelplaats ter hoogte van Marconi, een remise voor gelede bussen en een nieuwe trameindh halte aan het Centraal Station).

Een tweede scenario « Maximalistisch IRIS II », werd uitgewerkt om te bestuderen wat de tegen 2016 te realiseren maximale aanbodvergroting op het net zou kunnen zijn in het geval dat de vraagtoename groter zou zijn dan 30 %. Dit scenario is gebaseerd op de toepassing van verschillende maatregelen die gericht zijn op de vergroting van het openbaarvervoersaanbod zoals voorzien in het Iris 2-plan (d.w.z. bovenop degene die in het zogenoemde « continuïteitsscenario » opgenomen zijn), alsook op een maximale aanbodvergroting qua bediening met tram en bus, evenwel binnen de grenzen van wat technisch mogelijk is zonder daarbij het net verder te moeten uitbreiden. Dit betreft dus onder meer de exploitatie van bepaalde tramlijnen met T4000 veeleer dan T3000, de creatie van nieuwe buslijnen, met name naar de economische zones (zie punt III.4) en de schoolomgevingen (zie punt III.5), en de verbetering van de kwaliteit van het aanbod buiten de piekuren op het netwerk, terwijl de frequenties tijdens de daluren, 's avonds en tijdens het weekend verhoogd worden.

Uiteraard stoot dit scenario op technische en fysieke grenzen. Zulk een vergroting van het tram- en busaanbod zou immers nopen tot een aanzienlijke vergroting van de vloot van autobussen, zijnde 152 nieuwe bussen. De verhouding van gelede bussen in het totale park zal eveneens toenemen door de aankoop van 206 gelede bussen (waardoor dat aantal op een totaal van 289 gebracht wordt) en van de tramvloot (+ 22 bijkomende nieuwe trams (T4000) en aanpassing van de lopende bestelling om 11 T3000-trams te vervangen door 11 T4000-trams). Deze uitbreiding van de vloot zou dan weer een overeenkomstige vergroting meebrengen van de hoeveelheid oppervlakte die dan nodig zal zijn voor stelplaatsen en werkplaatsen voor onderhoud voor bussen (+ 42 %) en trams (+ 35 %), alsook de bouw van nieuwe eindhaltes.

tram complémentaires, telles que la tramification de la ligne 71, ou la desserte de Tour et Taxis (investissements);

A cela s'ajoutent les mesures de ViCom dont les objectifs précis seront identifiés dans le cadre du contrat de gestion (voir ci-après);

- au niveau de l'offre en bus, un renforcement de l'attractivité de certaines grandes lignes, de manière à tendre vers un bus à haut niveau de service (meilleures fréquences, mesures VICOM, arrêts de qualité, information dynamique), la continuation de l'amélioration de l'offre vers Neder-over-Heembeek et l'extension du parc de bus articulés de 20 unités, permettant d'offrir, pour le mode bus, 6,4 % de places-km supplémentaires aux pointes étendues du matin et du soir;

A cela s'ajoutent les mesures de ViCom dont les objectifs précis seront identifiés dans le cadre du contrat de gestion (voir ci-après).

La mise en œuvre de ce scénario de continuité du contrat de gestion permettra, à horizon 2016, une croissance de l'offre globale de 4,3 % en km-convois et de 9,2 % en places-km. *A priori*, ce scénario ne permettra donc pas d'atteindre l'équilibre offre-demande à l'horizon 2016. Il permettra toutefois une forte augmentation de l'offre en pointe (de 14,4 % en matinée et de 18,4 % en soirée en places kms, tous modes confondus), ainsi qu'un saut de capacité d'environ 40 % à horizon 2020, grâce à la mise en œuvre des deux projets de métro précités.

Il faut noter que, bien qu'étant un scénario de continuité avec le contrat de gestion actuel, cette option reste ambitieuse, notamment au vu du nombre important de projets d'extension du réseau de tram qui y est envisagé (4 avant 2016, comparativement aux deux projets d'extension effectivement réalisés sur la période 2007-2011).

En outre, la mise en œuvre de ce scénario rendra nécessaire la résolution d'un certain nombre de problèmes techniques sur le réseau actuel (tels que l'amélioration de la trémie à Progrès et du tunnel Constitution), et la construction de nouvelles infrastructures d'entreposage et d'aménagements pour les véhicules de surface (dépôt de trams à Marconi, dépôts de bus articulés, et nouveau terminus de tram à la Gare centrale).

Un deuxième scénario « IRIS II Maximaliste » a été développé en vue d'étudier l'accroissement maximal possible sur le réseau à l'horizon 2016, en cohérence avec une croissance de la demande qui dépasserait les 30 %. Ce scénario est basé sur la mise en œuvre de différentes mesures d'accroissement de l'offre en transports publics prévues dans le Plan Iris 2 (en supplément de celles reprises dans le scénario dit « de continuité »), ainsi que sur une augmentation maximale de l'offre de service en tram et en bus, dans les limites de ce qui est techniquement possible sans pour autant réaliser d'extensions de réseau supplémentaire. Il s'agit donc, entre autres, d'exploiter certaines lignes de tram en T4000 plutôt qu'en T3000, de créer de nouvelles lignes de bus, notamment vers et des zones économiques (voir point III.4) et aux abords des écoles (voir point III.5), et d'améliorer la qualité de l'offre en dehors des heures de pointe sur le réseau, en augmentant les fréquences en heures creuses, en soirée et le week-end.

Bien entendu, ce scénario n'est pas sans contraintes techniques et physiques. En effet, un tel accroissement de l'offre en tram et en bus nécessitera un accroissement important du nombre total de bus, soit 152 bus supplémentaires. La proportion d'articulés dans le parc total sera également renforcée, par l'achat de 206 bus articulés (portant ce nombre à 289 au total), et du parc tram (+ 22 trams neufs (T4000) supplémentaires et adaptation de la commande en-cours de manière à remplacer 11 T3000 par 11 T4000). Cette augmentation du parc nécessitera à son tour un accroissement correspondant des surfaces de dépôts et d'ateliers de maintenance pour les bus (+ 42 %) et les trams (+ 35 %), ainsi que la création de nouveaux terminus.

Tegen 2016 zou de uitvoering van dit « maximalistisch » scenario het mogelijk maken het aanbod bijkomend te doen toenemen met 18,2 % in termen van konvooi-kilometers en met 12,3 % in termen van plaatsen-kilometers.

In essentie is deze strategie voor de ontwikkeling van het aanbod op korte termijn er echter op gericht het busnet te ontwikkelen. Maar de bus – en in mindere mate de tram – is de vervoerswijze die het meest blootgesteld is aan verkeersbeperkingen doordat, verhoudingsgewijs beschouwd, het aantal beschermde banen kleiner is.

De analyse van deze twee scenario's toont aan in welke verregaande mate het huidige net verzadigd is. Tegen 2016 zal de tenuitvoerlegging van alle maatregelen die in de twee scenario's (d.i. het « continuïteits-scenario » en het « maximalistisch scenario ») begrepen zijn, een aanbodvergroting met 22,5 % in termen van konvooi-kilometers en met 21,5 % in termen van plaatsen-kilometers mogelijk maken, wat het nog altijd niet mogelijk maakt om aanbod en vraag tegen 2016 in evenwicht te brengen.

Deze analyse werpt eveneens meer licht op verschillende elementen die in het toekomstige beheerscontract zullen moeten worden verwerkt :

1. het toekomstige beheerscontract zal de noodzaak moeten bevestigen van het investeren in projecten voor de ontwikkeling van de metro-infrastructuur (die de grootste capaciteit biedt) waarmee het aanbod tegelijkertijd structureel vergroot kan worden voor zowel de middellange als de lange termijn. Het toekomstige beheerscontract zal het opstellen van een richtplan voor de evolutie van het metronet als doelstelling moeten opnemen;
2. vervolgens moet men overgaan tot een hiërarchisering en optimalisering van het bestaande bovengrondse netwerk teneinde de middelen op de drukke lijnen te concentreren. Het toekomstige beheerscontract zal daarbij de volgende doelstelling moeten opnemen: het opstellen van een richtplan voor de evolutie van het bus- en tramnet op middellange termijn op basis van de vraagprognoses en een optimalisering van het net;
3. de behoeften in termen van stelplaatsen en werkplaatsen die uit de uitbreiding van het voertuigenpark van de MIVB voortvloeien, leiden tot de nood aan het opstellen van een richtplan voor stelplaatsen en werkplaatsen, voor alle types van voertuigen (bus, tram en metro), en dit voor de korte termijn maar ook voor de middellange termijn, teneinde de uitvoering van de nieuwe projecten voor de ontwikkeling van het aanbod tegen 2020 op te vangen. Voor dit plan zal sterke steun van het Gewest nodig zijn, wil men een hoog realisatietempo kunnen garanderen, waarbij men ervoor moet kunnen zorgen dat bepaalde procedures, zoals de terbeschikkingstelling van nieuwe plaatsen, de toekenning van vergunningen, enz., vlot verlopen;
4. een versterking van het busaanbod zal essentieel zijn om op korte termijn aan de vraag te voldoen en zal de commerciële snelheid dus centraal stellen bij de uitdagingen waaraan een passend antwoord moet worden geboden door het toekomstige beheerscontract, dat de volgende doelstelling zal moeten opnemen: het opstellen van een ambitieus VICOM-plan voor het bus(- en tram)net;
5. tot slot zal in het toekomstige beheerscontract bijzondere aandacht moeten uitgaan naar de tenuitvoerlegging van begeleidende maatregelen die het mogelijk moeten maken de groeiende vraag efficiënt te beheren en tegelijkertijd de impact op de kwaliteit van de gerealiseerde diensten tot een minimum te beperken.

III.2.2 Bestudering en realisatie van nieuwe projecten voor de ontwikkeling van het aanbod waarvoor de ingebruikname voorzien is tussen 2017 en 2020

Het toekomstige beheerscontract zal moeten voorzien in de bevestiging van de uitvoering van een reeks studies en projecten die gericht zijn op de ontwikkeling van het aanbod tussen 2017 en 2020. Dit betreft onder meer :

A l'horizon 2016, la mise en œuvre de ce scénario « maximaliste » permettrait une croissance en plus de l'offre additionnelle de 18,2 % en km-convois et de 12,3 % en places-km.

L'essentiel de cette stratégie de développement à court terme de l'offre consiste toutefois à développer le réseau de bus. Or, le bus – et, dans une moindre mesure, le tram – est le mode le plus exposé aux contraintes de trafic, du fait de la plus faible proportion de sites protégés.

L'analyse de ces deux scénarios met en évidence le niveau de saturation élevé du réseau actuel. En effet, à horizon 2016, la mise en œuvre de la totalité des mesures comprises dans les deux scénarios – « de continuité » et « maximaliste » – permettra une croissance de l'offre de l'ordre de 22,5 % en km-convois et de 21,5 % en places-km, ce qui ne permettra donc toujours pas d'atteindre l'équilibre offre-demande à l'horizon 2016.

Cette analyse permet également de mettre en avant plusieurs éléments que le futur contrat de gestion devra intégrer :

1. le futur contrat de gestion devra confirmer la nécessité d'investir dans des projets de développement de l'infrastructure métro (la plus capacitaire) permettant à la fois d'augmenter l'offre de manière structurelle à moyen et long terme. Le futur contrat de gestion devra fixer comme objectif le développement d'un plan directeur d'évolution du réseau métro;
2. également, le réseau de surface existant devra être optimisé afin d'ajuster les moyens sur les lignes à forte demande. Le futur contrat de gestion devra fixer comme objectif le développement d'un plan directeur d'évolution du réseau bus et tram à moyen terme basé sur les prévisions de demande et une optimisation du réseau tout en garantissant une couverture régionale équilibrée;
3. les besoins importants en termes de dépôts et d'ateliers créés par l'accroissement du parc de véhicules de la STIB rendront nécessaire le développement d'un plan directeur pour les dépôts et ateliers, pour l'ensemble des types de véhicules (bus, trams et métro), à court terme mais aussi à moyen terme pour absorber la mise en service des nouveaux projets de développement de l'offre d'ici à 2020. Ce plan devra être fortement soutenu par la Région afin de garantir un rythme de réalisation élevé en facilitant certaines procédures comme la mise à disposition de nouveaux espaces, l'octroi des permis, etc.;
4. un renforcement de l'offre bus sera essentiel pour répondre à la demande dans le court terme et placera donc l'enjeu de la vitesse commerciale au cœur des enjeux pour le futur contrat de gestion, qui devra fixer comme objectif l'actualisation d'un plan VICOM ambitieux pour les réseaux de bus et de trams;
5. enfin, le futur contrat de gestion devra porter une attention particulière à la mise en place de mesures d'accompagnement qui vont permettre de gérer la croissance de la demande efficacement en minimisant l'impact sur la qualité des services réalisés.

III.2.2 Etude et réalisation de projets de développement de l'offre à mettre en service entre 2017 et 2020

Le futur contrat de gestion devra confirmer la réalisation d'une série d'études et de projets visant le développement de l'offre entre 2017 et 2020, parmi lesquels :

PROJECTEN :

1. de automatisering van metrolijnen 1 en 5 (PULSAR), omvattende de vervanging van 43 handmatig gestuurde metrotreinen door nieuw geautomatiseerd rollend materieel, perronegevels en een nieuw systeem voor controle en sturing van voertuigen op afstand;
2. de uitbouw van de metrolijn op de Noord-Zuidas tussen Albert en Bordet, met inbegrip van een nieuwe tunnel tussen het Zuidstation en Anneessens en tussen het Noordstation en Bordet;
3. de bediening met een tram van de Marcel Thirystraat;
4. de omvorming van buslijn 71 tot tram, tussen het Centraal Station en de nieuwe, in aanbouw zijnde overstapplaats ter hoogte van Delta;
5. de trambediening voor Tour & Taxis vanaf het Rogierplein, zelfs vanaf het Centraal Station.

STUDIES :

1. de mogelijke bouw van tunnels voor openbaar vervoer ter hoogte van Plein (Station van Etterbeek) en Meiser;
2. de bediening van het zuiden van de stad (Ukkel) met de metro;
3. een geoptimaliseerde trambediening van de hefboomgebieden en de gebieden van gewestelijk belang en daarbij voorrang geven aan de Deltasite en de Heyselsite;
4. de ontwikkeling van het vervoersaanbod in schoolomgevingen (zie punt III.5).

III.2.3 Bestudering en lancering van nieuwe projecten voor de ontwikkeling van het aanbod na 2020

In deze context, waarin het huidige netwerk op zijn grenzen stoot in termen van capaciteit, zal de haalbaarheid van nieuwe projecten voor de ontwikkeling van het aanbod door versterking van de vervoerswijzen die de grootste capaciteit bieden (metro en tram), moeten worden bestudeerd in de periode 2012-2016. Het toekomstige beheerscontract zal moeten voorzien in de bevestiging van de uitvoering van een aantal haalbaarheidsstudies, waaronder :

1. de aanleg van transregionale lijnen, meer bepaald Ninoofsesteenweg, lijn 3 en 51 richting parking C aan de Heyzel, lijn 4 richting Ruisbroek, lijn 62 van Eurocontrol naar Zaventem en Diegem, en lijn 94 van Roodebeek naar de luchthaven van Brussel-Nationaal;
2. de aansluiting tussen de Leopold III-laan, het Noordstation en Tour & Taxis (project TEOR);
3. de omvorming van buslijnen 49 en 95 tot tram;
4. de automatisering van metrolijnen 2 en 6;
5. de openbaarvervoerbediening van de hefboomgebieden en van de gebieden van gewestelijk belang.

De bovenstaande lijst dient bij het opstellen van het beheerscontract verrijkt te worden.

III.2.4 Richtplan voor het bus-, tram- en metronet

Gelet op de groeiende vraag kan het netwerk niet anders dan evolueren, wil het zo efficiënt mogelijk op deze vraag inspelen. De dekking waarin het netwerk voorziet, moet behouden en zelfs vergroot worden; maar dat neemt niet weg dat de middelen moeten worden geconcentreerd

PROJETS :

1. l'automatisation des lignes 1 et 5 du métro (PULSAR), comprenant le remplacement de 43 trains de métro manuels par du nouveau matériel roulant automatisé, des façades de quai et un nouveau système de contrôle et de pilotage à distance des véhicules;
2. le développement de la ligne de métro sur l'axe Nord-Sud entre Albert et Bordet, incluant un nouveau tunnel entre la Gare du Midi et Anneessens, et entre la Gare du Nord et Bordet;
3. la desserte en tram de la rue Marcel Thiry;
4. la conversion en tram de la ligne de bus 71, entre la Gare Centrale et le nouveau pôle en développement à Delta;
5. la desserte en tram de Tour et Taxis au départ de la place Rogier, voire de la Gare Centrale.

ETUDES :

1. l'opportunité de la création de tunnels pour les transports publics à Plaine (Gare d'Etterbeek) et à la place Meiser;
2. la desserte du sud la ville (Uccle) par le métro;
3. une desserte optimisée des zones leviers et des zones d'intérêt régional et en priorité les sites Delta et Heysel;
4. le développement de l'offre de transport aux abords des écoles (voir point III.5).

III.2.3 Etude et lancement de nouveaux projets de développement de l'offre post 2020

Dans ce contexte où le réseau actuel arrive à ses limites en termes de capacité, la faisabilité de nouveaux projets de développement de l'offre par le renforcement des modes les plus capacitaires (métro et tram) devra être étudiée durant la période 2012-2016. Le futur contrat de gestion devra confirmer la réalisation d'une série d'études de faisabilité, parmi lesquelles :

1. le développement des lignes transrégionales, notamment la chaussée de Ninove, les lignes 3 et 51 vers le parking C au Heysel, la ligne 4 vers Ruisbroek, la ligne 62 d'Eurocontrol vers Zaventem et Diegem et la ligne 94 de Roodebeek vers l'aéroport de Bruxelles-National;
2. la connexion entre le Boulevard Léopold III, la Gare du Nord et Tour et Taxis (projet TEOR);
3. la conversion en tram des lignes de bus 49 et 95;
4. l'automatisation des lignes 2 et 6 du métro;
5. la desserte en transports publics des zones leviers et des zones d'intérêt régional.

Cette liste sera à affiner lors de la rédaction du contrat de gestion.

III.2.4 Plan directeur des réseaux bus, tram et métro

Face à une demande en croissance, le réseau est appelé à évoluer afin de servir cette demande de la manière la plus optimale. Tout en préservant et en augmentant la couverture du réseau, les moyens doivent être majoritairement concentrés sur les axes de déplacement à forte demande.

op de assen waar de vraag naar verplaatsingen groot is. Het toekomstige beheerscontract moet voorzien in het opstellen van een richtplan voor het (bus-, tram- en metro)net dat op de volgende principes gestoeld is :

- versterking van de optimalisering van het netwerk rond sterke en structurerende assen met hoogwaardige dienstverlening terwijl tegelijkertijd een goede dekking van het geheel van het Gewest gegarandeerd wordt;
- rationalisatie van het netwerk door bijvoorbeeld te werken op de afstanden tussen haltes, complementair met het bedenken van alternatieve oplossingen zoals fietsparkings;
- optimalisatie van het aanbod door uit te gaan van de dekkingsgraad van de lijnen op bepaalde tijdstippen, complementair met het ontwikkelen van het aanbod aan alternatief vervoer zoals de collectieve taxi.

III.2.5 Richtplan voor stelplaatsen en werkplaatsen

Zoals hierboven reeds vermeld is, impliceert het verwerven van nieuwe voertuigen dat nieuwe plaatsen voor stelplaatsen en werkplaatsen ingericht moeten worden voor de stalling en het onderhoud van die bijkomende voertuigen. Dat is een hele uitdaging gezien de beperkte grondreserves en de stedelijke (en institutionele) context van het Gewest die maakt dat het ingewikkeld is en veel tijd in beslag neemt om projecten van zulke aard te doen goedkeuren, wat dus evenzeer geldt voor de uitvoering ervan.

De realisatie van deze infrastructuur is te situeren op het « critical path » van de ontwikkeling van het aanbod. Bijgevolg zal het van essentieel belang zijn dat het toekomstige beheerscontract voorziet in het realiseren van een richtplan voor de uitbouw van deze infrastructuur; dat plan heeft de sterke steun van het Gewest nodig om te verzekeren dat het plan binnen de geplande termijn verwezenlijkt wordt.

III.2.6 Het VICOM-richtplan (snelheid en regelmaat)

Zoals hierboven reeds aangehaald is, zal de verbetering van de prestatie van het bovengrondse openbaar vervoer een belangrijk aandachtspunt van het toekomstige beheerscontract vormen, en dat des te meer omdat de aanbodvergroting op korte termijn voornamelijk bekomen zal worden door een vergroting van het bovengrondse aanbod. Het toekomstige beheerscontract zal moeten voorzien in het realiseren van een VICOM-richtplan dat op de volgende principes gestoeld is :

- verbeterde targeting van de VICOM-investeringen opdat de voor de commerciële snelheid bestemde investeringen naar specifieke VICOM-maatregelen gaan veeleer dan naar allerlei inrichtingen (voetpaden, bomen, enz.);
- prioritisering van de investeringen op de zwarte punten die de grootste impact hebben wat betreft de verbetering van regelmaat en stiptheid;
- aanpassing (verhoging) van de menselijke en financiële middelen van Mوبiel Brussel, in het bijzonder wat betreft het beheer van de verkeerslichten;
- identificatie en ontwikkeling van de mechanismen die de gemeenten aanmoedigen om mee te werken aan en/of hen betrekken bij de prestatie van het openbaar vervoer op het eigen grondgebied (hervorming van gesubsidieerde werken, aanhangsels bij mobiliteitsovereenkomsten, wegeninrichting in functie van de VICOM-doelstellingen, enz.);
- pogen om de gemeenten en politiezones, door middel van een specifiek mechanisme, te betrekken bij het respect voor de bovengrondse openbaarvervoeruitrusting en andere potentiële obstakels (sanctionering van dubbel parkeren, enz.);

Le futur contrat de gestion doit prévoir la réalisation d'un nouveau plan directeur réseau (bus, tram, métro) basé sur les principes suivants :

- le renforcement de l'optimisation du réseau autour d'axes forts et structurants à haut niveau de service tout en garantissant une bonne couverture de l'ensemble de la Région;
- la rationalisation du réseau en travaillant par exemple, sur les distances inter-arrêts, et complémentaire au développement de solutions alternatives comme des parkings vélos;
- l'optimisation de l'offre, en travaillant sur base du taux de couverture des lignes sur certaines plages horaires, sur la gestion des correspondances et en complémentarité au développement d'offres de transport alternatives comme le taxi collectif.

III.2.5 Plan directeur des dépôts et ateliers

Comme mentionné plus haut, l'acquisition de nouveaux véhicules implique la construction de nouveaux espaces de dépôts et d'ateliers pour le remisage et l'entretien de ces véhicules additionnels. Ceci constitue un défi de taille compte tenu des réserves foncières limitées et du contexte urbain (et institutionnel) de la Région qui rend les projets de ce type complexes et longs à faire adopter et donc à réaliser.

La réalisation de ces infrastructures est sur le chemin critique du développement de l'offre. En conséquence, il sera essentiel que le futur contrat de gestion prévoie la réalisation d'un plan directeur pour le développement de ces infrastructures, plan qui doit recevoir un soutien fort de la Région pour assurer sa réalisation dans les délais planifiés.

III.2.6 Plan directeur VICOM (vitesse et régularité)

Comme relevé ci-avant, l'amélioration de la performance des transports publics de surface sera un point d'attention important du futur contrat de gestion, et ce, d'autant plus dans la mesure où l'augmentation de l'offre à court terme sera principalement obtenue au moyen d'un accroissement de l'offre en surface. Le futur contrat de gestion devra prévoir la réalisation d'un nouveau plan directeur VICOM basé sur les principes suivants :

- améliorer le ciblage des investissements VICOM en identifiant et développant des mécanismes qui limitent la surenchère au niveau de la portée des investissements VICOM aux aménagements de tous bords (trottoirs, arbres, etc.);
- prioriser les investissements sur les points noirs ayant l'impact le plus important au niveau de l'amélioration de la régularité et de la ponctualité;
- mettre à niveau les moyens humains et financiers de Bruxelles Mobilité, particulièrement en ce qui concerne la gestion des feux tricolores;
- identifier et développer des mécanismes d'association et/ou intérêt des communes aux performances des transports publics sur leur territoire (réforme des travaux subsidiés, avenants aux conventions de mobilité, aménagement des voiries en fonctions des objectifs VICOM, etc.);
- associer, par un mécanisme spécifique, les communes et les zones de police au respect des équipements de transports publics de surface et autres obstacles potentiels (stationnement double file pénalisant, etc.);

- de procedures voor de aflevering van vergunningen evalueren en verbeteren;
- de mogelijkheden om verkeersinbreuken op beschermde plaatsen te verbaliseren evalueren en verbeteren;
- evaluatie en verbetering van het proces van de « mobiliteitscontracten » met de gemeenten;
- garanderen dat het Gewest efficiënte maatregelen neemt waarmee de voorrang op kruispunten verzekerd wordt (veralgemening van de bediening op afstand ⁽⁸⁾ van de lichten op de kruispunten die ermee uitgerust zijn);
- identificatie en ontwikkeling van de aangepaste instrumenten voor het sensibiliseren voor en het geloofwaardig maken van de inrichtingen bij het grote publiek.

III.2.7 Rollend materieel en aanbod

In het kader van de mogelijkheden om het aanbod te verhogen, zal met name de inrichting van het rollend materieel nauwgezet bestudeerd worden teneinde :

- de passagiersvervoerscapaciteit van de voertuigen te verhogen;
- de circulatie van passagiers in de voertuigen te vergemakkelijken met het oog op een vermindering van de tijd voor het in- en uitstappen, waardoor de commerciële snelheid dienovereenkomstig wordt verbeterd.

III.2.8 Begeleidende maatregelen

De analyse van de technische mogelijkheden voor capaciteitsvergroting tegen 2016 toont aan dat de meest ambitieuze scenario's moeilijk zullen toelaten een evenwicht tussen vraag en aanbod tot stand te brengen tegen datzelfde jaar, rekening houdend met de prognoses inzake toename van de vraag.

In het toekomstige beheerscontract zal dus bijzondere aandacht moeten uitgaan naar het invoeren van instrumenten die een efficiënt beheer van de groeiende vraag mogelijk gaan maken.

Enkele voorbeelden van zulke maatregelen :

- het extra aanmoedigen van het gebruik van actieve verplaatsingswijzen, zoals met de fiets en te voet, door de intermodaliteit nog sterker te ontwikkelen, meer bepaald dankzij een betere toegankelijkheid van haltes en stations, alsook de terbeschikkingstelling van fietsenparkings en fietsverhuurdiensten, zoals Villo, in de nabijheid daarvan;
- het ten uitvoer leggen van maatregelen die erop gericht zijn de vraag te spreiden over de bestaande capaciteit (uitbreiding van het piek uur, verschillende tarieven afhankelijk van het tijdstip, afspraken met bepaalde scholen over de wijziging van schoolroosters, enz.);
- een verbeterde commerciële snelheid als voorwaarde stellen voor de vergroting van het busaanbod of van de aanleg van nieuwe lijnen.

(8) Deze voorrang verleend aan de lichten wordt slechts toegekend op vraag van het RM en hangt dus af van de frequentie van het openbaar vervoer. De programmering van de verkeerslichten zal des nachts, wanneer er geen « normaal » openbaar vervoer rijdt, zo ingesteld worden dat het « groene golf-systeem » maximaal zijn werking zal hebben zodat het de doorstroming van het autoverkeer bevordert en zodoende bijdraagt aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

- évaluer et améliorer les processus de délivrance de permis;
- évaluer et améliorer les capacités de verbalisation des infractions routières sur les sites protégés;
- évaluer et améliorer le processus des « contrats de mobilité » avec les communes;
- garantir que la Région prend les mesures efficaces assurant la priorité aux carrefours pour les transports publics (généralisation de la télécommande ⁽⁸⁾ des feux aux carrefours qui en sont équipés);
- identifier et développer des outils adaptés de sensibilisation et de crédibilisation des aménagements auprès du grand public.

III.2.7 Matériel roulant et offre

Dans le cadre de l'accroissement des capacités de l'offre, notamment l'aménagement intérieur du matériel roulant sera étudié précisément afin :

- d'augmenter la capacité en passagers des véhicules;
- de faciliter la circulation des passagers au sein des véhicules afin de diminuer les temps d'embarquement et de débarquement, et d'améliorer en conséquence la vitesse commerciale.

III.2.8 Mesures d'accompagnement

L'analyse des possibilités techniques d'accroissement des capacités d'ici à 2016 montre que les scénarios les plus ambitieux permettront difficilement d'atteindre l'équilibre offre-demande à l'horizon 2016 compte tenu des prévisions d'accroissement de la demande.

Le futur contrat de gestion devra donc porter une attention particulière à la mise en place de dispositifs et d'outils qui vont permettre de gérer la croissance de la demande efficacement.

Parmi ces mesures, l'on peut citer :

- la possibilité d'encourager davantage le recours aux modes de déplacement actifs, tels que le vélo et la marche en développant davantage l'intermodalité, notamment grâce à une meilleure accessibilité des arrêts et stations, ainsi que la mise à disposition de parkings vélo et de services de location de vélo, tels que Villo, à proximité de ceux-ci;
- la mise en œuvre de mesures visant à étaler la demande sur la capacité existante (extension de l'heure de pointe, tarification différenciée selon les plages horaires, accords avec certaines écoles sur la modification des horaires scolaires, etc.);
- le conditionnement de l'accroissement de l'offre en bus ou de la création de nouvelles lignes à une amélioration de la vitesse commerciale.

(8) Cette priorité aux feux n'est accordée qu'à la demande du MR et est donc fonction de la fréquence des transports publics. La programmation des feux de signalisation sera organisée durant la nuit, lorsqu'aucun transport public ne circule, de telle sorte que le « système d'onde verte » fonctionnera de manière optimale. Cela permettra de favoriser la fluidité du trafic automobile et contribuera ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air.

III.3 Vervoer van personen met een beperkte mobiliteit

Het aanbod voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM) is samengesteld uit een reeks van initiatieven die gericht zijn op een betere toegankelijkheid van de gewone diensten zowel als een gespecialiseerde vervoerdienst op aanvraag, bestemd voor de reizigers die niet in staat zijn om de regelmatige diensten te gebruiken.

Wat de toegang van PBM's tot het gewone vervoer betreft, zal het toekomstige beheerscontract kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen moet vastleggen voor de verbetering van de toegang tot informatie, infrastructuur en rollend materieel, alsook voor de verbetering van de veiligheid.

De MIVB-dienst vervoer op aanvraag vervoert steeds meer personen.

Gezien de heel hoge prijs van deze dienst met een beperkte flexibiliteit (60 euro per rit tegenover 1,5 euro aan inkomsten) zal het toekomstige beheerscontract moeten voorzien in een reorganisatie van deze dienst om deze meer performant te maken. Een alternatief zal voorgesteld worden door het Gewest of door de MIVB op basis van aangepaste taxi's om aldus een meer gepersonaliseerde, flexibelere en minder dure dienstverlening mogelijk te maken.

III.4 Het vervoer naar en van economische zones

Een kwaliteitsvolle bediening van sites met economische activiteiten is een van de opdrachten van het openbaar vervoer en draagt bij tot een versterking van de toegankelijkheid van deze sites die jobs creëren. Tegelijkertijd wordt er bijgedragen tot de algemene doelstelling van IRIS II, namelijk de vermindering van verplaatsingen per auto in het Gewest.

De ontwikkeling van een bijkomend vervoersaanbod om de verplaatsingen woonplaats – werk te mogelijk te maken, zullen prioritair overwogen worden, onder andere in economische zones van de GOMB en in het bijzonder in Neder-over-Heembeek.

Projecten voor de financiering en cofinanciering van een reeks grote werkzaamheden worden overwogen, zoals de uitbreiding van het net naar het noordwesten en het noordoosten van Brussel met het oog op de bediening van de zone van Neder-Over-Heembeek, het hinterland en het grote tewerkstellingsbekken rond de luchthaven van Zaventem.

Alles zal in het werk worden gesteld om partnerschappen te creëren met de privésector om co-financieringssystemen te vinden die een verbetering van de bediening van nieuwe of bestaande zones met economische activiteiten kunnen verzekeren. In dit geval zal het bijkomend aanbod nuttig moeten zijn voor de gemeenschap in haar geheel en niet enkel voor de aanvrager.

III.5 Het vervoer in schoolomgevingen

De pertinentie en de ontwikkeling van een efficiënt systeem voor de verplaatsingen tussen Woonplaats – School zal vanaf nu in nauwe samenwerking met de gefedereerde entiteiten bevoegd voor schoolvervoer worden bestudeerd.

III.3 Le transport des personnes à mobilité réduite

L'offre pour personnes à mobilité réduite (PMR) est composée à la fois d'une série d'initiatives visant à améliorer l'accessibilité des services réguliers et d'un service spécialisé de transport à la demande, destiné aux usagers qui sont dans l'incapacité d'utiliser les services réguliers.

En ce qui concerne l'accessibilité des PMR aux transports réguliers, le futur contrat de gestion devra fixer des objectifs quantitatifs et qualitatifs concernant l'amélioration de l'accès à l'information, à l'infrastructure et au matériel roulant, ainsi que l'amélioration de la sécurité.

Le service de transport à la demande de la STIB transporte un nombre croissant de personnes.

Etant donné le coût très élevé de ce service pour une flexibilité relative (60 euros par voyage contre 1,5 euro de recettes), le futur contrat de gestion devra prévoir une réorganisation du service pour le rendre plus performant. Une alternative sera proposée par la Région ou par la STIB sur la base de taxis adaptés afin de permettre un service à la fois plus personnalisé, plus flexible et moins coûteux.

III.4 Le transport vers et des zones économiques

La desserte de qualité des sites d'activités économiques est une des missions des transports publics et contribue à renforcer l'accessibilité de ces sites pourvoyeurs d'emplois tout en contribuant à l'objectif global d'IRIS II de réduction des déplacements automobiles dans la Région.

Le développement d'une offre supplémentaire de transport pour desservir les déplacements Domicile – Travail seront prioritairement envisagés, notamment des zonings économiques SDRB et en particulier à Neder-over-Heembeek.

Des projets de financement et de cofinancement d'une série de grands travaux seront envisagés, dont notamment l'extension du réseau vers le Nord-Ouest et le Nord-Est de Bruxelles pour desservir la zone de Neder-Over-Heembeek, l'hinterland et le grand bassin d'emplois qu'est la zone de l'aéroport de Zaventem.

Tout sera mis en œuvre pour rechercher des partenariats avec le secteur privé afin de dégager des co-financements permettant d'assurer l'amélioration de la desserte des zones d'activités économiques nouvelles ou existantes. Dans ce cas, le supplément d'offre devra être utile à la collectivité, et pas uniquement au demandeur.

III.5 Le transport aux abords des écoles

La pertinence et le développement d'une offre supplémentaire de transport pour desservir les déplacements Domicile – Ecole seront analysés dès à présent en étroite collaboration avec les entités fédérées compétentes en matière de transport scolaire.

IV. HET MAATSCHAPPELIJKE, ECOLOGISCHE EN STEDELIJKE ASPECT

Door de aard van haar activiteit van openbaar vervoer speelt de MIVB een essentiële rol in de duurzame ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bovendien heeft haar milieubeleid door de omvang en draagwijdte van haar activiteit een sterke invloed op het stedelijke milieu waarin de Brusselaars leven.

Ten slotte is ze de grootste werkgever van het Gewest en is ze dus van groot belang voor de economische ontwikkeling ervan en draagt ze ertoe bij om de reputatie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als koploper op zowel Belgisch als internationaal vlak te behouden en te verbeteren. Het toekomstige beheerscontract moet de doelstellingen vastleggen en de MIVB de nodige middelen geven zodat ze op een doelmatige en doeltreffende manier kan blijven bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van het Gewest. Dit wordt zo bepaald in het regeerakkoord 2009-2014, het Iris 2-plan en het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), dat momenteel nog uitgewerkt wordt.

IV.1 De ontwikkeling van duurzame mobiliteit

Door een geloofwaardig en aantrekkelijk alternatief voor de autoverplaatsingen voor te stellen, draagt de MIVB bij tot de ontwikkeling van duurzame mobiliteit en daardoor ook tot de verwezenlijking van de milieudoelstellingen van het Gewest wat betreft de luchtkwaliteit, de uitstoot van broeikasgassen, enz. Het toekomstige beheerscontract moet doelstellingen vastleggen voor de stijging van het aantal reizigers, alsook maatregelen die beogen de rechtstreekse en onrechtstreekse ecologische voetafdruk van de activiteiten van de onderneming nog meer te verkleinen.

Wat het aantal reizigers betreft, zou het toekomstige beheerscontract tegen 2016 naar een minimumfrequentie van 400 miljoen reizigers per jaar moeten streven (gemiddelde jaarlijkse stijging van 4 tot 5 % van de frequentie in vergelijking met de in 2010 waargenomen situatie). Dit komt overeen met de gelijklopende verwachtingen van de MIVB en MB, die in punt III.1 betreffende de prognoses voor de toename van de vraag beschreven worden.

Daarnaast moet het toekomstige beheerscontract doelstellingen vastleggen om het energieverbruik te rationaliseren en de ecologische voetafdruk van de activiteiten van de onderneming te verkleinen. De keuzes die ter zake gemaakt worden, zullen de meerkosten in aanmerking moeten nemen die op de volledige levenscyclus gefinancierd moeten worden, voornamelijk wat betreft de aankoop van nieuwe technologieën en zullen rekening moeten houden met de Europese verplichtingen inzake luchtkwaliteit.

Qua investeringsstrategie moet er in het toekomstige beheerscontract een plan opgenomen worden voor de aankoop van schonere voertuigen (bussen), waarin zowel de richtlijnen voor de verhoging van de capaciteit, de luchtkwaliteit alsmede de betrouwbaarheid van de beschikbare technologieën aan bod moet komen. Het plan zal kaderen in een perspectief waarbij op middellange termijn wordt afgestapt van diesel en waarbij minder vervuilende technologieën geherwaardeerd zullen worden. Voor de bestellingen vanaf 30 juni 2013 met het oog op een indienststelling vanaf 1 januari 2015, zal de MIVB kiezen voor bussen die niet op diesel rijden. Om tegemoet te komen aan de noodzaak om de bestaande bussen te vervangen tegen 1 januari 2015 teneinde een constante capaciteit te behouden, zal de MIVB contractuele modaliteiten gebruiken waarmee ze de gebruiksduur van deze bussen waarvoor een dieselaandrijving altijd mogelijk zal zijn maximaal zal kunnen beperken. Om tegemoet te komen aan de mogelijke noodzaak om het bestaand voertuigenpark uit te breiden vóór 30 juni 2013 met het oog op een indienststelling vanaf 1 januari 2015, zal de MIVB een alternatief kiezen voor de dieselaandrijving.

De rendabiliteit van de voorgestelde technologieën zal geanalyseerd moeten worden, en dit voor de volledige levenscyclus, wetende dat de

IV. L'ENJEU SOCIÉTAL, URBAIN ET ENVIRONNEMENTAL

De par la nature de son activité de transporteur public, la STIB joue un rôle essentiel dans le développement durable de la Région de Bruxelles-Capitale.

En outre, de par l'ampleur et l'étendue de son activité, sa politique environnementale influence fortement l'environnement urbain dans lequel vivent les Bruxellois.

Enfin, premier employeur de la Région, elle est également un vecteur important pour le développement économique et contribue à entretenir et développer l'image d'une Région-Capitale de premier plan au niveau belge et international. Le futur contrat de gestion devra fixer des objectifs et donner les moyens nécessaires à la STIB afin qu'elle puisse continuer à contribuer de manière efficiente et efficace au développement durable de la Région tel que le stipulent l'accord de gouvernement 2009-2014, le Plan Iris 2 ainsi que le plan régional de développement durable (PRDD) en cours d'élaboration.

IV.1 Le développement d'une mobilité durable

En proposant une alternative crédible et attractive aux déplacements automobiles, la STIB contribue au développement d'une mobilité durable et, par cela, à la rencontre des objectifs environnementaux de la région, en ce qui concerne la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, etc. Le futur contrat de gestion devra fixer des objectifs en matière de croissance de la fréquentation ainsi que des mesures visant à réduire encore davantage l'empreinte écologique directe et indirecte des activités de l'entreprise.

En ce qui concerne la fréquentation, le futur contrat de gestion, devrait viser un niveau de fréquentation minimum de 400 millions de voyages annuels pour 2016 (progression annuelle moyenne de l'ordre de 4 à 5 % de la fréquentation par rapport à la situation observée en 2010), ce qui correspond au consensus des prévisions STIB et BM, tel qu'exposé au point III.1 relatif aux perspectives de croissance de la demande.

Parallèlement à cet objectif, le futur contrat de gestion devra fixer des objectifs pour ce qui concerne une utilisation plus rationnelle de l'énergie et la réduction de l'empreinte écologique des activités de l'entreprise. Les choix opérés à cet égard devront prendre en compte les surcoûts à financer sur l'ensemble du cycle de vie, notamment en ce qui concerne l'acquisition de nouvelles technologies, tout en tenant compte des obligations européennes en matière de qualité de l'air.

En matière de stratégie d'investissements, l'achat de véhicules (bus) propres devra faire l'objet d'un plan dans le futur contrat de gestion alliant les impératifs de développement des capacités, de qualité de l'air, ainsi que la fiabilité des technologies disponibles. Le plan s'inscrira dans une perspective de sortie du diesel à moyen terme et valorisera les technologies les moins polluantes. Pour les commandes à partir du 30 juin 2013 en vue d'une mise en service à partir du 1^{er} janvier 2015, la STIB choisira des bus ne fonctionnant pas au diesel. Pour faire face à la nécessité de remplacer les bus existants en fin de vie d'ici le 1^{er} janvier 2015 afin de maintenir la capacité constante, la STIB veillera à utiliser des modalités contractuelles permettant de réduire au maximum le temps d'utilisation de ces bus pour lesquels la motorisation diesel sera toujours possible. Pour faire face à la possible nécessité d'accroître le parc de véhicules existants, par une commande de bus supplémentaires avant le 30 juin 2013 en vue d'une mise en service à partir du 1^{er} janvier 2015, la STIB choisira une motorisation alternative au diesel.

La rentabilité des technologies proposées devra être analysée, sur l'ensemble du cycle de vie, sachant que les choix opérés auront également un

keuzes die gemaakt worden ook een impact zullen hebben op de infrastructuur die aangelegd moet worden. Dit type overwegingen zal in het richtplan voor de stel- en werkplaatsen geïntegreerd moeten worden (zie III.2.5).

Bovendien zal het Gewest, door een vlotter verkeer van het openbaar vervoer te bevorderen, ook in aanzienlijke mate bijdragen tot de verlaging van de uitstoot van verontreinigende stoffen en broeikasgassen.

IV.2 Bijdrage aan de economische ontwikkeling en tewerkstelling

De MIVB is de grootste werkgever van het Gewest (met 6.828 banen op 31 december 2010) en biedt een heel breed gamma van functies aan voor verschillende types profielen met uiteenlopende kwalificaties. In dit kader moet de MIVB zorgen voor een opleidingsaanbod en een programma voor de ontwikkeling van competenties, die aangepast zijn aan haar behoeften. In dat opzicht moet het toekomstige beheerscontract de MIVB voornamelijk aansporen om op een intensievere en formelere manier samen te werken met de actoren van de Brusselse gewestelijke dienst voor arbeidsbemiddeling (Actiris) en met de instellingen voor beroepsopleiding (Bruxelles Formation en VDAB). Voorts zal het beheerscontract de opstelling van een diversiteitsplan voorzien dat concrete maatregelen zal moeten voorstellen voor een diversiteitsbeleid op alle niveaus van de MIVB.

De MIVB is eveneens van groot belang voor de creatie van onrechtstreekse banen door haar investeringsbeleid en de publieke aanbestedingen die ze uitschrijft en door commerciële initiatieven in haar netwerk te bevorderen. In die zin zal het toekomstige beheerscontract er eveneens voor zorgen dat er meer handelszaken in de metrostations komen, in partnerschap met het regionale Agentschap voor Investeren in de stad en Transversaal Management van de handelswijken (ATRIUM) en in synergie met haar initiatieven, om zo de aantrekkelijkheid van het net en zijn sociale controle te versterken en tegelijkertijd onrechtstreeks banen te creëren.

Ten slotte maakt het openbaar vervoer het door de bediening van zones van economische activiteit mogelijk om de aantrekkelijkheid ervan voor ondernemingen te verbeteren en de verplaatsing van de pendelaars naar hun werkplek te vergemakkelijken.

IV.3 Veiligheid en beveiliging

IV.3.1 Veiligheid

De veiligheid van de gebruikers van het openbaar vervoer is een prioriteit van zowel het Gewest als de MIVB, voornamelijk om de aantrekkelijkheid van de diensten te behouden en te versterken. De tevredenheidsenquête die in 2010 bij de klanten werd uitgevoerd, toont aan dat dit voor de klanten een bekommernis blijft, in het bijzonder 's avonds en in de stations.

Het toekomstige beheerscontract zal de nodige maatregelen moeten bevatten die beogen de veiligheid op het MIVB-netwerk te verbeteren. Daarvoor zullen de inspanningen die reeds geleverd worden om de menselijke aanwezigheid op het terrein te versterken voortgezet moeten worden in de stations alsmede op het net, voornamelijk wanneer de sociale controle onvoldoende is. Daarvoor zal eveneens een versterking van de samenwerking met de lokale en federale politie moeten plaatsvinden.

Bovendien zullen de controles en de inning van boetes verbeterd moeten worden.

IV.3.2 Beveiliging

Met het oog op de uitbreiding van het aanbod zal het toekomstige beheerscontract ervoor zorgen dat de MIVB systemen zal blijven implementeren om de beveiliging in het netwerk, in het bijzonder het spoornet, te verhogen en dat de beveiliging in de interne cultuur verankerd wordt.

impact sur les infrastructures à développer. Ce type de considérations devra être intégré au plan directeur pour les dépôts et ateliers (voir III.2.5).

Par ailleurs, la Région, en favorisant un trafic plus fluide des transports publics, contribuera aussi de manière significative à réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

IV.2 La STIB, vecteur du développement économique et de l'emploi

Premier employeur de la Région (avec 6.828 emplois au 31 décembre 2010), la STIB offre un très large panel de fonctions pour différents types de profils de qualification. Dans ce cadre, la STIB doit veiller à mettre en place des programmes de formation et de développement des compétences en adéquation avec ses besoins. A ce titre, le futur contrat de gestion intensifiera et formalisera les collaborations de la STIB avec les acteurs de la politique régionale de l'emploi (Actiris), ainsi qu'avec les organismes de formation professionnelle (Bruxelles Formation et le VDAB). Par ailleurs, le contrat de gestion prévoira la rédaction d'un plan de diversité qui devra proposer des mesures concrètes pour établir une politique de diversité à tous les échelons de la STIB.

La STIB est également un vecteur important de création d'emplois indirects, de par sa politique d'investissements et les marchés publics qu'elle génère, et de par la promotion de développements commerciaux sur son réseau. En ce sens, le futur contrat de gestion veillera également à renforcer davantage le développement des commerces présents dans les stations de métro en partenariat avec l'agence régionale pour l'Investissement urbain et le Management Transversal des Quartiers Commerçants (ATRIUM) et en synergie avec ses initiatives afin de renforcer l'attractivité du réseau et son contrôle social tout en générant des emplois indirects.

Enfin, la desserte des zones d'activités économiques par les transports en commun permet d'améliorer l'attractivité pour les entreprises et de faciliter le déplacement des travailleurs vers leur(s) lieu(x) de travail.

IV.3 La sûreté et la sécurité

IV.3.1 Sûreté

Assurer la sûreté des usagers des transports publics est une priorité tant pour la Région que pour la STIB afin, notamment, de préserver et renforcer l'attractivité du service. L'enquête de satisfaction 2010 de la clientèle montre que cela demeure un souci pour les voyageurs, particulièrement en soirée et dans les stations.

Le futur contrat de gestion devra contenir les mesures nécessaires visant à améliorer la sûreté sur le réseau de la STIB. Cela passe par la poursuite des efforts en cours pour renforcer la présence humaine sur le terrain, notamment lorsque le contrôle social fait défaut, dans les stations ainsi que sur le réseau. Cela passera également par un renforcement des collaborations avec les forces de police locales et fédérales.

En outre, les contrôles, ainsi que la perception des amendes, devront être renforcés.

IV.3.2 Sécurité

Dans un contexte de croissance de l'offre, le futur contrat de gestion veillera à ce que la STIB poursuive la mise en place de systèmes et d'une culture interne visant à renforcer davantage la sécurité de son réseau, et particulièrement de son réseau ferroviaire.

IV.3.3 Verkeersveiligheid op het bovengronds net

De MIVB en het Gewest schenken bijzondere aandacht aan de aanleg van bovengrondse infrastructuur met het oog op een bevordering van de verkeersveiligheid voor alle gebruikers van de weg, in het bijzonder voor de voetgangers, de eerste gebruikers van het openbaar vervoer. Door de kwaliteit en de plaats waar haltes worden aangelegd te verbeteren teneinde het natuurlijk traject van de voetgangers te volgen, zal het traject van de MIVB-klanten van en naar deze haltes veiliger verlopen en zullen ze in alle veiligheid kunnen op- en uitstappen. De verbetering van de verkeersveiligheid op het bovengronds net zal gebeuren conform de voorschriften van het actieplan verkeersveiligheid 2011-2020 goedgekeurd door de Regering van het Gewest op 28 april 2011.

IV.4 Netheid

De MIVB en het Gewest zullen, in het kader van het toekomstige beheerscontract, de principes en maatregelen ontwikkelen om de netheid van de stations, van het rollend materieel en de andere infrastructuur van het openbaar vervoer te garanderen.

De MIVB zal er ook voor zorgen dat de openbare toiletten op haar net toegankelijk en in staat van werking zullen zijn. Ze zal ook de mogelijkheid bekijken om er nieuwe te bouwen, zowel voor mannen als voor vrouwen, in samenwerking met de gewestelijke overheid voor netheid.

IV.5 Sociale integratie

De MIVB wil verzekeren dat haar netwerk toegankelijk is voor iedereen, ook voor personen met beperkte mobiliteit, om het hen mogelijk te maken deel te nemen aan de verschillende economische, sociale en culturele functies van het Gewest. In dat opzicht speelt de MIVB een belangrijke rol in de sociale integratie.

Om de grote mate van sociale uitsluiting tegen te gaan zal het toekomstige beheerscontract de MIVB voornamelijk moeten aansporen om op een intensievere en formelere manier samen te werken met de sociale actoren en lokale verenigingen. Op die manier kan ze deze problematiek aanpakken en haar medewerkers beter opleiden over hoe ze de kansarme bevolkingsgroepen kunnen aanspreken en doorverwijzen naar de instellingen en verenigingen die zich voor hen inzetten.

IV.6 Partner van het stadsleven

De MIVB, overal in de stad aanwezig, is een belangrijke ambassadeur van het imago van Brussel en een onontbeerlijke partner van het stadsleven.

In dat opzicht zal de MIVB er in het bijzonder op toezien dat :

- haar programma voor de integratie van belangrijke toeristische en culturele informatie in bewegwijzering in de haltes, stations en voertuigen wordt verdergezet;
- ze zich integreert in het leven van de buurten en van grote commerciële knooppunten;
- er partnerschappen met grote evenementen worden ontwikkeld;
- haar lege lokalen en ruimtes gebruikt zullen worden voor economische, sociale of culturele doeleinden;
- ...

IV.3.3 Sécurité routière sur le réseau de surface

La STIB et la Région accorderont une attention particulière aux aménagements de surface en vue d'y favoriser la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la voirie en particulier des piétons premiers utilisateurs des transports publics. L'amélioration de la qualité et du lieu d'implantation des arrêts visant à accompagner le cheminement naturel des piétons devra permettre de sécuriser le parcours des clients de la STIB de et vers ces arrêts et leur garantir un embarquement et un débarquement des véhicules en toute sécurité. L'amélioration de la sécurité routière sur le réseau de surface s'effectuera en conformité avec les prescriptions du plan d'actions de sécurité routière 2011-2020 approuvé par le Gouvernement de la Région en date du 28 avril 2011.

IV.4 La propreté

La STIB et la Région élaboreront dans le cadre du futur contrat de gestion les principes et mesures garantissant la propreté des stations, du matériel roulant, et des autres infrastructures de transport public. Un mécanisme de certification sera établi. Un partenariat STIB-ARP sera mis en place dans le cadre des missions d'intérêt régional pour le nettoyage.

La STIB veillera aussi à ce que les toilettes publiques présents sur son réseau soient accessibles et en état de fonctionnement. Elle examinera la possibilité d'en créer de nouvelles tant pour les hommes que pour les femmes en collaboration avec l'autorité régionale pour la propreté.

IV.5 L'intégration sociale

En garantissant l'accessibilité de son réseau à tous, y compris les personnes à mobilité réduite, en vue de permettre leur participation aux différentes fonctions économiques, sociales et culturelles de la Région, la STIB joue un rôle d'intégration sociale important.

En ce qui concerne la prise en charge de la grande exclusion sociale, le futur contrat de gestion devra notamment inciter la STIB à intensifier et formaliser ses collaborations avec les acteurs sociaux et associations de terrains, en vue de traiter cette problématique et d'améliorer la formation de ses agents sur la manière d'aborder et d'orienter les populations précarisées vers les institutions et les associations qui ont pour mission de de leur venir en aide.

IV.6 Partenaire de la vie urbaine

Présente partout dans la ville, la STIB est un ambassadeur important de l'image de Bruxelles et un partenaire indispensable de la vie urbaine.

A ce titre, elle se montrera particulièrement attentive à :

- poursuivre son programme d'insertion des grandes informations touristiques et culturelles dans sa signalétique dans les arrêts, les stations et les véhicules;
- s'insérer dans la vie des quartiers et des noyaux commerciaux;
- développer des partenariats avec les grands événements;
- utiliser ses locaux et espaces vides à des fins économiques, sociales ou culturelles;
- ...

IV.7 Reclame

De MIVB ontwikkelt reclameactiviteiten op het net en het rollend materieel. Deze activiteit dient omkaderd te worden. De reclameboodschappen mogen niet indruisen tegen de opdracht van de MIVB als openbare dienst. Er dient een reglement ter zake te worden opgesteld, met reguliere controlemechanismen.

IV.7 La publicité

La STIB développe une activité de publicité sur le réseau et le matériel roulant. Cette activité doit être encadrée. Les messages publicitaires ne peuvent être contre-productifs par rapport à la mission de service public de la STIB Il convient d'établir un règlement en la matière intégrant des mécanismes de contrôle réguliers.

V. FINANCIERING

V.1 Financiële vooruitzichten

De twee in hoofdstuk drie voorgestelde scenario's voor de ontwikkeling van het aanbod, zijn een eerste keer vanuit financieel oogpunt geëvalueerd in het licht van het jaar 2018; daarbij werden de prognoses inzake exploitatiekosten voor de MIVB verwerkt, alsook de bedragen van de investeringen ten laste van de MIVB en het Gewest, teneinde uit te maken aan welke financiering de sector nood heeft voor de periode 2012-2018. Het richtjaar 2018 is gekozen teneinde in de financiële prognoses de kosten te verwerken die verband houden met de automatisering van metrolijnen 1 en 5 en met de Noord-Zuidtunnel (9).

De benodigde financiering is berekend door op de prognoses van de exploitatiekosten en de investeringsbedragen de volgende prognoses in mindering te brengen: de opbrengsten van de MIVB (verkeersopbrengsten en opbrengsten uit commerciële activiteiten) en de gewestelijke dotaties waarvoor een hypothese van jaarlijkse vermeerdering ten belope van 4,24 % (historisch gemiddelde over de laatste vijf jaren) toegepast is op het totaalbedrag (MIVB en DIOV) dat voor 2011 vastgelegd is.

Voor het « IRIS II continuïtesscenario », zoals weergegeven in de grafiek hieronder, is het te financieren saldo voor de periode 2012-2018 gelijk aan 1.208.429 KEUR.

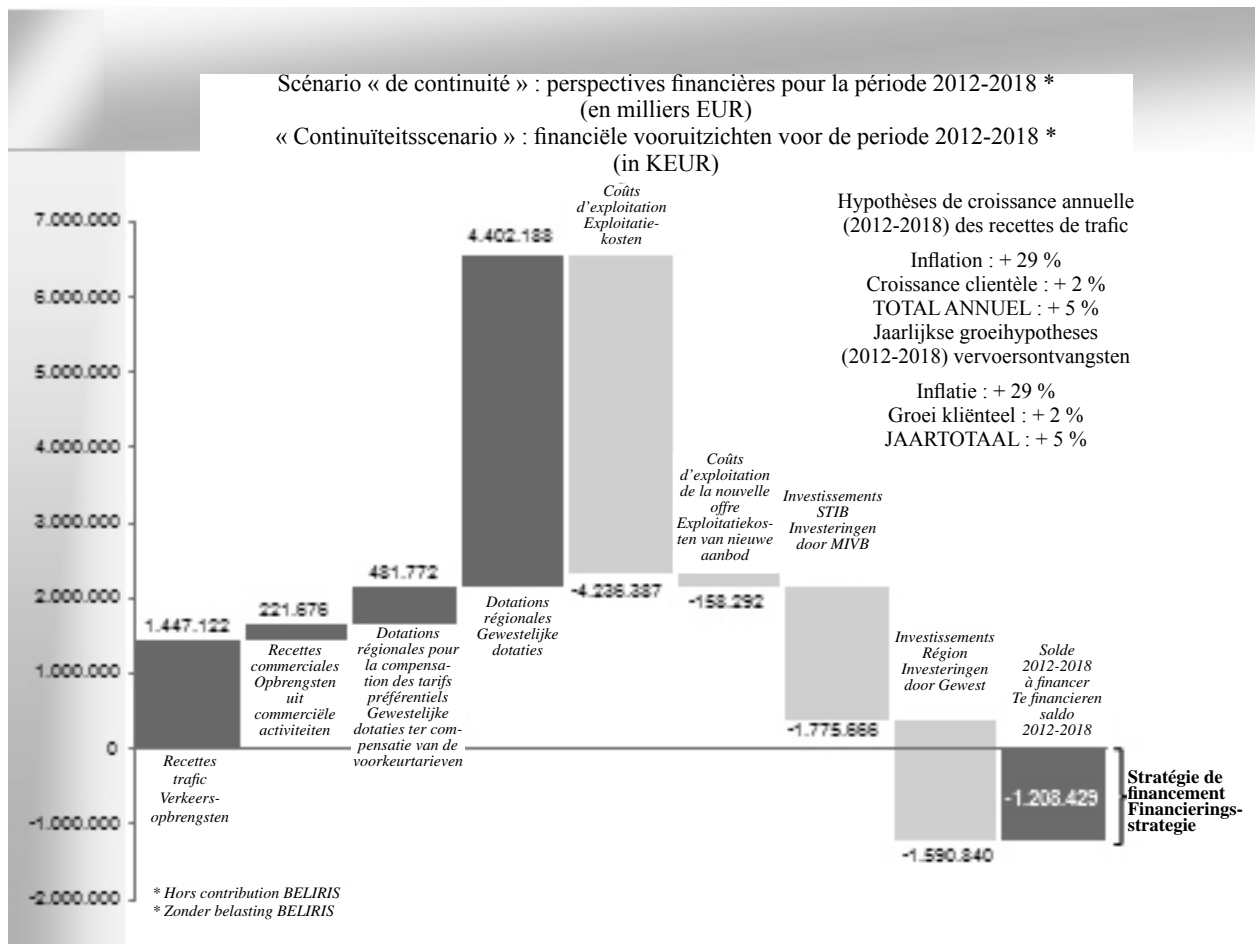
V. LE FINANCEMENT

V.1 Perspectives financières

Les deux scénarios de développement de l'offre présentés au chapitre trois ont fait l'objet d'une première évaluation financière à l'horizon 2018, intégrant les prévisions de coûts d'exploitation pour la STIB, ainsi que les montants des investissements à charge de la STIB et de la Région, afin de dégager le besoin en financement du secteur pour la période 2012-2018. L'horizon 2018 a été retenu afin d'intégrer aux prévisions financières les coûts liés à l'automatisation des lignes 1 et 5 du métro et au tunnel Nord-Sud (9).

Le besoin en financement a été calculé en soustrayant des prévisions des coûts d'exploitation et des montants des investissements, les prévisions de recettes de la STIB (recettes de trafic et recettes commerciales), ainsi que les prévisions relatives aux dotations régionales pour lesquelles une hypothèse de progression annuelle de 4,24 % (moyenne historique sur les cinq dernières années) a été retenue par rapport au montant total (STIB et DITP) engagé pour 2011.

Pour le scénario « IRIS II de continuité », comme présenté dans le graphique, ci-dessous, le solde à financer pour la période 2012-2018 s'élève à 1.208.429 milliers EUR.

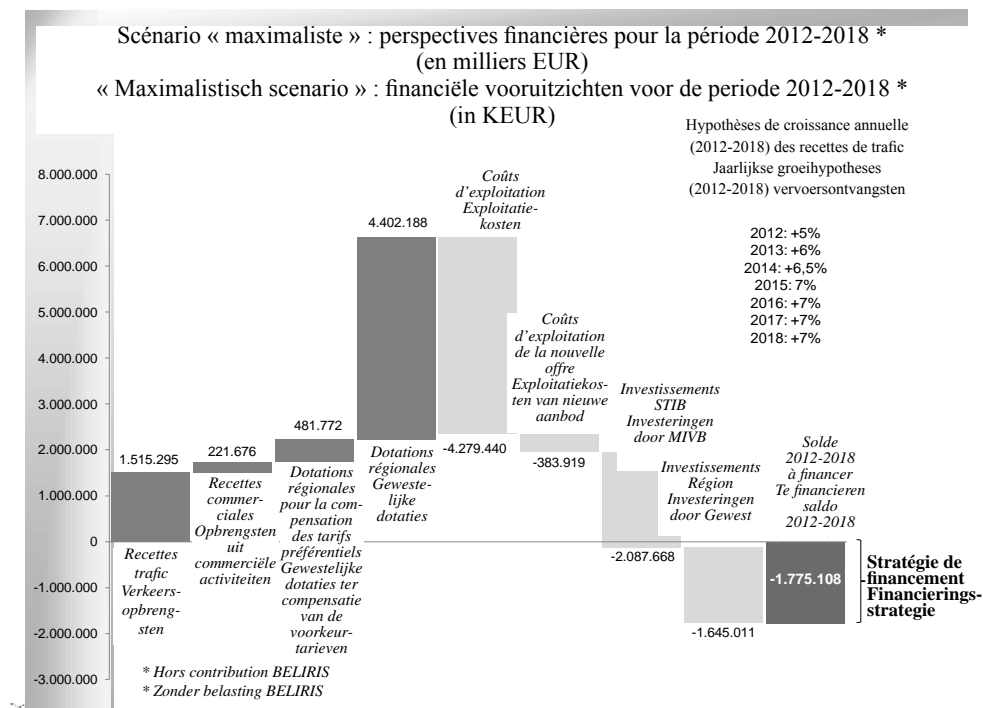


(9) Voor de Noord-Zuidtunnel is gekozen voor de hypothese van een exploitatie via de vervoerswijze tram door hergebruik van de bovengrondse voertuigen die momenteel in deze zone ingezet worden, zodat in de financiële prognoses niet de aankoop van bijkomende metrovoertuigen begrepen is. Deze hypothese is ook compatibel met een hergebruik van de metrovoertuigen die vrijkomen door de automatisering van lijn 1 en 5 in 2018.

(9) Pour le tunnel Nord-Sud, l'hypothèse d'une exploitation en mode tram a été retenue par recyclage des véhicules actifs en surface actuellement sur cette zone, de sorte que les prévisions financières n'incluent pas l'achat de véhicules de métro additionnels. Cette hypothèse est également compatible en cas de réutilisation des rames de métro libérées par l'automatisation du métro des lignes 1 et 5 en 2018.

Voor het « IRIS II maximalistisch » scenario, zoals weergegeven in de grafiek hieronder, is het te financieren saldo voor de periode 2012-2018 gelijk aan 1.843.280 KEUR.

Pour le scénario « IRIS II maximaliste », comme présenté dans le graphique, ci-dessous, le solde à financer pour la période 2012-2018 s'élève à 1.843.280 milliers EUR.



V.2 Financieringsstrategie

V.2.1 Financiële hefboomen

Gelet op deze financiële uitdagingen zou het gepast zijn in het kader van het toekomstige beheerscontract over te gaan tot een verhoging van de middelen van de sector die beschikbaar zijn voor zijn ontwikkeling door een hefboomeffect te bewerkstelligen op het geheel van de elementen die voor het financieel evenwicht van de sector instaan :

1. **verbetering van de eigen opbrengsten** – dit betreft de opbrengsten die voortvloeien uit de verkoop van vervoerbewijzen, alsook de andere opbrengsten, zoals reclame-inkomsten, opbrengsten uit de verhuur van commerciële ruimte of nog de uitzonderlijke opbrengsten verbonden met de verkoop van bepaalde onroerende goederen of terreinen;
2. **rationalisatie van de exploitatiekosten** – dit betreft de beheersing van het geheel van de exploitatiekosten;
3. **studie over het gebruik van nieuwe financieringsbronnen** – dit betreft leningen die de MIVB zou aangaan in geval van deconsolidatie, d.w.z. in het geval dat de MIVB uit de consolidatiekring voor de begroting (SEC 95) van het Gewest gehaald zou worden, publiek-private samenwerking (PPS) voor bepaalde types van investeringsprojecten of nog de tussenkomst van de privésector in het uitbreiden en vergroten van het netwerk respectievelijk het aanbod waarvan ze de hoofdbegunstigde is;
4. **vermeerdering van de middelen die door de overheid aan de financiering van de sector toegewezen worden** – deze vermeerdering van de middelen kan gerealiseerd worden door verschillende hefboomen in werking te stellen, zoals de BELIRIS-fondsen, nieuwe eventuele opbrengsten voor de gewestelijke begroting, alsook de herfinanciering van het Gewest.

V.2 Stratégie de financement

V.2.1 Leviers financiers

Face à ces enjeux financiers, il conviendrait, dans le cadre du futur contrat de gestion, d'accroître les moyens du secteur disponibles pour son développement en faisant levier sur l'ensemble des éléments constitutifs de son équilibre financier :

1. **l'amélioration des recettes propres** – ceci concerne les recettes issues de la vente des titres de transports, ainsi que les autres recettes comme les recettes publicitaires, les recettes de location d'espaces commerciaux ou des recettes exceptionnelles liées à la réalisation de certains actifs immobiliers ou fonciers;
2. **la rationalisation des coûts d'exploitation** – ceci concerne la maîtrise de l'ensemble des coûts d'exploitation;
3. **l'étude du recours à de nouvelles sources de financement** – ceci concerne le recours à l'emprunt par la STIB, si cette dernière était déconsolidée du périmètre budgétaire (SEC 95) de la Région, le recours à des partenariats publics-privés pour certains types de projet d'investissement ou l'intervention du secteur privé dans les extensions de réseau et de l'offre dont il est le principal bénéficiaire;
4. **l'augmentation des moyens accordés par les pouvoirs publics au financement du secteur** – Cette augmentation des moyens pouvant être réalisée au travers de différents leviers comme les fonds de BELIRIS, de nouvelles éventuelles recettes potentielles au budget régional, ainsi que le refinancement de la Région.

V.2.2 Verbetering van de opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen

De opbrengsten die voortvloeien uit de verkoop van vervoerbewijzen zijn een fundamenteel instrument voor de financiering van het openbaar vervoer. Bovendien is het tarievenbeleid een beheersinstrument voor de vraag, want het kan de keuze van vervoerswijzen door de gebruikers van het openbaar vervoer in een bepaalde richting sturen. In het kader van de uitwerking van het toekomstige beheerscontract en het streven naar een langdurig financieel evenwicht voor de sector, moeten alle tarieven aangepast worden volgens een indexeringsmechanisme dat verduidelijkt zal worden in het kader van het nieuw beheerscontract. Bovendien moet een wijziging van het tariefbeleid opnieuw bestudeerd worden in overeenstemming met het regeerakkoord. Deze studies zullen erover waken dat de bestudeerde aanpassingen geen sociale uitsluiting tot gevolg hebben. In ieder geval zal elke wijziging aan het tariefbeleid goedgekeurd moeten worden door de regering, overeenkomstig de ordonnantie. Zullen bijvoorbeeld bestudeerd worden :

- het verderzetten, zelfs het uitbreiden, van een gedifferentieerde prijsstelling met het oog op een beter evenwicht tussen vraag en aanbod;
- de bestaande en toekomstige modaliteiten voor de invoering van voorkeurtarieven in het kader van de door de regering vastgelegde criteria en specifieke dotaties en, indien nodig, van een specifieke financiering door de federale overheid.

In het kader van het toekomstige beheerscontract tot slot moet de installatie van de toegangs-/uitgangspoortjes voor de stations worden voortgezet en de controles moeten worden opgevoerd ter bestrijding van fraude. Het inningsproces voor boetes moet eveneens worden versterkt om strafeloosheid tegen te gaan.

V.2.3 Verbetering van de opbrengsten uit commerciële activiteiten

Het toekomstige beheerscontract moet de ontwikkeling van de opbrengsten uit commerciële activiteiten uit reclame en handelshuur bevorderen, terwijl tegelijkertijd het comfort en de gebruiksvriendelijkheid van de dienstverlening inzake openbaar vervoer voor de reiziger verbeterd worden. Aangezien het hier specifieke taken betreft die niet tot de kernactiviteit van de MIVB behoren, is een analyse aangewezen wat betreft de wijzen waarop die financiële middelen momenteel beheerd worden, alsook een identificatie van te overwegen optimalisatiemogelijkheden teneinde het rendement te vergroten ten voordele van het openbaar vervoer.

V.2.4 Optimalisatie van het rendement van de bestaande middelen

Wil men het rendement van de bestaande middelen optimaliseren, dan moet men eerst verschillende maatregelen ten uitvoer leggen die erop gericht zijn meer te produceren terwijl de kosten beperkt blijven :

1. verbetering van de commerciële snelheid van de voertuigen zoals toegelicht in punt III.2.6);
2. herschikking van het aanbod met als bedoeling de middelen te concentreren op de drukke assen in de drie modi en daarbij een evenwichtige bediening verzekeren op heel het Brussels grondgebied (cf. punt III.2.4);
3. bevordering van de operationele synergieën met andere operatoren van het openbaar vervoer om schaalvoordelen te realiseren;
4. berekening van de kosten-baten van elk project.

V.2.5 Rationalisatie van bepaalde posten van de exploitatierekening

Als interne operator waakt de MIVB, nu en in de toekomst, over haar concurrentievermogen door haar productiekosten te beheersen.

V.2.2 Amélioration des recettes issues de la vente des titres de transport

Les recettes issues de la vente des titres de transport sont un instrument fondamental du financement des transports publics. Par ailleurs, la politique tarifaire est un instrument de gestion de la demande car elle peut orienter les modes de consommation des services par les usagers. Pour cela, dans le cadre de l'élaboration du futur contrat de gestion et de la recherche d'un équilibre financier à long terme pour le secteur, tous les tarifs doivent être adaptés suivant un mécanisme d'indexation qui sera précisé dans le cadre du nouveau contrat de gestion. En plus, une modification de la politique tarifaire devra être réétudiée dans le respect de l'accord du gouvernement. Ces études veilleront à ce que les modifications étudiées ne soient pas de nature à générer de l'exclusion sociale. De toute façon, chaque modification de la politique tarifaire fera l'objet d'une approbation par le gouvernement, conformément à l'ordonnance. Seront par exemple étudiés :

- la poursuite voir l'élargissement d'une tarification différenciée afin d'améliorer l'adéquation entre l'offre et la demande;
- les modalités des régimes existantes et à venir de tarification préférentielle dans le cadre des critères et des dotations spécifiques fixés par le gouvernement et, le cas échéant d'un financement spécifique par le fédéral.

Enfin, dans le cadre du futur contrat de gestion, l'implémentation des portillons d'entrée et de sortie des stations devra être poursuivie et les contrôles devront être renforcés afin de lutter contre la fraude. Le processus de perception des amendes devra également être renforcé pour lutter contre l'impunité.

V.2.3 Amélioration des recettes commerciales

Le futur contrat de gestion devra favoriser le développement des recettes commerciales issues de la publicité et des baux commerciaux tout en améliorant le confort et la convivialité du service de transports publics pour le voyageur. S'agissant de métiers spécifiques qui ne relèvent pas de l'activité « core business » de la STIB, il conviendrait de mener une analyse sur les modes de gestion actuels de ces ressources et d'identifier les sources d'optimisation envisageables afin d'en améliorer le rendement au bénéfice des transports publics.

V.2.4 Optimiser le rendement des moyens existants

L'optimisation du rendement des moyens existants passe par la mise en place de différentes mesures visant à produire plus à coûts limités :

1. l'amélioration de la vitesse commerciale des véhicules via la mise en œuvre du programme vicom comme cela est expliqué au point (III.2.6);
2. une réorganisation de l'offre visant à concentrer les moyens sur les axes à forte demande dans les trois modes tout en garantissant une desserte équilibrée sur l'ensemble du territoire bruxellois (voir point III.2.4);
3. favoriser les synergies opérationnelles avec les autres opérateurs de transport public dans un souci d'économies d'échelle;
4. calculer les coûts-bénéfices de chaque projet.

V.2.5 Rationalisation de certains postes du compte d'exploitation

En tant qu'opérateur interne, la STIB est et doit rester attentive à demeurer compétitive en maîtrisant ses coûts de production.

Het toekomstige beheerscontract zal moeten voorzien in de verplichte realisatie van een aantal verbeteringsmaatregelen in de kostenstructuur van de onderneming, waarbij het zal steunen op de resultaten van een vanaf heden te lanceren strategisch onderzoek. Dit betreft zowel de investeringen als de onderhoudskosten van de infrastructuur en van het rollend materieel, alsook de organisatie van de exploitatie en de structuurkosten.

V.2.6 Opening voor nieuwe financieringsbronnen

Het toekomstige beheerscontract zou de weg moeten vrijmaken voor de nodige studies om op zoek te gaan naar nieuwe financieringsbronnen voor de sector. Dit behelst het volgende :

1. Analyse van de vraag in hoeverre het opportuun en haalbaar is de MIVB uit de gewestelijke consolidatiekring van de begroting (SEC95) te halen en daarbij expliciet de impact integreren op de contacten tussen het Gewest en de MIVB, de evolutie van de tarieven en de kwaliteit van het aanbod.

Sinds 2001 is de financiële schuld van de MIVB verminderd met bijna 60 %, van 359.654.000 EUR in 2001 naar 149.594.000 EUR in 2010. Rekening houdend met de balanspositie van de MIVB en de voorschriften van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, beschikt de MIVB over een aanzienlijke leencapaciteit.

Sinds 2008 is de dekkingsgraad berekend volgens de SEC95-regels van de MIVB groter dan 50 % (52,96 % in 2010) ⁽¹⁰⁾.

2. Gebruikmaking van publiek-private samenwerking (PPS) of van cofinanciering voor de financiering van bepaalde types van investeringsprojecten zoals stelplaatsen moet worden voortgezet en zelfs uitgebreid tot andere types van infrastructuur terwijl het publieke karakter van de onderneming en van haar dienstverrichtingen behouden moet blijven. Het toekomstig beheerscontract zal hiertoe een duidelijk kader opstellen waarin onder andere de projecten en hun modaliteiten gedefinieerd zullen worden. Een volgend akkoord van de regering zal nodig zijn om deze lijst verder uit te breiden.
3. Gebruikmaking van de tussenkomst van de privésector in de financiering van bepaalde aanbodvergrotingen en netwerkuitbreidingen waarvan de privésector op korte termijn de hoofdbegunstigde is (cofinanciering van bepaalde event-gerelateerde aanbiedingen, bediening van bedrijvenparken, enz.). Alles zal in het werk worden gesteld om partnerschappen te creëren met de privésector om co-financieringssystemen te vinden die een verbetering van de bediening van nieuwe of bestaande zones met economische activiteiten kunnen verzekeren. In dit geval zal het bijkomend aanbod nuttig moeten zijn voor de gemeenschap in haar geheel en niet enkel voor de aanvrager.

V.2.7 Vermeerdering van de door de overheid toegewezen middelen

Naast de verbetering van zijn opbrengsten uit commerciële activiteiten, de rationalisatie van zijn werkingskosten en het beroep doen op alternatieve financieringsformules zal de strategie voor financiering van de sector voor de lange termijn nopen tot een vermeerdering van de middelen die door de overheid toegewezen worden. De huidige omvang van de middelen die momenteel in de gewestelijke begroting voor het openbaar vervoer bestemd zijn (bijna 20 %), laat weinig manoeuvreerruimte over. Bijgevolg komt het nu als een strategische must over om nieuwe bronnen van inkomsten voor de begroting te vinden die aan de financiering van het openbaar vervoer toegewezen kunnen worden.

(10) De berekeningmethode en de verkregen resultaten zullen indien nodig formeel ter advies worden voorgelegd aan het INR wanneer het dossier wordt onderzocht.

Le futur contrat de gestion devra imposer la réalisation d'un certain nombre de mesures d'amélioration dans la structure des coûts de l'entreprise, en s'appuyant sur les résultats d'une étude stratégique, à lancer dès à présent. Cela concerne autant les investissements que les frais d'entretien des infrastructures et du matériel roulant, ainsi que l'organisation de l'exploitation et les frais de structure.

V.2.6 Ouverture à de nouvelles sources de financement

Le futur contrat de gestion devrait ouvrir la voie aux études nécessaires à la recherche de sources de financement nouvelles pour le secteur, ceci concerne :

1. L'analyse de l'opportunité et de la faisabilité (financière, institutionnelle) de classer la STIB hors du périmètre de consolidation budgétaire (SEC95) régional en intégrant explicitement l'impact sur les relations entre la Région et la STIB, l'évolution des tarifs et la qualité de l'offre.

En effet, depuis 2001, l'endettement financier de la STIB a diminué de près de 60 % passant de 359.654.000 EUR en 2001 à 149.594.000 EUR en 2010. Compte tenu de la situation bilantaire de la STIB et des prescrits de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, la STIB dispose d'une capacité d'emprunt substantielle.

Depuis 2008, le taux de couverture calculé selon les règles SEC95 de la STIB est supérieur à 50 % (52,96 % en 2010) ⁽¹⁰⁾.

2. Le recours à des partenariats publics-privés ou à des cofinancements pour le financement de certains projets d'investissements comme les dépôts doit être poursuivi voire élargi à d'autres types d'infrastructures tout en préservant le caractère public de l'entreprise et de ses prestations de service. Le futur contrat de gestion établira à cette fin un cadre précis portant notamment sur la définition des projets et de leurs modalités. Pour étendre la liste de ces projets, il faudrait un accord ultérieur du gouvernement.
3. Le recours à l'intervention du secteur privé dans le financement de certaines augmentations de l'offre et extensions de réseau dont il est le principal bénéficiaire à court terme (cofinancement de certaines offres événementielles, desserte d'entreprises, etc.). Tout sera mise en œuvre pour rechercher des partenariats avec le secteur privé pour des financements partagées d'extensions du réseau à réaliser pour assurer la desserte des zones d'activités économiques nouvelles ou existantes. Dans ce cas, le supplément d'offre devra être utile à la collectivité, et pas uniquement au demandeur.

V.2.7 Augmentation des moyens accordés par les pouvoirs publics

La stratégie de financement à long terme du secteur, outre l'amélioration de ses recettes commerciales, la rationalisation de ses coûts de fonctionnement et le recours à des formules de financement alternatives nécessitera une augmentation des moyens en provenance des pouvoirs publics. L'importance actuelle des moyens accordés aux transports publics dans le budget régional (près de 20 %) laisse peu de marge de manœuvre. En conséquence, il apparaît comme stratégique aujourd'hui de trouver de nouvelles sources de recettes au budget à affecter au financement des transports publics.

(10) La méthode de calcul et les résultats obtenus seront le cas échéant formellement soumis à l'ICN pour avis au moment de l'instruction du dossier.

Het Gewest zal de bijkomende federale financiering toegewezen aan het mobiliteitsbeleid gebruiken om het openbaar vervoer te versterken, zonder daarom de gewestelijke dotaties die aan de MIVB werden toegekend en voorzien zijn in het beheerscontract in vraag te stellen. Het historisch deel van het openbaar vervoer en van de mobiliteit in het samenwerkingsakkoord BELIRIS zal ook behouden of versterkt worden.

De zoektocht naar bijkomende financieringsbronnen met het oog op een financiering die niet uitsluitend weegt op de Brusselse belastingbetaler, blijkt onvermijdelijk.

V.3 Het dotatiesysteem

Voor meer transparantie in de financiële stromen (bedoeld in Verordening EG 1370/2007) die samenhangen met de gewestelijke financiële compensaties, zal het toekomstige beheerscontract een onderscheid moeten maken tussen de werkingsdotaties en de investeringsdotaties in plaats van één globale dotatie te hanteren zoals momenteel gebeurt.

In het kader van de uitwerking van het toekomstige beheerscontract zal de structuur van de werkingsdotatie overigens moeten worden herzien teneinde na te gaan in hoeverre het haalbaar is die werkingsdotatie gedeeltelijk te koppelen aan de evolutie van het aantal reizigers om, met een eventuele « deconsolidatie » van de MIVB in het vooruitzicht, het huidige niveau van dekkingsgraad duurzaam te maken.

Het deel van de jaarlijkse investeringsdotatie aan de MIVB die niet in de loop van het begrotingsjaar verbruikt zal mogen worden, zal gestort kunnen worden in een Fonds van de MIVB. Dit fonds is budgettair gezien slechts denkbaar indien de MIVB niet meer deel uitmaakt van de huidige consolidatiezone op gewestniveau.

V.4 Het bonus-malussysteem

De afgelopen jaren heeft de MIVB elk jaar een globale bonus van het Gewest gekregen voor een bedrag tussen 0,5 en 1 % van haar dotaties. Deze bedragen werden toegekend op basis van de evaluatie van de bekomen kwaliteit, van de geproduceerde kilometers en van het label eco-dynamische onderneming. Dat waren belangrijke aansporingen voor het personeel.

Het volgende beheerscontract zal zich toeleggen op het behouden van dit systeem door de toekenningscriteria en zelfs toepassingsgebieden te laten evolueren zodat de MIVB de kwaliteit van haar diensten kan blijven verbeteren.

La Région utilisera le financement fédéral complémentaire qui est affecté à la politique de mobilité afin de renforcer les transports publics, sans pour autant remettre en question les dotations régionales accordées à la STIB qui sont prévues dans le contrat de gestion. La partie historique des transports publics et de la mobilité dans l'accord de coopération BELIRIS sera également maintenue ou renforcée.

La recherche de sources de financement additionnelles en vue d'un financement qui ne pèse pas exclusivement sur le contribuable bruxellois, s'avère être une piste incontournable.

V.3 Système de dotation

Pour plus de transparence dans les flux financiers (visée par le règlement CE 1370/07) liés aux compensations financières régionales, le futur contrat de gestion devra scinder les dotations de fonctionnement et d'investissement à la place d'une dotation globale unique comme c'est le cas actuellement.

Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration du futur contrat de gestion, la structure de la dotation de fonctionnement devra être réétudiée afin d'analyser la faisabilité de la lier en partie à l'évolution du nombre de voyageurs en vue de pérenniser le niveau actuel du taux de couverture dans la perspective d'une déconsolidation éventuelle future de la STIB

La partie de la dotation annuelle d'investissement versée à la STIB qui ne pourra être consommée au cours d'une année budgétaire pourra être versée dans un Fonds de la STIB. Ce fond n'est envisageable budgétairement que si la STIB est sortie du périmètre de consolidation actuel de la Région.

V.4 Système de bonus-malus

Au cours des dernières années, la STIB a obtenu chaque année de la Région un bonus global, d'une valeur située entre 0,5 et 1 % de ses dotations. Ces montants ont été octroyés sur la base de l'évaluation du niveau de qualité obtenu, des km produits et du label d'entreprise éco-dynamique. Ils ont constitué d'importants leviers de mobilisation du personnel de l'entreprise.

Le prochain contrat de gestion s'attachera à poursuivre le maintien de ce système en faisant évoluer les critères d'attribution voire les domaines d'application afin de maintenir la STIB dans une démarche positive d'amélioration des ces services.

VI. DE UITDAGING OP BESTUURSVLAK

De sector is sinds 2007 onderworpen aan specifieke Europese regelgeving (Verordening (EG) nr. 1370/2007) die een raamwerk vastlegt voor de relaties tussen de voogdijoverheden en de ondernemingen voor openbaar vervoer in een optiek van openheid en transparantie.

De uitdaging op het vlak van bestuur – « governance » – is vanzelfsprekend een uiterst belangrijke factor voor het succes van het toekomstige beheerscontract van de MIVB.

VI.1 Verordening (EG) nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg

Conform wat bepaald is in Verordening (EG) nr. 1370/2007, heeft het Gewest, als Organiserende Overheid, de keuze gemaakt de MIVB aan te wijzen als interne operator voor vervoerdiensten voor reizigers op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het toekomstige beheerscontract zal dus gelden als een openbare dienstcontract in de zin van Verordening (EG) nr. 1370/2007 voor de bedoelde diensten en zal op precieze en transparante wijze het toepassingsgebied, de beperkingen, de verplichtingen alsook de toegekende financiële compensaties ervan moeten vastleggen.

Het toekomstige beheerscontract zal moeten voorzien in de mogelijkheid om terug te vallen op een contractuele bijakte voor alle substantiële veranderingen in het evenwicht van het openbare dienstcontract waartoe de bij het contract betrokken partijen zouden beslissen.

VI.2 Statuut en beheersorganen van de MIVB

Conform het regeringsakkoord zal het toekomstige beheerscontract verduidelijken dat het behoud van het openbare karakter van de MIVB bevestigd wordt. Er zal geen enkele – ook geen gedeeltelijke – privatisering plaatsvinden van de organen van de Brusselse onderneming voor openbaar vervoer; evenmin zal er enige uitbesteding zijn van diensten waardoor het publieke karakter van de MIVB in het gedrang zou kunnen komen.

In het kader van de opstelling en uitvoering van het toekomstige beheerscontract zal het Gewest een denkoefening op gang brengen over de vereenvoudiging van de beheersorganen van de MIVB en over de rol van de commissarissen en van de opdrachthouder van de Regering met het oog op doeltreffendheid en efficiëntie.

VI.3 Relaties tussen de MIVB en het Gewest

Het toekomstige beheerscontract zal moeten voorzien in de nodige structuren en middelen om het Gewest en de MIVB in staat te stellen om hun respectieve rollen zo goed mogelijk te vervullen teneinde de benutting van de publieke middelen die aan de sector toegewezen worden te optimaliseren.

VI.3.1 Rollen van het Gewest

Als Organiserende Overheid voor de vervoerdiensten voor reizigers op het Brussels grondgebied vervult het Gewest de volgende taken :

- vastlegging van een beleidsstrategie en van de planning van de mobiliteit in de ruime zin, voor alle vervoerswijzen en alle operatoren van openbaar vervoer, op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- vastlegging van de openbare dienstverplichtingen die op de MIVB rusten; storting van een openbare dienstcompensatie aan de MIVB voor het vervullen van die verplichtingen;

VI. L'ENJEU DE LA GOUVERNANCE

Le secteur fait l'objet, depuis 2007, d'une réglementation européenne spécifique (règlement CE 1370/2007) qui encadre les relations entre les autorités de tutelle et les sociétés de transports publics dans une optique d'ouverture et de transparence.

L'enjeu de la gouvernance constitue naturellement, un des facteurs-clé de succès du futur contrat de gestion de la STIB.

VI.1 Le règlement CE 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route

Conformément aux dispositions prévues par le règlement CE 1370/2007, la Région, en tant qu'Autorité Organisatrice, a fait le choix de désigner la STIB comme opérateur interne des services de transports de voyageurs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le futur contrat de gestion vaudra donc contrat de service public au sens du règlement CE 1370/2007 pour les services visés et devra en fixer le périmètre, les contraintes, les obligations ainsi que les compensations financières accordées de manière précise et transparente.

Le futur contrat de gestion devra prévoir le recours à la voie de l'avant contractuel pour toutes les modifications substantielles de l'équilibre du contrat de service public qui seraient décidées entre les parties au contrat.

VI.2 Statut et organes de gestion de la STIB

Conformément à l'accord de gouvernement, le futur contrat de gestion précisera que le maintien du caractère public de la STIB est confirmé. Il ne sera procédé à aucune privatisation, même partielle, des organes de la société de transport public bruxellois, ni à aucune externalisation de services qui mettrait en péril le caractère public de la STIB.

Dans le cadre de l'élaboration et de l'exécution du futur contrat de gestion, la Région engagera une réflexion sur la simplification des organes de gestion de la STIB et sur le rôle des commissaires et du chargé de mission du Gouvernement dans un souci d'efficacité et d'efficience.

VI.3 Relations entre la STIB et la Région

Le futur contrat de gestion devra prévoir les structures et les moyens nécessaires afin de permettre à la Région et à la STIB de remplir leurs rôles respectifs de la meilleure manière qui soit dans un souci d'optimisation de l'utilisation des moyens publics accordés au secteur.

VI.3.1 Rôles de la Région

En tant qu'Autorité Organisatrice des services de transports de voyageurs sur le territoire bruxellois, la Région :

- définit une stratégie politique et la planification de la mobilité au sens large, pour tous les modes et pour tous les opérateurs de transports publics, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;
- définit les obligations de service public incombant à la STIB et verse à la STIB une compensation de service public pour l'exécution de ces obligations;

- deelname aan, in samenwerking met de MIVB, het vastleggen van het programma voor de ontwikkeling van het aanbod en van het netwerk op het niveau van het strategisch comité;
- inschakeling van de eigen organisatie en operationele middelen voor de realisatie van het programma voor de ontwikkeling van het aanbod en van het netwerk waarmee het Gewest belast is;
- bepaling en opname van de beleidsverantwoordelijkheid voor het tarievenbeleid (daarin begrepen de voorkeurtarieven, boetes en toeslagen), op voordracht van de MIVB;
- controle en beoordeling van de performantie van de MIVB in het licht van de openbaardienstverplichtingen van deze laatste, onder meer wat betreft het dienstenaanbod en de kwaliteit daarvan en voorbereiding van de verslaggeving die georganiseerd wordt bij het aansturen van het IRIS II-plan;
- publicatie, conform de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1370/2007, van de informatie die betrekking heeft op de openbaardienstverplichtingen van de MIVB, op de toewijzing van compensaties en op de toegekende exclusieve rechten;
- toezicht op de totstandkoming van een « transversaal karakter » in de handelingen en beslissingen die gunstig zijn voor het openbaar vervoer, zowel ten aanzien van de gewestelijke overheden als ten aanzien van de gemeenten, de twee andere Gewesten en de Federale Staat;
- voorwaarden bepalen die voorrang van de duurzame vervoerswijzen waaronder het openbaar vervoer, verzekeren boven het autoverkeer, onder andere door een herbesteding van de wegecapaciteit aan het openbaar vervoer;
- deelname aan de coördinatiestructuren die opgericht werden in het kader van de follow-up van de gewestplannen, in het bijzonder het GPDO.

VI.3.2 Rollen van de MIVB

Als interne operator voor de vervoerdiensten voor reizigers op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de MIVB onderworpen aan wat voorgeschreven is in het lastenkohier (Besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 18 juli 1996). In dat kader vervult de MIVB de volgende taken :

- inschakeling van de eigen organisatie en operationele middelen voor de realisatie van de openbaardienstverplichtingen die op de MIVB rusten;
- voorbereiding van en deelname aan, in samenwerking met het Gewest, het vastleggen van het programma voor de ontwikkeling van het aanbod en van het netwerk op het niveau van het strategisch comité;
- inschakeling van de eigen organisatie en operationele middelen voor de realisatie van het programma voor de ontwikkeling van het aanbod en van het netwerk waarmee de MIVB belast is;
- inning van alle opbrengsten uit de verkoop van de vervoerbewijzen;
- controle van de vervoerbewijzen;
- coördinatie van het eigen aanbod met dat van andere openbaarvervoerondernemingen die actief zijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met de andere vervoerswijzen in samenwerking met Mobilis Brussel;
- klantenrelatiebeheer (promotie van diensten, informatieverstopping ten behoeve van reizigers, behandeling van klachten, enz.);

- participe, en collaboration avec la STIB, à la définition du programme de développement de l'offre et du réseau au niveau du comité stratégique;
- mobilise son organisation et ses moyens opérationnels pour la réalisation du programme de développement de l'offre et du réseau dont elle a la charge;
- fixe et assume la responsabilité politique de la politique tarifaire (y compris les tarifs préférentiels, les amendes et les surtaxes), sur proposition de la STIB;
- contrôle et évalue les performances de la STIB au regard de ses obligations de service public, notamment en ce qui concerne l'offre de service et la qualité de celle-ci, et prépare le rapportage organisé dans le cadre de pilotage du plan IRIS II;
- publie, conformément aux dispositions du règlement (CE) 1370/2007, les informations relatives aux obligations de service public de la STIB, à l'attribution, aux compensations et aux droits exclusifs accordés;
- veille à assurer la transversalité des actions et décisions favorables au transport public, tant vis-à-vis des administrations régionales, que vis-à-vis des communes, des deux autres Régions et de l'Etat fédéral;
- crée les conditions qui garantissent la circulation prioritaire des modes durables dont les transports publics, sur la circulation automobile, notamment en assurant la réaffectation des capacités routières aux transports publics;
- participe aux structures de coordination créées dans le cadre du suivi des plans régionaux, en particulier le PRDD.

VI.3.2 Rôles de la STIB

En tant qu'opérateur interne des services de transports de voyageurs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, la STIB est soumise aux prescrits du cahier des charges (Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 1996). Dans ce cadre, la STIB :

- mobilise son organisation et ses moyens opérationnels pour la réalisation de ses obligations de service public;
- prépare et participe, en collaboration avec la Région, à la définition du programme de développement de l'offre et du réseau au niveau du comité stratégique;
- mobilise son organisation et ses moyens opérationnels pour la réalisation du programme de développement de l'offre et du réseau dont elle a la charge;
- perçoit l'intégralité des recettes issues de la vente des titres de transport;
- contrôle les titres de transport;
- coordonne son offre avec celle des autres sociétés de transport public actives sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et avec les autres modes de transport en collaboration avec BM;
- assure les relations avec la clientèle (promotion des services, informations aux usagers, gestion des plaintes, etc.);

- behoud van het evenwicht van de eigen rekeningen in het kader van de eigen beheersautonomie;
- adviesverlening aan het Gewest inzake aangelegenheden die met het openbaar vervoer verband houden;
- deelname aan de coördinatiestructuren die opgericht werden in het kader van de opvolging van de gewestplannen, in het bijzonder het GPDO.

VI.3.3 Planning van de sector

Teneinde een samenhangend mobiliteitsbeleid vast te leggen en de integratie van de sector van het openbaar vervoer met de andere vervoerswijzen te verzekeren, zal het toekomstige beheerscontract de rol van elk van de actoren moeten verduidelijken wat betreft de planning van de sector door het volgende onderscheid te maken :

1. strategische planning van de mobiliteit in de ruime zin (alle vervoerswijzen) op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, rekening houdend met de GEN-zone en op dit punt in samenwerking met de andere bevoegde actoren : deze rol wordt ingevuld door het Gewest, op voorstel van Mobiel Brussel;
2. tactische planning van de ontwikkeling van het openbaar vervoer op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : deze rol wordt gezamenlijk ingevuld door Mobiel Brussel en de MIVB, met coördinatie binnen het Strategisch Comité;
3. operationele planning van de exploitatiediensten van het openbaarvervoernetwerk : deze rol wordt ingevuld door de MIVB.

Uiteraard zal elke hierboven aangehaalde vorm van planning gekoppeld moeten worden aan de beschikbare financiële middelen.

Daartoe zal het toekomstige beheerscontract moeten voorzien in een formalisering van een versterking van de rol – alsook van de menselijke en budgettaire middelen – van Mobiel Brussel en meer specifiek van de cel Planning binnen de Directie Strategie. Deze laatste zal de volgende verantwoordelijkheden hebben :

- op strategisch niveau :
 - o het opzetten van het mobiliteitsobservatorium en het verzamelen van gegevens over de mobiliteit (alle vervoerswijzen) op het niveau van het Gewest;
 - o het uitvoeren van een globale analyse van de mobiliteitsvraag en van de ontwikkeling van het gewestelijk verplaatsingsplan (onder meer door middel van « modelling tools » zoals het gewestelijk model voor multimodaal vervoer);
 - o het sturen van de tenuitvoerlegging van het gewestelijk verplaatsingsplan en het opstellen van strategische nota's betreffende de ontwikkeling van specifieke zones (Delta, enz.);
- op tactisch niveau :
 - o het uitvoeren van sociaaleconomische studies met betrekking tot de ontwikkeling van het openbaarvervoernetwerk (onder meer door middel van het gewestelijk model voor multimodaal vervoer);
 - o het vastleggen van een geïntegreerd strategisch kader voor elk project voor netwerkuitbreiding, alsook van de controle van de conformiteit van de projecten (technische studies, dossiers van stedenbouwkundige vergunningen en uitvoering) met dat strategische kader.

De MIVB realiseert de technische en economische studies met betrekking tot de opportuniteiten voor de ontwikkeling van haar netwerk in het strategische kader dat door Mobiel Brussel vastgelegd is.

- assure l'équilibre de ses comptes dans le cadre de son autonomie de gestion;
- conseille la Région sur les matières liées aux transports publics;
- participe aux structures de coordination créées dans le cadre du suivi des plans régionaux, en particulier le PRDD.

VI.3.3 La planification du secteur

Afin de définir une politique de mobilité cohérente et d'assurer l'intégration du transport public aux autres modes de transport, le futur contrat de gestion devra clarifier le rôle de chacun des acteurs pour ce qui concerne la planification du secteur en distinguant trois niveaux qui se complètent :

1. la planification stratégique de la mobilité au sens large (tous modes confondus) sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, tenant compte de la zone RER, et en collaboration sur ce point avec les autres acteurs compétents: ce rôle est assuré par la Région, sur proposition de Bruxelles Mobilité;
2. la planification tactique du développement des transports en commun sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale conformément à la planification stratégique: ce rôle est assuré conjointement par BM et la STIB, avec une coordination au sein du Comité stratégique;
3. la planification opérationnelle des services d'exploitation du réseau de transport en commun : ce rôle est assuré par la STIB.

Ces planifications devront bien évidemment être liées aux moyens financiers disponibles.

A cet effet, le futur contrat de gestion devra formaliser un renforcement du rôle – ainsi que des moyens humains et budgétaires – de Bruxelles Mobilité et, plus précisément, de la cellule « Planification » au sein de la Direction Stratégie. Celle-ci sera responsable :

- au niveau stratégique :
 - o de la mise en place de l'observatoire de la mobilité et de la collecte de données sur la mobilité (tous modes) au niveau de la Région;
 - o de l'analyse globale de la demande de mobilité et du développement du plan régional des déplacements (notamment à l'aide d'outils de modélisation tels que le modèle régional de transport multimodal);
 - o du pilotage de la mise en œuvre du plan régional des déplacements et de la rédaction de notes stratégiques concernant le développement de zones spécifiques (Delta, etc.);
- au niveau tactique :
 - o de la réalisation des études socio-économiques relatives au développement du réseau de transports publics (notamment à l'aide du modèle régional de transport multimodal);
 - o de la définition d'un cadre stratégique intégré pour tout projet d'extension du réseau, prenant la forme d'une note stratégique, ainsi que du contrôle de la conformité des projets (études techniques, dossiers de permis d'urbanisme et exécution) avec ce cadre stratégique.

La STIB réalise les études techniques et économiques relatives aux opportunités de développement de son réseau dans le cadre stratégique défini par Bruxelles Mobilité.

Teneinde te verzekeren dat elk project ontwikkeld wordt in samenhang met alle doelstellingen van de gewestplannen (zoals het mobiliteitsplan en de plannen inzake beheer en ontwikkeling van de infrastructuur), zullen alle dossiers van stedenbouwkundige vergunningen die betrekking hebben op de uitbreidingen van het netwerk die een invloed op de wegen hebben (uitgezonderd het plaatsen van de sporen) bestudeerd en gerealiseerd worden door de Directie Projecten en Werken en de Directie Infrastructuur Openbaar Vervoer, waarvan de menselijke en budgettaire middelen versterkt zullen worden, en dat in samenwerking met de MIVB.

De cel « Planning » van de Directie Strategie zal nauw blijven samenwerken met de andere directies van Mوبiel Brussel die een doorgedreven ervaring hebben met bepaalde zaken (zoals bijvoorbeeld het VICOM-programma, verkeerslichten, veiligheid op de weg of nog inrichtingen voor voetgangers en fietsers), alsook met de MIVB, onder meer voor de onderdelen « openbaar vervoer » van het gewestelijk model voor multimodaal vervoer.

Er zal een interministerieel comité worden opgericht om de coördinatie te verzekeren tussen de mobiliteitsstrategieën die door het Gewest en de MIVB ontwikkeld worden, enerzijds en de algemene planning van het Gewest op strategisch niveau, anderzijds.

Teneinde de coördinatie van de planningactiviteiten van het Gewest en van de MIVB te verzekeren, zal het toekomstige beheerscontract moeten voorzien in het behoud en de versterking van het Strategisch Comité, dat samengesteld is uit vertegenwoordigers van het kabinet van de Minister van Vervoer, Mوبiel Brussel, en de MIVB, dit om er de tactische-planningfuncties van de sector in onder te brengen. Dit behelst meer specifiek het volgende :

- planning en coördinatie van de studies die voorafgaan aan de ontwikkeling van het netwerk (analyse van de vraag, kosten-batenanalyses, enz.);
- de definitie van de ontwikkeling van het aanbod en van het net;
- planning en coördinatie van de realisatie van de gewestelijke infrastructuur voor openbaar vervoer (daarin begrepen sociaaleconomische studies, strategische nota's, technische studies, dossiers van stedenbouwkundige vergunningen en uitvoering) met, voor elk project, aanstelling van een manager die voor het volledige project verantwoordelijk is, binnen de MIVB of Mوبiel Brussel voor de projecten die gewestwegen betreffen.

Aangezien het Strategisch Comité opgericht werd om de studies en acties van het Gewest en van de MIVB beter te coördineren, zullen twee werkgroepen worden opgericht : « Studies » en « Projecten ». De werkgroep « Studies » zal de diensten verenigen die zich bezig houden met de gegevens en de tactische studies van de MIVB en Mوبiel Brussel. De werkgroep « Projecten » zal de technische groepen verzamelen die de projecten in het BHG uitvoeren. De bedoeling is om de planning van de werken op een meer systematische wijze te coördineren en organiseren.

Teneinde het Strategisch Comité en zijn subcomités in hun rollen te ondersteunen, zal een vast secretariaat worden opgericht binnen de Directie Strategie van Mوبiel Brussel. Het voorzitterschap van het Strategisch Comité zal beurtelings door de MIVB en Mوبiel Brussel worden waargenomen.

VI.3.4 *Beheer, ontwikkeling en bouw van de infrastructuur voor openbaar vervoer*

Uit de door een externe consultant uitgevoerde analyse van de organisatie van de activiteiten inzake beheer, ontwikkeling en bouw van infrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is gebleken : « de kritische analyse van de huidige situatie van deze activiteiten is niet optimaal wat betreft verantwoordelijkheden, taakverdeling en coördinatie en er bestaan opportuniteiten voor optimalisatie ».

Afin d'assurer le développement de chaque projet en cohérence avec l'ensemble des objectifs des plans régionaux (comme le plan de mobilité et les plans de gestion et de développement des infrastructures), tous les dossiers de permis d'urbanisme relatifs aux extensions du réseau affectant la voirie (à l'exception de la pose des voies) seront étudiés et réalisés par la DPT et la DITP, dont les moyens humains et budgétaires seront renforcés, en collaboration avec la STIB.

La cellule « Planification » de la Direction Stratégie continuera à travailler en étroite collaboration avec les autres directions de BM qui possèdent une expérience pointue dans certaines matières (comme par exemple, dans le programme Vicom, les feux tricolores, la sécurité routière, les aménagements piétons et cyclables, ...), ainsi qu'avec la STIB, notamment pour les éléments « transports publics » du modèle régional de transport multimodal.

Un comité interministériel sera créé afin de s'assurer de la coordination entre les stratégies de mobilité, développées par la Région et la STIB, d'une part et la planification générale de la Région au niveau stratégique d'autre part.

Afin de s'assurer de la coordination des activités de planification tactique de la Région et de la STIB, le futur contrat de gestion devra maintenir et renforcer le Comité stratégique, constitué de représentants du cabinet de la Ministre des Transports, de Bruxelles Mobilité, et de la STIB, en vue d'y loger les fonctions de planification tactique du secteur. Cela concerne plus précisément :

- la planification et la coordination des études préalables au développement du réseau (analyse de la demande, analyses coûts-bénéfices, etc.);
- La définition du développement de l'offre et du réseau;
- la planification et la coordination de la réalisation des infrastructures régionales de transport public (en ce compris les études socio-économiques, les notes stratégiques, les études techniques, les dossiers de permis d'urbanisme et l'exécution), avec, pour chaque projet, la désignation d'un manager responsable de l'entièreté du projet, au sein de la STIB ou de Bruxelles Mobilité pour les projets sur voiries régionales.

Comme le Comité Stratégique a été créé pour mieux coordonner les études et actions de la Région et de la STIB, deux groupes de travail seront créés : « Etudes » et « Projets ». Le groupe de travail « Etudes » regroupera les services qui s'occupent des données et des études tactiques de la STIB et de Bruxelles-Mobilité. Le groupe de travail « Projets » regroupera les services techniques qui exécutent les projets en RBC. Le but est de coordonner et d'organiser les plannings des chantiers de manière plus systématique.

Pour soutenir le Comité stratégique et ses groupes de travail dans leurs rôles, un secrétariat permanent sera créé au sein de la Direction Stratégie de BM. La présidence du Comité stratégique sera assurée alternativement par la STIB et par BM.

VI.3.4 *Gestion, développement et construction des infrastructures de transports publics*

L'analyse portant sur l'organisation des activités de gestion, de développement et de construction d'infrastructures en Région de Bruxelles-Capitale, réalisée par un consultant externe, a mis en avant que « l'analyse critique de la situation actuelle de ces activités n'est pas optimale en matière de responsabilités, de partage des tâches et de coordination et que des opportunités d'optimisation existent ».

Meerdere scenario's zijn ontwikkeld en geëvalueerd, die nog ter bespreking op tafel liggen. Op basis van de definitieve beleidskeuzes die de regering dient te nemen n.a.v. de aanbevelingen van deze studie zal het toekomstige beheerscontract de bakens moeten uitzetten voor de (volledige of gedeeltelijke) uitvoering van die aanbevelingen om de huidige opstelling te verbeteren.

VI.3.5 Opmvolging en controle door de Organiserende Overheid

Het toekomstige beheerscontract zal voorzien in een versterkt mechanisme voor opvolging en beoordeling binnen Mobiel Brussel om de positie van deze laatste als Organiserende Overheid ten aanzien van de MIVB te versterken.

Mobiel Brussel zal zich herorganiseren om de cel « Beheerscontracten » binnen haar Directie Strategie te versterken; die cel houdt zich uitsluitend bezig met controle- en opvolgingsactiviteiten, waaronder de opvolging van het toekomstige beheerscontract van de MIVB.

Teneinde die activiteiten te realiseren, zal de cel « Beheerscontracten » voorzien worden van voldoende menselijke middelen en zal ze van de MIVB alle gegevens ontvangen die daarvoor nodig zijn. Het toekomstige beheerscontract zal in detail de inhoud en de dynamiek van rapportering ten aanzien van Mobiel Brussel vastleggen om de cel in staat te stellen om haar opvolgingsopdracht wat betreft de uitvoering van het beheerscontract doeltreffend en doelmatig uit te voeren.

Het Opmvolgingscomité, dat samengesteld is uit afgevaardigden van de met het openbaar vervoer belaste minister, van Mobiel Brussel en van de MIVB, en dat belast is met de opvolging van de verbintenissen en verplichtingen die in het kader van het beheerscontract tot stand gekomen zijn, zal in zijn huidige rol behouden worden. Het zal minstens viermaal per jaar bijeenkomen. Het Opmvolgingscomité zal eveneens op voorhand door de MIVB op de hoogte gebracht worden van veranderingen in het netwerk en in de frequenties.

Bovendien zal zijn rol worden uitgebreid tot de opvolging van de kostenevolutie, de productie-indicatoren en de verschillende dotaties van de MIVB. In deze context zal het toekomstige beheerscontract voorzien in een mechanisme dat het mogelijk maakt de commerciële en financiële gegevens van de MIVB vertrouwelijk te houden ten aanzien van derden.

De MIVB en Mobiel Brussel werken samen om op niveau van het openbaar vervoer de verslaggeving voor te bereiden die georganiseerd wordt bij het aansturen van het IRIS II-plan.

Tot slot zal het toekomstige beheerscontract, in overeenstemming met Voorwaarde 4 van het Altmark-arrest, met name dat de kosten van de openbare dienstverplichtingen die niet aan de wetgeving inzake overheidsaanbestedingen onderworpen zijn, onderworpen moeten worden aan een benchmarking met andere operatoren voor openbaar vervoer teneinde te bepalen of de interne operator efficiënt werkt, eveneens voorzien in de invoering van regelmatige benchmarkings daarvoor, alsook van regelmatige audits voor de financiële gegevens.

VI.3.6 Terbeschikkingstelling van gegevens

In het kader van en voor de goede uitvoering van hun respectieve opdrachten gaan het Gewest en de MIVB gegevens moeten uitwisselen over verschillende thema's (technische studies, beheergegevens, operationele gegevens, gebruiksfrequentie, financiële en budgettaire gegevens, enz.).

Het toekomstige beheerscontract zal voorzien in het opzetten van een gemeenschappelijke gegevensbank voor de MIVB en Mobiel Brussel die het mogelijk maakt, volgens een bepaalde hiërarchie en toegangsrechten die nog moeten worden vastgelegd, alle vereiste informatie op te slaan; wat die informatie inhoudt, zal nog door de partijen opgelijst worden in het toekomstige beheerscontract.

Plusieurs scénarios ont été développés et évalués à cet effet et sont en cours de débat. Sur base des arbitrages finaux à réaliser par le Gouvernement au sujet des recommandations de cette étude, le futur contrat de gestion devra baliser la mise en œuvre (totale ou partielle) de ces recommandations en vue d'améliorer le dispositif actuellement en place.

VI.3.5 Suivi et contrôle par l'Autorité organisatrice

Le futur contrat de gestion prévoira un mécanisme de suivi et d'évaluation renforcé au sein de Bruxelles Mobilité afin de consolider sa position d'Autorité Organisatrice vis-à-vis de la STIB.

Bruxelles Mobilité se réorganisera afin de renforcer la cellule « Contrats de gestion » au sein de sa Direction Stratégie, dévolue exclusivement aux activités de contrôle et de suivi, notamment pour ce qui concerne le suivi du futur contrat de gestion de la STIB.

Pour réaliser ces activités, la cellule « Contrats de gestion » sera dotée des moyens humains suffisants et recevra de la STIB toutes les données nécessaires à cet effet. Le futur contrat de gestion détaillera le contenu et la dynamique de reporting vis-à-vis de Bruxelles Mobilité en vue de lui permettre d'effectuer sa mission de suivi de l'exécution du contrat de gestion de manière efficiente et efficace.

Le Comité de suivi, composé des délégués du Ministre chargé des transports publics, de Bruxelles Mobilité et de la STIB, et chargé du suivi des engagements et obligations établis dans le cadre du contrat de gestion, sera maintenu dans son rôle actuel. Il se réunira au moins 4 fois par an. Ce Comité sera également informé au préalable par la STIB des modifications au niveau du réseau et des fréquences.

En outre, son rôle sera étendu au suivi de l'évolution des coûts, des indicateurs de production et des différentes dotations de la STIB. Dans ce contexte, le futur contrat de gestion prévoira un mécanisme permettant d'assurer la confidentialité des données commerciales et financières de la STIB vis-à-vis des tiers.

La STIB et BM collaborent afin de préparer, du point de vue des transports publics, le rapportage organisé dans le cadre de pilotage du plan IRIS II.

Dernièrement, en accord avec la Condition 4 du jugement Altmark, qui veut que les coûts des obligations de service public qui ne sont pas soumis à la loi des marchés publics fassent l'objet d'un benchmarking avec d'autres opérateurs de transport public en vue de déterminer si l'opérateur interne opère de manière efficace, le futur contrat de gestion prévoira également la mise en place de benchmarkings réguliers, à cet effet, ainsi que des audits réguliers des données financières.

VI.3.6 Mise à disposition de données

Dans ce cadre et en vue de la bonne réalisation de leurs missions respectives, la Région et la STIB sont amenées à devoir échanger des données couvrant différentes thématiques (études techniques, données de gestion, données opérationnelles, fréquentation, données financières et budgétaires, etc.).

Le futur contrat de gestion prévoira la mise en place d'une base de données commune à la STIB et BM permettant de stocker, selon une hiérarchie et des droits d'accès à définir, l'ensemble des informations requises dont la liste sera définie par les parties dans le futur contrat de gestion.

VI.4 Relaties met de externe actoren

VI.4.1 Relaties met andere gewestelijke actoren

VI.4.1.1 Band met het inrichtingsbeleid van het grondgebied

De band tussen het inrichtingsbeleid van het grondgebied en het openbaarvervoeraanbod is een wezenlijk onderdeel dat in aanmerking genomen moet worden, en dat zowel qua planning als qua realisatie van de overeengekomen investeringsprojecten inzake openbaar vervoer.

In het toekomstige beheerscontract zal het Gewest zich er dus toe moeten verbinden te zorgen dat de documenten inzake planning voor stedenbouw en voor openbaar vervoer verenigbaar zijn en dat de gemaakte keuzes inzake ontwikkeling van het grondgebied van dien aard zijn dat ze de investeringen die inzake openbaar vervoer reeds toegezegd zijn, een maximaal rendement opleveren.

VI.4.1.2 Relaties met de gewestelijke diensten die vergunningen toekennen

Het Gewest zal eveneens alle nodige maatregelen moeten nemen opdat de vergunningen en toelatingen die voor de realisatie van de goedgekeurde projecten vereist zijn, binnen de reglementaire termijnen toegekend worden. Zo zal het toekomstige beheerscontract onder meer het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten verbinden tot uitlijning van zijn verschillende samenstellende delen (Mobiël Brussel, Administratie Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, en Administratie Plaatselijke Besturen) in dit opzicht, alsook met bepaalde pararegionale overheidsinstellingen, zoals Leefmilieu Brussel.

Naast de stedenbouwkundige vergunningen, zullen de projecten voorafgaandelijk worden voorgelegd aan het BROH en aan de bMa (bouwmeester / maître architect) zodat de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit van de inrichtingen en/of constructies die overwogen worden alsook van de aan te vatten procedures kan worden nagegaan. Daarbij wordt ook advies gegeven. Alle omvangrijke projecten zullen deze adviesprocedure moeten volgen. Deze procedure verzekert de indiening van kwaliteitsvolle dossiers voor vergunningen en dus ook een snelle en efficiënte behandeling ervan.

De Directie van Stedenbouw (BROH), overheid die de vergunning aflevert voor werken van openbaar nut, zal versterkt moeten worden zodat hij over voldoende menselijke middelen beschikt om deze doelstelling te bereiken.

VI.4.1.3 Relaties met de onderhouds- en schoonmaakdiensten

De eigen banen zullen gereinigd worden door ANB. MIVB-ANB-werkgroepen inzake deze materie zullen moeten worden opgestart.

VI.4.2 Relaties met de plaatselijke besturen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De medewerking van de gemeenten aan projecten voor de ontwikkeling van het openbaarvervoeraanbod alsook aan de verbetering van de performantie van dat aanbod is essentieel.

Het toekomstige beheerscontract zal moeten toezien op een goede synergie tussen de plaatselijke mobiliteitsprojecten enerzijds en het Gewestelijke Mobiliteitsplan anderzijds; daarbij moeten de modaliteiten voor overleg en samenwerking tussen de gemeenten, het Gewest en de MIVB nader omschreven worden.

Teneinde de medewerking van de gemeenten nog meer te stimuleren, zal het toekomstige beheerscontract moeten voorzien in een versterking van de instrumenten (« tools ») die ter beschikking van het Gewest en de MIVB staan. Zo zou het bijvoorbeeld gepast zijn, zoals in het Regerings-

VI.4 Relations avec les acteurs externes

VI.4.1 Relations avec les autres acteurs régionaux

VI.4.1.1 Lien avec la politique d'aménagement du territoire

Le lien entre la politique d'aménagement du territoire et l'offre en transports publics est un élément essentiel à prendre en considération, à la fois au niveau de la planification et de la réalisation des projets d'investissements consentis en matière de transports publics.

Dans le futur contrat de gestion, la Région devra donc s'engager à veiller à ce que les documents de planification pour l'urbanisme et pour les transports publics soient compatibles, et à ce que les choix opérés en matière de développement du territoire soient de nature à rentabiliser au maximum les investissements déjà consentis en matière de transports publics.

VI.4.1.2 Relations avec les services régionaux octroyant des autorisations et permis

La Région devra également prendre toutes les dispositions nécessaires à l'octroi, dans les délais réglementaires, des autorisations et permis requis pour la réalisation des projets approuvés. Notamment, le futur contrat de gestion devra engager le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale à un alignement de ses différentes composantes (Bruxelles Mobilité, Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement, Administration des Pouvoirs Locaux) à cet égard, ainsi qu'avec certains para-régionaux, tels que Bruxelles Environnement.

En amont des permis d'urbanisme, les projets seront présentés préalablement à l'AATL et au bMa (bouwmeester / maître architecte), afin de vérifier la qualité architecturale et urbanistique des aménagements et/ou constructions envisagés et des procédures à initier, avec mission de conseil. Tous les projets d'envergure devront suivre cette procédure d'avis et de conseil. Cette procédure permettra de garantir la qualité des dossiers de permis introduits, et donc le traitement rapide et efficace de ceux-ci.

La Direction de l'Urbanisme (AATL), autorité délivrante des permis pour travaux d'utilité publique, devra être renforcée afin de disposer des moyens humains suffisants pour atteindre cet objectif.

VI.4.1.3 Relations avec les services d'entretien et de nettoyage

Les sites propres seront nettoyés par l'ABP. Des groupes de travail STIB – ABP y relatifs devront être initiés.

VI.4.2 Relations avec les pouvoirs locaux en Région de Bruxelles-Capitale

La collaboration des communes aux projets de développement de l'offre en transports publics ainsi qu'à l'amélioration de ses performances est essentiel.

Le futur contrat de gestion devra veiller à la bonne synergie des projets de mobilité locaux avec le Plan de mobilité régional, en précisant les modalités de concertation et de collaboration entre les communes, la Région et la STIB

En vue de stimuler davantage la collaboration des communes, le futur contrat de gestion devra prévoir un renforcement des outils à disposition de la Région et de la STIB Il conviendrait notamment, comme stipulé dans l'accord de Gouvernement, de réformer l'ordonnance relative aux

akkoord gestipuleerd is, de ordonnantie betreffende de gesubsidieerde werken zodanig te herzien dat beter rekening gehouden wordt met de goede integratie van het openbaar vervoer.

Ook moet werk worden gemaakt van de mogelijkheid om bijakten bij mobiliteitsovereenkomsten tot stand te brengen wil men een aantal door het Gewest of door de gemeente te stellen handelingen contractueel kunnen vastleggen; zo kan men de gemeenten immers stimuleren om mee te werken aan, bijvoorbeeld, het uitvoeren van bepaalde werken of het proper houden van bepaalde sites, en dat in ruil voor wederzijdse verbintenissen.

Het beheerscontract zal de principes opstellen voor de ontwikkeling van de partnerschapsmechanismen tussen de MIVB, het Gewest, de Gemeenten en de verenigingen van buurtbewoners en handelaars om de uitbreiding van haar aanbod en haar exploitatie onder de beste voorwaarden te realiseren voor het volledige gewestelijke grondgebied.

Ter bevordering van die « tools » zal de cel Planning van de Directie Strategie van Mobiel Brussel een rol van bemiddelaar/gesprekspartner met de gemeenten op zich gaan nemen.

VI.4.3 Relaties met de andere operatoren op het vlak van openbaar vervoer

De uitdaging die erin bestaat een aanbod te ontwikkelen dat geïntegreerd is tussen de verschillende operatoren (MIVB, De Lijn, NMBS/GEN en TEC) op het niveau van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de hoofdstedelijke zone vormt een prioriteit in termen van mobiliteit. Het toekomstige beheerscontract zal de andere in de zone actief zijnde operatoren stimuleren om een openbaarvervoeraanbod te ontwikkelen dat complementair is en geïntegreerd met het door de MIVB ontwikkelde aanbod, en dat door het volgende te bevorderen :

- de complementariteit van het aanbod van de verschillende operatoren zodanig dat « overlappings » vermeden worden en de voorkeur gegeven wordt aan het onderling afstemmen van de dienstregelingen om meer en meer te evolueren in de richting van de frequentiedoelstellingen die door het Iris-plan vastgelegd zijn;
- de integratie van de tarieven (zonder dat daardoor het financiële evenwicht van de MIVB evenwel in gevaar mag komen);
- de integratie van de informatie op het net tussen de verschillende operatoren.

VI.4.4 Relaties met BELIRIS

De uitbreiding van de rol van BELIRIS van financier tot bouwheer is van dien aard dat ze het beheer van bepaalde gemengde werven voor de ontwikkeling van het netwerk (Beliris, MIVB, Brussel Mobiel) nog complexer gaat maken. Het toekomstige beheerscontract zal de invoering moeten opleggen van een formele methodologie voor projectbeheer ter zake; die methodologie zal gevolgd moeten worden door alle actoren en toegepast op alle projecten voor de ontwikkeling van het netwerk die ondernomen zullen worden. Het Strategisch Comité zal moeten fungeren als een drijvende kracht in de uitwerking en de implementatie van deze methodologie.

VI.5 Relaties met de reizigers

De projecten voor ontwikkeling en herinrichting van het netwerk worden op plaatselijk niveau meer en meer aangevochten. Een betere dialoog met de burgers is dan ook aan de orde wil men hen actief betrekken bij het rijpen van de projecten en hen bewust maken van het algemene belang ervan.

travaux subsidiés pour mieux prendre en compte la bonne intégration des transports en commun.

La possibilité de conclure des avenants aux conventions de mobilité devra également être mise en œuvre afin de permettre la contractualisation d'un certain nombre d'actions à mener par la Région ou par la commune et, d'ainsi inciter les communes à collaborer, par exemple, à la réalisation de certains travaux ou au respect des sites propres, en échange d'engagements réciproques.

Le contrat de gestion établira les principes du développement de mécanismes de partenariat entre la STIB, la Région, les Communes et les associations de riverains et de commerçants pour valoriser le déploiement de l'offre et son exploitation dans les meilleures conditions sur l'ensemble du territoire régional.

Afin de donner une impulsion à ces outils, la cellule « Planification » de la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité développera un rôle de médiateur/interlocuteur avec les communes.

VI.4.3 Relations avec les autres opérateurs de transports publics

L'enjeu du développement d'une offre intégrée entre les différents opérateurs (STIB, De Lijn, SNCB/RER, TEC) au niveau du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et de la zone métropolitaine constitue une priorité en termes de mobilité. Le futur contrat de gestion incitera les autres opérateurs actifs sur la zone à développer une offre en transports publics complémentaire et intégrée à celle développée par la STIB en promouvant :

- la complémentarité des offres en évitant les « doublons » et en privilégiant un cadencement des horaires de manière à tendre vers les objectifs de fréquences définies par le Plan Iris;
- l'intégration tarifaire (toutefois sans mettre en péril l'équilibre financier de la STIB);
- l'intégration de l'information sur le réseau entre les différents opérateurs.

VI.4.4 Relations avec BELIRIS

L'extension du rôle de BELIRIS, du financement à la maîtrise d'ouvrage, est de nature à complexifier davantage la gestion de certains chantiers mixtes de développement du réseau (Beliris, STIB, Bruxelles-Mobilité). Le futur contrat de gestion devra imposer la mise en place d'une méthodologie de gestion de projet formelle en la matière à laquelle devront adhérer l'ensemble des acteurs et qui devra s'appliquer à l'ensemble des projets de développement du réseau qui seront entrepris. Le comité stratégique devra jouer un rôle de moteur dans le développement et la mise en œuvre de cette méthodologie.

VI.5 Relations avec les voyageurs

Les projets de développement et de réaménagement du réseau suscitent de plus en plus de contestations au niveau local. Il y a donc lieu de mieux dialoguer avec les citoyens afin de le faire participer au mûrissement des projets, et de leur faire prendre conscience de l'intérêt général des projets.

Conform het Regeerakkoord zullen het gebruikerscomité en de bemiddelingsdienst behouden worden om een constructieve dialoog met de burgers te verzekeren. Wel zullen deze instanties geheroriënteerd worden om instrumenten (« tools ») te worden voor het houden van denkoefeningen en het zoeken naar creatieve oplossingen; die instrumenten zullen dan de burger centraal stellen veeleer dan formele overlegorganen te zijn. Deze formele overlegrol zal een bevoegdheid blijven van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, die in 2000 opgericht werd met als doel het bestuderen, evalueren en formuleren van adviezen en aanbevelingen met betrekking tot de mobiliteit in het algemeen en zijn integratie in de inrichting van de openbare ruimte alsmede betreffende het openbaar vervoer.

Voorts zullen nieuwe interactieve tools ontwikkeld worden, waarbij gebruik gemaakt wordt van moderne informatie- en communicatietechnologieën, zoals het opzetten van een online gebruikerspanel, dat opengesteld wordt voor gebruikers en niet-gebruikers van het netwerk en dat bedoeld is om de verwachtingen van de reizigers te identificeren om de aangeboden dienstverlening te verbeteren.

Conformément à l'accord de gouvernement, le comité des usagers et le service de médiation seront maintenus pour assurer un dialogue constructif avec les citoyens. Toutefois, ces instances seront réorientées pour devenir des outils de réflexion et de recherche de solutions créatives, orientés vers le citoyen, plutôt que des organes de concertation formels. Ce rôle de concertation formel restera de la compétence de la Commission régionale de la Mobilité, qui fut créée en 2000 avec comme mission d'étudier, d'évaluer et de formuler des avis ou des recommandations concernant la mobilité en général et son intégration dans l'espace public, ainsi que sur les transports publics.

En outre, de nouveaux outils interactifs seront développés, faisant appel aux technologies modernes de l'information et de la communication, comme, par exemple l'organisation d'un panel d'usagers en ligne, ouvert aux utilisateurs et non-utilisateurs du réseau et ayant pour objectif d'identifier les attentes des voyageurs en vue d'améliorer le service offert.

