



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

15 OCTOBRE 2020

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à développer un service de transport
à la demande en complément de
l'offre STIB existante**

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F) et
M. David WEYTSMAN (F))

Développements

Contexte actuel

La mobilité de demain se construit peu à peu chaque jour afin de redonner à chacun la liberté de se déplacer de manière rapide et sûre tout en préservant l'environnement, la santé de toutes et tous ou encore les nécessités du monde économique.

Des solutions de mobilité innovantes émergent partout dans le monde. Celles-ci visent dans leur grande majorité à encourager un report modal de la voiture individuelle vers des modes de transport moins polluants, plus efficaces et plus intelligents. En privilégiant les modes actifs de déplacement (marche, vélo, ...), les transports en commun ou les solutions de mobilité partagée, la volonté des experts et des décideurs politiques entend assurer une meilleure fluidité du trafic en même temps qu'une meilleure répartition de l'espace public, au profit de tous les usagers. Les villes d'antan, consacrées à la circulation automobile, font place aux villes de demain : multimodales, intelligentes et vertes. Le citoyen se voit désormais offrir une série de services de mobilité répondant chacun à un besoin de mobilité différent et tendant à le persuader de transiter de la possession d'un véhicule vers des formes de mobilité où il paie désormais à l'usage. Les études démontrent qu'une diminution de seulement 10 % des voitures sur nos routes provoquerait une diminution de 40 % des embouteillages. Il apparaît dès lors que renforcer la qualité, la diversité et l'efficacité des différentes offres de mobilité alternatives sert donc à convaincre les automobilistes encore réticents à s'essayer, à tout le moins, à la multimodalité. La technologie

GEWONE ZITTING 2020-2021

15 OKTOBER 2020

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**teneinde een vervoerdienst op aanvraag
te ontwikkelen ter aanvulling van
het bestaande MIVB-aanbod**

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F) en
de heer David WEYTSMAN (F))

Toelichting

Huidige context

De mobiliteit van de toekomst wordt dag na dag gestaag opgebouwd om iedereen de vrijheid te geven om zich snel en veilig te verplaatsen zonder dat dit ten koste gaat van het milieu, ieders gezondheid en de behoeften van de economische wereld.

Overal ter wereld ontstaan innovatieve mobiliteitsoplossingen. Het merendeel hiervan beoogt het bevorderen van een modal shift van de personenauto naar minder vervuilende, efficiëntere en intelligentere vervoerwijzen. Door de voorkeur te geven aan actieve vervoersmiddelen (lopen, fietsen, enz.), openbaar vervoer of gedeelde mobiliteitsoplossingen willen de deskundigen en politieke besluitvormers zorgen voor vlotter verkeer en een betere verdeling van de openbare ruimte ten voordele van alle gebruikers. De steden van weleer, in het teken van het autoverkeer, maken plaats voor de steden van de toekomst : multimodaal, intelligent en groen. Voortaan wordt de burgers een reeks mobiliteitsdiensten aangeboden die elk inspelen op een andere mobiliteitsbehoefte en hen ertoe aanzetten om over te stappen van autobezit naar mobiliteitsvormen waarbij ze betalen per gebruik. Studies tonen aan dat een vermindering van slechts 10 % van het aantal auto's op onze wegen zou leiden tot een vermindering van 40 % van de files. Het lijkt er dus op dat het verbeteren van de kwaliteit, de diversiteit en de efficiëntie van de verschillende alternatieve mobiliteitsaanbiedingen de automobilisten, die nog steeds terughoudend zijn om op zijn minst de multimodaliteit uit te proberen, zou kunnen

actuelle permet chaque jour de développer un peu plus cette offre multimodale et l'on voit désormais fleurir dans nos villes trottinettes et vélos à la demande ou encore voitures partagées.

Partant des constats évoqués et des solutions technologiques qui rendront possible cette ville de demain, la présente proposition entend développer plus avant la possibilité de recourir à des transports à demande (ou TAD). On parle ici de transports publics collectifs individualisés. De quoi s'agit-il ? La définition communément admise définit les TAD comme des transports collectifs terrestres de personnes, qui sont le plus souvent activés seulement à la demande. Ils se distinguent en cela des autres transports collectifs car les véhicules ne suivent pas nécessairement un itinéraire ou un horaire fixe. Il peut s'agir de voitures, de vans ou de bus qui sont le plus souvent accessibles aux personnes à mobilité réduite, aux seniors, mais aussi à tous les autres types de voyageurs. Organisés par des opérateurs professionnels, le plus souvent publics, ceux-ci mettent en place un système de réservation, de planification et de prise en charge des voyageurs ayant réservé un trajet. La tarification peut être fixe ou varier en fonction du trajet à effectuer, du nombre de personnes dans le véhicule, de l'horaire de prise en charge ou en fonction de formules d'abonnement spécifiques. Pour des raisons organisationnelles, la réservation s'effectue le plus souvent à l'avance, ou via des points de rendez-vous où les horaires sont fixes.

En France, initiée au début des années 1980, la création des TAD s'est accélérée depuis 1999 avec la mise en place des communautés de communes ou d'agglomération. Ce mode de transport a initialement pour mission de pallier l'absence de lignes régulières, tant dans les zones rurales que dans les communes périurbaines récemment intégrées aux périmètres de transports urbains. La volonté principale de ce type d'offre n'est donc pas de remplacer l'une ou l'autre forme de mobilité existante (taxi, transports en commun ou voiture partagée) mais bien de s'inscrire dans cette offre multimodale en proposant une option nouvelle et intéressante. Passant de la multimodalité à l'intermodalité, les TAD représentent l'une des nombreuses options offertes au voyageur dans la chaîne de déplacements multimodaux.

Dans quelles situations les TAD représentent-ils un intérêt ? Habituellement, les TAD sont principalement utiles pour pallier l'absence de liaisons de bus régulières dans certaines petites communes, pour gérer les déplacements quotidiens de salariés en horaires décalés, pour organiser des sorties et autres activités pour les jeunes et les seniors ou enfin pour mettre en place un service de soirée afin d'éviter que des conducteurs ne reprennent le volant.

Il existe plusieurs types de TAD, chacun adaptés à des contextes particuliers et des besoins spécifiques en termes d'exploitation. Les deux principales formes sont le TAD virtuel : c'est-à-dire une ligne régulière entre deux points dont la totalité ou une partie est desservie en fonction des réservations. Dans cette formule, les personnes ne sont pas prises en charge à leur domicile. Le TAD zonal, quant à lui, propose une prise en charge au domicile, avec deux options :

overtuigen. De moderne technologie maakt het mogelijk om dit multimodale aanbod elke dag een beetje meer te ontwikkelen, en we zien nu in onze steden dat steps, fietsen op aanvraag en autodelen floreren.

Op basis van bovenstaande bevindingen en de technologische oplossingen die in deze stad van de toekomst mogelijk zullen zijn, beoogt dit voorstel de mogelijkheid om vervoer op aanvraag (Engelse afkorting TOD) te gebruiken, verder te ontwikkelen. We hebben het hier over geïndividualiseerd collectief openbaar vervoer. Waar gaat het om ? De algemeen aanvaarde definitie definieert TOD als collectief personenvervoer over land, dat meestal alleen op verzoek wordt geactiveerd. Het verschilt van ander openbaar vervoer omdat de voertuigen niet noodzakelijkerwijs een vaste route of dienstregeling volgen. Het kan gaan om auto's, bestelwagens of bussen die meestal toegankelijk zijn voor mensen met een beperkte mobiliteit, senioren, maar ook voor alle andere soorten passagiers. Ze worden georganiseerd door professionele, meestal publieke, exploitanten en zetten een systeem op voor de reservering, planning en opvang van passagiers die een reis hebben geboekt. De tarieven kunnen vast zijn of variëren naargelang de te nemen route, het aantal personen in het voertuig, de ophaaltijd of volgens specifieke abonnementsformules. Om organisatorische redenen worden reserveringen meestal vooraf gemaakt of via ontmoetingsplaatsen met een vaste dienstregeling.

In Frankrijk, waar TOD in het begin van de jaren 1980 van start ging, is de invoering ervan sinds 1999 versneld door de oprichting van gemeenschappen van gemeenten of agglomeratiegemeenschappen. Deze vervoerswijze was in eerste instantie bedoeld om het gebrek aan reguliere lijnen te compenseren, zowel op het platteland als in de randgemeenten die recentelijk in het stadsvervoer werden geïntegreerd. Het hoofddoel van dit soort aanbod is dus niet om een of andere vorm van bestaande mobiliteit (taxi, openbaar vervoer of carpooling) te vervangen, maar om deel uit te maken van dit multimodale aanbod door een nieuwe en interessante optie aan te bieden. Door de overstap van multimodaliteit naar intermodaliteit is TOD een van de vele mogelijkheden die de reiziger in de multimodale reisketen ter beschikking staan.

In welke situaties is TOD interessant ? Gewoonlijk is TOD vooral nuttig om het gebrek aan regelmatige busverbindingen in sommige kleine steden te compenseren, om de dagelijkse verplaatsingen van werknemers met onregelmatige werktijden te beheren, om uitstapjes en andere activiteiten voor jongeren en senioren te organiseren, of om een avonddienst op te zetten om te voorkomen dat bestuurders weer achter het stuur kruipen.

Er bestaan verschillende soorten TOD, elk aangepast aan een specifieke context en specifieke operationele behoeften. De twee belangrijkste vormen zijn het virtuele TOD : dat wil zeggen een reguliere lijn tussen twee punten, die geheel of gedeeltelijk wordt bediend op basis van reserveringen. In deze formule worden mensen niet thuis opgehaald. Het zonale TOD biedt daarentegen een thuisophaaldienst aan, met twee opties : vrije dienstregelingen (op verzoek van de

des horaires libres (à la demande des usagers) où la destination n'est pas fixée à l'avance, ou des horaires fixes où la destination est fixée à l'avance. Les TAD entendent constituer une offre nouvelle qui se veut flexible, modulable en fonction des besoins géographiques, des horaires ou des circonstances (grands événements, heure de pointe, ...). Il existe dès lors une multitude de possibilités de déploiement de ces lignes à la demande. On peut par exemple permettre de se déplacer d'un point d'arrêt d'une zone définie vers un ou plusieurs points de rabattement (pôle d'échange). On peut se déplacer d'un point d'arrêt à un autre point d'arrêt dans une zone définie. On peut se déplacer d'un arrêt d'une ligne régulière (terminus le plus souvent isolé) vers un point d'arrêt d'une zone définie et inversement. On peut, enfin, se déplacer d'un arrêt à un autre sur une ligne définie, uniquement à la demande.

Au vu du grand succès des formes de mobilité alternatives, on constate actuellement que les usagers sont demandeurs de solutions où ils peuvent concilier l'exigence de la qualité, l'assurance de l'efficacité et surtout : la liberté de se déplacer comme ils l'entendent, au moyen de la solution qui est la plus adaptée à leur besoin immédiat. Les transports en commun, s'ils répondent à une partie de ces besoins, ne sont donc qu'un des maillons de la chaîne et doivent dès lors perpétuellement s'adapter afin de faire évoluer leur offre. Nous observons dès lors que de nombreuses propositions de transports alternatifs souples émergent à la place ou en complément des services classiques lourds et réguliers, peu adaptés pour répondre à certains impératifs de mobilité de la population.

De nombreuses villes, collectivités ou sociétés de transport se sont intéressées aux transports à la demande afin de réinventer la palette de services qu'ils offraient. En France, par exemple, les TAD sont présents dans 89 départements. Devant le coût élevé de certaines lignes où la demande était faible ou variable, ils se sont interrogés sur la possibilité de mettre en place de nouveaux systèmes qui, tout en regroupant les passagers, leur proposerait un service proche de l'automobile personnelle. On en évite toutefois les inconvénients (coût élevé d'achat, d'entretien, stationnement, ...) tout en proposant un confort équivalent et un service adapté et flexible par rapport aux besoins immédiats de l'utilisateur. Les transports à la demande s'appuient alors sur les technologies modernes, comme nous allons le voir, pour proposer une alternative crédible.

Comme cela a été illustré ci-avant, les TAD étaient initialement déployés en milieu rural ou péri-urbain. Nous verrons cependant dans la partie suivante qu'il est également utilisé, avec beaucoup de succès, dans des milieux urbains ou en tant que lien entre la périphérie et la ville. Il est possible, par exemple, de développer en territoire urbain des lignes de bus à la demande, ou tout autre service souple et modulaire, qui remplissent à la fois des fonctions de TAD et de service régulier. Le regroupement des voyageurs permet alors d'optimiser les trajets effectués par le véhicule et rend possible un rendement économique qui atteint, voire dépasse, celui des systèmes classiques. En rassemblant des voyageurs au sein d'un même véhicule qui effectue une

gebruikers) waarbij de bestemming niet vooraf is vastgelegd, of vaste dienstregelingen waarbij de bestemming vooraf is vastgelegd. Het TOD is bedoeld als een nieuw aanbod dat flexibel is en kan worden aangepast aan geografische behoeften, uurroosters of omstandigheden (grote evenementen, spitsuur, enz.). Er bestaan dus veel mogelijkheden om deze lijnen op aanvraag in te zetten. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om van een stopplaats in een bepaald gebied naar een of meer aansluitpunten (knooppunt) te gaan. Het is mogelijk om binnen een bepaald gebied van de ene naar de andere stopplaats te gaan. Tevens kan men van een halte op een gewone lijn (meestal een enkelvoudig eindpunt) naar een stopplaats binnen een bepaald gebied gaan en vice versa. Tot slot is het mogelijk om van de ene halte naar de andere te gaan op een bepaalde lijn, alleen op aanvraag.

Gelet op het grote succes van alternatieve vormen van mobiliteit zien we nu dat gebruikers op zoek zijn naar oplossingen die de kwaliteit, de zekerheid van efficiëntie en vooral de vrijheid om zich te verplaatsen zoals zij dat willen, kunnen verzoenen met de oplossing die het beste past bij hun directe behoeften. Het openbaar vervoer komt weliswaar tegemoet aan een aantal van deze behoeften, maar is slechts een schakel in de keten en moet zich dus voortdurend aanpassen om zijn aanbod te ontwikkelen. We stellen dan ook vast dat er veel voorstellen voor flexibel alternatief vervoer ontstaan in plaats van of ter aanvulling van de klassieke zware en reguliere diensten, die slecht zijn aangepast aan bepaalde mobiliteitsnoden van de bevolking.

Vele steden, gemeenschappen en vervoermaatschappijen hebben belangstelling voor vervoer op aanvraag om de waaier van aangeboden diensten opnieuw uit te vinden. In Frankrijk bijvoorbeeld is TOD in 89 departementen aanwezig. Gelet op de hoge kosten van bepaalde lijnen waar de vraag laag of variabel is, rees bij hen de vraag of het mogelijk was om nieuwe systemen op te zetten die weliswaar de passagiers samenbrengen, maar hen een dienst aanbieden die vergelijkbaar is met die van de personenwagen. De nadelen (hoge aankoop- en onderhoudskosten, parkeren, enz.) kunnen echter worden vermeden, terwijl een gelijkwaardig comfort en een aangepaste en flexibele service wordt geboden in verhouding tot de directe behoeften van de gebruiker. Zoals we zullen zien, is het vervoer op aanvraag aangewezen op moderne technologieën om een geloofwaardig alternatief te bieden.

Zoals hierboven toegelicht, werd TOD in eerste instantie in plattelands- of randstedelijke gebieden ingezet. We zullen in het volgende deel echter zien dat het ook, met veel succes, wordt gebruikt in stedelijke omgevingen of als een schakel tussen de rand en de stad. Het is bijvoorbeeld mogelijk om in stedelijke gebieden buslijnen op aanvraag te ontwikkelen, of een andere flexibele en modulaire dienst, die zowel TOD als reguliere dienstfuncties vervullen. De groepering van de reizigers maakt het vervolgens mogelijk om de ritten van het voertuig te optimaliseren en maakt een economisch rendement mogelijk dat overeenkomt met of zelfs groter is dan dat van de klassieke systemen. Door de reizigers te groeperen in een enkel voertuig op een digitaal

tournée dont le trajet est optimisé par ordinateur, on économise des véhicules roulants, des distances parcourues, et la pollution qui en aurait découlé. On passe alors d'un paradigme basé sur la voiture individuelle à un autre qui s'appuie cette fois sur le transport collectif individualisé.

Exemples en Belgique et à l'étranger

Le système de transport à la demande a déjà fait ses preuves dans de nombreuses villes de par le monde. Il est cependant intéressant de regarder chez nos voisins comment ils en ont tiré parti pour étoffer leur offre de mobilité, notamment la nuit. En France, la plupart des grandes villes proposent un service de transport à la demande : Bordeaux, Grenoble, Clermont-Ferrand, Lyon, Le Havre, Lille, l'Ile de France, Metz, Nice, Reims, Marseille ou Strasbourg. En Italie, les villes de Florence, Milan, Rome et Gênes proposent également des offres à la demande, le plus souvent la nuit.

À titre d'exemple, la ville de Besançon a mis en place le TAD Evolis-Gare. Celui-ci a pour mission de desservir un semis d'arrêts prédéfinis et disséminés sur le territoire, en convergence-divergence sur un unique générateur de flux. Le logiciel qui le gère vise à regrouper le maximum de passagers ayant réservé au téléphone jusqu'à la veille, dans un minimum de véhicules, tout en réalisant les trajets les plus courts possibles. Après évaluation, une analyse du transfert modal montre qu'environ la moitié des clients prenait leur véhicule personnel ou se faisait accompagner par un proche avant d'utiliser le TAD. Le reste des voyageurs prenait le bus (12 %) ou le taxi (28 %) ou bien pratiquait la marche à pied (12 %). On voit ainsi qu'il est possible d'induire par une offre renouvelée de service des changements sensibles dans les habitudes de mobilité.

En Région flamande, De Lijn a mis en place le Belbus qui dessert de nombreuses zones désignées pour suppléer au manque de lignes régulières. Sur le même modèle, le TEC a également mis en place le Telbus dans les environs d'Arlon.

À Bruxelles, le système des Taxibus destinés aux personnes à mobilité réduite est un service de TAD performant fonctionnant du lundi au samedi de 5h à 1h du matin. Par ailleurs, les taxis Collecto rentrent dans le cadre de la définition du « transport à la demande ». Financé par la Région et opéré par une société de taxis, ce système fonctionne pour rappel entre 23h et 6h du matin sur tout le territoire de la Région. Il opère via des arrêts fixes où il rassemble plusieurs voyageurs dans le véhicule en les déposant aux adresses qu'ils souhaitent. Si ce système rencontre les besoins d'une série d'utilisateurs, notamment les plus jeunes de par son coût réduit, il apparaît cependant peu adapté pour une série d'autres utilisateurs. Un boulanger qui commence son service à 4h du matin a peu d'intérêt à se rendre à un arrêt fixe qui peut être éloigné de son atelier pour faire une longue boucle avant d'arriver au travail. Une même réflexion peut aussi s'appliquer à d'autres professions fonctionnant avec des horaires décalés tels que les éboueurs, les facteurs, les magasiniers ou les techniciens de surface. Un service à la demande à prix avantageux pourrait les

geoptimalisée route, wordt bespaard op rijdende voertuigen, afgelegde afstanden en de vervuiling die anders zou zijn ontstaan. Zo evolueren we van een paradigma gebaseerd op de individuele auto naar een ander, ditmaal gebaseerd op geïndividualiseerd openbaar vervoer.

Voorbeelden in België en in het buitenland

Het systeem van vervoer op aanvraag heeft zijn waarde al bewezen in vele steden over de hele wereld. Het is echter interessant om te zien hoe onze burens er gebruik van hebben gemaakt om hun mobiliteitsaanbod uit te breiden, vooral 's nachts. In Frankrijk bieden de meeste grote steden een vervoer op aanvraag aan : Bordeaux, Grenoble, Clermont-Ferrand, Lyon, Le Havre, Lille, Ile de France, Metz, Nice, Reims, Marseille of Straatsburg. In Italië bieden de steden Firenze, Milaan, Rome en Genua ook diensten op aanvraag aan, meestal 's nachts.

De stad Besançon heeft bijvoorbeeld het TOD Evolis-Gare in het leven geroepen, met als opdracht een netwerk van vooraf vastgestelde haltes te bedienen, verspreid over het hele grondgebied, die vanaf een enkele reisgenerator convergeren en divergeren. De software die het beheert, heeft als doel het maximale aantal passagiers die tot de vorige dag telefonisch hebben geboekt, te groeperen in een minimum aantal voertuigen en tegelijkertijd de kortst mogelijke trajecten af te leggen. Na evaluatie blijkt uit een analyse van de modale overdracht dat ongeveer de helft van de klanten hun eigen voertuig gebruikte of door een naaste werd gebracht voordat ze het TOD gebruikten. De rest van de reizigers nam de bus (12 %), een taxi (28 %) of kwam te voet (12 %). Dit toont aan dat het mogelijk is om belangrijke veranderingen in de mobiliteitsgewoonten teweeg te brengen door een vernieuwd dienstenaanbod.

In het Vlaams Gewest heeft De Lijn de Belbus in heel wat gebieden in het leven geroepen, om het gebrek aan reguliere lijnen te compenseren. Naar hetzelfde model heeft de TEC ook de Telbus in de omgeving van Aarlen opgezet.

In Brussel is het Taxibus-systeem voor mensen met een beperkte mobiliteit een efficiënte TOD-dienst die van maandag tot zaterdag van 5 tot 1 uur in de ochtend werkt. Bovendien vallen de Collecto-taxi's onder de definitie van « vervoer op aanvraag ». Dit systeem, dat wordt gefinancierd door het Gewest en wordt uitgebaat door een taxibedrijf, werkt tussen 23.00 en 6.00 uur in het hele Gewest. Het werkt via vaste haltes waar het meerdere passagiers in het voertuig bijeenbrengt en hen op de door hen gewenste adressen afzet. Hoewel dit systeem voldoet aan de behoeften van een aantal gebruikers, met name de jongste dankzij de lage kosten, is het niet geschikt voor een aantal andere gebruikers. Een bakker die zijn dienst om 4 uur 's morgens begint, heeft er weinig belang bij om naar een vaste halte te gaan die misschien ver van zijn werkplaats verwijderd is om een lange lus te maken voordat hij op zijn werk aankomt. Dezelfde bedenking kan ook gelden voor andere beroepen die volgens onregelmatige uren werken, zoals vuilnismannen, postdragers, magazijnmedewerkers of oppervlaktetechnici. Een dienst op aanvraag tegen een

intéresser la journée également. Il faut noter que les temps d'attente sont très variables avec le service Collecto, là où d'autres formes de transport à la demande permettent une réservation qui garantit une arrivée précise au lieu de prise en charge. Ajoutons d'autres pistes intéressantes de réflexion, comme la possibilité de desservir certains quartiers reculés dans les communes de notre Région en ligne régulière la journée et en ligne à la demande le soir. A titre d'exemple, des quartiers peu desservis en transport en commun comme Haren, certains quartiers entre Drogenbos et Uccle, le quartier des Dames blanches à Woluwe-Saint-Pierre ou des quartiers de Neder-over-Hembeek pourraient directement bénéficier de lignes à la demande en complément de l'offre de transport public déjà développée.

Ce type de système ne se développe cependant pas du jour au lendemain. Son déploiement éventuel, pour être optimisé, rentable et attractif, nécessite de développer une connaissance fine du territoire bruxellois, de la saturation de certaines lignes de transport en commun, de la demande en transports alternatifs en lien avec certains quartiers, pôles économiques, universitaires ou culturels. Il importe, pour Bruxelles Mobilité ainsi que pour la STIB, de développer une connaissance précise des flux de voyageurs en fonction des horaires, des points d'origine et des points d'arrivée, et des profils spécifiques qui pourraient bénéficier d'une offre complémentaire. On pense ici aux personnes travaillant la nuit ou aux travailleurs navetteurs provenant de la périphérie et s'arrêtant dans les P+R régionaux ou dans les grandes gares en bordure de ville. On observe à cet égard que de nombreux TAD mis en œuvre à l'étranger relient directement ces parkings de délestage aux grands pôles d'activité se situant dans la ville, en transport régulier la journée, puis à la demande la nuit par exemple. A Lens, le système Chronopro vous propose de vous emmener depuis les gares TER vers les 5 grandes zones d'activité du territoire.

À Bruxelles, le Plan Régional de Mobilité « Good Move » reconnaît la nécessité de réfléchir dès maintenant aux perspectives d'évolution de nos transports publics. Celui-ci prévoit d'ailleurs, dans son action C.6, de « tester des concepts de transport à la demande permettant de compléter et de faire évoluer l'offre de transport public classique ». C'est précisément l'objet de la présente proposition qui entend demander à la STIB et à Bruxelles Mobilité la réalisation d'une étude permettant d'acquérir une connaissance fine de la demande en la matière (en distinguant les profils différents liés aux types d'activités professionnels exercés, aux besoins en horaires décalés, aux différents bassins d'activité), ainsi que des lignes sur lesquelles cela pourrait être bénéfique. Le développement de modèles par ordinateur pour concevoir l'optimisation de trajets à la demande et des arrêts qui devront être disséminés sur ceux-ci sera indispensable à la rationalisation des lignes déjà existantes. Cette mission devra être confiée à la STIB mais devra être réalisée en collaboration avec Bruxelles Mobilité qui possède pour ce faire les outils informatiques et l'expertise nécessaires. Une collaboration avec la Région flamande devra également être initiée afin de permettre éventuellement l'émergence de telles lignes à la demande

gunstige prijs zou hen ook overdag kunnen interesseren. Opgemerkt moet worden dat de wachttijden sterk variëren met de Collecto-dienst, waar andere vormen van vervoer op aanvraag een reservering mogelijk maken die een precieze aankomst op de ophaalplaats garandeert. Andere interessante denkpistes betreffen de mogelijkheid om bepaalde afgelegen gebieden in de gemeenten van ons Gewest overdag op een regelmatige lijn te bedienen en 's avonds op aanvraag. Wijken met weinig openbaar vervoer zoals Haren, bepaalde wijken tussen Drogenbos en Ukkel, de Witte Vrouwenwijk in Sint-Pieters-Woluwe of wijken in Neder-over-Heembeek zouden bijvoorbeeld rechtstreeks kunnen gebruikmaken van lijnen op aanvraag naast het bestaande openbaarvervoeraanbod.

Een dergelijk systeem wordt echter niet van de ene op de andere dag ontwikkeld. Voor een optimale, rendabele en aantrekkelijke inzet ervan is een grondige kennis nodig van het Brussels grondgebied, de verzadiging van bepaalde lijnen van het openbaar vervoer, de vraag naar alternatief vervoer voor bepaalde wijken, economische, universitaire of culturele centra. Het is belangrijk dat Brussel Mobiliteit en de MIVB een precieze kennis van de reizigersstromen ontwikkelen volgens dienstregelingen, vertrekpunten en aankomstpunten, en specifieke profielen die voordeel kunnen halen uit een aanvullend aanbod. Het gaat hier bijvoorbeeld om mensen die 's nachts werken of pendelaars die aan de rand van de stad stoppen bij gewestelijke park and rides of bij grote stations aan de rand van de stad. Ter zake kan worden opgemerkt dat veel in het buitenland ingezet TOD deze ontradingsparkings rechtstreeks verbindt met de grote activiteitscentra in de stad, bijvoorbeeld door middel van regulier vervoer overdag en vervoer op aanvraag 's nachts. In Lens zorgt het Chronopro-systeem voor een verbinding tussen de TER-stations en de 5 grote activiteitscentra in de omgeving.

In Brussel erkent het Gewestelijk Mobiliteitsplan « Good Move » de noodzaak om nu al na te denken over de toekomstige ontwikkeling van ons openbaar vervoer. In actie C.6 van het plan wordt ook voorgesteld om « Het openbaar vervoeraanbod flexibeler maken door vraagafhankelijke concepten te integreren en te ontwikkelen ». Dit is precies het doel van dit voorstel, dat de MIVB en Brussel Mobiliteit wil vragen een studie uit te voeren om een gedetailleerde kennis van de vraag op dat vlak te verwerven (waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende profielen die verband houden met de soorten uitgeoefende beroepsactiviteiten, de behoeften aan gespreide werkuren, de verschillende bedrijvigheidsdomeinen), en de lijnen waarop dit nuttig zou kunnen zijn. De ontwikkeling van computermodellen voor de optimalisering van de trajecten op aanvraag en de haltes die daarop moeten worden verspreid, is van essentieel belang voor de rationalisering van de bestaande lijnen. Deze opdracht moet worden toevertrouwd aan de MIVB, maar moet worden uitgevoerd in samenwerking met Brussel Mobiliteit, dat hiervoor over de nodige informaticatools en -expertise beschikt. Tevens zal samenwerking met het Vlaams Gewest moeten worden gestart om eventueel

entre les grands pôles d'activité bruxellois et les différents grands bassins d'habitation en périphérie de Bruxelles.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
David WEYTSMAN (F)

dergelijke lijnen op aanvraag te kunnen laten ontstaan tussen de grote bedrijvigheidscentra in Brussel en de verschillende grote woonwijken aan de rand van Brussel.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à développer un service de transport à la demande en complément de l'offre STIB existante

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu le Plan Énergie Climat 2030 de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie ;

Vu la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2019 ;

Vu la concession de services « Collecto » de septembre 2008 relative à l'organisation d'un système de taxis collectifs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles ;

Vu la Résolution du Parlement européen du 14 décembre 2017 sur une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions ;

Considérant le succès que rencontrent le transport à la demande à Bruxelles et en dehors de nos frontières régionales et les bénéfices qu'il représente en termes de report modal de l'automobile vers des modes de déplacement collectifs et plus verts ;

Considérant les objectifs énoncés au sein du Plan Régional de Mobilité « Good Move », notamment via son action C.6 visant à développer des services de transport à la demande ;

Considérant la nécessité de développer une offre complémentaire, flexible et adaptée à la situation particulière de Bruxelles et de sa périphérie ;

Considérant les bienfaits que représente une fluidification du trafic en termes de qualité de l'air, de santé, de redistribution de l'espace public, et de coût économique pour la collectivité ;

Considérant que certaines lignes de bus opérées par la STIB pourraient bénéficier d'une analyse poussée de leur taux de fréquentation, des trajets opérés et du rapport coût-bénéfice qu'elles représentent par rapport à une formule hybride où ces lignes régulières se transformeraient, à certaines heures, en ligne à la demande ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

teneinde een vervoerdienst op aanvraag te ontwikkelen ter aanvulling van het bestaande MIVB-aanbod

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het Energie- en Klimaatplan 2030 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Gelet op de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie-beheersing ;

Gelet op de Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2019 ;

Gelet op de dienstenconcessie « Collecto » van september 2008 betreffende de organisatie van een systeem van collectieve taxi's op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Gelet op de Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel ;

Gelet op de Resolutie van het Europees Parlement van 14 december 2017 over een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit ;

Overwegende het succes dat vervoer op aanvraag heeft in Brussel en buiten onze gewestgrenzen en de voordelen ervan op het gebied van de modal shift van het autoverkeer naar andere collectieve en groenere vervoerwijzen ;

Overwegende de in het Gewestelijk Mobiliteitsplan « Good Move » verwoorde doelstellingen, met name via actie C.6, met het oog op de ontwikkeling van vervoerdiensten op aanvraag ;

Overwegende de noodzaak om een aanvullend aanbod uit te werken dat flexibel is en aangepast is aan de bijzondere situatie in Brussel en de Brusselse rand ;

Overwegende de voordelen van vlotter verkeer voor de luchtkwaliteit, de gezondheid, de herverdeling van de openbare ruimte en de economische kost voor de gemeenschap ;

Overwegende dat bepaalde door de MIVB bediende buslijnen baat zouden kunnen hebben bij een grondige analyse van hun bezettingsgraad, de afgelegde trajecten en de kosten-batenverhouding, in vergelijking met een hybride formule waarbij deze reguliere lijnen op bepaalde tijdstippen zouden worden omgevormd tot lijnen op aanvraag ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de demander à la STIB et à Bruxelles Mobilité de réaliser une étude portant sur l’opportunité de développer un système de transport à la demande tout public en complément du réseau de transport en commun existant, à certaines heures et pour rendre accessibles des quartiers ou pôles d’activités peu desservis ;
- de réaliser une phase test de ligne à la demande et d’en évaluer l’impact ;
- de mettre en place avec la Région flamande une concertation en vue d’analyser l’opportunité de mettre en place des collaborations entre la STIB et De Lijn visant à développer des lignes périurbaines à la demande qui relieraient directement les grands bassins d’habitation aux différents pôles d’activité ;
- d’étudier la possibilité de relier les P+R aux pôles d’activité au moyen de lignes à la demande.

Anne-Charlotte d’URSEL (F)
David WEYTSMAN (F)

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- de MIVB en Brussel Mobiliteit te vragen een studie uit te voeren naar de wenselijkheid van de ontwikkeling van een systeem van vervoer op aanvraag ter aanvulling van het bestaande openbaarvervoersnet, op bepaalde tijdstippen en om weinig bediende wijken of bedrijvigheidscentra toegankelijk te maken ;
- een testfase van een lijn op aanvraag uit te voeren en de impact ervan te beoordelen ;
- overleg op gang te brengen met het Vlaams Gewest om na te gaan of het wenselijk is samenwerking tussen de MIVB en De Lijn tot stand te brengen met het oog op de ontwikkeling van randstedelijke lijnen op aanvraag die de grote woonkernen rechtstreeks verbinden met de verschillende bedrijvigheidscentra ;
- de mogelijkheid te bestuderen om de park and rides te verbinden met de bedrijvigheidscentra door middel van lijnen op aanvraag.