

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2002-2003

2 JUILLET 2003

PROPOSITION DE RESOLUTION

**relative à la réorganisation
du réseau tram de la STIB**

RAPPORT

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

par MM. Jean-Pierre CORNELISSEN (F) et
Michel MOOCK (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

1. *Membres effectifs* : MM. Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, Alain Nimegeers, Mme Marie-Jeanne Riquet, M. Bernard Ide, Mme Geneviève Meunier, M. Michel Van Roye, Mme Isabelle Emmery, MM. Michel Moock, Mahfoudh Romdhani, Denis Grimberghs, Johan Demol, Jan Béghin.
2. *Membres suppléants* : M. Alain Adriaens, Mmes Marie-Rose Geuten, Béatrice Fraiteur, M. Joël Riguelle.
3. *Autres membres* : Mmes Danielle Caron, Michèle Carthé, Magda De Galan, M. Serge de Patoul.

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2002-2003

2 JULI 2003

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de reorganisatie van
het tramnetwerk van de MIVB**

VERSLAG

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

door de heren Jean-Pierre CORNELISSEN (F) en
Michel MOOCK (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. *Vaste leden* : De heren Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, Alain Nimegeers, mevr. Marie-Jeanne Riquet, de heer Bernard Ide, mevr. Geneviève Meunier, de heer Michel Van Roye, mevr. Isabelle Emmery, de heren Michel Moock, Mahfoudh Romdhani, Denis Grimberghs, Johan Demol, Jan Béghin.
2. *Plaatsvervangers* : De heer Alain Adriaens, mevr. Marie-Rose Geuten, mevr. Béatrice Fraiteur, de heer Joël Riguelle.
3. *Andere leden* : Mevr. Danielle Caron, mevr. Michèle Carthé, mevr. Magda De Galan, de heer Serge de Patoul.

0. Introduction

Lors de la séance plénière du 14 mars 2003, M. Michel Moock, Mme Geneviève Meunier, M. Marc Cools, M. Denis Grimberghs et M. Jean-Pierre Cornelissen interpellaient le ministre Chabert au sujet du plan de restructuration du réseau de trams. Regrettant le manque de concertation de la STIB, ils demandèrent de pouvoir auditionner les responsables de la STIB à très brève échéance.

Le journal *Le Soir* du 14 mars 2003 annonçait que le comité de gestion de la STIB avait décidé la réorganisation de son réseau trams. En février 2002, Inter-Environnement Bruxelles avait déjà fait grand bruit au sujet du plan de restructuration du réseau trams; un premier plan avait en effet été élaboré en été 2001. Après avoir été présenté et discuté notamment en Commission régionale de la Mobilité, il fut retravaillé en groupe de travail au sein de la STIB.

Ce nouveau plan, qui viserait selon l'administrateur-directeur général de la STIB, à « redéployer l'offre de façon équilibrée sur tout le réseau » serait « la moins mauvaise solution » qui tiendrait compte de la demande.

Tout au long des auditions organisées en commission à partir du 19 mars 2003, l'avis des parlementaires a été sensiblement différent.

Après avoir entendu à trois reprises les plus hauts responsables de la STIB, les représentants d'Inter-Environnement Bruxelles et du Brusselse Raad voor het Leefmilieu, ainsi que les professeurs R. Poncelet et G. Maggetto, respectivement président et vice-président de la Commission régionale de la Mobilité, tous les commissaires n'ont pas été convaincus par la pertinence de ce plan trams.

C'est la raison pour laquelle ils ont décidé, sur base de l'article 28.2 du Règlement, d'élaborer une proposition de résolution.

Réunion du 19 mars 2003

I. Exposé du ministre

Le Contrat de gestion prévoit que pour l'année 2005 la STIB doit être en mesure d'assurer 15 millions de déplacements supplémentaires par an et 40 millions de déplacements en plus en 2010 par rapport à l'année 1999.

En outre, la part de marché des transports en commun en ce qui concerne le trafic domicile-travail pendant les heures de pointe doit augmenter de 31 à 41 %.

Pour permettre de réaliser ces objectifs, le Contrat de gestion a chargé la STIB d'analyser chaque année 20 % de

0. Inleiding

Tijdens de plenaire vergadering van 14 maart 2003, hebben de heer Michel Moock, mevrouw Geneviève Meunier, de heer Marc Cools, de heer Denis Grimberghs en de heer Jean-Pierre Cornelissen minister Chabert geïnterpelleerd over het plan voor de reorganisatie van het tramnet. Ze waren niet ingenomen met het feit dat de MIVB geen overleg gepleegd heeft en ze verzochten om zo spoedig mogelijk een hoorzitting te houden met de leiding van de MIVB.

In de krant « *Le Soir* » van 14 maart 2003 stond te lezen dat het beheerscomité van de MIVB beslist had haar tramnet te reorganiseren. In februari 2002 had Inter-Environnement Bruxelles al heel wat ophef gemaakt over het plan tot reorganisatie van het tramnet. In de zomer van 2001 was immers een eerste plan opgesteld. Nadat de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit het had ontvangen en besproken, werd het in de werkgroep van de MIVB aangepast.

Dat nieuwe plan dat er, volgens de bestuurder/directeur-generaal van de MIVB, toe zou strekken om weer te zorgen voor een evenwichtig aanbod op heel het net, zou de minst slechte oplossing zijn en rekening houden met de vraag.

Tijdens de hoorzittingen die de commissie vanaf 19 maart 2003 heeft gehouden, is gebleken dat de parlementsleden er een andere mening op nahielden.

De hoorzittingen met de leiding van de MIVB (tot drie-maal toe), alsook met de vertegenwoordigers van Inter-Environnement Bruxelles, de Brusselse Raad voor het Leefmilieu en met de hoogleraren R. Poncelet en G. Maggetto, hebben de commissieleden echter niet kunnen overtuigen van de performantie van dat tramplan.

Op grond van artikel 28.2 van het Reglement, hebben ze bijgevolg beslist om een voorstel van resolutie op te stellen.

Vergadering van 19 maart 2003

I. Uiteenzetting van de minister

Volgens het beheerscontract moet de MIVB tegen 2005 in staat zijn om 15 miljoen extra verplaatsingen per jaar tot stand te brengen en tegen 2010 veertig miljoen verplaatsingen extra in vergelijking met het jaar 1999.

Bovendien moet het marktsegment van het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer gedurende de spitsuren stijgen van 31 tot 41 %.

Om die doelstellingen te verwezenlijken, moet de MIVB volgens het beheerscontract ieder jaar 20 % van het hele

l'ensemble de son réseau afin de mieux pouvoir répondre à la demande. Dans un premier temps, on a procédé à l'élaboration du Plan directeur Métro. Cela permettra de réaliser une augmentation de capacité de 36 %, tandis que l'investissement indispensable ne s'élève qu'à 3 % de l'investissement global pour le métro.

Cet exercice est à présent effectué pour le réseau de tramways. Ensuite, suivra le réseau d'autobus.

Les objectifs de ces adaptations du réseau peuvent être définis comme suit :

1) Adapter l'offre à la demande

La dernière réforme approfondie du réseau de tramways date d'il y a vingt-cinq ans. Les besoins des voyageurs ont depuis lors fortement évolué.

2) Augmenter les fréquences et la régularité des services

La qualité de l'offre doit être améliorée par une augmentation des fréquences et de la régularité du service.

3) Recours à du nouveau matériel confortable

De nouveaux tramways à capacité élevée seront acquis pour remplacer les anciens véhicules.

La capacité du trafic de tramways devrait augmenter de 7.200 places, ce qui est supérieur aux 5.500 places prévues dans le Contrat de gestion.

Le nouveau schéma d'exploitation poursuit une utilisation optimale de cette capacité supplémentaire en ayant recours à ces tramways aux endroits où leur présence s'avère la plus indispensable. Il s'agit ici d'une réorganisation et non pas d'une rationalisation.

Des simulations démontrent d'ailleurs que le nouveau schéma d'exploitation devrait attirer 6 millions de voyageurs supplémentaires (à titre de comparaison : en 2001, 52 millions de voyageurs ont pris le tram).

Comme le ministre l'a souligné lors de la séance plénière du 14 mars 2003, il s'agit d'une proposition provisoire de la STIB, approuvée en première lecture par ses organes de gestion, en l'espèce par le Comité de gestion de la STIB.

Comme il est prévu dans le Contrat de gestion, les avis de la Commission régionale de la Mobilité, des communes concernées et des instances régionales seront recueillis.

net onderzoeken om beter in te spelen op de vraag. In een eerste fase is een richtplan voor de metro opgesteld. Hiermee zou de capaciteit met 36 % kunnen worden verhoogd terwijl de noodzakelijke investering slechts 3 % van de totale investeringen voor de metro bedraagt.

Nu wordt ook het tramnet onder de loep genomen. Daarna volgt nog het busnet.

De doelstellingen van die aanpassingen van het net kunnen als volgt worden omschreven :

1) Aanpassing van het aanbod aan de vraag

Vijfentwintig jaar geleden werd het tramnet voor het laatst grondig hervormd. De behoeften van de reizigers zijn sindsdien sterk gewijzigd.

2) Verhoging van de frequentie en van de regelmaat van de diensten

De kwaliteit van het aanbod moet worden verbeterd door een verhoging van de frequentie en van de klokvastheid van de dienst.

3) Nieuw comfortabel materieel

Er zullen nieuwe trams met hogere capaciteit worden aangekocht ter vervanging van de oude rijtuigen.

De capaciteit van de trams zou met 7.200 plaatsen moeten toenemen, wat meer is dan de 5.500 plaatsen die in het beheerscontract worden vooropgesteld.

Het nieuwe exploitatieschema streeft naar een optimaal gebruik van deze extra capaciteit. Daartoe zouden die trams moeten worden gebruikt op de plaatsen waar ze het meest nodig zijn. Het gaat hier om een reorganisatie en niet om een rationalisatie.

Uit simulaties blijkt overigens dat het nieuwe exploitatieschema 6 miljoen extra reizigers zou moeten aantrekken (vergelijking : in 2001, 52 miljoen reizigers hebben de tram genomen).

De minister heeft er tijdens de plenaire vergadering van 14 maart 2003 op gewezen dat het om een voorlopig voorstel van de MIVB gaat dat in eerste lezing is goedgekeurd door de beheersorganen, in dit geval door het beheerscomité van de MIVB.

Zoals wordt voorgeschreven in het beheerscontract, zullen de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit, de betrokken gemeenten en de gewestelijke instanties om advies worden gevraagd.

Après ces consultations, la STIB soumettra son projet à une deuxième lecture afin de tenir compte de façon maximale des avis qui auront été recueillis.

Ensuite, la proposition sera transmise pour accord à la Région qui prendra alors en toute connaissance de cause une décision définitive concernant le nouveau réseau de tramways.

Le ministre se réjouit que la proposition de la STIB permettra à la Commission régionale de la Mobilité, aux communes et à la Région de définir en connaissance de cause leur position en ce qui concerne le nouveau réseau de tramways.

Il ose espérer que ce projet sera examiné dans un esprit ouvert et avec un sens de l'innovation. Car sans innovations, on ne pourra continuer à améliorer de façon efficace et qualitative l'offre de transport public.

Etant donné qu'il s'agit ici d'un débat démocratique qui nous concerne tous, le ministre estime qu'il est bon que les députés puissent prendre connaissance du projet, de façon détaillée.

Il a par conséquent demandé à la STIB de faire rapport à la commission de l'infrastructure de l'analyse que la société a réalisée et de la proposition qu'elle a élaborée.

II. Exposé de M. Alain Flausch, administrateur-directeur général de la STIB

L'administrateur-directeur général de la STIB est d'avis que les interpellations de M. Michel Moock, Mme Geneviève Meunier, MM. Marc Cools, Denis Grimberghs et Jean-Pierre Cornelissen au sujet de la réorganisation du réseau tram en séance plénière du 14 mars 2003, relèvent plus d'un problème de communication que de fond.

Comme le rappelait le ministre dans son exposé, la STIB est tenue de suivre une certaine procédure. Il est dès lors normal que le projet de nouveau réseau tram soit soumis en premier lieu au Comité de gestion de l'entreprise de transport public bruxellois pour être ensuite soumis à la Commission régionale de la Mobilité, aux communes, ainsi qu'à la Région, gouvernement et Parlement.

L'essentiel de l'exposé de M. Flausch est repris dans les transparents (annexe 1). On ne reprendra au rapport que les remarques collatérales.

L'administrateur-directeur général de la STIB a tenu à souligner que c'est la première fois qu'on revoit de fond en

Vervolgens zal de MIVB haar ontwerp in tweede lezing voorleggen om zoveel mogelijk rekening te houden met de ingewonnen adviezen.

Daarna zal het voorstel om instemming worden voorgelegd aan het Gewest, dat dan met kennis van zaken een definitieve beslissing zal nemen i.v.m. het nieuwe tramnet.

Het verheugt de minister dat het voorstel van de MIVB de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit, de gemeenten en het Gewest in staat zal stellen met kennis van zaken een standpunt te bepalen ten aanzien van het nieuwe tramnet.

Hij hoopt dat dit ontwerp zal worden onderzocht in een open sfeer en met zin voor vernieuwing. Zonder vernieuwingen zal men er niet in slagen om het openbaar vervoersaanbod efficiënt en kwalitatief te blijven verbeteren.

Aangezien het hier gaat om een democratisch debat dat ons allen aanbelangt, vindt hij het goed dat de volksvertegenwoordigers uitvoerig kennis kunnen nemen van het ontwerp.

Hij heeft de MIVB bijgevolg verzocht aan de commissie voor de infrastructuur verslag uit te brengen van de analyse die de maatschappij heeft gemaakt van het voorstel dat zij heeft uitgewerkt.

II. Uiteenzetting van de heer Alain Flausch, administrateur-directeur generaal van de MIVB

De administrateur-directeur generaal van de MIVB meent dat de interpellaties van de heer Michel Moock, mevrouw Geneviève Meunier, de heren Marc Cools, Denis Grimberghs en Jean-Pierre Cornelissen in verband met de reorganisatie van het tramnet tijdens de plenaire vergadering van 14 maart 2003 meer te maken hebben met een communicatieprobleem dan met de kern van de zaak.

Zoals de minister er tijdens zijn uiteenzetting aan herinnerd heeft, moet de MIVB een bepaalde procedure volgen. Het is derhalve normaal dat het project voor een nieuw tramnet in de eerste plaats wordt voorgelegd aan het beheerscomité van het openbaar vervoerbedrijf en vervolgens wordt voorgelegd aan de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit, aan de gemeenten en aan het Gewest, de regering en het parlement.

De essentie van de uiteenzetting van de heer Flausch is opgenomen in de slides (bijlage 1). In het verslag zullen alleen de randopmerkingen worden opgenomen.

De administrateur-directeur generaal van de MIVB wijst erop dat het tramnet voor het eerst helemaal wordt herzien

comble le réseau depuis sa dernière réforme en '68-'69. La grande nouveauté consiste à établir un réseau orienté clients.

Une confusion provient du fait qu'une première version d'un nouveau plan tram a été élaborée par le directeur de la STIB, M. Dochy, et par le membre du Comité de gestion, M. Simon, en juillet 2001. Pour l'administrateur-directeur général, c'était un réseau avec beaucoup de savoir-faire, mais également plusieurs défauts. Le moindre n'étant pas celui de l'absence de la mesure de la demande.

Depuis lors, un nouveau projet a été élaboré en mesurant le projet précédent à l'aune de la demande de la clientèle. Et là, on ne peut manquer de constater que sur l'axe Nord-Midi de la STIB, circule un énorme charroi STIB : trente-cinq trams en heure de pointe. Le premier projet élaboré en juillet 2001 prévoyait d'y faire passer quarante trams en heure de pointe!

C'est ce projet-là, qui a été examiné et discuté avec les représentants des usagers au sein du Conseil consultatif des usagers de la STIB. Cela a d'ailleurs donné lieu à de grands communiqués de presse sur ce qui n'était pas encore un projet adopté. Ces communiqués de presse ont également inspiré un communiqué d'un membre du gouvernement qui s'est prononcé contre l'option du métro lourd.

Ce premier projet a été examiné par la Commission régionale de la Mobilité, qui a remis un avis et qui a entendu, à plusieurs reprises, M. Sermeus et M. Vanackere en commission. Depuis juillet 2002, le Comité de gestion de la STIB a décidé d'élaborer un plan adapté.

Ce nouveau plan de redéploiement du réseau tram a été concocté en tenant compte notamment de l'avis de la Commission régionale de la Mobilité. Selon M. Flausch, 90% des observations de la CRM ont été intégrées. Le Comité consultatif des usagers de la STIB a également eu droit à un exposé des responsables de la STIB relatif à ce nouveau plan, ainsi qu'à un échange de vues. Et c'est ce nouveau plan, concocté depuis août 2002 jusque fin janvier 2003 par un groupe de travail, qui est aujourd'hui présenté par les responsables de la STIB à la commission de l'infrastructure. Et de souligner que cela a été un travail très lourd qui a été réalisé avec des membres du comité de gestion dans lequel sont représentés quatre à cinq chefs de cabinets.

Le 11 mars dernier, ce nouveau projet a été soumis au comité de gestion. Seule une minorité a émis un avis défavorable.

Ce nouveau projet a été présenté le jeudi 13 mars au gouvernement. Dès le 14 mars, le ministre compétent répondait en séance plénière aux interpellations relatives à ce

sedert de hervorming van '68-'69. Nieuw is dat het netwerk wordt afgestemd op het cliënteel.

Het feit dat een eerste versie van een nieuw plan voor de trams is opgesteld door de directeur van de MIVB, de heer Dochy, en door een lid van het beheerscomité, de heer Simon, in juli 2001, heeft voor verwarring gezorgd. Volgens de administrateur-directeur generaal was er veel know-how maar vertoonde het plan eveneens vele gebreken. Niet het minste gebrek is dat de vraag niet becijferd is.

Sedertdien is er een nieuw project opgesteld op basis van het vorige project met een becijfering van de vraag van de reizigers. Daarbij moet worden vastgesteld dat er op de Noord-Zuidas van de MIVB veel trams rijden : 35 trams tijdens de spitsuren. Het eerste project is opgesteld in juli 2001 en voorzag in 40 trams tijdens de spitsuren.

Dit project is onderzocht en besproken met vertegenwoordigers van de gebruikers in de adviesraad van de gebruikers van de MIVB. Dit heeft overigens aanleiding gegeven tot ophefmakende persberichten over een project dat nog niet eens was goedgekeurd. Deze persberichten hebben er een lid van de regering tevens toe aangezet een mededeling te doen waarin hij zich heeft uitgesproken tegen grootscheepse metrowerken.

Dit eerste project is onderzocht door de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit die een advies heeft uitgebracht en die de heer Sermeus en de heer Vanackere een aantal keren heeft gehoord in de commissie. Sedert juli 2002 heeft het beheerscomité van de MIVB beslist om een aangepast plan uit te werken.

Bij de uitwerking van dit nieuwe plan voor het tramnet is onder meer rekening gehouden met het advies van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit. Volgens de heer Flausch is rekening gehouden met 90 % van de opmerkingen van deze commissie. De MIVB-top heeft dit nieuwe plan eveneens toegelicht in het adviescomité van de gebruikers van de MIVB en er heeft een gedachtewisseling plaatsgehad. Het plan dat vandaag door de MIVB-top in de commissie voor de infrastructuur is toegelicht, is het nieuwe plan dat tussen augustus 2002 en januari 2003 door een werkgroep is opgesteld. Er wordt benadrukt dat hieraan leden van het beheerscomité, waarin vier tot vijf kabinetschefs zitting hebben, hebben meegewerkt.

Op 11 maart is dit nieuwe project voorgelegd aan het beheerscomité. Slechts een minderheid heeft een ongunstig advies uitgebracht.

Dit nieuwe project is op donderdag 13 maart voorgesteld aan de regering. Op 14 maart heeft de bevoegde minister tijdens de plenaire vergadering geantwoord op interpellat

plan et, quelques jours après, les responsables de la STIB sont disposés à répondre aux questions pointues des députés en respectant le dialogue démocratique.

M. Michel Van Roye relève néanmoins qu'il a fallu que les députés découvrent ce nouveau projet de réseau tram dans la presse.

L'administrateur-directeur général signale qu'il avait été présenté au gouvernement avant qu'il ne soit repris par les médias.

Il en vient à l'essence même du Plan tram. La volonté de la STIB a été de changer de méthodologie. Jusqu'à présent, on travaillait beaucoup à la marge sans jamais mesurer réellement la demande. Le contrat de gestion établit les obligations de la STIB en matière de croissance des parts de marché. La STIB a travaillé avec des comptages de Stratec, ainsi qu'à partir d'une enquête sur l'origine et la destination des déplacements. La société s'est basée sur une modélisation qui a fait ses preuves : le modèle Emme 2 qui a permis de prendre en compte différents scénarios, entre autres l'étude Semaly.

Le nouveau projet de plan répond naturellement à certaines contraintes dont la moindre n'est pas celle des contraintes budgétaires : la STIB ne peut faire exploser son budget d'investissement pour ce matériel roulant tramways qui s'élève à plus ou moins 100 millions d'euros.

Et ce avec un statut quo des budgets de fonctionnement. Il ne s'agit néanmoins pas d'une rationalisation du réseau tram mais d'un redéploiement. Chaque « économie » est réinjectée dans le système, par une offre plus importante à la clientèle. Et de souligner que le réseau tram vaut plus ou moins vingt milliards.

M. Alain Flausch relève que d'aucuns ont proclamé que « la STIB capitule devant les communes » en citant le cas du site propre chaussée de Charleroi et le cas de la prolongation du tram 56 jusqu'à Marius Renard à Anderlecht. M. Flausch reconnaît que les choses ne sont pas aisées. La STIB s'attèle néanmoins à trouver des solutions alternatives (le cas de la chaussée de Charleroi), sans désespérer, dans certains cas, de pouvoir aboutir à son projet (cas du tram 56 à Anderlecht). Pour certains projets, tel que le site propre chaussée d'Alsemberg, la STIB doit baisser les bras car il n'y a aucune possibilité physique de protéger le site propre du tram 55. La STIB ne peut s'aventurer là où elle ne peut espérer une vitesse commerciale acceptable pour sa clientèle et rentable pour la société. Cependant, s'il se produisait un miracle en matière d'amélioration de vitesse commerciale dans des délais acceptables, M. Flausch signale qu'il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis; la STIB serait prête à adapter les options préconisées dans le nouveau plan tram.

ties in verband met dit plan en enkele dagen later was de MIVB-top bereid te antwoorden op specifieke vragen van de volksvertegenwoordigers met inachtneming van de democratische regels;

De heer Michel Van Roye merkt evenwel op dat de volksvertegenwoordigers dit nieuwe project voor het tramnet via de pers hebben vernomen.

De administrateur-directeur generaal geeft te kennen dat hij het aan de regering had voorgesteld voor hierover sprake was in de media.

Hij wil het nu hebben over het plan voor het tramnet zelf. De MIVB wou een andere methode toepassen. Tot nu toe was er vaak natte vingerwerk en werd de vraag nooit becijferd. Het beheerscontract stelt de verplichtingen van de MIVB vast inzake groei van de marktsegmenten. De MIVB heeft zich gebaseerd op tellingen van Stratec en op een enquête naar de herkomst en de bestemming van de verplaatsingen. De maatschappij heeft zich gebaseerd op een model dat deugdzzaam gebleken is. Model Emme 2 heeft het mogelijk gemaakt rekening te houden met verschillende scenario's, onder meer de Semaly-studie.

Het nieuwe ontwerp van plan houdt uiteraard rekening met bepaalde verplichtingen waaronder de begrotingsmiddelen. De MIVB mag niet meer uitgeven dan wordt uitgetrokken op de begroting voor de investering ten behoeve van de aankoop van rollend materieel die ongeveer 100 miljoen euro bedraagt.

De werkingsbegrotingen blijven evenwel onveranderd. Het gaat evenwel niet om een rationalisatie van het tramnet maar om een herstructurering. Het geld dat bezuinigd wordt, wordt opnieuw geïnvesteerd in het systeem door middel van een groter aanbod aan de reizigers. Er wordt op gewezen dat het tramnet ongeveer 20 miljard waard is.

De heer Alain Flausch zegt dat sommigen beweerd hebben dat de MIVB capituleert voor de gemeenten. Er wordt in dat verband gewezen naar de eigen baan aan de Charleroisesteenweg en de verlenging van tramlijn 56 tot Marius Renard in Anderlecht. De heer Flausch geeft toe dat het niet gemakkelijk is. De MIVB tracht alternatieve oplossingen te vinden (het geval van de Charleroisesteenweg) doch hoopt in bepaalde gevallen haar project te verwezenlijken (tram 56 te Anderlecht). Voor bepaalde projecten zoals de eigen baan aan de Alsembergsesteenweg heeft de MIVB zich gewonnen moeten geven omdat er geen enkele mogelijkheid was om de eigen baan van tram 55 te beschermen. De MIVB mag geen gevaarlijke dingen doen waar ze geen reïssnelheid kan verwachten die aanvaardbaar is voor de reizigers en rendabel voor de maatschappij. Mocht er zich evenwel een mirakel voordoen in verband met de verbetering van de reïssnelheid, binnen aanvaardbare termijnen, dan zou het volgens de heer Flausch dwaas zijn om niet van mening te veranderen. De MIVB is bereid de opties vervat in het nieuwe plan voor de tram aan te passen.

La position de principe adoptée par la STIB a été d'agir au nord et au sud de l'axe Nord-Sud de la STIB pour avoir enfin un passage régulier des trams avec une offre adaptée à la demande. Ce n'était pas possible par le passé étant donné l'adoption d'une politique d'incrémentations, c'est-à-dire d'additions à la marge de trams, là où c'est opportun. Cela a donné lieu à une disproportion entre l'offre et la demande en transport public. La volonté des responsables de la STIB aujourd'hui est d'offrir de grandes capacités là où la demande existe et des capacités moindres là où la demande est moins importante; de grands trams vides ne satisfont personne.

En outre, l'acquisition de nouveaux trams permettra d'adapter le matériel roulant à la clientèle. Le matériel à plancher surélevé augmentait également le temps de parcours étant donné la difficulté d'entrer et de sortir de ce type de véhicule. La STIB va acquérir prochainement quarante nouveaux véhicules de grande capacité à plancher bas. Ces nouveaux trams doivent également offrir de nombreuses places assises. Pour M. Flaesch, le tram 2000 satisfait entièrement à ces critères sauf au niveau du bruit et des vibrations dans les quartiers densément bâtis, à voiries étroites.

Une des grandes critiques soulevées tant par les organes consultatifs que par les parlementaires est la problématique des ruptures de charge. La pétition de principe des responsables de la STIB est d'éviter chaque fois que possible les correspondances. Cependant, pour M. Flaesch, certaines correspondances sont acceptables.

En outre, il rappelle les résultats de la grande enquête mobilité menée par le professeur Toint, qui a largement établi que les déplacements, auparavant essentiellement des déplacements domicile/travail, sont aujourd'hui beaucoup plus variés et constituent plutôt des chaînes de déplacements pour différents motifs. Il est devenu impossible de répondre à la demande de déplacements point à point avec un service de transport public de type vicinal.

D'ailleurs, la STIB qui joue un rôle important au sein de l'Union internationale du transport public (UITP), y voit faire référence de plus en plus au développement du « networking ». Tous les réseaux de transports en commun dans le monde suivent ce principe. C'est dans cet esprit-là que la STIB va travailler dans les trente ans à venir.

A l'aide des transparents repris en annexe, M. Flaesch montre l'embouteillage à l'entrée de l'axe Nord-Sud du prémetro – un tram bondé à l'avant, un tram en attente derrière –. Ces embouteillages et ce gaspillage de charroi ont pour corollaire que plus de 65 % des trams arrivent en retard et ce, sans compter ceux qui arrivent en avance, ce qui donne lieu à un phénomène d'hyperpointe vu la somme d'irrégularités. Ce problème affecte évidemment les temps de déplacements, ce qui ne satisfait ni la clientèle, ni l'explo-

Principieel wil de MIVB iets doen ten noorden en ten zuiden van de Noord-Zuidas van de MIVB om eindelijk in een regelmatige trambediening te voorzien met een aanbod dat toegesneden is op de vraag. Dat was in het verleden niet mogelijk omdat een beleid werd gevoerd om trams toe te voegen waar dit nodig bleek. Hierdoor stemde het aanbod niet overeen met de vraag naar openbaar vervoer. De MIVB-top wil nu meer capaciteit aanbieden waar er vraag naar is en minder waar er minder vraag naar is. Lege trams zijn voor niemand goed.

Met de aankoop van nieuwe trams zal men kunnen inspelen op de vraag van de reizigers. Het materieel met hogere vloer zorgde ervoor dat de reistijd langer was aangezien het moeilijk is om in en uit te stappen uit zo een rijtuig. De MIVB zal weldra 40 nieuwe rijtuigen met grote capaciteit met lage vloer aankopen. Deze nieuwe trams moeten ook meer zitplaatsen bevatten. Volgens de heer Flaesch voldoet tram 2000 volkomen aan deze criteria behalve op het vlak van het lawaai en van de trillingen in de dicht bewoonde wijken met smalle wegen.

Zowel door de adviesorganen als door de parlementsleden is onder meer kritiek geuit op de kwestie van het overstappen. Principieel wil de MIVB-top zo veel mogelijk vermijden dat moet worden overstapt. Volgens de heer Flaesch zijn bepaalde verbindingen aanvaardbaar.

Hij herinnert bovendien aan de resultaten van de grote mobiliteitsenquête die Professor Toint heeft uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat er vroeger voornamelijk van het openbaar vervoer gebruik werd gemaakt voor het woonwerkverkeer en dat er nu verschillende redenen zijn. Nu gaat het veeleer om een verplaatsingsketen om verschillende redenen. Het is onmogelijk geworden om voor ieder punt in te gaan op de verplaatsingsvraag met een dienst voor openbaar vervoer die instaat voor lokale verbindingen.

De MIVB speelt trouwens een belangrijke rol binnen de internationale Unie voor het openbaar vervoer, waarbinnen steeds meer gewerkt wordt in het kader van de « Networking ». Alle netwerken van openbaar vervoer in de wereld volgen dit principe. Het is in die geest dat de MIVB de komende 30 jaar zal werken.

Aan de hand van de slides, die als bijlage gevoegd zijn, toont de heer Flaesch de opstoppingen in het begin van de Noord-Zuidas van de premetro : vooraan zit de tram vol, achteraan moet een tram wachten. Deze opstoppingen en deze niet gebruikte stellen hebben als gevolg dat meer dan 65 % van de trams te laat komen. Er komen ook trams te vroeg, wat voor een superspits zorgt, als men al deze onregelmatigheden optelt. Dit probleem heeft natuurlijk gevolgen voor de verplaatsingstijd. Noch de reizigers noch de

tant. Pour l'opérateur, ces 35 passages en heure de pointe signifient :

- une mauvaise régularité;
- un gaspillage de charroi;
- une offre supérieure et mal adaptée à la demande;
- une faible vitesse commerciale.

A l'aide du transparent sur la régularité des trams sur le terrain : trajet gare du Nord-Lemonnier, M. Alain Flausch montre les mesures effectuées un jour de mai 2002 entre 7 heures et 9 heures. Trente-cinq trams passent dans la jonction nord-sud de la STIB.

Il explique que la volonté de la STIB est d'offrir un meilleur service aux clients.

A partir du 29 mars 2003, la STIB et le gouvernement entameront les négociations avec les trois constructeurs qui ont remis offre : Bombardier avec son « Cityrunner » (il est en exploitation à Graz), « Combino » de Siemens (en exploitation à Augsburg) et « Citadis » (en exploitation à Montpellier).

L'acquisition de nouveaux trams par la STIB permettra d'offrir plus de confort, une réorganisation du réseau, des fréquences plus élevées, une meilleure accessibilité et un temps de parcours acceptable pour les usagers.

L'objectif du plan est bien d'offrir des lignes plus régulières et plus fréquentes.

Un autre objectif prioritaire de la réorganisation du réseau tram est d'augmenter le nombre de voyageurs dans le transport public de manière à diminuer la pression exercée par le trafic automobile, ainsi que son corollaire : la pollution de l'air. Il s'agit également de rencontrer les objectifs poursuivis par le contrat de gestion entre la STIB et la Région, ainsi que d'atteindre l'objectif du plan Iris : augmentation de 40 millions de voyageurs dans le transport public de la STIB en 2010.

Pour y parvenir, il faut réellement développer un réseau STIB qui réponde mieux à la demande, ce qui implique un développement du réseau tram.

M. Flausch commente le transparent consacré à la visualisation des investissements dans le budget de la STIB en millions d'euros. On voit que la majeure partie des investissements est consacrée aux trams et non pas aux bus; en effet, dans les « autres investissements », ce sont les bus qui sont repris, les projets métro n'étant pas financés par la STIB mais bien par la Région (entre autres le bouclage).

exploitant zijn tevreden. Voor de operator betekenen deze 35 ritten tijdens het spitsuur :

- een slechte regelmatigheid;
- leeg rijdende stellen;
- een hoger aanbod dat slecht aan de vraag aangepast is;
- een lage reissnelheid.

Aan de hand van de slide over de regelmatigheid van de trams op het terrein « traject Noord-station - Lemonnier » geeft de heer Alain Flausch een toelichting bij de maatregelen die op een dag in mei 2002 tussen 7 uur en 9 uur genomen zijn. 35, trams rijden langs de Noord-Zuidas van de MIVB.

Hij legt uit dat de MIVB haar dienstverlening aan de klanten wil verbeteren.

Vanaf 29 maart 2003 zullen de MIVB en de Regering onderhandelingen starten met de drie constructeurs die een offerte ingediend hebben : Bombardier met « Cityrunner » (in gebruik in Graz), de « Combino » van Siemens (in gebruik in Augsburg) en de « Citadis » (in gebruik in Montpellier).

Door nieuwe trams aan te kopen kan de MIVB een betere comfort aan bieden en het netwerk anders organiseren. De frequentie kan verhoogd worden, de toegankelijkheid kan verbeterd worden en de reistijd voor de reizigers kan ook aanvaardbaarder gemaakt worden.

De doelstelling van het plan is het aanbieden van meer regelmatig en lijnen met een hogere frequentie.

Een andere belangrijke doelstelling van de reorganisatie van het tram netwerk is de verhoging van het aantal reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer om de druk van het autoverkeer te verminderen, alsook de luchtverontreiniging die daarmee samenhangt. Men tracht ook de doelstellingen te halen die bepaald worden in het beheerscontract tussen de MIVB en het Gewest, alsook de doelstelling van het Irisplan : verhoging van het aantal reizigers in het openbaar vervoer van de MIVB met 40 miljoen in 2010.

Daartoe moet een echt MIVB-netwerk ontwikkeld worden dat beter kan inspelen op de vraag. Dat betekent dat het tramnetwerk verder ontwikkeld moet worden.

De heer Flausch geeft commentaar bij de slide over de visualisering van de investeringen in de begroting van de MIVB « in miljoen euro ». Men ziet dat het grootste deel van de investeringen naar de trams en niet naar de bussen gaat. Onder de noemer « andere investeringen » vallen de bussen. De metroprojecten worden immers niet door de MIVB maar door het Gewest gefinancierd (onder andere het afwerken van de metrolus).

M. Flausch précise en outre que moult projets de prolongation de lignes de tram sont également financés par le biais de l'accord de coopération.

Les responsables de la STIB ont examiné différents scénarios possibles de desserte de l'axe Nord-Sud de la STIB (cf. transparents) :

- hypothèse n° 1 : quatre lignes dans le tunnel;
- hypothèse n° 2 : trois lignes dans le tunnel;
- hypothèse n° 3 : deux lignes dans le tunnel.

Cette dernière hypothèse implique toujours en moyenne un tram toutes les trois minutes dans le tunnel Nord-Sud de la STIB.

Et de relever que des obstacles majeurs s'opposent pour réaliser ainsi un réseau de qualité : soit des obstacles d'embouteillage, de gaspillage de charroi, soit des obstacles de nature budgétaire.

L'administrateur-directeur général de la STIB en vient à l'analyse de l'offre/demande. Un transparent reprend le flux de voyageurs par heure, mesuré entre 7h30 et 8h30 du matin et les places offertes. Entre le Nord et le Midi, 4.210 places sont offertes à l'heure de pointe alors que les usagers n'occupent que 2.350 places. Entre Buyl et Vanderkindere, 2.330 places sont offertes alors que la demande ne représente que 750 places. Entre le centre de Schaerbeek et la gare du Nord, la STIB offre 2.900 places alors que les usagers de la STIB n'en utilisent que 1.200 à l'heure de pointe du matin. Par contre, sur d'autres tronçons il y a un déficit par rapport à la demande des usagers.

Les responsables ont examiné la création d'une deuxième antenne vers le Sud : la première étant la ligne 3B partant du Nord vers Churchill en passant par le Midi et Vanderkindere, la deuxième étant la 3A allant du Nord vers Stalle en passant par le Midi, Vanderkindere et Héros.

Nul n'ignore que les sites propres du tram avenue Brugmann-place Vanderkindere sont franchissables et souvent non respectés. De plus, comme le souligne le transparent, certains arrêts de surface – entre autres Danco – ne pourront être adaptés au gabarit des trams T4000 nécessaires dans la partie centrale de l'axe.

En outre, cette option nécessiterait un parc de 27 nouveaux tramways. Comme l'administrateur-directeur général l'a souligné à maintes reprises, l'enveloppe budgétaire étant fermée, cela laisserait peu de marge pour l'exploitation de l'axe de grande ceinture où les besoins en capacités nouvelles sont également importants.

De heer Flausch preciseert bovendien dat heel wat verlengingen van tramlijnen ook gefinancierd worden door het samenwerkingsakkoord.

De leiding van de MIVB heeft verschillende mogelijke scenario's onderzocht voor de Noord-Zuidas van de MIVB (zie slide) :

- hypothese nr. 1 : vier lijnen in de tunnel;
- hypothese nr. 2 : drie lijnen in de tunnel;
- hypothese nr. 3 : twee lijnen in de tunnel.

Deze laatste hypothese impliceert altijd een gemiddelde van een tram per drie minuten in de noord-zuidtunnel van de MIVB.

Hij wijst erop dat grote hindernissen een kwaliteitsvol netwerk in de weg staan : opstoppingen, leeg rijdende stellen en beperkte begrotingsmiddelen.

De bestuurder-directeur generaal van de MIVB analyseert vervolgens het aanbod en de vraag. Uit een slide blijkt de stroom reizigers per uur, gemeten tussen 7 uur 30 en 8 uur 30 's ochtends, alsook de aangeboden plaatsen. Tussen het noord en het zuid zijn er 4.210 plaatsen beschikbaar tijdens de spitsuren, hoewel de reizigers slechts 2.350 plaatsen gebruiken. Tussen Buyl en Vanderkindere zijn er 2.330 plaatsen beschikbaar, hoewel er slechts vraag is naar 750 plaatsen. Tussen het centrum van Schaerbeek en het Noordstation, biedt de MIVB 2.900 plaatsen aan, hoewel de reizigers van de MIVB er slechts 1.200 gebruiken tijdens de ochtendspits. Op andere stukken is er daarentegen een tekort aan plaatsen.

De leiding van de MIVB heeft de oprichting van een tweede antenne naar het Zuid onderzocht : de eerste is de lijn 3B van het Noord naar Churchill via het Zuid en Vanderkindere, de tweede is de 3A van het Noord naar Stalle via het Zuid, Vanderkindere en Helden.

Iedereen weet dat de vrije banen van de tram op de Brugmannlaan-Vanderkindere overschreden kunnen worden en vaak niet gerespecteerd worden. Bovendien, zoals blijkt uit de slide, kunnen sommige bovengrondse haltes – onder andere Danco – niet aangepast worden aan de grootte van de trams T4000 die noodzakelijk zijn in het centrale gedeelte van de as.

Bovendien zou deze optie 27 nieuwe tramstellen vereisen. Zoals de bestuurder-directeur generaal reeds verschillende malen onderstreept heeft zijn de begrotingsmiddelen beperkt en zou er op die manier weinig marge overblijven voor de exploitatie van de as van de grote ring waar ook een grote behoefte bestaat aan nieuwe capaciteit.

De plus, la STIB a pu constater une faible demande sur les axes concernés (400 voyageurs sur l'avenue Brugmann et 250 sur la rue de Stalle).

Et de rappeler qu'un nouveau tram coûte environ 2.500.000 euros, auxquels il faut ajouter les frais de fonctionnement.

Le groupe de travail, qui a élaboré la proposition de la STIB, a par conséquent estimé que cette offre n'était pas intéressante.

Une deuxième proposition a été examinée par le groupe de travail : le 52 qui serait prolongé jusque Drogenbos concomitamment à la conservation de la navette existante Nord-Midi-Vanderkindere-Churchill (qui deviendrait 3B) et la nouvelle ligne 3A qui passe par la rue couverte et St-Denis.

Personne n'ignore le problème de la rue couverte : la station à deux niveaux contraint la clientèle à un choix réducteur de l'offre de transports réellement disponible vers le centre.

Le groupe de travail a en outre constaté que cette option créerait une dispersion des capacités offertes pour une faible demande sur Forest et Uccle (cette demande a été évaluée à 400 voyageurs par heure rue Van Volxem).

La régularité obtenue ainsi ne serait pas optimale, notamment au passage de la chaussée de Bruxelles et aux différents autres carrefours.

De plus, la correspondance à Churchill est pénalisante dans cette optique du fait de la faible fréquence.

Une autre alternative a été examinée par le groupe de travail : la création d'une antenne vers le Nord, allant de Churchill vers l'Esplanade en passant par le Quai des Usines, où la STIB a déjà décidé d'opérer des investissements.

L'inconvénient rencontré par cette optique-là est le passage difficile de l'avenue de la Reine, notamment dû à la circulation automobile sur le site propre et au cycle de feux du square de Trooz. De plus, cette offre est disproportionnée par rapport à la demande-flux maximal mesuré entre De Wand et Van Praet de 850 personnes à l'heure de pointe, dont plus de la moitié sur la ligne n° 23. Cette optique-là ne laisserait pas beaucoup de marge de manœuvre pour augmenter la fréquence et le nombre de trams sur la grande ceinture.

L'optique de la création d'une antenne vers le nord : gare de Schaerbeek (passant par la rue Gallait), tout en maintenant la navette de base Churchill-Nord a également été examinée par le groupe de travail et abandonnée ensuite, étant donné l'impossibilité de garantir la régularité en surface.

De MIVB heeft bovendien vastgesteld dat er weinig vraag is op de assen in kwestie (400 reizigers op de Brugmannlaan en 250 op de Stallestraat).

Hij herinnert er aan dat een nieuwe tram ongeveer 2.500.000 EUR kost, waarbij men nog de werkingskosten moet rekenen.

De werkgroep die het voorstel van de MIVB opgesteld heeft, heeft bijgevolg geoordeeld dat dit aanbod niet interessant was.

Een tweede voorstel is door de werkgroep besproken : lijn 52 zou verlengd worden tot Drogenbos, samen met het behoud van de bestaande pendellijn Noord-Zuid-Vanderkindere-Churchill, die 3B zou worden, en de nieuwe lijn 3A die door de overdekte straat en Sint-Denijs rijdt.

Iedereen kent het probleem van de overdekte straat : de halte op twee niveaus beperkt de keuze van de reizigers in hun keuze van openbaar vervoer naar het centrum.

De werkgroep heeft bovendien vastgesteld dat in dat geval de aangeboden capaciteit versnipperd zou worden gelet op de beperkte vraag voor Vorst en Ukkel (deze vraag is geraamd op 400 reizigers per uur op de Van Volxem straat).

De aldus verkregen regelmatigheid zou niet optimaal zijn, bijvoorbeeld langs de Brusselsesteenweg en op de verschillende kruispunten.

Bovendien is het overstappen aan Churchill moeilijk omdat de frequentie laag is.

De werkgroep heeft nog een ander mogelijkheid onderzocht : de oprichting van een antenne naar het Noord, van Churchill naar de Esplanade via de Industriekaai, waar de MIVB reeds beslist heeft om investeringen te doen.

De moeilijkheid in deze optiek is de moeilijke doorgang op de Koninginnelaan, onder andere als gevolg van het autoverkeer op de vrije baan en de verkeerslichten op de de Troozsquare. Bovendien staat het aanbod niet in verhouding tot de vraag. De maximale stroom tussen de De Wand en Van Praet bedraagt 850 personen tijdens de spits, waarvan meer dan de helft op lijn nr. 23. Deze keuze beperkt de mogelijkheden om de frequentie en het aantal trams op de grote ring te verhogen.

De keuze van de oprichting van een antenne naar het Noord : station Schaerbeek (via de Gallaitstraat), met behoud van de pendellijn Churchill-Noord is ook besproken door de werkgroep maar vervolgens terzijde geschoven, omdat men onmogelijk de regelmatigheid van het verkeer bovengronds kan garanderen.

Certains arrêts de surface, notamment la place Liedts, ne sont pas adaptables au gabarit des trams T4000 nécessaires dans la partie centrale de l'axe. Selon le groupe de travail de la STIB, cette optique conduit également à une offre surdimensionnée de par la nécessité de maintenir la ligne n° 55 entre Bordet et Rogier. Comme l'illustre le graphique de l'analyse de l'offre et de la demande, cela signifie une offre de 3.900 places pour une demande de l'ordre de 1.200 voyageurs en heure de pointe.

Le groupe de travail a tenu compte de l'extrême difficulté à moyen terme pour les communes de réserver l'espace nécessaire aux tramways ou de faire respecter les sites propres existants. Le stationnement gênant est une coutume incivique, les carrefours ne sont pas dégagés. La situation n'est pas améliorable à moyen terme étant donné l'absence de police de circulation et l'irrespect continu des zones de livraison. Le groupe de travail a également tenu compte du différentiel marqué au niveau des flux de clientèle sur le tronç central de l'axe de tramways et sur les antennes périphériques. C'est en fonction de ces deux hypothèses que les responsables de la STIB ont présenté la semaine dernière le plan de redéploiement du réseau à horizon 2005-2007.

M. Flausch présente la desserte de la grande ceinture. Le tronçon entre la place Princesse Elisabeth à Schaerbeek et Buyl pose problème parce que c'est l'un des rares où l'offre est inférieure à la demande. Cet accroissement de la demande est dû au développement d'un bassin d'emploi important le long de cette rocade est.

Dans le nouveau plan, la desserte de la rocade est constituée de trois lignes. La ligne 23, dans sa partie Nord du Heysel à Churchill, ne change pas. Le groupe de travail propose de relier Uccle à la ceinture Est de Bruxelles en prolongeant la ligne 23 de Churchill, passant par Vanderkindere, jusqu'au parking Stalle.

M. Flausch rassure les commissaires qui s'inquiétaient de ne plus voir la ligne 90. Cette ligne est rebaptisée 25 et va jusqu'à la future station RER Boondaal.

Là où la demande est forte, c'est-à-dire entre Meiser et Buyl, le groupe de travail de la STIB propose de rajouter deux lignes : la ligne 24 qui va de Churchill en passant par Buyl et Meiser, vers Schaerbeek et le 90, rebaptisé 25 dans le plan de redéploiement, qui va de Boondaal, en passant par Buyl et Meiser, à Rogier.

La desserte de la grande ceinture sera assurée par un matériel performant sur tout l'axe :

- les tramways actuels T 2000, par ailleurs excellent achat sauf au niveau du bruit et des vibrations. Le long de la grande ceinture la distance entre les habitations et les rails de trams est plus importante que chaussée de Charleroi et avenue Brugmann;

Bepaalde bovengrondse haltes, onder andere het Liedtsplein, kunnen niet aangepast worden aan de grootte van de trams T4000 die noodzakelijk zijn op het centrale gedeelte van de as. Volgens de werkgroep van de MIVB leidt deze keuze ook tot een overdreven aanbod omdat lijn nr. 55 tussen Bordet en Rogier behouden moet worden. Zoals blijkt uit de grafiek met de analyse van het aanbod en de vraag, betekent zulks dat er 3.900 plaatsen aangeboden worden voor een vraag van 1.200 reizigers tijdens de spits.

De werkgroep heeft rekening gehouden met de zeer grote moeilijkheid die de gemeenten op middellange termijn zullen ondervinden om de trams de nodige plaats te geven of om de bestaande vrije banen te doen respecteren. Het wild parkeren getuigt van weinig burgerzin. De kruispunten zijn niet vrij. De situatie kan op middellange termijn niet verbeterd worden omdat er te weinig verkeerspolitie is en de parkeerplaatsen voor leveringen nooit gerespecteerd worden. De werkgroep heeft ook rekening gehouden met het duidelijke verschil tussen de stroom reizigers op het centrale gedeelte van de as van de trams en de randantennes. Het is in functie van deze twee hypothesen dat de leiding van de MIVB verleden week een plan voorgesteld heeft om het net te herorganiseren tegen 2005-2007.

De heer Flausch stelt de bediening op de grote ring voor. Het gedeelte tussen het Prinses Elisabethplein in Schaerbeek en Buyl doet problemen rijzen omdat het een van de zeldzame gedeeltes is waar het aanbod lager is dan de vraag. Deze toename van de vraag is het gevolg van een verhoogde werkgelegenheid langs deze oostelijke lijn.

In het nieuwe plan wordt het oostelijke gedeelte door drie lijnen bediend. Lijn 23, wat het gedeelte Noord van de Heysel tot Churchill betreft, verandert niet. De werkgroep stelt voor om Ukkel met de oostelijke ring van Brussel te verbinden door lijn 23 van Churchill te verlengen, via Vanderkindere, tot de parking Stalle.

De heer Flausch stelt de commissieleden gerust die zich zorgen maakten over het verdwijnen van lijn 90. Deze lijn wordt nu lijn 25 en gaat tot het nieuwe station GEN-Boondaal.

Waar de vraag het hoogst is, dit wil zeggen tussen Meiser en Buyl, stelt de werkgroep van de MIVB voor om twee lijnen toe te voegen : lijn 24 van Churchill, via Buyl en Meiser, naar Schaerbeek, alsook lijn 90, die lijn 25 wordt in het nieuwe plan, van Boondaal, via Buyl en Meiser, tot Rogier.

Op de grote ring komen efficiënte stellen over de ganse lijn :

- de huidige tramstellen T2000, een uitstekende aankoop behalve dat ze te veel lawaai maken en trillen. Op de grote ring is de afstand tussen de woningen en de tramrails groter dan op de Charleroisesteenweg en de Brugmannlaan;

– de nouveaux tramways d'environ 32 m.

M. Flausch précise que les fréquences seront traitées par section. Ainsi, sur le tronçon entre Meiser et Buyl, en heure de pointe, il y aura un tram toutes les deux minutes quarante, en heure creuse, toutes les six minutes et, en soirée, toutes les dix minutes. Pour le tronçon entre le boulevard Lambermont et l'avenue Churchill, cela donne : en heure de pointe, toutes les cinq minutes ; en heure creuse, toutes les douze minutes et, en soirée, toutes les vingt minutes.

Cette nouvelle desserte avec un matériel performant, avec de meilleures fréquences et une augmentation de la capacité permet de répondre aux objectifs du Plan Iris des déplacements. Dans le cas mentionné, plus de 600 places supplémentaires sur les troncs communs sont ainsi offertes.

Le groupe de travail de la STIB a voulu assurer une desserte de l'axe Nord-Sud de la STIB en prenant en compte la qualité des transits imposés aux usagers. Et de souligner qu'une rupture de charge ne vaut pas l'autre.

M. Flausch montre les lignes qui traversent l'axe Nord-Sud (cf. transparent 38). Les améliorations apportées dans l'axe Nord-Sud de la STIB engendreront également des améliorations aux lignes transversales de la STIB, de De Lijn et des TEC.

Pour répondre aux réticences des députés qui ont affirmé lors de la séance plénière du 14 mars que l'amélioration de l'axe Nord-Sud vise les navetteurs, l'administrateur-directeur général a commandé une enquête, actuellement en cours.

A l'aide du modèle Emme 2, la STIB a simulé le parcours emprunté par les navetteurs. Lorsque ceux-ci arrivent à la gare du Midi, la majorité emprunte le métro, au lieu de l'axe Nord-Midi STIB.

En outre, il ne faut pas perdre de vue la jonction Nord-Midi de la SNCB, parallèle à celle de la STIB. Les navetteurs en provenance du Sud et de l'Est de Bruxelles parcourent leur chemin en train jusqu'à la Gare centrale. Et là, les navetteurs empruntent le métro soit à l'est, vers Stockel et Hermann-Debroux, soit vers l'ouest, vers Heysel et Bizet.

En provenance du Nord, l'essentiel des navetteurs va jusqu'à la gare du Nord et se répartit ensuite sur la ligne 2. Les simulations ont montré que 16 % des voyageurs sur l'axe Nord-Sud STIB étaient des navetteurs alors que la moyenne du taux de navetteurs de tous les usagers de la STIB est de l'ordre de 25 %. L'administrateur-directeur général de la STIB en conclut que l'axe Nord-Midi STIB est un axe tout à fait bruxellois. Les améliorations visées par la STIB visent dès lors bien le public bruxellois.

– nieuwe tramstellen van ongeveer 32 m.

De heer Flausch preciseert dat de frequentie per sectie bepaald wordt. Zo komt er op het gedeelte tussen Meiser en Buyl tussen de spits een tram om de twee minuten veertig. Tijdens de daluren is dat om de zes minuten en 's avonds om de tien minuten. Op het gedeelte tussen de Lambermontlaan en de Churchillaan is er een tram tijdens de spits om de vijf minuten; tijdens de daluren, om de twaalf minuten en 's avonds om de twintig minuten.

Deze nieuwe bediening met efficiënte tramstellen, een hogere frequentie en een verhoging van de capaciteit, komt tegemoet aan de doelstellingen van het Iris-verplaatsingsplan. In het vermelde geval komen er 600 extra plaatsen op de gemeenschappelijke gedeeltes.

De werkgroep van de MIVB heeft bij de bediening van de Noord-Zuidas van de MIVB rekening willen houden met de kwaliteit van het overstappen van de reizigers. De werkgroep onderstreept dat de ene overstapmogelijkheid niet beter is dan de andere.

De heer Flausch toont de lijnen die de Noord-Zuidas gebruiken (zie slide 38). De verbeteringen op de Noord-Zuidas van de MIVB zullen ook leiden tot verbeteringen op de transversale lijnen van de MIVB, De Lijn en TEC.

Als reactie op de opmerkingen van de volksvertegenwoordigers tijdens de plenaire vergadering van 14 maart, te weten dat de verbetering van de Noord-Zuidas de pendelaars ten goede komt, heeft de bestuurder-directeur generaal de opdracht gegeven tot een studie, die op dit ogenblik gaande is.

Met behulp van het model Emme 2, heeft de MIVB een simulatie gemaakt van het traject dat door de pendelaars wordt gevolgd. Als ze in het Zuidstation aankomen, nemen de meeste van hen de metro in plaats van de Noord-Zuidas van de MIVB.

Bovendien moet men ook rekening houden met de Noord-Zuidverbinding van de NMBS, die parallel loopt met die van de MIVB. De pendelaars die vanuit het zuiden of het oosten van Brussel komen, reizen met de trein tot in het Centraal Station. Daar nemen ze de metro naar het oosten (Stokkel en Hermann-Debroux) of naar het westen (Heizel en Bizet).

De meeste pendelaars die van het noorden komen, reizen met de trein tot in het Noordstation en vervolgens lijn 2. Uit de simulaties is gebleken dat 16 % van de reizigers op de Noord-Zuidas van de MIVB pendelaars waren terwijl gemiddeld 25 % van alle reizigers bij de MIVB pendelaars zijn. De bestuurder-directeur generaal van de MIVB besluit daaruit dat de Noord-Zuidas van de MIVB een volledige « Brusselse » as is. De verbeteringen die de MIVB gepland heeft, komen bijgevolg wel degelijk de Brusselse reizigers ten goede.

Mme Geneviève Meunier est, quant à elle, d'avis qu'il y a beaucoup de navetteurs sur l'axe Nord-Midi de la STIB; c'est en tant qu'usagère, à l'écoute des accents wallon et flamand parmi les voyageurs, qu'elle fait cette affirmation.

M. Alain Flausch réplique qu'il s'agit de 10 à 12 % des voyageurs.

Pour lui, autant ce sont les navetteurs qui empruntent la jonction Nord-Midi de la SNCB, autant l'axe Nord-Midi de la STIB est quant à lui emprunté principalement par les usagers bruxellois.

M. Flausch rappelle que le groupe de travail a calculé les fréquences par section. En montrant le transparent de la desserte de l'axe Nord-Sud (37), il signale que les usagers en provenance des trams desservant la gare du Nord pourront prendre la navette dans l'axe Nord-Midi de la STIB en ayant une rupture de charge de quai à quai, dès lors non pénalisante.

Il s'agira de trams de 250 places et, en soirée, la STIB veillera à imposer que la navette ne quitte pas la station avant que le tram ne soit arrivé à la gare du Nord. L'attente ne sera dès lors ni longue, ni difficilement supportable.

A l'autre bout de la ligne, à Churchill, M. Flausch signale à l'aide d'un transparent qu'après les travaux qui ont été réalisés par la STIB, un lieu d'échanges intermodal de qualité sera installé avec des aubettes couvertes, architecturalement acceptables par les riverains. Le but étant de canaliser les véhicules et de sécuriser tous les usagers de la route; la vitesse empruntée par les véhicules avenue Winston Churchill était très élevée avant l'instauration du rond-point.

A l'aide d'un transparent (40), M. Flausch en vient à la desserte côté Nord de Bruxelles : Laeken, Neder-over-Heembeek, Schaerbeek et Evere. Il s'agit de quartiers qui posent problème actuellement.

De Rogier à la rue Gallait, vers la place Verboeckhoven, il y a actuellement vingt-trois passages en heure de pointe.

Les travaux entrepris au Quai des Usines seront valorisés dans la mesure où le tram 51 permet de desservir correctement Esplanade et de rejoindre ainsi rapidement Rogier.

Une bonne desserte serait maintenue entre Rogier par la rue Gallait, la place Verboeckhoven vers Esplanade en passant par Van Praet, ce qui donnera par ailleurs une excellente fréquence sur la partie commune du parcours des trams 51 et 52 (Esplanade-Van Praet).

Volgens mevrouw Geneviève Meunier maken veel pendelaars gebruik van de Noord-Zuidas van de MIVB. Zij komt tot dat besluit omdat ze, als reizigster zelf, vaststelt dat er Walen en Vlamingen onder de reizigers zijn.

Volgens de heer Alain Flausch gaat het over 10 tot 12 % van de reizigers.

Hij is van mening dat de pendelaars vooral de Noord-Zuidverbinding van de NMBS gebruiken terwijl de Brusselse reizigers vooral gebruik maken van de Noord-Zuidas van de MIVB.

De spreker wijst erop dat de werkgroep een berekening heeft gemaakt van de frequenties per sectie. Hij toont een slide van de bediening van de Noord-Zuidas (37) en wijst erop dat de reizigers die in het Noordstation uit de tram stappen, gebruik kunnen maken van de pendeldienst op de Noord-Zuidas van de MIVB en dat ze zelfs niet van peron hoeven te veranderen en dus geen nadelige gevolgen ondervinden.

Er zullen trams worden ingezet van 250 plaatsen en, 's avonds, zal de MIVB ervoor zorgen dat de pendelbus het Noordstation niet verlaat alvorens de tram daar is aangekomen. Er hoeft dus niet lang te worden gewacht en de reizigers zullen dat niet als hinderlijk ervaren.

Wat het andere eindpunt van de lijn betreft, te weten het station Churchill, wijst de heer Flausch er met behulp van een slide op dat er, na de werken van de MIVB, een kwalitatief hoogstaand overstappunt zal komen, met overdekte wachthuisjes die architecturaal aanvaardbaar zijn voor de buurtbewoners. Het is de bedoeling de voertuigen te leiden en de veiligheid van alle weggebruikers te waarborgen. Er zij op gewezen dat er op de Winston Churchillaan heel snel werd gereden voordat de rotonde is aangelegd.

Met behulp van een slide (40), behandelt de heer Flausch de bediening in het noorden van Brussel : Laeken, Neder-over-Heembeek, Schaerbeek en Evere. Het gaat hier over wijken waar op dit ogenblik problemen zijn.

Tussen Rogier en het Verboeckhovenplein (via de Gallaitstraat) zijn er op dit ogenblik tijdens de spitsuren drieëntwintig doortochten.

De werken aan de Werkhuizenkaai zullen ervoor zorgen dat tram 51 zonder veel problemen de Esplanade zal kunnen bedienen en vervolgens snel Rogier zal kunnen bereiken.

Er zou nog altijd gezorgd worden voor een goede bediening tussen Rogier en, via de Gallaitstraat, het Verboeckhovenplein en, vervolgens, naar de Esplanade, via Van Praet. Dat zal bovendien zorgen voor een uitstekende frequentie op het gemeenschappelijk gedeelte van het traject van trams 51 en 52 (Esplanade-Van Praet).

Le parcours du 55 de Rogier vers Bordet demeure, lui, quasi inchangé, et le trajet du tram 81 entre Bockstael et la Gare du Nord sera, quant à lui, remplacé par une navette de bus. Selon M. Flausch, même les représentants des usagers auraient affirmé que la ligne de tram y serait d'une qualité assez médiocre.

M. Flausch rappelle que le plan bus sera la prochaine étape de la révision du réseau opérée par la STIB. Cette révision du réseau bus se fera en synergie avec le redéploiement du réseau tram.

M. Sermeus précise en ce qui concerne les fréquences de la ligne 51 et 52, qu'il y aura un tram toutes les six minutes, l'ancien tram 23 toutes les dix minutes, ce qui fait au total seize passages par heure sur le tronçon Esplanade-Van Praet. La desserte dans Schaerbeek se fera avec deux lignes au lieu de trois, mais avec des capacités plus grandes.

M. Flausch en vient à la desserte côté Sud : Forest, St-Gilles, Molenbeek, Anderlecht, Berchem-Ste-Agathe, Ixelles, Uccle, Jette et Laeken (transparent 41). Il signale qu'il y a un vaste débat en ce qui concerne le tram 55 dans le bas d'Uccle. Dans le projet initial, il était question de l'arrêter à Albert. Finalement, le groupe de travail a opté pour établir la ligne entre Silence et le Heysel et de rebaptiser cette ligne : la ligne 16 (pour les férus des anciens trams, dans sa partie nord, il s'agit bien du trajet de l'ancien tram 16).

En décidant de maintenir l'ancien 55 dans le tunnel, le groupe de travail a également établi qu'il y aurait asservissement du tram 55 au tram 3, ce qui signifie que si le 3 est présent, il aura priorité sur le 55. Cette optique a été prise pour permettre aux Ucclois de se rendre aisément au Midi. Ainsi, l'utilisateur de l'ancien 55 n'aura subi aucun inconvénient.

En ce qui concerne l'ancien tram 52, qui sera très probablement rebaptisé 82, il part de Drogenbos et, sans perdre la desserte sur le Midi, il parcourt une partie commune avec le 16 et aboutit à Berchem-Ste-Agathe.

Le groupe de travail a établi une ligne, rebaptisée 81 (l'ancien 81 vers Heysel ayant disparu), qui va de Montgomery et sera prolongée jusqu'à Marius Renard – en espérant que les tergiversations actuelles trouvent à terme une solution – tout en desservant le Midi.

Mme Magda De Galan demande si le tram 83 disparaît.

L'administrateur-directeur général de la STIB répond par l'affirmative en signalant que les réseaux bus et métro de la STIB permettront de maintenir une bonne desserte autour de ces arrêts-là.

Het traject van tram 55 tussen Rogier en Bordet blijft zo goed als ongewijzigd; tram 81 tussen Bockstael en het Noordstation zal vervangen worden door een pendelbus. Volgens de heer Flausch zouden zelfs de vertegenwoordigers van de gebruikers hebben gesteld dat de tramlijn er van een heel middelmatige kwaliteit is.

De spreker wijst erop dat het bussenplan de volgende stap is in de reorganisatie van het netwerk van de MIVB. Die reorganisatie van het busnet zal samenvallen met de reorganisatie van het tramnet.

De heer Sermeus wijst er in verband met de frequenties van lijn 51 en 52 op dat er om de zes minuten een tram zal zijn en dat de voormalige tram 23 om de tien minuten zal komen, wat ervoor zorgt dat er in totaal zestien voertuigen per uur langsrijden op het gedeelte Esplanade-Van Praet. Schaerbeek zal worden bediend met twee lijnen in plaats van drie, maar de capaciteit zal worden verhoogd.

De heer Flausch heeft het vervolgens over de bediening van het zuiden : Vorst, Sint-Gillis, Molenbeek, Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem, Elsene, Ukkel, Jette en Laken (slide 41). Hij wijst erop dat er heel wat gepalaverd wordt over tram 55 in het lager gelegen wijken van Ukkel. Volgens het oorspronkelijke plan moest die stoppen in Albert. Uiteindelijk heeft de werkgroep gekozen voor de lijn tussen Stille en Heizel. Deze lijn krijgt een nieuwe naam : lijn 16 (voor de nostalgische zielen, zij erop gewezen dat deze tram, op het noordelijk gedeelte, inderdaad het traject van de vroegere tram 16 volgt).

De vroegere 55 blijft door de tunnel rijden. De werkgroep heeft beslist dat tram 3 voorrang zal hebben op tram 55. Deze keuze zorgt ervoor dat de inwoners van Ukkel gemakkelijk het Zuidstation kunnen bereiken. De gebruiker van de vroegere tram 55 zal geen enkele hinder ondervinden.

De vroegere tram 52 betreft, die heel waarschijnlijk zal worden omgedoopt tot tram 82, vertrekt in Drogenbos. Hij zal het Zuidstation aandoen en een gedeelte van het traject zal samenvallen met dat van tram 16. Uiteindelijk bereikt hij Sint-Agatha-Berchem.

De werkgroep heeft een lijn ingelegd, die wordt omgedoopt tot lijn 81 (de vroegere 81 naar de Heizel verdwijnt) en die gaat van Montgomery en die zal worden verlengd tot Marius Renard (in de hoop dat de huidige problemen op termijn worden opgelost) en die ook het Zuidstation bedient.

Mevrouw Magda De Galan wil weten of tram 83 verdwijnt.

De bestuurder-directeur generaal van de MIVB bevestigt dat en wijst erop dat de bus- en metronetten van de MIVB zullen blijven zorgen voor een goede bediening rond die stopplaatsen.

M. Flausch est convaincu que si la STIB avait travaillé sur le réseau tram de manière concomitante au réseau bus, elle se serait enlisée. Il est extrêmement difficile de revoir le réseau tram et ce d'autant plus que, dans le sens où il y a énormément d'usagers sur l'axe Nord-Midi de la STIB ainsi que sur la grande ceinture, on peut les assimiler à une infrastructure lourde (en comparaison avec les bus, infrastructure plus flexible).

L'administrateur-directeur général de la STIB en vient à l'Axe royal (transparent 42). En ce qui concerne le trajet du tram 92 entre Fort Jaco et Schaerbeek, il n'est presque pas modifié. Et ce, malgré les réticences des édiles communaux uclois qui estiment qu'entre la square Marlow et Carsoel, le cheminement du tram se fait à travers un passage étroit qui provoque des nuisances aux riverains (bruit et vibrations).

Quant aux 93 et 94, il y a eu du mouvement dans leur redéploiement. Si la prolongation du tram 93 jusqu'au rond-point du Souverain est déjà décidée, il est question à terme de le prolonger encore plus avenue de Tervueren, ensuite jusque Roodebeek. Cette rocade desservira bien le rond-point du Souverain. Il est dès lors apparu que le 94 pouvait démarrer de son point de départ actuel De Trooz et s'arrêter à Legrand plutôt que de poursuivre jusqu'au rond-point du Souverain, en passant par la place Wiener, ce qui serait une ligne de mauvaise attractivité, parce que trop longue et donc irrégulière.

Il s'agit d'une seule ligne coupée en deux avec un parcours commun là où l'utilisation est la plus élevée entre Louise et Legrand. Le terminus du 94 sera localisé au bout de l'avenue Louise près des araucarias et, vers le Nord, le tram 94 serait prolongé jusqu'à Houba. Il s'agit là d'une demande ancienne.

L'administrateur-directeur général de la STIB signale que le 91 allant de Stalle à Louise, a été supprimé. Cependant, le 23 a été prolongé jusque Stalle. On a dès lors une desserte suffisante sur la rue de Stalle et l'avenue Brugmann.

Il n'y aurait plus une double ligne sur le tronçon Vanderkindere-Janson, mais le redéploiement du réseau tram prévoit une ligne 97 permettant aux Uclois de venir du Dieweg en passant par la place St-Denis pour arriver à la chaussée de Charleroi, entre Janson et Louise. Il y a donc bien une double ligne sur le tronçon Janson-Louise : le 97 rejoint en effet la ligne 92 après être passé par la Barrière pour aboutir à Louise.

Selon M. Simon, l'ancien 18 (le 92) est une aberration. Le groupe de travail, quant à lui, a estimé que cette ligne avait tout son sens pour les Uclois, à partir du bas de Forest.

De heer Flausch is ervan overtuigd dat, als de MIVB het tramnet tegelijk met het busnet zou hebben aangepakt, ze in de problemen zou zijn geraakt. Het is uiterst moeilijk om het tramnet te reorganiseren. Er zijn immers enorm veel reizigers op de Noord-Zuidas van de MIVB en langs de Grote Ring. Het gaat over zware infrastructuur (tegenover bussen, die meer flexibiliteit bieden).

De bestuurder-directeur generaal van de MIVB heeft het vervolgens over de Koninklijke As (slide 42). Het traject van tram 92 tussen Fort Jaco en Schaerbeek wordt bijna niet gewijzigd ondanks de opmerkingen van de Ukkelse gemeentebestuurders die poneren dat de tram tussen het Marlowplantsoen en Carsoel één rechte lijn volgt, wat voor heel wat geluids- en trillingsoverlast voor de buurtbewoners zorgt.

Er komt ook schot in de reorganisatie van tram 93 en 94. Er is al beslist om tram 93 te laten rijden tot de rotonde op de Vorstlaan en er is ook sprake van het traject nog verder te verlengen naar de Tervurenlaan en naar Roodebeek. Die lijn zal de Vorstlaan blijven bedienen. Er is bijgevolg gebleken dat tram 94 zou kunnen vertrekken van zijn huidige vertrekplaats De Trooz en stoppen in Legrand eerder dan door te rijden tot de rotonde op de Vorstlaan, via het Wienerplein, wat een weinig aantrekkelijke lijn zou zijn omdat ze te lang is en de frequentie te onregelmatig.

Het gaat over één enkele lijn die in twee wordt opgedeeld met een gemeenschappelijk traject op de plekken waar ze het meest gebruikt wordt tussen Louiza en Legrand. Het eindstation van tram 94 zou komen aan het einde van de Louizalaan, in de buurt van de araucariabomen. Naar het noorden toe, zou tram 94 worden verlengd tot Houba. Dat is een oude eis.

De bestuurder-directeur generaal van de MIVB wijst erop dat tram 91, van Stalle tot Louiza, is afgeschaft. Tram 93 is echter verlengd tot de Stallestraat. De Stallestraat en de Brugmannlaan worden dus voldoende bediend.

Er zou niet langer een dubbele lijn komen op het gedeelte Vanderkindere-Janson, maar de reorganisatie van het tramnet zorgt ervoor dat er een lijn 97 komt die de inwoners van Ukkel de mogelijkheid biedt om van de Dieweg, via het Sint-Denijsplein, naar de Charleroisesteenweg te reizen, tussen Janson en Louiza. Er is dus wel degelijk een dubbele lijn op het gedeelte janson-louiza : het traject van tram 97 valt er inderdaad samen met dat van tram 92, te weten na De Bareel in de richting van Louiza.

Volgens de heer Simon is de vroegere 18 (de 92) een vergissing. De werkgroep vond echter dat die lijn haar nut had voor de inwoners van Ukkel, vanaf de lager gelegen wijken van Vorst.

M. Flausch signale que les trois lignes de tram qui ne connaissent aucun changement sont :

- la 19 de Grand-Bigard jusqu'à De Wand;
- la 39 de Montgomery à Ban Eik;
- la 44 de Montgomery à Tervuren.

En guise de conclusion, l'administrateur-directeur général de la STIB souligne que l'amélioration de l'offre de services proposée à la clientèle avec le redéploiement du réseau tramways correspond à une augmentation de 7.200 places, alors que le contrat de gestion en prévoit 5.500.

La restructuration du réseau tram a également été pensée de manière à permettre un déploiement adéquat du parc de matériel roulant nouveau à grande capacité.

M. Alain Flausch souligne également que le redéploiement du réseau tram permet de lutter contre le gaspillage du charroi tram dans l'axe Nord-Midi de la STIB et d'accroître la régularité, la ponctualité, la fiabilité des trams sur le réseau.

De plus, ce nouveau réseau permet d'adapter les fréquences aux prescriptions du plan Iris pour arriver de manière progressive aux fréquences 6/10/20.

M. Alain Flausch signale qu'à travers le modèle de simulation Emme 2, la STIB a pu mesurer l'attractivité Nord-Midi de ce redéploiement de réseau : le résultat en est une augmentation de 60 % des clients sur l'axe 3. Dans les centroïdes, c'est-à-dire sur les tronçons proches de l'axe Nord-Midi de la STIB, il y aurait selon le modèle de simulation une augmentation de 10 % des clients.

Globalement, sur l'ensemble du réseau tram, cela représente une augmentation de 3,1 %, ce qui signifie, à raison de 200 millions de voyageurs au total, 6 millions de trajets de plus par an en tram, sans tenir compte des aléas de ce type de simulation.

L'administrateur-directeur général de la STIB est convaincu qu'il faut parfois oser affronter de grands débats. Il cite un exemple similaire : à l'époque où on a transformé le pré-métro de la ligne 2 en métro, cela a donné lieu à de grosses discussions. Or, à l'époque, il était également question d'offrir un transport régulier non affecté par le trafic automobile de surface avec une fréquence régulière. Aujourd'hui, tout le monde se réjouit de la décision prise il y a des décennies.

De heer Flausch wijst erop dat drie tramlijnen volledig ongewijzigd blijven :

- tramlijn 19 van Groot-Bijgaarden tot De Wand;
- tramlijn 39 van Montgomery naar Ban Eik;
- tramlijn 44 van Montgomery naar Tervuren.

Ter afronding wijst de bestuurder-directeur generaal van MIVB erop dat de verbetering van het aanbod voor de reizigers ten gevolge van de reorganisatie van het tramnet ervoor zorgt dat er 7.200 plaatsen bijkomen, terwijl de beheersovereenkomst slechts voorziet in 5.500 bijkomende plaatsen.

Bij de reorganisatie van het tramnet is er ook voor gezorgd dat de nieuwe voertuigen, met een grote capaciteit, adequaat zullen worden ingezet.

De heer Alain Flausch wijst er ook op dat de reorganisatie van het tramnet ervoor zorgt dat er niet langer onnodig veel trams worden ingezet op de Noord-Zuidas van de MIVB en dat de regelmatigheid, de stiptheid, de betrouwbaarheid van de trams op het net worden verhoogd.

Bovendien biedt dit nieuwe net de mogelijkheid om de frequenties af te stemmen op de voorschriften van het Irisplan, zodat men geleidelijk aan komt tot frequenties van 6/10/20 minuten.

De heer Alain Flausch wijst erop dat het simulatiemodel Emme 2, de MIVB de mogelijkheid heeft geboden de aantrekkelijkheid van de Noord-Zuidverbinding na te gaan nadat het net is gereorganiseerd. Het aantal reizigers op as 3 zou met 60 % toenemen. Op de trajecten in de onmiddellijke buurt van de Noord-Zuidas van de MIVB zou het aantal reizigers volgens het simulatiemodel met 10 % toenemen.

Uit het voorafgaande blijkt dat het totale aantal reizigers op het gehele tramnet met 3,1 % zou stijgen, wat betekent dat, naar rata van 200 miljoen reizigers in totaal, er 6 miljoen trajecten per jaar meer worden afgelegd met de tram, zonder rekening te houden met de foutenmarge van dat soort van simulaties.

De bestuurder-directeur generaal van de MIVB is ervan overtuigd dat men soms grote debatten moet durven aangaan. Hij geeft een gelijkaardig voorbeeld : toen men destijds de pre-metro van lijn 2 heeft omgevormd tot metro, heeft dat geleid tot heftige discussies. Destijds was er ook sprake van om te zorgen voor een regelmatig vervoer dat geen hinder zou ondervinden van het bovengronds autoverkeer en dat een heel regelmatige frequentie zou hebben. Vandaag is iedereen ingenomen met de beslissing die tientallen jaren geleden is genomen.

III. Echange de vues

M. Jan Béghin souhaite savoir quand il y aura une ligne de tram à Ganshoren.

M. Alain Flausch reconnaît qu'il n'y en aura pas étant donné qu'il s'agit d'un redéploiement du réseau tram avec une enveloppe budgétaire déterminée à la clé.

M. Jan Béghin tient à rappeler que dans le temps il y avait un tram à Ganshoren. Il ne voit dès lors pas pourquoi on ne pourrait pas le restaurer.

M. Steven Vanackere rappelle à l'attention de M. Jan Béghin que, conformément à ce qui a été demandé dans le cadre du contrat de gestion, la STIB est partie du réseau existant en assurant un redéploiement et non pas des extensions.

Le directeur général-adjoint souligne que les seules prolongations prévues sont celles demandées par le gouvernement régional dans le cadre de ce contrat de gestion

M. Flausch signale que concrètement la ligne 55 sera prolongée au Sud dans la chaussée d'Alsebergh jusqu'à la limite régionale, avant de rejoindre ultérieurement par un itinéraire à déterminer en fonction de l'implantation d'une halte RER, la ligne de chemin de fer 26. Du côté Nord, l'étude du prolongement de la ligne 55 a été statuée en fonction du déménagement de l'OTAN. Il y a encore la création d'un site au quai des Usines et la déviation de la ligne 56 à Anderlecht.

M. Jan Béghin signale toutefois que certaines prolongations de tram sont prévues au PRD.

M. Jean-Pierre Cornelissen relève qu'au niveau de l'infrastructure, la branche nord du 81 est abandonnée et sera remplacée par un bus. Selon lui, il s'agit d'une erreur déjà commise à maintes reprises par le passé, qu'il ne faut plus commettre. Un bus se supprime plus aisément qu'un tram. Il faut y réfléchir d'autant plus qu'il a fallu attendre trente-cinq ans pour obtenir un nouveau réseau tram.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime également qu'il faut prendre en considération les extensions de trams prévues au plan Iris des déplacements et au PRD. Comment ces perspectives sont-elles prises en compte dans le cadre du redéploiement du réseau tram?

M. Alain Flausch reconnaît que la STIB a d'autres projets dans ses tiroirs. La STIB a cependant opéré par ordre de hiérarchie, l'exercice présent était une obligation du contrat de gestion : revoir 20 % du réseau par an pour avoir revu l'entièreté du réseau après cinq ans.

III. Gedachtewisseling

De heer Jan Béghin wenst te weten wanneer er een tramlijn in Ganshoren komt.

De heer Alain Flausch zegt dat die er niet komt gelet op de begrotingsmiddelen waarover men beschikt om het tramnet te reorganiseren.

De heer Jan Béghin wijst erop dat er destijds een tram in Ganshoren was. Hij begrijpt niet waarom men die niet opnieuw zou kunnen laten rijden.

De heer Steven Vanackere wijst de heer Jan Béghin erop dat, overeenkomstig hetgeen is gevraagd in het kader van de beheersovereenkomst, de MIVB deel uitmaakt van het bestaande net en dat het de bedoeling is te reorganiseren en niet uit te breiden.

De adjunct-directeur generaal wijst erop dat de enige verlengingen die zijn gepland, door de Hoofdstedelijke Regering zijn gevraagd in het kader van de beheersovereenkomst.

De heer Flausch wijst erop dat, in concreto, lijn 55 zal worden verlengd ten zuiden van de Alsebergsesteenweg tot aan de grens van het Gewest en daar later zal aansluiten op een traject dat moet worden vastgesteld rekening houdend met de plaats van een GEN-halte, spoorlijn 26. Aan de noordzijde heeft de studie over de verlenging van lijn 55 rekening gehouden met de verhuis van de NATO. Ander punt : een site aan de Werkhuizenkaai en de omlegging van lijn 56 in Anderlecht.

De heer Jan Béghin wijst er echter op dat sommige verlengingen van tramlijnen in het GewOP zijn opgenomen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen merkt op dat wat de infrastructuur betreft, het noordelijke deel van lijn 81 afgeschaft zal worden en er een bus voor in de plaats zal komen. Volgens hem gaat het om een fout die in het verleden al veelvuldig is gemaakt en die niet nog eens gemaakt mag worden. Een buslijn wordt gemakkelijker afgeschaft dan een tramlijn. Er moet over nagedacht worden te meer daar men vijftig jaar heeft moeten wachten op een nieuw tramnet.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt ook dat de uitbreiding van het tramnet zoals vastgelegd in het Iris-vervoerplan en het GewOP, in ogenschouw dient te worden genomen. Hoe wordt er met die vooruitzichten rekening gehouden in het kader van het nieuwe tramnet?

De heer Alain Flausch erkent dat de MIVB nog andere projecten heeft. De MIVB voert de projecten echter in volgorde van belangrijkheid uit. De uitvoering van dit project was namelijk vastgelegd in het beheercontract : 20 % van het net moet ieder jaar nagekeken worden zodat men over vijf jaar het hele net heeft nagezien.

La STIB a entamé d'autres études, notamment sur un nouveau plan de transports en commun au sein du Pentagone : les discussions sont encore en cours sur les itinéraires. Il s'agit d'intégrer la politique de transport public dans la politique d'aménagement du territoire du Pentagone.

Un autre projet, dont on parle de plus en plus, est la prolongation des lignes 39 et 44 vers Mérode et même Schuman.

Il y a également un projet de tram chaussée de Ninove, dont le financement serait à prévoir dans l'accord de coopération Etat fédéral-Région de Bruxelles-Capitale. Cependant, il faut trouver un arrangement avec De Lijn qui a prévu une ligne de bus rapides dans le réseau RER à la chaussée de Ninove, qui aboutit à la gare de l'Ouest qui sera, à terme, une des plus grandes gares de transport public intermodal.

M. Flausch signale que l'inventaire des différentes études sera fait lors des rencontres avec les parlementaires des différents groupes, organisées depuis quelques semaines au sein de la STIB.

Par rapport à l'abandon de voies de tram sur la ligne 81, M. Steven Vanackere signale qu'elles ne sont pas enlevées puisqu'elles serviront à la ligne 94 qui assure plus de 90 % de l'itinéraire de la ligne 81.

Mme Magda De Galan signale que les voies du 81 derrière la maison communale à St-Gilles seront utilisées pour le nouveau tram. L'objectif d'un éventuel prolongement du tram à Drogenbos est-il de rejoindre non seulement la grande surface à Drogenbos mais également le parking de dissuasion ?

M. Alain Flausch signale que l'optique est d'aller même plus loin : jusqu'à la ligne de train (ligne 96). La STIB rencontre cependant un obstacle sur son chemin : la statue des mégalithes. Il y a également un problème institutionnel. Qui paiera les voies étant donné qu'on déborde de la Région ?

M. Denis Grimberghs rappelle qu'il y a un accord de coopération à ce sujet.

M. Michel Moock a bien entendu l'argumentation de l'administrateur-directeur général qui a affirmé que la jonction Nord-Midi de la STIB était une ligne typiquement bruxelloise. Cependant, il persiste et signe : pour les Bruxellois, qui ne se déplacent pas seulement sur cet axe, le redéploiement du réseau tram est une pénalisation.

Il note par ailleurs que certains quartiers d'Uccle sont bien desservis. Il voudrait en voir autant pour Molenbeek, Berchem-St-Agathe et Ganshoren.

De MIVB heeft andere studies aangevangen, met name over een nieuw openbaarvervoerplan binnen de Vijfhoek : de besprekingen over de reiswegen zijn nog gaande. Het is de bedoeling dat het openbaarvervoerbeleid geïntegreerd wordt in het beleid voor de ruimtelijke ordening voor de Vijfhoek.

Een ander project dat steeds vaker ter sprake komt, is de verlenging van lijn 39 en 44 tot Merode en zelfs Schuman.

Er is ook een project voor een tramlijn op de Ninoofsesteenweg en de financiering daarvan zou in het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geregeld moeten worden. Toch moet men tot een regeling komen met De Lijn, die binnen het GEN-net een lijn voor snelbussen heeft gepland op de Ninoofsesteenweg, die eindigt bij het Weststation. Dat station zal op termijn een van de grootste intermodale stations voor het openbaar vervoer moeten worden.

De heer Flausch wijst erop dat de inventaris van de verschillende studies opgemaakt zal worden tijdens de ontmoetingen met de parlementsleden van de verschillende fracties, die sinds enkele weken binnen de MIVB georganiseerd worden.

Wat betreft de afschaffing van tramlijn 81, merkt de heer Steven Vanackere op dat de sporen niet weggehaald worden omdat ze voor lijn 94 zullen dienen, die meer dan 90 % van de reisweg van lijn 81 volgt.

Mevrouw Magda De Galan wijst erop dat de sporen van lijn 81 achter het gemeentehuis van Sint-Gillis gebruikt zullen worden voor de nieuwe tram. Is het doel van een eventuele verlenging van de lijn tot Drogenbos dat niet alleen de supermarkt bereikbaar is, maar ook de ontdingsparking ?

De heer Alain Flausch wijst erop dat men zelfs nog verder wil gaan : tot aan de spoorlijn (lijn 96). De MIVB komt op zijn weg echter een hindernis tegen : het standbeeld van de megalieten. Er is ook een institutioneel probleem. Wie gaat de sporen betalen ? Ze vallen immers buiten de grenzen van het Gewest.

De heer Denis Grimberghs herinnert eraan dat er hieromtrent een samenwerkingsakkoord bestaat.

De heer Michel Moock heeft de redenering van de bestuurder-directeur generaal, die gezegd heeft dat de Noord-Zuidverbinding van de MIVB een typisch Brusselse lijn was, goed begrepen. Toch blijft hij bij zijn standpunt : voor de Brusselaars, die zich niet alleen op die verbinding verplaatsen, is het nieuwe tramnet nadelig.

Hij merkt overigens op dat bepaalde wijken in Ukkel erg goed bediend worden. Hij zou dat ook zo willen zien in Molenbeek, Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren.

Le député estime qu'il faudra augmenter la fréquence du 82 pour que celle-ci égalise au moins les passages de tram aparavant assurés par les 82 et 83.

M. Flausch signale que des comptages ont été opérés par la STIB. Il reconnaît qu'il y aura des ruptures de charge mais tout a été mis en œuvre pour que ces ruptures de charge soient les moins pénalisantes possible et concernent le moins d'usagers possible.

M. Flausch propose d'examiner ces ruptures de charge lors de la prochaine commission.

Les problèmes qui peuvent se poser en soirée seront contrecarrés par des dispositions qui prévoiront que les trams soient obligés d'attendre les correspondances.

La STIB a tenté d'opérer pour le mieux dans l'enveloppe budgétaire globale prévue. M. Flausch ne pense pas qu'Uccle soit favorisé; au contraire, étant donné que les Ucclois ont jusqu'à présent fort snobé le transport public.

Quant à la desserte de Bruxelles Ouest, l'administrateur-directeur général tient à rappeler à l'honorable membre que lorsque la gare de l'Ouest sera finalisée, ce sera la plus grande station intermodale de transports en commun. De plus, ni Molenbeek, ni Berchem, ni Ganshoren, qui a un excellent réseau de bus, ne peuvent prétendre être desservis de manière inadéquate par les transports en commun.

Mme Geneviève Meunier a relevé que l'administrateur-directeur général a affirmé que le groupe de travail de la STIB, qui a travaillé depuis août 2002, a répondu à 90 % aux questions posées par la Commission régionale de la Mobilité dans son avis rendu il y a quelques semaines sur le projet de redéploiement tram. La députée souhaiterait savoir comment la STIB y a répondu.

Mme Meunier a l'impression que le redéploiement du réseau tram ne correspond pas à une demande des usagers. Elle craint même que les usagers vont être complètement perturbés par ce nouveau réseau tram.

En tant qu'utilisatrice régulière de l'axe Nord-Sud de la STIB, elle conteste les chiffres cités par l'administrateur-directeur général, notamment à la place Verboeckhoven.

Quant aux fréquences, elles passeront, avec ce redéploiement du réseau tram sur l'axe Nord-Midi, de trente-cinq trams à vingt trams en heure de pointe. Et ce, avec de nombreuses ruptures de charge sur l'axe Nord-Sud, ainsi que sur l'Axe royal.

De volksvertegenwoordiger is van mening dat de frequentie van lijn 82 verhoogd moet worden, zodat er minstens evenveel trams rijden als op de voormalige lijn 82 en 83.

De heer Alain Flausch zegt dat dat de MIVB tellingen heeft verricht. Hij geeft toe dat men zal moeten overstappen, maar zegt dat alles in het werk gesteld is om ervoor te zorgen dat daardoor zo min mogelijk hinder wordt veroorzaakt en zo weinig mogelijk reizigers dat zullen moeten doen.

De heer Flausch stelt voor om de kwestie van het overstappen tijdens de volgende commissievergadering te onderzoeken.

De problemen die zich 's avonds kunnen voordoen zullen ondervangen worden door bepalingen waarin staat dat de trams moeten wachten op de aansluiting.

De MIVB heeft getracht zo goed mogelijk te werken binnen de vastgestelde globale begroting. De heer Flausch vindt niet dat Ukkel bevoordeeld wordt: integendeel, want de inwoners van Ukkel hebben tot nu toe neergekeken op het openbaar vervoer.

Wat betreft de bediening van Brussel West, wil de bestuurder-directeur generaal het geachte lid in herinnering brengen dat het Weststation het grootste intermodale station voor het openbaar vervoer zal zijn als het klaar is. Bovendien kunnen Molenbeek, Berchem en Ganshoren, dat een uitstekend busnet heeft, niet beweren dat zij onvoldoende bediend worden door het openbaar vervoer.

Mevrouw Geneviève Meunier heeft genoteerd dat de bestuurder-directeur generaal gezegd heeft dat de werkgroep van de MIVB, die sinds augustus 2002 aan het werk is, 90 % van de vragen van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit beantwoordt in het advies over het nieuwe tramproject dat de werkgroep enkele weken geleden heeft uitgebracht. De volksvertegenwoordiger zou willen weten hoe de MIVB daarop geantwoord heeft.

Mevrouw Geneviève Meunier heeft de indruk dat het nieuwe plan niet beantwoordt aan een vraag van de reizigers. Zij vreest zelfs dat de gebruikers helemaal van slag zullen raken door dat nieuwe tramnet.

Zij maakt regelmatig gebruik van de Noord-Zuidas van de MIVB en spreekt de cijfers die de bestuurder-directeur generaal heeft geciteerd tegen, met name voor het Verboeckhovenplein.

De frequentie zal met het nieuwe tramnet op de Noord-Zuidas dalen van vijftientig naar twintig trams tijdens het spitsuur. Bovendien moet men vaak overstappen op de Noord-Zuidas, net als op de as Justitiepaleis-Paleis van Laken.

Mme Meunier qualifie la restructuration de l'axe Nord-Midi de la STIB de privilège pour les navetteurs. Beaucoup de Bruxellois traversent la ville. D'aucuns travaillent à Schaerbeek en habitant à St-Gilles; avec les ruptures de charge annoncées, ils devront souvent attendre de l'ordre de quatorze minutes.

M. Alain Flausch conteste ces chiffres. Il s'agit de temps d'attente de l'ordre de deux minutes. La députée se base sur l'étude Stratec qui a servi à l'élaboration du premier plan Iris, qui reprenait des données des années '80, aujourd'hui obsolètes. Il tient par ailleurs à rappeler que plus nulle part on ne réalise un réseau de tram du genre vicinal. C'est du « *networking* » qui est mis sur pied, comme il l'a signalé en liminaire de son exposé.

Mme Geneviève Meunier est, quant à elle, d'avis que la STIB va gagner des navetteurs et perdra des usagers tels qu'elle-même, car, sur l'Axe royal, fort fréquenté, il n'y aura plus qu'une ligne de tram au lieu de deux.

Là aussi, M. Flausch corrige les affirmations de la députée étant donné qu'il y en aura deux sur ce tronçon.

Et Mme Geneviève Meunier de rappeler que ce deuxième tram s'arrête à l'Eglise Ste-Marie.

M. Alain Flausch en appelle à une objectivation et à une quantification de la demande des usagers pour pouvoir réellement répondre aux besoins de la clientèle. Il ne souhaite pas s'engouffrer dans un débat subjectif.

Il tient à se baser sur les données objectivables et sur les consultations nécessaires et assumer les risques nécessaires pour engendrer un redéploiement satisfaisant pour la clientèle tout en permettant à la STIB d'augmenter de manière considérable le nombre de voyageurs.

Mme Geneviève Meunier persiste et signe : selon elle, la STIB n'a pas pris en compte les suggestions de la Commission régionale de la Mobilité quant à l'axe Nord-Sud.

M. Alain Flausch réitère que la Commission régionale de la Mobilité ne s'est pas prononcée sur l'actuel plan de redéploiement du réseau tram mais bien sur le premier plan de juillet 2001, actuellement dépassé et considérablement modifié.

M. Steven Vanackere, qui a participé à plusieurs réunions de la Commission régionale de la Mobilité en présence de M. Sermeus, confirme les dires de M. Alain Flausch : la Commission régionale de la Mobilité n'examinera que prochainement le présent plan de redéploiement du tram.

Mevrouw Geneviève Meunier bestempelt de reorganisatie van de Noord-Zuidas van de MIVB als een privilege voor de pendelaars. Veel Brusselaars doorkruisen de stad. Sommigen werken in Schaarbeek, terwijl ze in Sint-Gillis wonen; met de aangekondigde verplichting tot overstappen, zullen ze vaak zo'n veertien minuten moeten wachten.

De heer Alain Flausch betwist die cijfers. Het gaat om een wachttijd van ongeveer twee minuten. De volksvertegenwoordiger baseert zich op de Stratec-studie die gebruikt is voor het opstellen van het eerste Irisplan, waarvoor gegevens uit de jaren '80 werden gebruikt die nu verouderd zijn. Hij wil er overigens op wijzen dat men nergens meer een soort streektramnet gebruikt. Men doet aan « *networking* », zoals hij in het begin van zijn uiteenzetting had aangegeven.

Persoonlijk is mevrouw Geneviève Meunier van mening dat de MIVB pendelaars zal winnen en reizigers zoals zijzelf zal verliezen, want op de veelgebruikte as Justitiepaleis-Paleis van Laken zal er nog slechts een tramlijn zijn in plaats van twee.

De heer Alain Flausch zet ook hier de beweringen van de volksvertegenwoordiger recht door te zeggen dat er twee zullen zijn op dat gedeelte.

Mevrouw Geneviève Meunier wijst erop dat die tweede tram aan de Sint-Mariakerk stopt.

De heer Alain Flausch zegt dat men zich moet beroepen op de objectivering en de kwantificering van de vraag van de gebruikers om werkelijk te kunnen voldoen aan de behoeften van de gebruikers. Hij wil niet verwickeld raken in een subjectief debat.

Hij vindt dat men zich moet baseren op objectievebare gegevens en op de nodige raadplegingen en de nodige risico's moet nemen voor een nieuw tramnet dat de klanten tevredenstelt en de MIVB in staat stelt om het aantal reizigers aanzienlijk te verhogen.

Mevrouw Geneviève Meunier blijft bij haar standpunt : volgens haar heeft de MIVB geen rekening gehouden met de voorstellen van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit voor de Noord-Zuidas.

De heer Alain Flausch herhaalt dat de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit zich niet heeft uitgesproken over het huidige plan voor het nieuwe tramnet, maar over het eerste plan van juli 2001, dat nu achterhaald en behoorlijk gewijzigd is.

De heer Steven Vanackere, die heeft deelgenomen aan verschillende vergaderingen van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit in bijzijn van de heer Sermeus, bevestigt wat de heer Alain Flausch heeft gezegd : de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit zal binnenkort het huidige plan voor het nieuwe tramnet onderzoeken.

Mme Geneviève Meunier demande aux responsables de la STIB d'expliquer en quoi ils ont répondu aux observations de la Commission régionale de la Mobilité.

M. Steven Vanackere rappelle que le premier projet de juillet 2001 était concentré sur une navette « pure » dans l'axe Nord-Sud avec des lignes transversales qui venaient s'y accoler. Celui qui prend à la lettre les observations de la Commission régionale de la Mobilité n'est pas synchrone avec le nouveau réseau tram qui date de mars 2003.

M. Alain Flausch fournira lors de la prochaine réunion le contenu d'une note que le groupe de travail a élaborée avec les différentes observations de la Commission régionale de la Mobilité et les réponses que la STIB compte y apporter.

M. Denis Grimberghs en revient à la remarque de son collègue Jan Béghin, qui, par l'absurde, soulevait le problème de la demande potentielle que la STIB pourrait évaluer en raisonnant à partir des limites posées par les voies ferrées existantes.

M. Denis Grimberghs souhaiterait que les responsables de la STIB fournissent des données chiffrées sur cette demande potentielle. Et de citer le cas de sa collègue Geneviève Meunier, qui affirme que lorsque le réseau sera changé – horizon 2005-2007 – elle changera de comportement. Ces données chiffrées devraient également permettre de pouvoir estimer les personnes qui ne sont pas encore usagers de la STIB et qui pourraient le devenir à partir de l'augmentation des places offertes.

M. Denis Grimberghs souhaiterait connaître la part due à l'adaptation du matériel roulant dans l'augmentation des places offertes.

M. Alain Flausch rappelle que le contrat de gestion demande à la STIB d'offrir 5.500 voyages en plus alors que la STIB en offre 7.200 avec ce redéploiement du réseau tram.

M. Denis Grimberghs, quant à lui, est d'avis que cela n'engendre pas pour autant une meilleure fréquence pour les usagers.

M. Steven Vanackere relève qu'on peut aussi exprimer cette augmentation de voyages en places par kilomètre, ce qui représente – pour la Grande ceinture par exemple – en heure creuse une augmentation de 20 % et en heure de pointe une croissance de 25 % en places par kilomètre.

M. Alain Flausch estime qu'au niveau de l'étude de la demande potentielle, il faut prendre en compte les modifications apportées au premier plan Iris des déplacements. Les comptages pour le plan Iris des déplacements n° 2 sont en cours; ils tiennent compte de l'ensemble des flux de déplacements, tous modes confondus.

Mevrouw Geneviève Meunier vraagt de leiding van de MIVB om uit te leggen hoe zij de opmerkingen van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit beantwoord hebben.

De heer Steven Vanackere wijst erop dat het eerste project van juli 2001 toegespitst was op een « zuivere » pendeldienst op de Noord-Zuidas met transversale lijnen die erop aansluiten. Wie letterlijk afgaat op de opmerkingen van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit, heeft het niet over het nieuwe tramnet van maart 2003.

De heer Alain Flausch zal tijdens de volgende vergadering de inhoud van een nota voorleggen die de werkgroep heeft opgesteld met de diverse opmerkingen van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit en de antwoorden die de MIVB daarop denkt te geven.

De heer Denis Grimberghs komt terug op de opmerking van zijn collega Jan Béghin, die uit het ongerijmde het probleem van de potentiële vraag naar voren bracht die de MIVB zou kunnen evalueren door te redeneren op basis van de grenzen die de bestaande sporen stellen.

De heer Denis Grimberghs zou graag willen dat de verantwoordelijken van de MIVB cijfergegevens voorleggen over die potentiële vraag. Hij noemt het geval van zijn collega Geneviève Meunier, die beweert dat als het netwerk gereorganiseerd is — horizon 2005-2007 — zij anders zal reizen. Die cijfergegevens zouden het eveneens mogelijk moeten maken om het aantal personen te kunnen ramen die nog geen gebruikmaken van het MIVB-net en dat zouden kunnen gaan doen zodra er meer plaatsen zijn.

De heer Denis Grimberghs zou willen weten welke rol de aanpassing van het rollend materieel speelt in de toename van het aantal plaatsen.

De heer Alain Flausch herinnert aan het beheerscontract waarin staat dat de MIVB 5.500 extra reizen moet aanbieden, terwijl de MIVB er 7.200 aanbiedt met het nieuwe tramnet.

De heer Denis Grimberghs meent echter dat zulks daarom geen betere frequentie voor de reizigers tot gevolg heeft.

De heer Steven Vanackere merkt op dat die toename van het aantal reizen ook uitgedrukt kan worden in het aantal plaatsen per kilometer, wat – voor de Grote Ring bijvoorbeeld – in de daluren neerkomt op een toename van 20 % en in het spitsuur op 25 % in plaatsen per kilometer.

De heer Alain Flausch vindt dat er voor de studie over de potentiële vraag, rekening gehouden moet worden met de wijzigingen die aangebracht zijn in het eerste Iris-vervoerplan. De tellingen voor het Iris-vervoerplan nr. 2 worden nu verricht; zij houden rekening met alle verplaatsingsstromen, ongeacht de soort.

Selon M. Flausch, les gens se déplacent en voiture en fonction des voiries existantes. Il en va de même pour le tram : les rails influent fortement la demande.

Le nouveau Plan Iris des déplacements tiendra compte des modifications en ce qui concerne les déplacements domicile-travail – e.a. glissements à cause des nouveaux bassins d'emploi, notamment le long de la rocade est. C'est en fonction de ces données qu'il y a des endroits où le volume des déplacements justifie le déploiement d'un mode lourd de tramways (entre autres, la prolongation du tram 55 jusqu'à Belgocontrol).

M. Michel Van Roye entend bien que la STIB a tenu compte dans ses comptages des usagers actuels. Qu'en est-il des futurs gisements d'usagers ?

Il pense en particulier à Uccle, en bout de ligne, et à Neder-over-Heembeek, particulièrement mal desservie par les transports en commun vers le centre.

M. Alain Flausch est d'avis qu'au niveau d'Uccle les efforts qui sont réalisés sont optimisés dans la mesure où cette commune et l'extérieur de la Région demeurent un gisement inévitable pour la voiture.

M. Steven Vanackere estime, quant à lui, qu'en ce qui concerne Neder-over-Heembeek, il convient de faire l'inventaire des études. Il s'agit d'optimiser le réseau existant. Il réitère que les responsables de la STIB se sont bornés à présenter une portion de l'amélioration du réseau STIB : en présentant le redéploiement du réseau tram actuel sans tenir compte des autres projets existants. Le directeur général adjoint est cependant disposé à faire l'inventaire des projets d'extension prévus.

M. Vanackere cite notamment le cas de l'avenue de la Croix-de-Guerre qui peut être mise en site propre. Les conclusions de l'étude, actuellement en cours, semblent assez mitigées : le tram ne passe pas aux bons endroits pour recueillir les habitants. Cependant, des alternatives peuvent être trouvées. Il cite encore la scission en deux du bus 47 en bus 47 et 46 avec une augmentation des fréquences ayant pour corollaire une amélioration de la desserte. Dans ce cas-là aussi, M. Vanackere pense que la meilleure solution sera une amélioration de la desserte par le moyen plus léger : le bus.

Réunion du 26 mars 2003

L'administrateur-directeur général de la STIB signale qu'il présentera le projet de nouveau réseau de tram à l'ensemble des communes – bourgmestres, échevins compétents et directeurs des travaux –, ce qui donnera lieu ensuite à un focus plus précis dans les dernières mises au point du nouveau réseau de tram.

Volgens de heer Flausch gebruiken de mensen de auto naar gelang van de bestaande wegen. Dat geldt ook voor de tram : het net beïnvloedt sterk de vraag.

Het nieuwe Iris-vervoerplan zal rekening houden met de wijzigingen betreffende het woon-werkverkeer – o.a. wijzigingen wegens nieuwe arbeidsplaatsen, met name langs de oostelijke randweg. Op basis van die gegevens zijn er plaatsen waar het aantal verplaatsingen het gebruik van zware traminfrastructuur verantwoordt (onder andere de verlenging van tramlijn 55 tot Belgocontrol).

De heer Michel Van Roye heeft begrepen dat de MIVB bij de tellingen rekening heeft gehouden met de huidige reizigers. Hoe zit het met het toekomstige reizigersaantal ?

Hij denkt met name aan Ukkel, aan het einde van de lijn, en aan Neder-over-Heembeek, dat zeer slecht bediend is door het openbaar vervoer richting het centrum.

De heer Alain Flausch is van mening dat de inspanningen die in Ukkel geleverd worden, voor zover mogelijk geoptimaliseerd worden, aangezien de auto in die gemeente en het gebied buiten het Gewest onvermijdelijk het vervoermiddel bij uitstek blijft.

De heer Steven Vanackere meent dat er voor Neder-over-Heembeek een inventaris van de studies dient te worden opgemaakt. Het bestaande net moet geoptimaliseerd worden. Hij herhaalt dat de leiding van de MIVB niet meer gedaan heeft dan een gedeelte van de verbetering van het net van de MIVB voor te stellen : door de herorganisatie van het huidige tramnetwerk voor te stellen zonder rekening te houden met andere bestaande projecten. De adjunct-directeur-generaal is evenwel bereid om de inventaris op te maken van de geplande uitbreidingswerken.

De heer Vanackere geeft het voorbeeld van de Oorlogskruisenlaan, waar een vrije baan aangelegd kan worden. De conclusies van de studie die voor het ogenblik uitgevoerd wordt, bevatten enig voorbehoud. De tram rijdt niet op de goede plaats om inwoners op te pikken. Er kunnen echter andere oplossingen gevonden worden. Hij geeft nog het voorbeeld van de splitsing van bus 47 in bus 47 en bus 46 met een verhoging van de frequentie waardoor de bediening verbeterd is. Ook in dat geval meent de heer Vanackere dat de bediening het best verbeterd kan worden door het lichtste middel, te weten de bus.

Vergadering van 26 maart 2003

De bestuurder-directeur-generaal van de MIVB wijst erop dat hij het project van het nieuwe tramnetwerk aan alle gemeenten, de burgemeesters, de bevoegde schepenen en hoofden van de werkzaamheden, zal voorleggen. Vervolgens zal preciezer gefocust kunnen worden op de laatste details van het nieuwe tramnetwerk.

M. Alain Flausch répond à une série de questions posées par écrit par les commissaires.

La première question de M. Denis Grimberghs porte sur l'évaluation de la demande potentielle en matière de tram.

Telles que la STIB présente les choses, la demande apparaît comme relativement inflexible à l'offre sur le réseau ferré.

Pour poser la question précisément : existe-t-il des opportunités en termes d'exploitation du réseau ferré, qui augmenteraient sa fréquentation ? Par hypothèse parce que les dessertes offertes correspondraient davantage aux besoins des riverains des voies ferrées.

D'une certaine façon, c'est la question inverse de celle qui se pose quant au risque de perte de clientèle par la pénalisation que représenterait pour les utilisateurs actuels du réseau une modification du réseau, en particulier le problème des ruptures de charge.

M. Alain Flausch signale que la STIB a procédé pour l'analyse de la demande en comparant la demande potentielle – avec le modèle Emme 2 –, liée à l'attractivité du réseau, avec l'usage, qui est la fréquentation effective des lignes. De manière générale, ces deux valeurs diffèrent peu. Autrement dit, la résistance à l'usage du transport public n'est pas négligeable, ce qui signifie que la possibilité d'accroissement de la demande sur le réseau existant n'est pas grande même s'il y a malgré tout une certaine élasticité de la demande.

Elle a procédé à une simulation de la fréquentation attendue par la mise en place d'une ligne unique sur l'axe Nord-Sud, intégrant les différents paramètres entrant en ligne de compte pour le client : cette étude a conclu à une hausse globale de fréquentation du réseau, de l'ordre de 3,1 %, notamment grâce au gain en régularité de lignes plus courtes, et ceci malgré les correspondances supplémentaires pour certains types de déplacements.

En l'état actuel des choses, les principales zones à forte demande de la Région sont aujourd'hui desservies par des axes ferrés. La STIB participe aux différentes études menées par l'AED, visant à examiner l'opportunité de répondre aux besoins de déplacements par le truchement de nouveaux axes tramways.

Parmi ceux-ci, on peut citer la desserte de l'AZ VUB, les boulevards du Souverain et de la Woluwe ou encore le site de l'OTAN.

Ces nouveaux projets sont basés sur de nouveaux bassins d'emploi et de population le long de ces voiries et ce, alors que la desserte en transports en commun actuelle n'est pas excellente.

De heer Alain Flausch antwoordt op een aantal schriftelijke vragen van de commissieleden.

De eerste vraag van de heer Denis Grimberghs heeft betrekking op de evaluatie van de potentiële vraag naar tramverplaatsingen.

Zoals de MIVB de zaken voorstelt, lijkt de vraag bijzonder weinig te veranderen naar gelang van het aanbod van het tramnetwerk.

Hij stelt zijn vraag preciezer : bestaan er mogelijkheden op het vlak van de exploitatie van het tramnetwerk om de frequentie te verhogen ? Zo zou men de bediening beter kunnen afstemmen op de behoeften van de omwonenden van het tramnetwerk.

Het is in zekere zin de omgekeerde vraag van de vraag die rijst over het gevaar om reizigers te verliezen als gevolg van het feit dat de huidige reizigers door een wijziging van het netwerk, in het bijzonder het overstappen, problemen zouden ondervinden.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de MIVB bij haar analyse uitgegaan is van de potentiële vraag – met het model Emme 2 – verbonden aan de aantrekkelijkheid van het net, en die vergeleken heeft met het gebruik, dat bestaat uit het effectieve gebruik van de lijnen. Algemeen gesteld kunnen we zeggen dat deze twee waarden weinig verschillen. Met andere woorden, men maakt nog niet al te snel gebruik van het openbaar vervoer, wat betekent dat de verhoging van de vraag op het bestaande net weinig beïnvloed kan worden, ook al bestaat er wel een zekere elasticiteit van de vraag.

De MIVB heeft een simulatie gemaakt van het verwachte gebruik na de ingebruikname van een enige lijn op de Noord-Zuidas, waarbij rekening gehouden is met de verschillende parameters voor de reiziger : deze studie heeft aangetoond dat het gebruik op het net in totaal met 3,1 % kan stijgen, o.a. dankzij een betere regelmaat op de kortere lijnen, ondanks het feit dat er meer overgestapt moet worden voor bepaalde soorten verplaatsingen.

In de huidige situatie worden de gebieden met de grootste vraag in het Gewest bediend door het tramnetwerk. De MIVB neemt deel aan verschillende onderzoeken die door het BUV uitgevoerd worden. Het gaat erom na te gaan of het nodig is tegemoet te komen aan de verplaatsingsbehoeften door nieuwe tramlijnen in gebruik te nemen.

Zo is er de bediening van het AZ-VUB, de Vorstlaan en de Woluwelaan, of nog de NAVO-zone.

Deze nieuwe projecten zijn er gekomen omdat er rondom nieuwe werkgelegenheid gecreëerd is en omdat de omwonenden niet goed bediend worden door het huidige net van openbaar vervoer.

En comparant les différents modes de transports en commun, et en tenant compte des investissements à faire et des densités de population à desservir, il faudra faire le choix entre la desserte lourde, le métro, pour laquelle il n'y aurait actuellement pas de moyens financiers suffisants, la desserte ferrée plus légère qu'est le tram ou la desserte encore plus légère, le bus.

Ces différents choix seront faits après décision du gouvernement et après concertation, notamment avec le Parlement.

Sur la rocade sud-est, c'est l'option tram qui est privilégiée pour le moment. M. Flausch revient également au projet d'un tram chaussée de Ninove tel que prévu dans l'avenant n° 8 de l'accord de coopération. La Région devra entamer des discussions avec la Région flamande pour rationaliser au mieux les lignes de transports en commun, notamment sur la chaussée de Ninove. Ce sont des décisions politiques qui n'incombent pas à la STIB.

M. Denis Grimberghs précise que sa question portait sur la possibilité d'augmenter l'utilisation des trams à réseau ferré existant. Il cite le cas du 23 qui permettra aux Ucclois d'aller de Stalle à l'ULB grâce au redéploiement du réseau tramway à partir de voies ferrées existantes. D'après M. Denis Grimberghs, il y a dans ce redéploiement du réseau tram également des coupures qui peuvent ralentir l'efficacité de la desserte par tram. Dans les transparents qui ont été fournis aux parlementaires, le seul diagramme qui reprend l'offre et la demande, aborde la demande telle qu'elle existe. La demande potentielle n'est pas évaluée dans les transparents.

M. Flausch reconnaît que le schéma reprenait en effet l'offre et la demande existantes. Cependant, dans son exposé introductif, l'administrateur-directeur général a abordé la croissance de la demande sur l'axe Nord-Sud. Et de réitérer que sur la ligne 2, pour les responsables de la STIB, les déplacements sont devenus insupportables en terme de confort des voyageurs. Le redéploiement permettra probablement de rediriger des usagers de la ligne 2 vers l'axe Nord-Sud de la STIB.

Dans les quartiers autour de l'axe Nord-Midi de la STIB, le redéploiement devrait permettre une augmentation de 10 % des voyages, ce qui veut également dire que des personnes qui ne sont pas usagers aujourd'hui, le seront demain.

De plus, signale M. Flausch, toutes les augmentations de clientèle possible n'ont pas encore été mesurées au moyen du modèle Emme 2. Cela sera fait et permettra de donner de plus amples précisions à M. Denis Grimberghs.

La deuxième question de M. Denis Grimberghs porte sur la stabilité du réseau.

Als men een vergelijking maakt van de verschillende modi van openbaar vervoer en rekening houdt met de uit te voeren investeringen en de bevolkingsdichtheid, zal men een keuze moeten maken tussen zware metro-investeringen, waarvoor thans niet genoeg middelen ter beschikking zijn, en minder dure investeringen voor de tram, of nog minder duur, de bus.

Deze verschillende keuzes zullen door de regering gemaakt worden na overleg, o.a. met het Parlement.

Aan de zuidoostelijke zijde wordt thans de voorkeur gegeven aan de tram. De heer Flausch komt eveneens terug op het project voor een tram op de Ninoofsesteenweg zoals bepaald in aanhangsel nr. 8 van het samenwerkingsakkoord. Het Gewest zal besprekingen moeten voeren met het Vlaams Gewest om de lijnen van het openbaar vervoer, o.a. op de Ninoofsesteenweg, te stroomlijnen. Deze politieke beslissingen mogen niet door de MIVB genomen worden.

De heer Denis Grimberghs preciseert dat zijn vraag betrekking had op de mogelijkheid om meer gebruik te maken van de trams op het bestaande tramnetwerk. Hij geeft het voorbeeld van lijn 23 waarmee de inwoners uit Ukkel van Stalle naar de ULB zullen kunnen gaan, dankzij de nieuwe organisatie van de tramlijnen op de bestaande tramsporen. Volgens de heer Denis Grimberghs zitten er in dit nieuwe tramplan ook onderbrekingen die de efficiëntie van de bediening de tram kunnen verminderen. In de slides die aan de parlementsleden bezorgd zijn, zit er maar één diagram met het aanbod en de vraag en die slide gaat uit van de vraag zoals die nu bestaat. De potentiële vraag wordt in de slides niet behandeld.

De heer Flausch erkent dat in het schema het bestaande aanbod en de bestaande vraag overgenomen worden. In zijn inleidende uiteenzetting heeft de bestuurder-directeur-generaal het gehad over de toename van de vraag op de as Noord-Zuid. Hij herhaalt dat op lijn 2, volgens de leiding van de MIVB, de verplaatsingen een lijdensweg voor de reizigers geworden zijn. Het nieuwe plan moet de reizigers waarschijnlijk van lijn 2 naar de as Noord-Zuid van de MIVB leiden.

In de wijken rond de Noord-Zuid van de MIVB zou op basis van het nieuwe plan 10 % reizigers meer vervoerd moeten kunnen worden, wat betekent dat de mensen die vandaag geen gebruikmaken van het openbaar vervoer, dat morgen wel zullen doen.

De heer Flausch zegt bovendien dat de potentiële toename van reizigers nog niet gemeten is aan de hand van het model Emme 2. Dat zal wel gebeuren en men zal de heer Denis Grimberghs dan meer details kunnen bezorgen.

De tweede vraag van de heer Denis Grimberghs heeft betrekking op de stabiliteit van het net.

On présente le nouveau plan tram comme étant l'application d'une des dispositions du contrat de gestion, qui prévoit la révision du réseau par tranches de 20 % de l'ensemble du réseau pendant toute la durée du contrat de gestion.

Le député a déjà eu l'occasion de dire au moment du débat relatif au contrat de gestion qu'il estimait que procéder de la sorte n'était pas sans danger, car le réseau forme un tout cohérent.

Aujourd'hui la question se pose en particulier sur les liens entre ce nouveau réseau tram et les modifications qui pourraient intervenir pour le réseau bus.

Plus généralement, le député pense qu'il faut avoir des garanties quant à la stabilité du réseau, facteur indispensable pour que la clientèle s'y retrouve.

M. Alain Flausch rappelle que le réseau de la STIB est un des réseaux les plus maillés d'Europe.

Comme le prévoit en effet le contrat de gestion, le réseau subit régulièrement de légères adaptations ou un réexamen de la pertinence des dessertes existantes.

Ce réexamen, qui est en l'occurrence une révision, doit permettre, à raison d'une révision de 20 % du réseau par année, que le réseau soit adapté aux besoins au bout de cinq ans.

Cependant, la STIB ne fera pas chaque année le même exercice que celui qu'elle a entrepris sur la révision du réseau tram, en cours depuis juillet 2001.

Il existe une hiérarchisation des modes, notamment en fonction de la flexibilité des infrastructures, d'où l'ordre retenu de traiter d'abord le réseau métro, puis le réseau tramways, et, enfin, le réseau bus, ce dernier se greffant sur les axes ferrés immuables.

Etant donné la complexité des choix, il n'était pas possible de traiter en même temps le réseau tramways et le réseau bus.

M. Alain Flausch signale qu'en principe le 30 juin 2003 la STIB devrait pouvoir proposer une révision du réseau bus au comité de gestion. Et de souligner que si la STIB s'était attelée de manière concomitante à la révision des réseaux tram et bus, elle se serait engouffrée dans la voie de l'immobilisme étant donné la complexité des choses. Il va de soi que la révision du réseau bus sera faite en fonction d'une desserte complémentaire aux deux modes de transport public déjà revus par les responsables de la STIB.

Het nieuwe tramplan wordt voorgesteld als de uitvoering van een van de bepalingen van de beheersovereenkomst, waarin gesteld wordt dat het net met schijven van 20 % van het gehele net herzien moet worden gedurende de periode van het beheerscontract.

De volksvertegenwoordiger heeft reeds de kans gehad om tijdens het debat over het beheerscontract te verklaren dat hij vond dat een dergelijke werkwijze risico's inhield, omdat het netwerk een coherent geheel vormt.

Vandaag rijst in het bijzonder de vraag welk verband er is tussen dit nieuwe tramplan en de mogelijke wijzigingen van het busnet.

De volksvertegenwoordiger vindt in het algemeen dat er garanties moeten zijn met betrekking tot de stabiliteit van het net, want dat is een onontbeerlijke factor als men wil dat de reizigers er nog aan uitgeraken.

De heer Alain Flausch herinnert eraan dat het MIVB-net een van de meest fijnmazige netten van Europa is.

Zoals inderdaad in het beheerscontract bepaald is, ondergaat het net regelmatig kleine wijzigingen. De pertinentie van de bestaande bedieningen wordt ook onderzocht.

Dit nieuwe onderzoek, dat in dit geval een herziening is, moet ervoor zorgen dat tegen een tempo van één herziening van 20 % van het net per jaar, het netwerk aangepast is aan de behoeften na een periode van vijf jaar.

De MIVB zal echter niet ieder jaar dezelfde denkoefening maken als zij gemaakt heeft voor de herziening van het tramnet, die sinds juli 2001 van toepassing is.

Er bestaat een hiërarchie van de vervoersmodi, o.a. naargelang de flexibiliteit van de infrastructuur. Vandaar dat eerst aandacht besteed wordt aan het metronet, vervolgens het tramnet, en ten slotte het busnet. Dit laatste net sluit aan op de niet-verplaatsbare sporen.

Gelet op de complexiteit van de keuzes was het niet mogelijk om het tramnet en het busnet tegelijk te behandelen.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de MIVB in principe tegen 30 juni 2003 een herziening van het busnet zou moeten kunnen voorleggen aan het beheerscomité. Hij onderstreept dat indien de MIVB zich tegelijk zou bezig gehouden hebben met de herziening van het tramnet en het busnet, zij zichzelf vastgereden zou hebben gelet op de complexiteit van de zaak. Het spreekt vanzelf dat bij de herziening van het busnet rekening gehouden zal worden met een complementaire bediening met de twee openbare vervoersmodi die reeds door de leiding van de MIVB herzien zijn.

M. Jean-Pierre Cornelissen n'est pas convaincu par l'affirmation de l'administrateur-directeur général; pour lui, un réseau forme un tout avec une certaine hiérarchisation et une complémentarité entre les différents modes. Il reste convaincu que, pour offrir un réseau opérationnel tant aux Bruxellois qu'aux personnes venant de l'extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale, il faut entrevoir toutes les interactions entre les différents modes.

M. Alain Flausch partage la préoccupation du député : l'ensemble des modes hiérarchisés utilisés par la STIB forme un réseau. Cependant, le groupe de travail a été obligé de s'articuler sur l'existant. Il va de soi que le réseau bus sera complémentaire.

Et de réitérer qu'il n'y a pas d'objectif de réduction des coûts dans le chef de la STIB à travers ce redéploiement du réseau tramway. Il y a cependant un objectif de meilleure efficacité du réseau existant, qui en soi entraîne une certaine rationalisation.

M. Denis Grimberghs demande si la nouvelle configuration du réseau n'est pas d'abord liée à la commande du matériel roulant.

Pour dire les choses crûment, n'a-t-on pas d'abord pris une option sur le type de matériel que l'on voulait acquérir, notamment en nombre de places par voitures, et ensuite songé à adapter le réseau en conséquence.

Le député pense aux questions qui apparaissent lorsque l'on examine un certain nombre d'alternatives, où on nous indique que celles-ci ne sont pas possibles, parce que la configuration des arrêts ne permet pas d'accueillir le nouveau matériel projeté.

M. Alain Flausch estime cette question excellente. Pour lui, elle découle de la réputation de la STIB, qui a la renommée d'avoir des objectifs essentiellement industriels, avec un goût prononcé pour des choix techniques. Souvent on assimile les responsables de la STIB à un « *think tank* » d'ingénieurs qui, prochainement, vont acquérir des joujoux de quarante-deux mètres nommés boas ...

M. Alain Flausch rappelle qu'un certain changement a été induit depuis sa nomination à la tête de la société.

L'adéquation économique optimale entre fréquence et capacité justifie la mise en oeuvre de véhicules de grande capacité à une fréquence de trois minutes, plutôt que des véhicules plus courts à une fréquence plus rapprochée.

Dans l'hypothèse évoquée de deux lignes circulant toutes les six minutes chacune pour absorber la demande élevée sur la partie centrale de l'axe, chacune de ces lignes doit être exploitée à l'aide de véhicules de grande capacité (environ 42 mètres), d'où les considérations relatives aux

De heer Jean-Pierre Cornelissen is niet overtuigd door de argumenten van de bestuurder-directeur-generaal. Volgens hem vormt een netwerk een geheel met een bepaalde hiërarchie en complementariteit tussen de verschillende modi. Hij blijft ervan overtuigd dat men rekening moet houden met alle interacties tussen de verschillende modi om een operationeel net te kunnen aanbieden aan de Brusselaars maar ook aan de personen die van buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komen.

De heer Alain Flausch is het eens met de volksvertegenwoordiger : de hiërarchisch georganiseerde modi van de MIVB vormen één netwerk. De werkgroep was echter verplicht om zich eerst bezig te houden met het bestaande. Het spreekt vanzelf dat het busnet complementair zal zijn.

Hij herhaalt dat de MIVB met dit nieuwe plan voor het tramnet niet de bedoeling heeft om de kosten te verminderen. De doelstelling bestaat in een grotere efficiëntie van het bestaande net, wat op zich tot een zekere stroomlijning leidt.

De heer Denis Grimberghs vraagt of het nieuwe net niet op de eerste plaats verband houdt met de bestelling van rollend materieel.

Om het cru te stellen : heeft men niet eerst een beslissing genomen over het soort materieel dat men wou kopen, en in het bijzonder over het aantal plaatsen per stel, en pas daarna nagedacht over de aanpassing van het net ?

De volksvertegenwoordiger denkt aan de vragen die rijzen wanneer men een aantal alternatieven onderzoekt, waaruit dan zou moeten blijken dat die niet mogelijk zijn omdat de haltes niet toegerust zijn op het geplande nieuwe materieel.

De heer Flausch vindt dit een zeer goede vraag. De MIVB heeft natuurlijk de reputatie om voornamelijk industriële doelstellingen na te streven en de voorkeur te hebben voor technische keuzes. Vaak wordt de leiding van de MIVB geassocieerd met een « *think tank* » van ingenieurs die binnenkort speeltjes van 42 meter, de zogeheten boas, zullen kopen.

De heer Alain Flausch herinnert eraan dat een en ander veranderd is sinds hij benoemd is aan de top van de maatschappij.

De optimale economische adequatie tussen frequentie en capaciteit vereist de ingebruikname van voertuigen met een grote capaciteit en een frequentie van drie minuten, eerder dan kortere stellen met een hogere frequentie.

Men heeft het gehad over de hypothese van twee lijnen met elk een frequentie van een stel om de zes minuten. De bedoeling is dat iedere lijn zou inspelen op de hoge vraag op het centrale gedeelte van de as. Elk van deze lijnen moet dan geëxploiteerd worden met voertuigen met grote capa-

arrêts. C'est pour absorber la demande aux heures de pointe qu'il convient d'avoir des véhicules de grande capacité; il ne s'agit pas d'un a priori en faveur des boas.

M. Flausch cite l'exemple de la station Rogier : pour pouvoir absorber les usagers du métro (trois voitures) dans le pré-métro, il faut des véhicules de ce type-là. Des trams de trente-deux mètres ne pourront pas absorber les usagers de cinq voitures en provenance du métro (ce qui sera le cas une fois le bouclage du métro terminé). Il faudra vider des boas de nonante-quatre mètres.

M. Denis Grimberghs s'interroge quant à l'augmentation des fréquences.

Les responsables de la STIB indiquent que le nouveau plan va au-delà des espoirs du contrat de gestion en termes d'augmentation des capacités.

C'est fort bien, mais était-il évident que la manière d'atteindre cette augmentation de capacité se résumerait en une augmentation du nombre de places par véhicule et en aucune façon en une augmentation du nombre de véhicules, dès lors des fréquences ?

M. Alain Flausch répond que la mise en service des véhicules à grande capacité sur l'axe Nord-Sud permet d'exploiter l'axe à des fréquences inférieures, qui demeurent néanmoins attrayantes, dégageant ainsi des moyens pour améliorer la fréquence des autres lignes.

La conjonction de ces deux phénomènes, à savoir l'augmentation des fréquences d'un côté du réseau et l'augmentation de la capacité de l'autre, permet cet accroissement important des places offertes.

M. Alain Flausch réitère que déjà actuellement la STIB est confrontée à de graves problèmes de capacité, notamment sur la ligne 2 où elle n'est pas en mesure de répondre correctement à la demande.

Une desserte toutes les trois minutes en heure de pointe, toutes les cinq minutes en heure creuse et toutes les dix minutes en soirée, est une excellente proposition, jamais atteinte jusqu'à présent à la STIB.

Et de rappeler que lors de l'approbation des comptes, la STIB a fait le bilan et a constaté que depuis 1999, l'entreprise a 25 % de voyageurs en plus.

M. Denis Grimberghs pose sa cinquième question relative aux opportunités du réseau ferré par rapport à des infrastructures souterraines.

Pour bien comprendre les appréhensions relatives à la proposition d'une nouvelle gestion du pré-métro Nord Sud,

citeit (ongeveer 42 meter). Vandaar de opmerkingen betreffende de haltes. Het is om tegemoet te komen aan de vraag tijdens de spits dat er nood is aan voertuigen met grote capaciteit. Het is zeker geen gunstig vooroordeel voor de boa's.

De heer Flausch geeft het voorbeeld van het Rogierstation : de premetro kan de reizigers van de metro (3 voertuigen) alleen maar slikken, als er voertuigen van dat type ingezet worden. Trams van 32 meter zijn te klein om de reizigers van vijf metrovoertuigen te verwerken (wat het geval zal zijn zodra de metrolus afgewerkt is). Men zal boa's van 94 meter moeten legen.

De heer Denis Grimberghs heeft vragen bij de verhoging van de frequentie.

De leiding van de MIVB wijst erop dat het nieuwe plan verder gaat dan het beheerscontract wat betreft de verhoging van de capaciteit.

Dat is zeer goed natuurlijk, maar hoe is men tot de conclusie gekomen dat deze verhoging van de capaciteit er moest komen door een verhoging van het aantal plaatsen per voertuig en niet door een verhoging van het aantal voertuigen, en dus van de frequentie ?

De heer Alain Flausch antwoordt dat het inzetten van voertuigen met een grote capaciteit op de Noord-Zuidas het mogelijk maakt de as te exploiteren met lagere frequenties, die toch aantrekkelijk blijven, zodat er middelen vrijkomen om de frequentie van de andere lijnen te verbeteren.

De combinatie van die twee verschijnselen, te weten de toename van de frequenties enerzijds en de verhoging van de capaciteit anderzijds, zorgt voor die grote toename van het aantal plaatsen.

De heer Alain Flausch herhaalt dat de MIVB nu al geconfronteerd wordt met ernstige capaciteitsproblemen, met name op lijn 2, waar zij niet op behoorlijke wijze kan voldoen aan de vraag.

Een tram of metro om de drie minuten tijdens het spitsuur, om de vijf minuten in de daluren en om de tien minuten 's avonds, is een uitstekend voorstel, maar de MIVB is daar tot nu toe niet in geslaagd.

Hij herinnert eraan dat de MIVB tijdens de goedkeuring van de rekeningen, de balans opgemaakt heeft en vastgesteld heeft dat sinds 1999 de onderneming 25 % meer reizigers heeft.

De heer Denis Grimberghs stelt zijn vijfde vraag betreffende de voordelen van een spoornet ten opzichte van ondergrondse infrastructures.

Om goed te begrijpen waarom men huiverig staat tegenover het voorstel voor een nieuw beheer van de pre-metro

il faut prendre en compte la crainte de voir cette nouvelle gestion du Nord Sud préfigurer d'une gestion de type métro, qui justifiera des exigences en termes d'infrastructure souterraine.

Or les marges financières nécessaires à la réalisation de ce type de projet ne sont pas disponibles et ne le seront pas avant bien longtemps.

Ne convient-il pas dès lors de réfléchir à l'offre de transport public en gérant au mieux les opportunités du réseau ferré, tel qu'il existe à ce jour, sans augmenter la pression sur la réalisation d'investissements souterrains hors de portée au niveau des finances régionales, ceci indépendamment des choix urbanistiques qui ne sont plus a priori favorables à de nouvelles infrastructures souterraines ?

L'administrateur-directeur général répond que la STIB est parfaitement consciente des limites des capacités d'investissement de la Région. Le projet de redéploiement n'envisage pas de nouvelles infrastructures souterraines.

Au contraire, la STIB a tenté d'optimiser l'infrastructure existante au moyen de matériel roulant performant de type tramway.

Et de réitérer que la STIB doit fonctionner avec deux données inébranlables jusqu'à présent : l'absence de moyens financiers pour de nouvelles infrastructures souterraines et, de la part des communes, le manque de volonté manifeste d'améliorer la circulation des véhicules de transport public en surface.

M. Denis Grimberghs explicite le raisonnement qu'il y a dans sa dernière question; le type d'exploitation proposé par le groupe de travail de la STIB sur l'axe Nord-Sud visant à une plus grande régularité vers le centre, revient à continuer en souterrain et à proposer à terme une solution de type quasi métro. Si la STIB souhaite offrir aux habitants de Schaerbeek et d'Evere à terme un service public acceptable sans rupture de charge, il faudra ressortir les projets qui sont dans les cartons de la STIB depuis des décennies avec Haren comme nouvel hangar métro. Il ne s'agit pas d'un lointain monstre du Loch Ness car, à l'époque du ministre Hasquin, cette option était prise dans le plan Iris des déplacements.

M. Alain Flausch se doit de rappeler qu'il ne lui revient pas de répondre aux choix stratégiques qui relèvent des décisions du ministre compétent. En tant qu'administrateur-directeur général, il a pour mission de faire fonctionner le réseau existant tout en restant à la disposition du gouvernement pour adapter le réseau de la STIB.

Le président donne la parole à M. Michel Mook.

Noord-Zuid, moet men rekening houden met de vrees dat dat nieuwe beheer van de Noord-Zuidas in de richting gaat van een beheer zoals voor de metro, waarbij er voorwaarden worden gesteld in termen van ondergrondse infrastructuur.

De financiële middelen voor de verwezenlijking van een dergelijk project zijn niet beschikbaar en zullen er binnenkort ook niet komen.

Dient men dan niet na te denken over het aanbod van openbaar vervoer waarbij de mogelijkheden van het spoor-net, zoals dat nu bestaat, zo goed mogelijk beheerd worden, zonder de druk op de ondergrondse investeringen te verhogen, die financieel gezien buiten het bereik van het Gewest liggen, los van de stedenbouwkundige keuzen die a priori niet meer in het voordeel van nieuwe ondergrondse infrastructures uitvallen ?

De bestuurder-directeur-generaal antwoordt dat de MIVB zich terdege bewust is van de beperkte investeringscapaciteit van het Gewest. Het project voor het nieuwe tramnet omvat geen nieuwe ondergrondse infrastructures.

De MIVB heeft daarentegen getracht de bestaande infrastructuur te optimaliseren door middel van hoogstaand rollend trammaterieel.

Hij herhaalt dat de MIVB moet functioneren met twee tot op heden vaststaande gegevens : het gebrek aan financiële middelen voor nieuwe ondergrondse infrastructures en, van de kant van de gemeenten, de duidelijke onwil om het verkeer van de bovengrondse openbare vervoermiddelen te verbeteren.

De heer Denis Grimberghs zet de redenering van zijn laatste vraag uiteen; het feit dat de soort exploitatie die de werkgroep van de MIVB voorstelt voor de Noord-Zuidas gericht is op een regelmatig aanbod richting het centrum, komt erop neer dat men ondergronds verdergaat en dat men op termijn een oplossing voorstelt die sterk overeenkomt met het type metro. Als de MIVB op termijn de inwoners van Schaerbeek en Evere een aanvaardbare openbare dienstverlening zonder verplichting tot overstappen wil bieden, dan zullen de projecten met Haren als nieuwe metroremise die sinds tientallen jaren bij de MIVB in de kast liggen, weer tevoorschijn moeten worden gehaald. Het is geen oud monster van Loch Ness, want in de tijd van minister Hasquin was die mogelijkheid opgenomen in het Iris-vervoerplan.

De heer Alain Flausch wijst erop dat hij niet instaat voor de strategische keuzen, die beslissingen van de bevoegde minister zijn. Als bestuurder-directeur-generaal heeft hij de taak het bestaande net te doen functioneren en staat hij ter beschikking van de regering om het MIVB-net aan te passen.

De Voorzitter geeft het woord aan de heer Michel Mook.

Les premières questions de M. Michel Mook portent sur les principes de réorganisation du réseau tram.

La première question porte sur l'offre équilibrée.

A la page 7 des transparents, la STIB expose les contraintes liées à la réorganisation – dont un « statu quo des budgets de fonctionnement – toute économie réalisée à un endroit étant réinjectée ailleurs dans le réseau tramway ».

On y apprendra oralement que certaines lignes « non rentables » – en raison de la suroffre par rapport à la demande – vont être supprimées (par exemple la ligne 83, Berchem-Midi).

Les habitants de ces quartiers vont-ils donc voir leur temps d'attente fortement allongé ? Il est pourtant bien précisé en page 11 « qu'une correspondance peut être considérée comme acceptable dès lors que le temps de déplacement global soit réduit ou, en tout cas, ne soit pas allongé ».

Est-ce cela la manière pour la STIB de « redéployer l'offre de façon équilibrée sur tout le réseau » comme écrit en page 8 ?

Lorsque M. Flausch évoque « de grands trams vides au bout de la ville », entend-il par là qu'il convient de réorganiser ces lignes à partir d'une logique de pure rentabilité ?

M. Alain Flausch répond que le contrat de gestion de la STIB prévoit la suppression de la ligne 83 dès le moment où la ligne de métro 2 aura été prolongée jusqu'à la station Delacroix (2005). Cette ligne n'apparaît pas dans le projet exposé du fait que le nouveau réseau se situe à l'échéance 2005-2007.

La modification des dessertes n'est pas liée à la recherche de rentabilité à tout crin mais mue par une meilleure répartition de l'offre de transports publics dans la Région. L'offre est définie sans négliger l'attractivité des lignes par rapport à la fréquence.

Dès que le bouclage de la petite ceinture sera effectif (2008), il est également prévu de renforcer l'axe tramways de la chaussée de Gand, en remplacement du bus 85.

M. Michel Mook estime que M. Flausch ne répond pas à la suppression du 83 par exemple, qui induira une diminution des fréquences.

M. Sermeus signale que la fréquence du 82 sera augmentée.

Mme Magda De Galan espère qu'il en va de même pour le 52 et le 18.

De eerste vragen van de heer Michel Mook betreffen de reorganisatie van het tramnet.

De eerste vraag gaat over het evenwichtige aanbod.

Op bladzijde 7 van de slides zet de MIVB de beperkingen in verband met de reorganisatie uiteen – waaronder een status-quo van de werkingsbegrotingen – besparingen op één plaats worden elders in het tramnet geherinvesteerd.

Men krijgt te horen dat bepaalde niet-rendabele lijnen – wegens het te grote aanbod ten opzichte van de vraag – zullen worden afgeschaft (bijvoorbeeld lijn 83, Berchem-Zuid).

Zullen de bewoners van die wijken geconfronteerd worden met veel langere wachttijden ? Er staat echter duidelijk op bladzijde 11 dat een aansluiting als aanvaardbaar beschouwd kan worden zodra de globale reistijd vermindert wordt of, in ieder geval, niet langer wordt.

Is dat de manier waarop de MIVB het aanbod evenwichtig wil spreiden over het hele net, zoals op bladzijde 8 staat ?

Wanneer de heer Flausch spreekt over grote lege trams aan de rand van de stad, bedoelt hij daar dan mee dat die lijnen gereorganiseerd moeten worden vanuit het standpunt van rendabiliteit alleen ?

De heer Alain Flausch antwoordt dat in het beheercontract van de MIVB staat dat lijn 83 pas afgeschaft zal worden op het moment dat metrolijn 2 verlengd is tot het station Delacroix (2005). Die lijn komt niet aan bod in het uiteengezette project omdat het nieuwe net gepland is voor de periode 2005-2007.

De wijziging van het net is niet het gevolg van een absoluut streven naar rendabiliteit, maar wordt ingegeven door een betere spreiding van het aanbod van openbaar vervoer in het Gewest. Het aanbod wordt vastgelegd zonder de aantrekkelijkheid van de lijnen ten opzichte van de frequentie te verwaarlozen.

Zodra de kleine ring afgesloten is (2008), is het ook de bedoeling dat de tramas van de Gentssteenweg verbeterd wordt, ter vervanging van bus 85.

De heer Michel Mook vindt dat de heer Flausch geen alternatief biedt voor de afschaffing van lijn 83 bijvoorbeeld, waardoor de frequenties zullen verminderen.

De heer Sermeus wijst erop dat de frequentie van lijn 82 verhoogd zal worden.

Mevrouw Magda De Galan hoopt dat dat ook het geval zal zijn voor lijn 52 en 18.

La deuxième question de M. Michel Moock porte sur les alternatives.

Quelles sont les alternatives à ces suppressions pour les quartiers concernés ?

Il semblerait que la STIB, dans une future réorganisation du réseau bus, compte sur la ligne 85 pour remédier au problème. Mais, que feront les usagers pendant la période transitoire qui pourrait s'avérer relativement longue ?

Est-ce donc là une volonté de vouloir véritablement promouvoir le réseau tramway ?

M. Alain Flausch répond que, comme exposé ci-dessus, lors du bouclage de la petite ceinture, l'axe tramways sera renforcé entre la gare de Berchem et la gare de l'Ouest. Entre cette dernière et la gare du Midi, la desserte sera assurée par la ligne 2 du métro.

La troisième question de M. Michel Moock porte sur la révision du plan bus et l'articulation de la révision du réseau tram avec le nouveau plan directeur métro. Quand va-t-on présenter le Plan bus ? Reste-t-il des projets métro dans les cartons ? Si oui, lesquels et à quel horizon ?

M. Alain Flausch informe que le plan bus est en cours de confection. La STIB axe son travail de révision du réseau bus en complémentarité des plans métro et tramways.

Il n'y a pas de projet d'extension du réseau de métro à l'étude. Il y a cependant toujours des amateurs d'infrastructures lourdes et d'aucuns verraient bien un métro chaussée de Gand ...

M. Flausch signale qu'à Madrid en dix ans le réseau de transport public s'est vu gratifier de cent kilomètres de métro supplémentaires.

M. Jean-Pierre Cornelissen signale que la Région de Madrid obtient d'autres moyens de l'Etat espagnol que la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Alain Flausch signale que le métro a été largement financé par des subsides européens à Madrid. Cependant, estime-t-il, à chaque situation sa solution. Il tenait toutefois à signaler à l'attention des députés que dans des Etats moins riches que la Belgique des infrastructures lourdes sont parfois développées.

La quatrième question de M. Michel Moock porte sur la rupture de charge.

Au sein de cette réorganisation, le système de navette prévu va entraîner une rupture de charge inévitable.

De tweede vraag van de heer Michel Moock gaat over de alternatieven.

Welke alternatieven zijn er voor de afschaffing van die lijnen in de betrokken wijken ?

Naar het schijnt zou de MIVB voor een toekomstige reorganisatie van het busnet rekenen op lijn 85 om het probleem op te lossen. Wat moeten de reizigers doen tijdens de overgangperiode, die redelijk lang zou kunnen blijken te zijn ?

Geeft dat echt blijk van de wil om het tramnet te promoten ?

De heer Alain Flausch antwoordt dat, zoals zojuist gezegd is, de tramas tussen het station van Berchem en het Weststation verbeterd zal worden wanneer de kleine ring afgesloten wordt. Metrolijn 2 zal dan het Weststation met het Zuidstation verbinden.

De derde vraag van de heer Michel Moock gaat over de herziening van het busplan en de koppeling van de reorganisatie van het tramnet aan het nieuwe richtplan voor de metro. Wanneer wordt het busplan gepresenteerd ? Zijn er nog metroprojecten ? Zo ja, welke en voor wanneer ?

De heer Alain Flausch deelt mee dat er momenteel aan het busplan wordt gewerkt. De MIVB stelt de reorganisatie van het busnet af op de metro- en tramplannen.

Er wordt geen project voor de uitbreiding van het metro-net onderzocht. Er zijn altijd wel liefhebbers van zware infrastructuur en sommigen zouden graag een metro willen in de Gentssesteenweg ...

De heer Flausch wijst erop dat het openbaarvervoernet in Madrid in tien jaar tijd honderd kilometer metro erbij heeft gekregen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen merkt op dat het Gewest van Madrid andere middelen krijgt van de Spaanse Staat dan het Brusselse Gewest.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de metro in Madrid grotendeels gefinancierd is met Europese subsidies. Toch is hij van mening dat er voor iedere situatie een passende oplossing is. Hij wilde de volksvertegenwoordigers er echter op wijzen dat er in minder rijke Staten dan België soms zware infrastructuren worden aangelegd.

De vierde vraag van de heer Michel Moock gaat over het overstappen.

Binnen deze reorganisatie heeft het geplande pendel-systeem onvermijdelijk tot gevolg dat mensen moeten overstappen.

A combien estime-t-on le nombre de voyageurs qui auront à subir ce désagrément ?

M. Alain Flausch répond que, depuis le Nord de la ville, il est estimé que la correspondance avec la ligne 3 touche environ 3 5% des voyageurs de ces lignes.

Il s'agit d'une correspondance qui peut être effectuée de quai à quai, dans un environnement sûr et couvert, avec une fréquence élevée.

Depuis le sud, elle concerne de l'ordre de 48 % des voyageurs.

La plupart des transferts peuvent s'effectuer de plain-pied à la station Lemonnier, également dans de bonnes conditions au niveau des fréquences.

Les doubles transferts sont quasiment inexistantes (moins de 2 % du trafic des lignes concernées).

La question n° 5 de M. Michel Moock porte sur les fréquences. Seront-elles améliorées le soir et le week-end ?

D'après le document, le réseau présente de nombreux problèmes de régularité, mais beaucoup moins sur ces plages horaires-là.

Dès lors, pourquoi ne prolongerait-on pas la navette vers l'extérieur en soirée et en week-end ?

M. Alain Flausch répond que les budgets actuels de la STIB ne lui permettent pas d'améliorer simultanément l'offre en heures de pointe, aux heures creuses, le soir et le week-end.

La STIB a dès lors opté pour améliorer la pointe mais aussi le creux, afin de toucher un public aussi large que possible.

Cette démarche est cohérente avec les objectifs de son contrat de gestion, qui imposent des gains de parts de marché sur les déplacements de type domicile-travail (de 31 % à 41 %) et domicile-école (de 48 % à 50 %).

L'option proposée par le membre impliquerait une augmentation des coûts d'exploitation et d'investissement, que les services compétents chiffreront prochainement.

La sixième question de M. Michel Moock porte sur le matériel roulant. M. Flausch expliquait que pour exploiter de manière optimale l'axe Nord-Sud – axe principal du réseau tramways –, il faut le doter d'un matériel moderne performant. Il a également précisé que les nouveaux trams seront affectés à cet axe.

Cela sous-entend-il que la STIB compte privilégier ces derniers au détriment des citoyens bruxellois de la seconde couronne qui se verront affecter le vieux matériel roulant ?

Hoeveel reizigers zullen naar schatting dat ongemak ondervinden ?

De heer Alain Flausch antwoordt dat, vanaf het noorden van de stad, het om ongeveer 35 % van de reizigers op die lijnen gaat voor wat betreft de aansluiting op lijn 3.

Het betreft een aansluiting op hetzelfde perron, in een veilige en overdekte omgeving, met een hoge frequentie.

Vanaf het zuiden gaat het om ongeveer 48 % van de reizigers.

De meeste mensen kunnen gelijkvloers overstappen in het station Lemonnier, eveneens met goede frequenties.

Twee keer overstappen is zo goed als onbestaand (minder dan 2 % van het verkeer op de betrokken lijnen).

De vijfde vraag van de heer Michel Moock gaat over de frequenties. Zullen die 's avonds en in het weekend verhoogd worden ?

Volgens het document stelt de regelmatigheid van het net veel problemen, maar veel minder op die tijdstippen.

Waarom zou men de pendeldienst om de stad te verlaten 's avonds en in het weekend niet verlengen ?

De heer Alain Flausch antwoordt dat de huidige begrotingsmiddelen van de MIVB niet voldoende zijn om tegelijkertijd het aanbod tijdens de spitsuren, in de daluren, 's avonds en in het weekend te verbeteren.

De MIVB heeft er daarom voor gekozen om het aanbod tijdens het spitsuur en ook de daluren te verbeteren om een zo groot mogelijk publiek te bereiken.

Die stap stemt overeen met de doelstellingen van het beheercontract, waarin staat dat het marktaandeel voor het woon-werkverkeer (van 31 % tot 41 %) en het woon-schoolverkeer (van 48 % tot 50 %) moet groeien.

Het voorstel van het lid zou een verhoging van de exploitatie- en de investeringskosten tot gevolg hebben, die de bevoegde diensten binnenkort zullen berekenen.

De zesde vraag van de heer Michel Moock gaat over het rollend materieel. De heer Flausch heeft uitgelegd dat om de Noord-Zuidas – de belangrijkste tramas – optimaal te exploiteren, er modern hoogstaand materieel nodig is. Hij heeft ook gezegd dat de nieuwe trams op die as zullen worden ingezet.

Houdt dat in dat de MIVB die nieuwe trams zal inzetten ten koste van de Brusselaars uit de tweede kroon, die het met het oude materieel moeten stellen ?

Certaines voiries ne pourraient supporter les nouveaux trams, mais cela ne constitue pas l'entièreté de celles-ci. Quelles lignes pourront bénéficier de nouveau matériel ?

M. Alain Flausch signale que la STIB doit actuellement remplacer cinquante et un trams 7.000 par quarante unités de grande capacité. Et de rappeler qu'un tram coûte rien qu'en investissement de l'ordre de 2,5 millions d'euros. Il faut considérer ces budgets d'investissement en regard de la situation de sous-capitalisation chronique de la STIB : endettement de 325 millions d'euros pour un capital propre de 35 millions d'euros.

La STIB a veillé à affecter les moyens budgétaires en priorité sur les axes où cela se justifie, en particulier la Grande ceinture et le Nord-Sud.

L'administrateur-directeur général rappelle par ailleurs que les simulations relatives à la demande ont montré que plus de 85 % des utilisateurs de l'axe Nord-Sud sont des Bruxellois.

M. Jean-Pierre Cornelissen demande si les trams 7.000 sont déjà déclassés.

M. Alain Flausch signale qu'ils ne le sont pas encore mais que c'est une nécessité du point de vue économique.

M. Steven Vanackere rajoute qu'il ne s'agit pas seulement d'une question de budgets de fonctionnement : si l'on souhaite garder les trams 7.000, il faudrait aussi prévoir un budget pour l'acquisition de terrains supplémentaires pour le remisage et l'entretien des véhicules de la STIB.

En guise de boutade, M. Alain Flausch rappelle que l'ancien dépôt de De Lijn place Barra n'a actuellement aucune affectation ...

La deuxième série de questions de M. Michel Mook porte sur les réaménagements.

La STIB expose sa volonté de limiter l'ampleur des aménagements physiques à apporter au réseau. Le premier exemple que reprend M. Michel Mook est celui de la Place Vanderkindere.

Quelles sont les conclusions de l'étude de faisabilité relative au réaménagement de ce site, si du moins il y en a une ?

Quelles seront les conséquences au niveau de la circulation, quand on sait qu'il va falloir bloquer les avenues Churchill et Brugmann ?

Comment la STIB compte-t-elle remédier au problème des vibrations et des nuisances sonores, inacceptables pour les riverains ?

Sommige wegen zouden niet geschikt zijn voor die nieuwe trams, maar dat geldt niet voor allemaal. Op welke lijnen zal dat nieuwe materieel ingezet kunnen worden ?

De heer Alain Flausch wijst erop dat de MIVB nu eenen-vijftig trams van het type 7.000 moet vervangen door veertig toestellen met een grote capaciteit. Hij herinnert eraan dat een tram alleen aan investeringen al zo'n 2,5 miljoen euro kost. Die investeringsmiddelen moeten beschouwd worden vanuit de situatie van chronische onderkapitalisatie van de MIVB : schuldenlast van 325 miljoen euro tegenover een eigen kapitaal van 35 miljoen euro.

De MIVB heeft erop toegezien dat de begrotingsmiddelen eerst worden gebruikt voor de assen waar dat verantwoord is, met name de Grote Ring en de Noord-Zuidas.

De bestuurder-directeur-generaal herinnert er voorts aan dat uit de simulaties betreffende de vraag is gebleken dat meer dan 85 % van de reizigers op de Noord-Zuidas, Brusselsaars zijn.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vraagt of de trams 7.000 al uit omloop zijn genomen.

De heer Alain Flausch wijst erop dat dat nog niet het geval is maar dat zulks, uit economische standpunt, noodzakelijk is.

De heer Steven Vanackere voegt eraan toe dat het niet alleen een kwestie is van werkingsmiddelen. Als men de trams 7.000 wil behouden, zal men ook moeten voorzien in middelen voor de aankoop van bijkomende terreinen om de voertuigen van de MIVB te stallen en te onderhouden.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de voormalige remise van De Lijn in de buurt van het Barraplein op dit ogenblik geen enkele bestemming meer heeft.

De tweede reeks vragen van de heer Michel Mook gaan over de heraanlegwerken.

De MIVB wil de omvang van de werken aan het net beperken. De heer Michel Mook neemt het Vanderkindereplein als eerste voorbeeld.

Hoe luiden de conclusies van de haalbaarheidsstudie over de heraanleg ervan, voor zover die kwestie bestudeerd is ?

Welke weerslag zal dat hebben op het verkeer, wetende dat men de Churchill- en de Brugmannlaan zal moeten afsluiten ?

Hoe zal de MIVB het probleem van de trillingen en de geluidshinder, die voor de buurtbewoners onaanvaardbaar zijn, oplossen ?

Comment la STIB compte-t-elle remédier au problème de la vitesse commerciale de ce tronçon, précisément limitée à 10 km/h, et ainsi conserver une régularité des lignes ?

Le second exemple est celui de Rogier.

Le réaménagement de la station Rogier nécessite l'obtention d'un permis. Que fera la STIB en cas de refus du permis ? Quelles sont les alternatives ?

L'administrateur-directeur général répond que pour les réaménagements prévus à la place Vanderkindere, les conséquences au niveau de la circulation sont limitées au chantier.

Les nouvelles voies sont prévues pour réduire les bruits et les vibrations.

Les nouvelles voies ont notamment pour objet de supprimer les limitations de vitesse à 10 km/h.

Quant à Rogier, il est improbable que l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL) refuse un permis sur des plans préalablement approuvés par le gouvernement.

Si ce cas se présentait, il y aurait lieu d'aménager les plans.

La troisième série de questions de M. Michel Mook porte sur le budget.

Comment la STIB va-t-elle pouvoir financer les dizaines de millions requis pour ces réaménagements ?

M. Alain Flausch lui répond que le financement se fait partiellement sur le budget d'investissement de la STIB et, pour partie, sur le budget de la Région.

M. Flausch signale que les investissements à consentir pour les aménagements du réseau consécutifs au projet de redéploiement devraient s'élever à environ 12 millions d'euros dont 4 millions d'euros déjà pour le seul renouvellement des voies entre la station Rogier et le Nord qui ont vingt-sept ans et sont en fin de vie. A noter que dans le budget de la STIB, l'entreprise dispose de 20 millions d'euros par an pour renouveler les rails et que le montant des investissements de 12 millions d'euros doit être comparé avec la valeur totale du réseau tramway de la STIB (0,5 milliards d'euros).

M. Jan Béghin est d'avis que les questions de ses collègues vont trop loin; l'objectif du débat parlementaire ne peut être de gérer la STIB en lieu et place de son comité de gestion. Il faut que les parlementaires acceptent les solutions techniques prônées par les responsables de la STIB.

Hoe zal de MIVB het probleem van de reissnelheid op dat gedeelte – 10 km/u – oplossen en de regelmatigheid van de lijnen waarborgen ?

Het Rogierstation dient als tweede voorbeeld.

Voor de heraanleg van het Rogierstation is een vergunning vereist. Wat zal de MIVB doen als die vergunning geweigerd wordt ? Zijn er alternatieven ?

De bestuurder-directeur-generaal zegt dat het verkeer geen hinder zal ondervinden van de geplande heraanleg van het Vanderkindereplein en dat de problemen beperkt blijven tot de bouwplaats zelf.

De nieuwe sporen moeten de geluidshinder en de trillingen temperen.

De nieuwe sporen moeten ervoor zorgen dat de snelheid niet langer beperkt blijft tot 10 km/uur.

Wat het Rogierstation betreft, is het onwaarschijnlijk dat het Bestuur voor de Ruimtelijke Ordening en de Huisvesting (BROH) een vergunning zal weigeren op grond van plannen die al eerder door de Regering zijn goedgekeurd.

Mocht dat toch het geval zijn, dan moeten de plannen worden aangepast.

De derde reeks vragen van de heer Michel Mook gaat over de begroting.

Waar gaat de MIVB de tientallen miljoenen vinden die nodig zijn voor die heraanlegwerken ?

De heer Alain Flausch zegt dat de werken deels gefinancierd zullen worden met de investeringsbegroting van de MIVB en deels met de begroting van het Gewest.

De heer Flausch wijst erop dat de investeringen die moeten worden gedaan in het kader van de heraanleg van het netwerk ten gevolge van het plan voor de reorganisatie, ongeveer 12 miljoen euro zouden moeten bedragen waarvan 4 miljoen euro alleen al voor de vernieuwing van de sporen tussen het Rogier- en het Noordstation. Die sporen zijn 27 jaar oud en versleten. Er zij op gewezen dat er op de begroting van de MIVB jaarlijks 20 miljoen euro wordt ingeschreven om de sporen te vernieuwen en dat het bedrag van de investeringen, te weten 12 miljoen euro, moet worden gezien in de totale waarde van het tramnet van de MIVB (0,5 miljard euro).

Volgens de heer Jan Béghin gaan de vragen van zijn collega's te ver. Het parlementaire debat heeft niet als doel de plaats van het beheerscomité van de MIVB in te nemen en de maatschappij te beheren. De parlementsleden moeten de technische oplossingen die door de leiding van de MIVB naar voren wordt geschoven, aanvaarden.

Il en revient à sa question relative au tram à Ganshoren et souhaite étendre sa préoccupation aux différents quartiers qui ont connu des développements importants de population, des quartiers résidentiels ou des quartiers correspondant à de nouveaux bassins d'emploi. La STIB examine-t-elle ces nouveaux quartiers pour y instaurer un jour le tram?

M. Jan Béghin se rappelle que lors de la première séance, l'administrateur-directeur général avait fourni une réponse partielle en signalant que le contrat de gestion ne prévoit pas l'extension du réseau tram. Cependant, y a-t-il des études en cours ?

Jusqu'à présent, Ganshoren est entourée de deux lignes de tram, à Jette à la place du Miroir et la ligne de tram 19 qui va de la Basilique à Berchem-Ste-Agathe.

M. Jan Béghin est convaincu qu'avec quelques kilomètres de plus, on pourrait avoir un tram qui va de l'avenue de Jette en passant par l'avenue de l'Exposition jusqu'à l'AZ VUB et résoudre ainsi l'accessibilité des cliniques universitaires de l'AZ VUB.

Globalement, il souhaite savoir si les responsables de la STIB comptent examiner la desserte en tram des nouveaux quartiers habités et des nouveaux bassins d'emploi.

M. Alain Flausch rappelle que les décisions en matière de politique de mobilité de manière générale incombent au gouvernement régional; la STIB se borne à accompagner le gouvernement régional dans l'accomplissement de sa politique de transports en commun intercommunaux bruxellois.

Le plan Iris 2 prévoit cependant que les autorités fassent examiner notamment la desserte potentielle en tram de Ganshoren. Et de rappeler qu'au sein de l'Administration de l'équipement et des déplacements un comité de stratégie examine la desserte de Ganshoren.

Si de nouvelles extensions étaient décidées, elles seraient incorporées dans le prochain contrat de gestion. De plus, souligne M. Alain Flausch, sur le plan du principe, il faut savoir que le tram est extrêmement coûteux tant au niveau des investissements que des frais de fonctionnement; il faut dès lors déjà beaucoup d'habitants pour rendre la desserte par tramway efficiente.

M. Sermeus confirme que la densité de population à Ganshoren pose problème pour rendre le tram attractif.

Par contre, l'extension de Simonis vers l'AZ VUB en tram correspond bien à certains plans existants pour le prochain contrat de gestion.

De spreker komt terug op de kwestie van de tram in Ganshoren en zegt dat hij zich ook zorgen maakt over de verschillende wijken waar de bevolking is toegenomen, de woonwijken en over de wijken waar nieuwe werkgelegenheid wordt gecreëerd. Neemt de MIVB die wijken onder de loep en overweegt ze ervoor te zorgen dat men daar op een dag de tram kan nemen?

De heer Jan Béghin herinnert eraan dat de bestuurder-directeur-generaal tijdens de eerste vergadering een gedeeltelijk antwoord heeft gegeven en erop gewezen heeft dat de beheersovereenkomst niet voorziet in de uitbreiding van het tramnet. Wordt een en ander echter bestudeerd ?

Tot nu toe lopen er in de buurt van Ganshoren twee tramlijnen, te weten in Jette aan het Spiegelplein, en tramlijn 19, die van de Basiliek naar Sint-Agatha-Berchem gaat.

De heer Jan Béghin is ervan overtuigd dat men met enkele kilometers meer een tram zou kunnen hebben die gaat van de Jettelaan, via de Tentoonstellingslaan, tot het AZ-VUB en dat men aldus de problemen inzake bereikbaarheid van het AZ-VUB zou kunnen oplossen.

Hij wenst te weten of de leiding van de MIVB de kwestie van de bediening met de tram van de nieuwe woonwijken en van de nieuwe werkgelegenheidspolen wil onderzoeken.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de beslissingen inzake het mobiliteitsbeleid meestal door de gewestregering moeten worden genomen. De MIVB beperkt zich ertoe de gewestregering te helpen bij het uitvoeren van haar tussengemeentelijke openbaarvervoerbeleid in Brussel.

Het Irisplan 2 bepaalt echter dat de overheid de mogelijke bediening van Ganshoren met de tram laat onderzoeken. De spreker herinnert eraan dat er binnen het Bestuur voor de Uitrustingen en het Vervoer een strategisch comité is dat de bediening van Ganshoren onderzoekt.

Als er nieuwe uitbreidingen komen, dan worden die opgenomen in de volgende beheersovereenkomst. De heer Alain Flausch wijst er bovendien op dat men moet weten dat de tram in principe een uiterst duur vervoermiddel is, zowel wat investeringen als wat werkingskosten betreft. Heel wat inwoners moeten dan ook de tram nemen opdat de bediening de moeite zou lonen.

De heer Sermeus wijst erop dat de bevolkingsdichtheid in Ganshoren de tram niet aantrekkelijk maakt.

Daarentegen is de uitbreiding van Simonis naar het AZ-VUB met de tram wel degelijk in overeenstemming met sommige bestaande plannen in het kader van de volgende beheersovereenkomst.

M. Jan Béghin constate que la STIB a prolongé le tram vers Stockel; y a-t-il là des gisements d'habitants plus importants que vers Ganshoren ?

M. Sermeus reconnaît que la STIB n'est pas convaincue de ce choix. Il réitère que c'est la division A1 de l'AED qui étudie l'ensemble des problèmes de mobilité et qui élabore des plans pour l'avenir qui seront soumis au gouvernement, notamment pour le prochain contrat de gestion.

Quant au prolongement du 39 et du 44, il s'agit d'une décision antérieure.

M. Jean-Pierre Cornelissen souhaiterait pouvoir disposer des comptages Stratec et STIB pour tout le réseau et aussi des résultats de l'enquête origine/destination pour les lignes de la Grande ceinture et Nord-Sud ainsi que des résultats de la modélisation des différentes variantes de réseau étudiées sur base du modèle Emme 2.

Mme Geneviève Meunier a appris incidemment que les membres du comité de gestion de la STIB avaient reçu un document bien plus étayé que les quarante-neuf transparen-
ts reçus par les parlementaires. Les commissaires pourraient-ils disposer de ce document ?

Le président rappelle qu'il appartient au ministre de décider si les données fournies au comité de gestion de la STIB sont communicables aux parlementaires.

M. Denis Grimberghs souhaiterait que les commissaires puissent discuter de la portée exacte de l'exercice qui mène à l'examen de ce nouveau plan tram; à entendre M. Jan Béghin, il y aurait des voix discordantes.

Réunion du 30 avril 2003

Suite des auditions des responsables de la STIB

La première série de questions de Mme Geneviève Meunier porte sur l'axe Nord-Sud

1. Situation à Schaerbeek

Il semble que Schaerbeek soit la commune qui pâtit le plus de cette restructuration (surtout le bas de la commune à forte densité de population) : plus que deux lignes rue Gallait.

Les chiffres que les responsables de la STIB ont donnés parlent de surcapacité : les parlementaires peuvent-ils dis-

De heer Jan Béghin stelt vast dat de MIVB de tramlijn naar Stockel heeft verlengd. Zijn daar meer reizigers dan in Ganshoren ?

De heer Sermeus geeft toe dat de MIVB niet overtuigd is van die keuze. Hij herhaalt dat afdeling A1 van het BUV alle mobiliteitsproblemen bestudeerd en plannen voor de toekomst opstelt. Deze zullen aan de Regering worden voorgelegd, inzonderheid in het kader van de volgende beheersovereenkomst.

De spreker wijst erop dat de verlenging van tramlijn 39 en 44 een beslissing is die al vroeger is genomen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zou willen beschikken over tellingen van Stratec en van de MIVB voor heel het net. Hij zou ook willen beschikken over de resultaten van de studie opstapplaats/bestemming voor de lijnen van de Grote Ring en de Noord-Zuidas, alsmede over de resultaten van de simulatie van de verschillende varianten die op grond van model Emme 2 zijn bestudeerd.

Mevrouw Geneviève Meunier heeft toevallig vernomen dat de leden van het beheerscomité van de MIVB een document hebben ontvangen dat gedetailleerder is dan de 49 slides die de parlementsleden hebben ontvangen. Kunnen de commissieleden over dat document beschikken ?

De voorzitter herinnert eraan dat het de minister toekomt om te beslissen of de gegevens die aan het beheerscomité van de MIVB zijn bezorgd, ook aan de parlementsleden kunnen worden bezorgd.

De heer Denis Grimberghs wenst dat de commissieleden het kunnen hebben over de exacte draagwijdte van hetgeen wordt gedaan en dat zal leiden tot dat nieuwe plan voor de trams. Hij besluit uit hetgeen de heer Jan Béghin heeft gezegd dat niet iedereen op dezelfde golflengte zit.

Vergadering van 30 april 2003

Vervolg van de hoorzittingen met de verantwoordelijken van de MIVB

De eerste reeks vragen van mevrouw Geneviève Meunier gaat over de Noord-Zuidas

1. De toestand in Schaerbeek

Het lijkt erop dat Schaerbeek de gemeente is die het meest te lijden heeft onder de reorganisatie (vooral de lagergelegen gebieden van de gemeente, met een grote bevolkingsdichtheid) : er zijn maar twee lijnen meer in de Gallaitstraat.

Volgens de cijfers die de leiding van de MIVB heeft gegeven, is er overcapaciteit. Kunnen de parlementsleden

poser des études faites par Stratec et la STIB prouvant cette surcapacité ? Y a-t-il eu une enquête faite auprès des voyageurs ?

M. Alain Flausch répond que les chiffres provenant de l'étude Stratec ont été corroborés par différents comptages effectués par la STIB. Il ressort que le nombre de voyageurs à bord des tramways de la rue Gallait est de l'ordre de 1.200 en heure de pointe (7h30-8h30).

La ligne 55 seule, aux fréquences Iris, et bénéficiant d'un renfort ponctuel sous la forme de quelques nouveaux tramways de 32 mètres, offre quelques 1.500 places (1.200 places selon le comptage de la STIB).

La STIB souhaite tendre vers les fréquences Iris sur la plupart de ses lignes; c'est dans ce cadre-là qu'elle propose de diminuer l'offre aux endroits où celle-ci est manifestement excédentaire par rapport à la demande réelle et où le client bénéficie déjà d'un service attrayant, afin d'améliorer les fréquences ailleurs.

Il est évident qu'à terme, l'objectif prioritaire lors des futures acquisitions de nouveaux tramways, sera de les affecter à cet axe, ce qui permettra également de fournir un service de meilleure qualité aux voyageurs, y compris sur le tronçon situé entre la gare Bordet et la place Verboeckhoven. M. Alain Flausch signale qu'avec un nombre de voyageurs de 1.200, il fallait bien trouver un compromis au niveau des fréquences. Avec le nouveau plan, on passerait de 22 à 15 passages. Un membre du comité de gestion de la STIB a qualifié cette modification de « dégradation des fréquences ». Il faut néanmoins garder à l'esprit que les nouvelles fréquences seront largement suffisantes pour satisfaire la demande des usagers sur cet axe.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle que, pour l'usager STIB ou le nouveau client que la STIB veut attirer, l'attractivité du transport public est déterminée par la fréquence.

M. Denis Grimberghs renchérit dans le même sens, le client potentiel n'est pas attiré par le prix mais par la fréquence qui est un must.

Et M. Sermeus de signaler que sur le tronçon Verboeckhoven-Bordet on ne change pas la fréquence.

M. Alain Flausch pense que les responsables de la STIB ont trouvé le meilleur compromis : un tram toutes les quatre minutes entre Verboeckhoven et le Nord.

Mme Geneviève Meunier pose sa deuxième question portant sur le cadencement.

Cette situation ne peut s'expliquer que parce que les horaires ne sont pas cadencés : deux trams se suivent et le troisième est évidemment vide.

beschikken over de studies van Stratec en de MIVB waaruit die overcapaciteit blijkt ? Is er bij de reizigers een enquête uitgevoerd ?

De heer Alain Flausch wijst erop dat de cijfers in de studie van Stratec bevestigd worden door de verschillende tellingen van de MIVB. Het blijkt dat in de Gallaitstraat, tijdens de spitsuren (7.30 uur tot 8.30 uur), zowat 1.200 reizigers de tram nemen.

Op lijn 55 zijn er enkele nieuwe tramstellen van 32 meter ingezet, waardoor 1.500 bijkomende plaatsen zijn gecreëerd (1.200 volgens de telling van de MIVB).

De MIVB wenst op de meeste van haar lijnen de Iris-frequentie te halen. In dat kader stelt ze voor om het aanbod op de plaatsen waar dat duidelijk te groot is in vergelijking met de werkelijke vraag en waar de reiziger al over een aantrekkelijke dienstverlening beschikt, in te krimpen en de frequenties op andere plaatsen te verhogen.

Het spreekt vanzelf dat, op termijn, de prioritaire doelstelling in het kader van de toekomstige aankopen van nieuwe tramstellen, erin zal bestaan ze op die as in te zetten, waardoor de dienstverlening ten behoeve van de reizigers zal worden verbeterd, ook op het gedeelte tussen het station Bordet en het Verboeckhovenplein. De heer Alain Flausch wijst erop dat men, met 1.200 reizigers, een compromis moest vinden wat de frequenties betreft. Met het nieuwe plan zou men van 22 naar 15 doortochten gaan. Een lid van het beheerscomité van de MIVB heeft gezegd dat die wijziging ertoe leidt dat de frequenties dalen. Men mag echter niet vergeten dat de nieuwe frequenties voldoende zullen zijn om in te spelen op de vraag van de gebruikers op die as.

Volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen staat of valt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor de MIVB-reiziger of voor de nieuwe reiziger die de MIVB wil aantrekken, met de frequentie.

De heer Denis Grimberghs sluit zich daarbij aan. De mogelijke nieuwe reiziger wordt niet aangetrokken door de prijs maar door de frequentie, die primordiaal is.

De heer Sermeus wijst erop dat de frequentie op het gedeelte Verboeckhoven-Bordet ongewijzigd blijft.

De heer Alain Flausch denkt dat de leiding van de MIVB het beste compromis gevonden heeft : een tram om de vier minuten tussen Verboeckhoven en Noord.

Mevrouw Geneviève Meunier stelt haar tweede vraag over de opeenvolging van de trams.

Deze situatie kan enkel verklaard worden door het feit dat de dienstregelingen niet op elkaar afgestemd zijn : twee trams volgen elkaar snel op en de derde is natuurlijk leeg.

Pourquoi ne pas d'abord travailler sur le cadencement ? Est-ce qu'il y a eu étude sur base d'horaires cadencés ?

Il faut en tout cas garantir la même fréquence qu'actuellement.

M. Alain Flausch lui répond que les études relatives au cadencement du réseau actuel se sont heurtées à la difficulté d'harmoniser les horaires de cinq lignes avec des fréquences différentes. Dans la structure actuelle du réseau, la STIB ne dispose pas des moyens nécessaires pour harmoniser les fréquences à la hausse. M. Alain Flausch signale que la solution trouvée par les dirigeants de la STIB, par ailleurs l'unique manière de remédier à ce problème de cadencement et de congestion entre trams, consiste à rajouter des trams dans un nombre plus réduit de lignes.

Et de souligner qu'il est peu satisfaisant de travailler à l'horizon 2006-2007. Une solution intermédiaire a été trouvée, c'est celle de trois lignes au lieu de cinq, ce qui permettra de mieux cadencer et de marier les cadencements.

Le problème se pose également dans le cas des trois lignes rue Gallait qui, si elles étaient parfaitement cadencées entre elles, ne permettraient pas un cadencement général dans l'axe Nord-Sud, où s'ajoutent d'autres lignes.

M. Alain Flausch rappelle que le transport public de surface est toujours confronté à la difficulté de mettre en oeuvre les contrats d'axes.

La troisième question de Mme Geneviève Meunier concerne la suppression du 56.

La suppression du 56 entraîne de multiples ruptures de charge pour un usager montant à la gare de Schaerbeek et voulant se rendre au Centre. Il doit descendre à la Cage aux Ours, à Rogier et puis à la Bourse. Si, par malheur, il travaille à Anderlecht, il doit encore descendre au Midi et reprendre un autre tram.

Est-ce cela que la STIB appelle un réseau plus attractif pour l'usager ?

Peut-on quantifier le nombre d'usagers touchés par ces ruptures de lignes ?

M. Alain Flausch rappelle que seulement 40 % des usagers en provenance de la gare de Schaerbeek vont au-delà de Rogier.

Dans le cadre du réseau RER, l'offre au départ de la gare de Schaerbeek est abondante et permet de rejoindre de manière efficace la gare du Nord et le centre, d'autant plus

Waarom werkt men niet aan een betere opeenvolging ? Is er een onderzoek gevoerd op basis van een regelmatige dienstregeling ?

Men moet in ieder geval zorgen voor dezelfde frequentie als vandaag.

De heer Alain Flausch antwoordt dat de studies over de opeenvolging van de stellen op het huidige netwerk op de moeilijkheid gestoten zijn om de dienstregelingen van vijf lijnen met verschillende frequenties op elkaar af te stemmen. In het kader van de huidige structuur van het net beschikt de MIVB niet over de nodige middelen om de frequenties te verhogen en ze tegelijk te harmoniseren. De heer Alain Flausch wijst erop dat de oplossing van de leiding van de MIVB de enige manier is om iets te doen aan dit probleem van de opeenvolging en de congestie tussen trams en erin bestaat trams toe te voegen op een kleiner aantal lijnen.

Hij onderstreept dat het frustrerend is om met een *deadline* van 2006-2007 te werken. Er is een tussenoplossing gevonden. Er komen drie lijnen in plaats van vijf zodat de opeenvolging van tramstellen beter geregeld kan worden.

Het probleem rijst eveneens in het geval van de drie lijnen in de Gallaitstraat, die, indien zij perfect op elkaar afgestemd zouden zijn, een goede algemene opeenvolging van stellen in de Noord-Zuidas onmogelijk zouden maken, omdat er daar nog andere lijnen bijkomen.

De heer Alain Flausch herinnert eraan dat het bovengrondse openbaar vervoer altijd te maken krijgt met de moeilijkheid om de asovereenkomsten uit te voeren.

De derde vraag van mevrouw Geneviève Meunier heeft betrekking op de afschaffing van lijn 56.

De afschaffing van lijn 56 houdt in dat een reiziger die aan het station van Schaerbeek opstapt om naar het centrum te gaan, zeer vaak moet overstappen. Hij moet afstappen aan de Berenkooi, aan Rogier en dan nog eens aan de Beurs. Indien hij de pech heeft dat hij in Anderlecht werkt, moet hij nog afstappen in het Zuid en weer een andere tram nemen.

Is het dat wat de MIVB verstaat onder een aantrekkelijker net voor de reiziger ?

Weet men hoeveel reizigers getroffen worden door deze verplichting om over te stappen ?

De heer Alain Flausch herinnert eraan dat slechts 40 % van de reizigers die van het station Schaerbeek komen verder gaat dan Rogier.

In het kader van het GEN-netwerk is er een ruim aanbod vanaf het station Schaerbeek. Men kan op een efficiënte wijze het Noordstation en het centrum bereiken, des

facilement que l'intégration tarifaire et billettique vient d'être concrétisée pour tous les titres grâce au ticket Jump. La suppression de la ligne 56 est prévue à l'horizon 2006-2007, compte tenu de l'acquisition de nouveaux véhicules. En outre, souligne M. Alain Flausch, il ne faut pas perdre de vue que la gare de Schaerbeek-voyageurs est un arrêt RER : le transport public ferré lourd est, selon l'administrateur-directeur général de la STIB, une solution de transport urbain à promouvoir. Cet arrêt sera également desservi par la ligne 92, à une fréquence de six minutes, et par la ligne 24, à une fréquence de dix minutes.

Les données relatives au nombre de voyageurs concernés par un transfert supplémentaire ont été exposées en réponse à une question de M. Michel Moock.

La quatrième question de Mme Geneviève Meunier porte sur le Terminus Nord.

La question technique de la faisabilité du terminus Nord; les responsables de la STIB parlent du terminus à Rogier : les usagers ne feront donc pas le changement de quai à quai, puisqu'ils devront descendre les escaliers pour arriver à la navette.

Le terminus du 3 sera à la gare du Nord avec un rebroussement rue du Progrès. Cette voie ne permettra qu'une seule manœuvre à la fois, qui prendra trois minutes.

Comment garantir la régularité de la ligne, sachant que celle-ci roulera aux trois minutes et qu'elle devra partager le tronçon Progrès-Gare du Nord avec quatre autres lignes qui représentent ensemble en heure de pointe vingt-quatre passages à l'heure ?

M. Alain Flausch répond que le changement de ligne entre les antennes du Nord de la ville et la ligne 3 se fera bien à la station Gare du Nord, de quai à quai. Il s'agit d'une disposition logistique qui aura comme corollaire le progrès suivant : des doubles lignes à disposition et on peut extraire la ligne 3 pour éviter les cisaillements avec les lignes principales.

La ligne 3, après avoir effectué sa manœuvre de rebroussement rue du Progrès, ira se stationner à quai ou en arrière-gare, où se situera son temps de régulation. La réinsertion parmi les autres lignes n'affectera dès lors pas la régularité de la ligne 3.

La cinquième question de Mme Geneviève Meunier porte sur le Quai des Usines.

Le quai des usines (ligne 51) ne sera exploité qu'aux heures de pointe. Pourquoi ?

C'est donc un investissement lourd peu rentabilisé. Il semble que l'on crée ici une surcapacité (lignes 51 et 52) alors que la demande est moindre qu'à Schaerbeek.

te gemakkelijker omdat de tariefintegratie onlangs ingevoerd is voor alle vervoerbewijzen dankzij het Jumpticket. Lijn 56 zou tegen 2006-2007 moeten verdwijnen, wanneer er nieuwe stellen gekocht worden. De heer Alain Flausch onderstreept bovendien dat men niet mag vergeten dat het station Schaerbeek-reizigers een GEN-halte is : de bestuurder-directeur-generaal van de MIVB vindt dat het openbaar vervoer via het spoor een te bevorderen mogelijkheid is voor het stedelijk openbaar vervoer. Deze halte zal eveneens bediend worden door lijn 92, met een frequentie van zes minuten, en door lijn 24 met een frequentie van tien minuten.

De gegevens over het aantal reizigers die nog eens moeten overstappen, zijn bezorgd als antwoord op een vraag van de heer Michel Moock.

De vierde vraag van mevrouw Geneviève Meunier heeft betrekking op de terminus Noord.

De technische vraag over de haalbaarheid van de terminus Noord : de leiding van de MIVB heeft het over de terminus van Rogier. De reizigers zullen dus niet van het ene perron naar het andere moeten gaan, aangezien ze de trap zullen moeten afdalen om naar de pendellijn te gaan.

De terminus van lijn 3 zal zich in het Noordstation bevinden met een keerpunt in de Vooruitgangsstraat. Op deze lijn zal maar een manoeuvre tegelijk uitgevoerd kunnen worden, dat drie minuten zal duren.

Hoe kan men de regelmaat van de lijn garanderen, als men weet dat de tram om de drie minuten zal rijden en de lijn zal moeten delen op het stuk Vooruitgangsstraat-Noordstation met vier andere lijnen die samen tijdens de spits voor vierentwintig doorritten per uur zorgen ?

De heer Alain Flausch antwoordt dat de verandering van lijn tussen de antennes van het noorden van de stad en lijn 3 wel degelijk in het Noordstation van het ene perron naar het andere zou gebeuren. Dat is een logistieke maatregel die de volgende verbetering inhoudt : er komen dubbele lijnen ter beschikking en men kan lijn 3 eruit halen om interferentie met de hoofdlijnen te voorkomen.

Lijn 3, na gekeerd te zijn in de Vooruitgangsstraat, zal wachten aan het perron of achteraan het station, tot haar wachttijd verstreken is. De invoeging tussen de andere lijnen zal dus geen gevolg hebben voor de regelmaat van lijn 3.

De vijfde vraag van mevrouw Geneviève Meunier heeft betrekking op de Werkhuizenkaai.

De Werkhuizenkaai (lijn 51) wordt enkel tijdens de spits gebruikt. Waarom ?

Het is dus een zware investering die niet erg rendabel is. Dit lijkt op een overcapaciteit (lijnen 51 en 52) hoewel de vraag beperkter is dan in Schaerbeek.

En réponse à cette question, M. Alain Flausch rappelle que l'aménagement au Quai des Usines est une décision antérieure. Sans être partisan de travaux inutiles, autant utiliser l'infrastructure pour laquelle des investissements importants ont été réalisés pour assurer une bonne desserte gare du Nord-Nord de Bruxelles tout en permettant une bonne VICOM étant donné qu'on ne gêne personne à cet endroit (peu d'habitants et relativement peu de circulation automobile).

Mme Geneviève Meunier signale qu'il n'y a pas beaucoup d'usagers.

M. Alain Flausch signale que cette proposition résulte d'une réflexion, menée au sein du comité de gestion de la STIB. La proposition initiale était de circuler intégralement via le quai des Usines (ligne 51). Cependant, certains membres du comité de gestion ont estimé qu'on dégradait ainsi très fortement la fréquence du bus de Schaerbeek. L'aboutissement a été un compromis 51-52.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime, quant à lui, que ce qui avait du sens était d'aller de Meise jusqu'au terminus du 91 à Stalle et d'assurer ainsi une complémentarité avec l'axe Nord-Sud de la STIB. Si on ne dispose plus que de la partie Nord et si, en plus de cela, on se borne aux heures de pointe, la complémentarité n'a pas beaucoup de sens. En outre, il y a également le bus 47.

M. Alain Flausch signale que la ligne Stalle-Heysel, qui emprunte l'avenue Brugmann, tourne à gauche dans l'avenue Albert et passe ensuite par le tunnel pour sortir au Nord et défile rue du Progrès, connaît ensuite quelques problèmes de fluidité du trafic square de Trooz et avenue de la Reine avant d'entamer une zone protégée. C'est une bonne ligne au niveau VICOM mais elle ne traverse malheureusement pas de zones à fort potentiel de clientèle.

Et M. Jean-Pierre Cornelissen note que les usagers du bus 47 pourraient la prendre.

M. Alain Flausch signale que dans ce cas il y aurait encore plus de réclamations au niveau des ruptures de charge, puisqu'on imposerait aux usagers du 47, qui est une ligne fort chargée, une correspondance supplémentaire qu'on critique par ailleurs lorsqu'on la propose pour le tramway.

M. Steven Vanackere conteste également l'affirmation de M. Cornelissen et estime que le 47 est un bus qui roule bien et qui a connu de fortes améliorations avec l'aménagement de sites propres protégés.

M. Alain Flausch signale que la STIB n'a pas encore tranché entre le maintien de l'antenne Nord jusque Meise et en parallèle le bus 47 ou une longue ligne de tram.

Le trajet le long du quai des Usines représente essentiellement un gain de temps pour les voyageurs de Laeken et de Neder-over-Heembeek.

De heer Alain Flausch antwoordt daarop dat de inrichting van de Werkhuizenkaai een vroegere beslissing is. Hij is geen voorstaander van nutteloze werken maar vindt dat men evengoed de infrastructuur kan gebruiken nu er grote investeringen gedaan zijn met het oog op een goede bediening van het Noordstation - Noorden van Brussel, met een hoge reissnelheid. In dit gebied wordt niemand gestoord (er zijn weinig omwonenden en er is vrij weinig autoverkeer).

Mevrouw Geneviève Meunier wijst erop dat er niet veel reizigers zijn.

De heer Alain Flausch wijst erop dat dit voorstel het resultaat is van een analyse door het beheerscomité van de MIVB. Het oorspronkelijke voorstel bestond erin volledig via de Werkhuizenkaai (lijn 51) te rijden. Enkele leden van het beheerscomité vonden evenwel dat zulks zeer nadelig zou zijn voor de frequentie van de benedenstad van Schaerbeek. Er is uiteindelijk een compromis 51-52 bereikt.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat het zinnvoller geweest zou zijn om van Meise tot aan de terminus van lijn 91 in Stalle te rijden en aldus te zorgen voor complementariteit met de Noord-Zuidas van de MIVB. Indien men enkel nog over het Noordgedeelte beschikt en men zich bovendien beperkt tot de spitsuren, heeft de complementariteit weinig zin. Bovendien is er nog altijd bus 47.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de lijn Stalle-Heysel, via de Brugmannlaan, naar links draait op de Albertlaan en vervolgens de tunnel neemt om terug boven te komen aan het Noord. De lijn rijdt verder in de Vooruitgangsstraat, kent vervolgens enkele verkeersproblemen op de Troozsquare en de Koninginnelaan. Daarna komt een beschermd gebied. Het is een lijn met een hoge reissnelheid, maar er is maar een beperkt potentieel aan reizigers.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wijst erop dat de reizigers van bus 47 deze lijn zouden kunnen nemen.

De heer Alain Flausch wijst erop dat er in dat geval nog meer klachten zouden komen over de onderbrekingen, aangezien de reizigers op lijn 47, een sterk bezette lijn, verplicht zouden zijn nog eens over te stappen, terwijl dit nu juist de kritiek is die men op de tram heeft.

De heer Steven Vanackere betwist eveneens de bewering van de heer Cornelissen en vindt dat bus 47 goed rijdt en veel verbeterd is na de aanleg van beschermde vrije banen.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de MIVB nog niet gekozen heeft tussen het behoud van een antenne Noord tot Meise en bus 47, en een lange tramlijn.

Het traject langs de Werkhuizenkaai is voornamelijk tijds winst voor de reizigers uit Laken en Neder-over-Heembeek.

Ce gain de temps est particulièrement important pendant les heures de pointe, heures pendant lesquelles la ligne 51 circulera, à une fréquence de douze minutes.

La ligne 52, quant à elle, circulera non pas quai des Usines, mais rue Gallait.

Et pourquoi ce choix ? On aurait pu miser tout sur le 51, mais, dans ce cas-là, il est à prévoir que plusieurs personnes, comme Mme Geneviève Meunier, auraient protesté contre la diminution des fréquences dans la rue Gallait. Le choix a donc découlé du caractère limité du budget d'exploitation de la STIB.

La question suivante de Mme Geneviève Meunier porte sur la suppression de la ligne 81.

Pourquoi la suppression du 81 et son remplacement par un bus ?

Même si c'est un axe peu rentable, c'est une perte pour les habitants d'Etterbeek, Saint-Gilles et Ixelles.

M. Alain Flausch signale que la ligne 81 est maintenue intégralement, et renforcée au niveau des fréquences, sur le tronçon sud, traversant les communes d'Etterbeek, de Saint-Gilles et d'Ixelles.

M. Alain Flausch souligne qu'il n'y a pas de diminution de la desserte Midi-Montgomery étant donné que le 56 actuel côté Ouest est marié avec le 81 côté Est.

Sur le tronçon nord, la desserte est reprise et renforcée, au niveau des fréquences, par la ligne 94, ainsi que par la nouvelle ligne 16.

M. Alain Flausch rappelle qu'à Jette le 19 demeure inchangé; le 94 est modifié mais la commune de Jette a marqué son accord (étant donné qu'il s'agissait de renforcement des fréquences) et la STIB étudie actuellement les moyens d'assurer à terme une meilleure desserte de l'AZ VUB.

La liaison avec le quartier de la gare du Nord sera également étudiée dans le cadre du plan bus.

Étant donné l'existence du métro à Bockstael, ainsi que l'ouverture prochaine du métro à Erasme, la STIB opérera un redéploiement de ses lignes de bus.

M. Sermeus signale que l'arrêt après Bockstael, l'Athénée Marcel Tricot, n'est actuellement plus desservi que par le 94. Dans le nouveau plan bus de la STIB, il est prévu de mieux desservir l'avenue du Port, Tour et Taxis et que le bus ait son terminus devant l'Athénée Marcel Tricot.

Mme Geneviève Meunier s'interroge quant à la réorganisation autour du Terminus Sud à Churchill.

Deze tijdswinst is van bijzonder belang tijdens de spits, want tijdens die uren zal lijn 51 een frequentie van 12 minuten hebben.

Lijn 52 zal niet langs de Industriekaai, maar langs de Gallaitstraat rijden.

Waarom deze keuze ? Men had alles op lijn 51 kunnen zetten, maar in dat geval zouden verschillende personen zoals mevrouw Geneviève Meunier geprotesteerd hebben tegen de verlaging van de frequentie in de Gallaitstraat. De keuze is dus ingegeven door de beperkte exploitatiemiddelen van de MIVB.

De volgende vraag van mevrouw Geneviève Meunier heeft betrekking op de verdwijning van lijn 81.

Waarom verdwijnt lijn 81 en wordt die door een bus vervangen ?

De as is weinig rendabel, maar het is toch een verlies voor de inwoners van Etterbeek, Sint-Gillis en Elsene.

De heer Alain Flausch wijst erop dat lijn 81 volledig behouden wordt en een hogere frequentie op het zuidelijke gedeelte krijgt, waar de lijn door de gemeentes Etterbeek, Sint-Gillis en Elsene rijdt.

De heer Alain Flausch onderstreept dat de bediening Zuid-Montgomery niet vermindert, omdat de huidige lijn 56 aan de westkant gekoppeld wordt aan lijn 81 aan de oostkant.

Op het noordelijk gedeelte wordt de bediening overgenomen en verbeterd, op het vlak van de frequentie, door lijn 94 en door de nieuwe lijn 16.

De heer Alain Flausch herinnert eraan dat lijn 19 in Jette ongewijzigd blijft. Lijn 94 wordt gewijzigd maar de gemeente Jette heeft daarmee ingestemd (aangezien de frequentie verbeterd wordt). De MIVB onderzoekt thans hoe het AZ-VUB beter bediend kan worden.

De verbinding met de wijk van het Noordstation wordt ook onderzocht in het kader van het busplan.

Gelet op de metro in Bockstael en op de nakende ingebruikname van de metro in Erasmus, zal de MIVB de buslijnen anders organiseren.

De heer Sermeus zegt dat de halte na Bockstael, het Atheneum Marcel Tricot, enkel nog bediend wordt door lijn 94. In het nieuwe busplan van de MIVB wordt bepaald dat de Havenlaan, Turn en Taxis beter bediend moeten worden en dat de bus een eindstation moet hebben voor het Atheneum Marcel Tricot.

Mevrouw Geneviève Meunier heeft vragen bij de reorganisatie rond het eindstation Zuid bij Churchill.

Les voies à Churchill viennent d'être remplacées. L'intention de la STIB est d'y implanter deux terminus. Les voies en boucle permettent le stationnement maximum et simultané de deux trams de 40 mètres, tandis que celles au milieu du rond-point sont destinées aux lignes de passage. Au vu des fréquences proposées, il va falloir réorganiser complètement les voies.

M. Alain Flausch signale que l'accord de la commune d'Uccle sera sollicité pour que la capacité supplémentaire du terminus soit obtenue en créant deux voies nouvelles à l'intérieur du rond-point.

La question suivante de Mme Geneviève Meunier porte sur les correspondances.

Elles seront peut être rapides en heure de pointe, mais en heure creuse et en soirée, elles deviendront tout à fait dissuasives.

Prenons un habitant près de la gare de Schaerbeek qui veut aller au cinéma à De Brouckère à 19h30. Admettons qu'il ait regardé l'horaire de départ et qu'il n'attende pas. Il doit descendre à la Cage aux Ours (pas toujours très sympa!), à Rogier (prendre les escaliers) et puis à De Brouckère. Combien de temps va-t-il mettre selon les responsables de la STIB à l'aller et au retour ?

Même hypothèse pour quelqu'un qui vient de Forest et qui doit changer à Albert.

M. Alain Flausch répond que seuls les usagers du 55 qui veulent aller au-delà de la station Lemonnier devront changer de véhicule. Cette correspondance se fera dans les meilleures conditions à cet endroit. La STIB a en effet modifié son projet original et maintenu l'entrée du 55 dans le tunnel à Albert, dans le but précis de réduire le nombre de correspondances pour les usagers en provenance d'Uccle et de Forest.

Mme Geneviève Meunier ne parle même pas des difficultés supplémentaires pour les personnes âgées, à mobilité réduite ou simplement les gens qui vont faire leur marché à la Gare du Midi avec leurs caddies et qui retournent à Schaerbeek ou Evere.

En heure de pointe, le temps de parcours ne sera pas diminué puisque ce qui fait perdre du temps ce sont les embouteillages avant la navette : place Pavillon, place Liedts. La STIB propose moins de fréquences, sans améliorer la vitesse commerciale sur cet axe, avec une rupture de charge en plus.

M. Alain Flausch répond que le cas spécifique de la gare de Schaerbeek renvoie à la question du RER, dont mention ci-dessus.

De sporen bij Churchill zijn onlangs vervangen. De MIVB wil er in twee eindstations voorzien. De lussen zorgen ervoor dat er twee trams van veertig meter tegelijk kunnen stationneren, terwijl de lijnen in het midden van het verkeersplein bestemd zijn voor de doorrijdende lijnen. Gelet op de voorgestelde frequentie, zullen de sporen volledig gereorganiseerd moeten worden.

De heer Alain Flausch wijst erop dat het akkoord van de gemeente Ukkel gevraagd zal worden om twee nieuwe lijnen doorheen het verkeersplein aan te leggen om het eindstation extra capaciteit te geven.

De volgende vraag van mevrouw Geneviève Meunier heeft betrekking op de aansluitingen.

Die aansluitingen zullen misschien snel zijn tijdens de spits, maar tijdens de daluren en 's avonds zullen de reizigers zeker en vast afhaken.

Laten we het voorbeeld nemen van een bewoner bij het station Schaerbeek die om 19.30 uur op het De Brouckèreplein een film wil gaan zien. Laten we ervan uit gaan dat hij weet hoe laat hij moet vertrekken en dat hij niet moet wachten. Hij moet afstappen aan de Berenkooi (niet altijd erg gezellig!), in Rogier (de trappen nemen) en dan aan het De Brouckère plein. Hoe lang zal hij er volgens de leiding van de MIVB over doen, heen en terug ?

Datzelfde geldt voor iemand die van Vorst komt en die in het station Albert moet overstappen.

De heer Alain Flausch wijst erop dat alleen de reizigers van lijn 55 die verder willen reizen dan het station Lemonnier zullen moeten overstappen. Het overstappen zal op die plek in optimale omstandigheden verlopen. De MIVB heeft het oorspronkelijke plan immers gewijzigd en laat tram 55 nog altijd de tunnel in Albert gebruiken, precies om het aantal overstappen voor de reizigers die van Ukkel en Vorst komen te verminderen.

Mevrouw Geneviève Meunier heeft het dan zelfs nog niet over de bijkomende problemen voor de bejaarden, voor de personen met beperkte mobiliteit of gewoonweg voor de mensen die naar de markt gaan aan het Zuidstation met hun caddies en naar Schaerbeek of Evere moeten terugkeren.

Tijdens de spitsuren zal de reistijd niet verminderen. De verkeersopstoppingen aan het Paviljoenplein en het Liedtsplein doen immers tijd verliezen. De MIVB stelt voor de frequenties in te krimpen, zonder de reissnelheid op die as te verbeteren. Bovendien moet er dan nog eens extra worden overgestapt.

De heer Alain Flausch verwijst voor het specifieke geval van het station van Schaerbeek naar de problematiek van het GEN, waarvan eerder sprake.

La question des correspondances en soirée et le week-end sera approfondie, notamment au niveau des possibilités offertes par un agencement des horaires : dans le cas de la ligne 52, circulant à un intervalle de vingt minutes en soirée, il est possible d'obtenir des correspondances ne prenant que deux minutes d'attente dans chaque cas. M. Alain Flausch renvoie la députée aux graphiques fournis lors de son exposé introductif. De plus, signale-t-il, le poste de régulation gare du Nord permettra de faire attendre en soirée la ligne rapide le temps nécessaire.

Enfin, en ce qui concerne le temps de parcours en heures de pointe, le gain le long de l'axe souterrain est bien réel : la densité de tramways actuelle génère une vitesse commerciale de l'ordre de 15 km/h alors qu'il s'agit par définition d'un site propre intégral !

M. Sermeus signale que la vitesse commerciale sera supérieure à 20 km/h alors que la vitesse du 55 est aujourd'hui de moins de 15 km/h; la ligne rapide permettra d'améliorer cette vitesse. En outre, selon M. Sermeus, la pénalité n'est pas énorme; en soirée, l'usager attendra en général entre zéro et de l'ordre de cinq minutes, dans le pire des cas. Il faut tenir compte d'une meilleure fluidité rue Gallait en soirée due au nombre moins important de voitures, ce qui fait que, pour lui, la rupture de charge est indolore.

M. Denis Grimberghs demande si la navette se limitera à 20 km/h.

M. Sermeus signale que les responsables de la STIB ont souhaité être prudents dans leurs estimations, notamment vis-à-vis du passage des carrefours. Cependant, la STIB espère faire encore mieux.

M. Jean-Pierre Cornelissen constate que l'amélioration est quantifiée à 3 km/h.

M. Sermeus spécifie que dans les calculs de simulation en tunnel tout a été calibré à une vitesse maximale de 40 km/h avec un matériel moderne qui permet d'accélérer, décélérer sans problème alors qu'on espère qu'après rénovation des voies on puisse atteindre 60 km/h. Cependant, tout cela n'est possible qu'à la condition sine qua non qu'on respecte l'intervalle de passage avec un passage à la pointe toutes les trois minutes, ce qui permet de ne pas pénaliser ni le tram qui suit, ni celui qui précède. Si le véhicule est trop petit (ce qui est le cas des trams 7900), tout le monde n'entre pas dedans.

Les tramways de grande capacité permettent d'absorber les clients dans les voitures STIB à chaque quai.

De problematiek van de aansluitingen 's avonds of tijdens het weekend zal grondiger worden onderzocht, inzonderheid wat betreft de mogelijkheden om de uurregelingen te wijzigen : wat lijn 52 betreft, waar er 's avonds een doortocht is om de 20 minuten, is het mogelijk over te stappen en slechts twee minuten te moeten wachten. De heer Alain Flausch verwijst de volksvertegenwoordigster naar de grafieken die hij tijdens zijn inleidende uiteenzetting heeft gebruikt. Hij wijst er bovendien op dat de regelkamer in het Noordstation de mogelijkheid zal bieden om de snelle lijn 's avonds de nodige tijd te laten wachten.

Wat de reistijd tijdens de spitsuren betreft, wijst de spreker erop dat er ondergronds op de as wel degelijk tijd wordt gewonnen : de reissnelheid van de trams bedraagt op dit ogenblik 15 km/uur, terwijl het om een volledige eigen baan gaat !

De heer Sermeus wijst erop dat de reissnelheid hoger zal liggen dan 20 km/uur terwijl de snelheid van tram 55 op dit ogenblik lager ligt dan 15 km/uur. De snelle lijn zal die snelheid te verhogen. De heer Sermeus wijst er bovendien op dat er niet echt veel tijd verloren wordt : 's avonds zal de reiziger in het algemeen tussen nul en vijf minuten moeten wachten, in het slechtste geval. Men moet rekening houden met een vlottere doortocht in de Gallaitstraat 's avonds, omdat er dan minder auto's zijn, waardoor er volgens hem haast geen tijd meer verloren wordt als men moet overstappen.

De heer Denis Grimberghs vraagt of de snelheid van de pendeldienst beperkt blijft tot 20 km/uur.

De heer Sermeus wijst erop dat de leiding van de MIVB voorzichtige ramingen heeft gemaakt, inzonderheid rekening houdend met het aantal kruispunten dat moet worden overgestoken. De MIVB hoopt echter op nog betere resultaten.

Volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen bedraagt de verbetering 3 km/uur.

De heer Sermeus wijst erop dat men bij de simulaties in de tunnel uitgegaan is van een maximumsnelheid van 40 km/uur, met modern materiaal dat de mogelijkheid biedt probleemloos te versnellen en af te remmen. Men hoopt dat men, na de renovatie van de sporen, een snelheid van 60 km/uur zal halen. Dat alles is echter alleen mogelijk als men zich houdt aan een stipte doortocht om de 3 minuten, wat geen problemen zou opleveren voor de tram die voorafgaat of voor de tram die volgt. Als het voertuig veel te klein is (wat het geval is met de trams 7900), zal niet iedereen kunnen opstappen.

De trams met een grote capaciteit zullen de mogelijkheid bieden om op elk perron de reizigers van de MIVB op te pikken.

M. Denis Grimberghs souhaite savoir si ces 17 km/h sont atteints sur tout le réseau de la STIB ou uniquement dans l'axe Nord-Sud.

M. Sermeus précise que les 17 km/h sont basés sur un temps graphique; trop fréquemment, on n'atteint pas les 17 km/h parce que les véhicules de la STIB roulent en situation dégradée.

M. Alain Flausch signale que les conducteurs qui sont habitués à rouler en surface et qui sont à la merci des écarts des automobilistes, ont malheureusement tendance à être aussi prudents dans le tunnel qu'en surface et à ne pas franchir les signaux et aiguillages dans les tunnels comme ils le pourraient. De plus, les trams plus anciens possèdent un freinage automatique assez grossier, qu'il est difficile de maîtriser, ce qui incite les conducteurs à rouler largement en deça de la vitesse permise et ralentit donc la vitesse de marche.

M. Sermeus remontre le graphique sur la régularité des trams où on voit clairement que le tram perd de sa régularité en heures de pointe parce qu'il y a détérioration de la vitesse commerciale due au fait que les trams roulent en convoi.

En surface, les trams restent bloqués avenue Brugmann par exemple. Il faut savoir que la STIB ne gère toujours pas les carrefours.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle une fois de plus que ce qui est dérangeant, c'est que le raisonnement des responsables de la STIB encourage *de facto* les communes à ne rien faire. Il lui semble que, au contraire, les responsables de la STIB devraient exercer des pressions sur les communes, soutenus en cela par l'autorité régionale qui peut d'ailleurs intervenir au niveau de la dotation communale pour les subsides.

M. Alain Flausch répète que son plan n'est pas irréversible. Dans la situation actuelle, il faut bien être conscient que les solutions théoriques que les responsables de la STIB peuvent rechercher existent en souterrain et pas en surface. Si les véhicules de la STIB en surface se voient offrir d'autres possibilités physiques, les responsables de la STIB reverront leur plan.

M. Denis Grimberghs signale que le stade ultérieur sera de creuser à partir de cet axe Nord-Sud une ligne 3 en métro. Comme au quai des Usines quand on a une infrastructure, il faut la rentabiliser.

M. Alain Flausch signale qu'en comité de gestion on a préféré aller chercher les usagers plutôt que d'avoir de beaux sites propres inutiles.

La deuxième série de questions de Mme Geneviève Meunier concerne l'Axe royal 1. Quels trams la STIB va-

De heer Denis Grimberghs wenst te weten of die 17 km/uur op het hele MIVB net zal worden gehaald of alleen op de Noord-Zuidas.

De heer Sermeus wijst erop dat die 17 km/uur gebaseerd is op een theoretisch model. Te vaak haalt men die snelheid niet omdat de voertuigen van de MIVB niet in optimale omstandigheden kunnen rijden.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de bestuurders die gewoon zijn om bovengronds te rijden en die rekening houden met de manoeuvres van de automobilisten, helaas ook de neiging hebben om in de tunnel voorzichtig te gaan rijden en rekening te houden met de seinen en de wisselstanden, die ze zouden kunnen negeren. Bovendien remmen de oudere trams heel bruusk af, wat de bestuurders ertoe aanzet veel trager te rijden dan de toegestane snelheid, waardoor de reissnelheid vermindert.

De heer Sermeus maakt opnieuw gebruik van de grafiek over de regelmatigheid van de trams. Daaruit blijkt duidelijk dat de tram aan regelmatigheid inboet tijdens de spitsuren omdat de reissnelheid vermindert doordat de trams dicht achter elkaar rijden.

Bovengronds blijven de trams bijvoorbeeld op de Brugmannlaan vastzitten. Men moet weten dat de MIVB niet op alle kruispunten de verkeerslichten kan regelen.

Volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen blijft het verontrustend dat de redenering van de leiding van de MIVB de gemeenten er *de facto* toe aanzet om niets te ondernemen. Hij is daarentegen van mening dat de verantwoordelijken van de MIVB druk op de gemeenten zouden moeten uitoefenen, daarin gesteund door de gewestelijke overheid, die bovendien op het vlak van de gemeentelijke dotatie zou kunnen ingrijpen in de subsidies.

De heer Alain Flausch wijst er nogmaals op dat zijn plan niet onomkeerbaar is. Gelet op de huidige toestand, moet men zich ervan bewust zijn dat de theoretische oplossingen die de verantwoordelijken van de MIVB zoeken, gelden voor het ondergronds maar niet voor het bovengronds verkeer. Als er voor de MIVB-voertuigen bovengronds andere mogelijkheden worden gecreëerd, dan zullen de verantwoordelijken van de MIVB hun plan herzien.

Volgens de heer Denis Grimberghs zal een latere stap erin bestaan om vanaf die Noord-Zuidas een metrolijn 3 te graven. Als er, zoals aan de Werkhuizenkaai infrastructuur voorhanden is, moet men die gebruiken.

De heer Alain Flausch wijst erop dat het beheerscomité verkozen heeft de reizigers te gaan oppikken in plaats van te beschikken over mooie eigen, maar niet gebruikte banen.

De tweede reeks vragen van Mevrouw Geneviève Meunier heeft betrekking op de Koninklijke As 1. Welke

t-elle utiliser pour cette ligne si elle met les T 2000 sur la grande ceinture ? Il y faut aussi des trams à grande capacité.

M. Alain Flausch répond que des trams T 2000 seront en service sur la ligne 93 Louise-Rond-Point Souverain.

La demande mesurée sur cet axe rue Royale-Régence avoisine les 920 voyageurs. Des trams à grande capacité ne sont pas nécessaires, dans le cas d'une fréquence de trois minutes, ce qui sera le cas.

M. Michel Van Roye estime que la circulation des trams rue Royale pourrait être améliorée par l'installation d'un site propre; actuellement, il n'y a même pas de bande blanche.

M. Alain Flausch signale que la STIB a demandé un site propre au ministre-président et que celui-ci lui a fait savoir qu'il s'agit d'une voirie communale.

Selon M. Michel Van Roye, toutes les voiries situées dans le Pentagone sont en effet communales. Il estime que la STIB doit continuer à demander le site propre à la Ville de Bruxelles. Selon ses informations, le blocage viendrait du côté de la police.

M. Flausch informe que les lignes 92, 94 et 97 seront exploitées à l'aide de trams de type 7700. Ces motrices disposent d'une capacité identique (114 places, selon la nouvelle norme CEN) aux trams 2000.

Les Schaerbeekois semblent aussi faire les frais des plans de la STIB sur l'axe royal. Plus qu'un seul tram alors qu'il y en avait deux (en journée) et qu'on parle aussi de gare multimodale à la gare de Schaerbeek.

Il faut au moins maintenir la même fréquence, estime Mme Geneviève Meunier.

M. Alain Flausch répond que la rue Gallait sera desservie non pas par une seule ligne mais par deux lignes, à savoir les 52 et 55.

Il convient de mentionner qu'en revanche la ligne n° 92 verra sa fréquence renforcée entre la gare de Schaerbeek et la place Louise afin de pallier la suppression de la ligne n° 93 sur ce tronçon.

La gare de Schaerbeek sera un maillon essentiel du RER, orienté vers la jonction Nord-Midi. Les lignes de tramway offrant, quant à elles, l'accès vers l'axe royal et la grande ceinture.

La question de la fréquence a été exposée au cours d'une réponse précédente.

trams gaat de MIVB voor die lijn gebruiken als ze de T 2000 inzet op de Grote Ring ? Er zijn ook trams met een grote capaciteit nodig.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de trams T 2000 zullen worden ingezet op lijn 93 Louiza-Rotonde Vorstlaan.

Op die as Koningsstraat-Regentschapsstraat gaat het over ongeveer 920 reizigers. Het is dus niet nodig daar trams met een grote capaciteit in te zetten als er om de drie minuten een doortocht is, wat het geval zal zijn.

Volgens de heer Michel Van Roye kan de doortocht van de trams in de Koningsstraat nog worden verbeterd door te zorgen voor een eigen baan. Op dit ogenblik zijn er zelfs geen witte strepen.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de MIVB de minister-president gevraagd heeft te zorgen voor een eigen baan en dat deze heeft geantwoord dat het daar een gemeentelijke weg betreft.

Volgens de heer Michel Van Roye zijn alle wegen in de Vijfhoek gemeentelijke wegen. Hij is van mening dat de MIVB er bij de stad Brussel moet blijven op aandringen om over een eigen baan te beschikken. Volgens zijn informatie wordt dat project door de politie tegengehouden.

De heer Alain Flausch wijst erop dat er op lijn 92, 94 en 97 trams van het type 7700 zullen worden ingezet. Hun capaciteit is even groot als die van de trams 2000 (114 plaatsen volgens de nieuwe CEN-norm).

De Schaarbekenaren lijken ook de kosten te berekenen van de plannen van de MIVB voor de Koninklijke As. Er zal nog slechts één tram rijden terwijl er vroeger twee waren (overdag) en er is ook sprake van een multimodaal station in het station van Schaerbeek.

Volgens mevrouw Geneviève Meunier zou men op zijn minst dezelfde frequentie moeten aanhouden.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de Gallaitstraat niet door één maar door twee lijnen, te weten 52 en 55, zal worden bediend.

Er zijn voorts op gewezen dat de frequentie op lijn 92 zal worden verhoogd tussen het station van Schaerbeek en het Louizaplein als compensatie voor de afschaffing van lijn 93 op dat gedeelte.

Het station van Schaerbeek zal een essentiële schakel zijn in het GEN, gericht op de Noord-Zuidverbinding. De tramlijnen zullen ervoor zorgen dat de Koninklijke As en de Grote Ring bereikbaar zijn.

Het probleem van de frequentie is al tijdens een vorige antwoord besproken.

M. Sermeus signale qu'avant l'église Sainte-Marie, il n'y a plus que le 92 mais avec une fréquence toujours attractive (toutes les douze minutes). En outre, il y a le 94 qui vient de Jette également toutes les douze minutes, ce qui fait qu'on a une fréquence de six minutes hors heures de pointe sur tout l'axe royal. Et M. Sermeus de souligner qu'il s'agit d'une offre bien plus attractive pour le client que des fréquences hétérogènes.

Du moins, si les trams respectent les horaires, estime M. Denis Grimberghs.

Mme Geneviève Meunier ne partage pas le point de vue selon lequel il s'agit d'une ligne attractive. Déjà maintenant, il faut attendre de quinze à vingt minutes. Jusqu'à l'église Sainte-Marie la desserte est correcte, mais au-delà, chaussée de Haecht, la desserte est mauvaise.

M. Sermeus signale que la fréquence sera de toutes les six minutes en heures de pointe et de douze minutes en heures creuses.

M. Alain Flausch informe que la situation est inchangée sauf en ce qui concerne une perte de deux minutes en heures creuses; il faut relativiser.

M. Denis Grimberghs souligne que pour les usagers ce sont les délais les plus longs qui comptent; ils semblent interminables. Il faut savoir que les usagers ne peuvent pas souvent se fier aux horaires et qu'en soirée les trams passent parfois à l'avance.

M. Alain Flausch signale qu'il s'agit là de problèmes d'exploitation et non pas de réseau; il peut y être porté remède. Le plan d'entreprise qui a été proposé très récemment par les syndicats vise deux objectifs centraux :

- 1) respecter la promesse faite aux clients, dès lors y compris le respect des horaires;
- 2) adapter l'offre à la demande. Cela concerne l'adaptation des problèmes de réseau sans faire de révolution en ajustant à gauche et à droite avec une enveloppe budgétaire déterminée. Ce pour dire que M. Flausch espère réellement ne plus avoir de mécontentement dû à des problèmes tels que vient de les évoquer M. Grimberghs en soirée.

La troisième question de Mme Geneviève Meunier concerne les lignes 91 et 93 supprimées.

Certes le 91 ne fonctionnait pas trop, mais ne risque-t-on pas la même chose en limitant le 97 à Louise ? Pourquoi ne pas le prolonger jusque Schaerbeek ?

De heer Sermeus wijst erop dat men voor de Sint-Mariakerk nog alleen tram 92 zal kunnen nemen, maar dat de frequentie nog altijd aantrekkelijk zal zijn (om de 12 minuten). Bovendien is er ook om de 12 minuten een doortocht van tram 94, die van Jette komt, wat ervoor zorgt dat er buiten de spitsuren op de hele Koninklijk As een doortocht is om de zes minuten. De heer Sermeus wijst erop dat dat een veel aantrekkelijker aanbod is voor de reizigers dan in het geval van heterogene frequenties.

Volgens de heer Denis Grimberghs zal dat alleen mogelijk zijn als de trams zich aan de uurregelingen houden.

Volgens mevrouw Geneviève Meunier is het helemaal geen aantrekkelijke lijn. Nu al moet men vijftien tot twintig minuten wachten. Tot aan de Sint-Mariakerk gaat alles goed, maar verderop, op de Haachtsesteenweg, laat de bediening te wensen over.

De heer Sermeus wijst erop dat er tijdens de spitsuren een doortocht zal zijn om de zes minuten en tijdens de daluren om de twaalf minuten.

De heer Alain Flausch wijst erop dat de toestand ongewijzigd blijft, op een verlies van twee minuten na, tijdens de daluren. Men moet een en ander dus relativiseren.

Volgens de heer Denis Grimberghs kijken de reizigers alleen maar naar de langste wachttijden. Die lijken eindeeloos. Men moet weten dat de reizigers niet altijd vertrouwen kunnen hebben in de uurregelingen en dat de trams 's avonds dikwijls vóór het vastgestelde tijdstip langsrijden.

Volgens de heer Alain Flausch hebben die problemen te maken met de exploitatie en niet met het netwerk. Die problemen kunnen worden opgelost. Het bedrijfsplan dat heel onlangs door de vakbonden is voorgesteld, omvat twee kerndoelstellingen :

- 1) de aan de klanten gedane belofte nakomen, dus ook het volgen van de uurregelingen;
- 2) het aanbod afstemmen op de vraag, wat betekent dat men de problemen met het net oplost zonder spectaculaire dingen te doen, maar wel door hier en daar wat bij te sturen en rekening te houden met de vastgestelde begrotingsmiddelen. De heer Alain Flausch hoopt echt dat er geen ontevredenheid meer zal zijn ten gevolge van de problemen 's avonds waarop de heer Denis Grimberghs heeft gewezen.

De derde vraag van mevrouw Geneviève Meunier heeft betrekking op de afgeschafte lijnen 91 en 93.

Lijn 91 was geen groot succes maar loopt men niet hetzelfde gevaar door lijn 97 te beperken tot Louise ? Waarom wordt die lijn niet verlengd tot Schaerbeek ?

M. Alain Flausch répond qu'il n'est pas exclu d'apporter des amendements au projet proposé. La ligne 97 n'offre cependant pas la même desserte que la ligne 91. Celle-ci en effet, permet de relier différents quartiers entre eux, à l'instar de l'actuelle ligne 18, en offrant une connection directe depuis Uccle et Forest vers le haut de la ville (place Louise).

Cette liaison a longtemps été considérée comme un chaînon manquant du réseau. Les responsables de la STIB ont pu constater après des contacts avec les responsables de la commune de Forest que les habitants du bas de Forest attendaient cette amélioration depuis longtemps.

Le prolongement de cette ligne dans le Pentagone conduirait cependant à une offre excédentaire par rapport à la demande mesurée, les deux autres lignes offrant déjà une fréquence de trois minutes en pointe.

M. Alain Flausch en vient à répondre aux questions de M. Jean-Pierre Cornelissen.

La première question de M. Jean-Pierre Cornelissen concerne le coût d'exploitation.

Le réseau, tel que présenté, comporte des surcapacités, notamment entre la gare du Midi et la station Albert et entre la station Rogier et la gare du Nord.

Le seul tronçon de l'axe Nord -Midi répondant in fine aux principes que la STIB a définis – à savoir la fréquence d'un tram toutes les trois minutes et des lignes non perturbées en surface – est le tronçon entre la station Lemonnier et la station Rogier.

M. Jean-Pierre Cornelissen aimerait savoir si le coût d'exploitation du projet a été calculé et s'il a été comparé à celui d'une exploitation plus classique, comportant trois lignes sur tout le tronçon souterrain et dont les antennes en surface sont en site protégé, tous les autres éléments restant identiques.

M. Alain Flausch reconnaît là une question posée par un membre du comité de gestion. Il ne peut fournir, à ce stade-ci, de réponse exhaustive étant donné que la STIB a fait réaliser des comparaisons en reprenant les avantages/inconvénients d'un système en trois lignes en termes de respect d'une desserte de qualité et en termes de coûts d'exploitation.

Sous réserve d'affiner les calculs, la formule d'une exploitation en trois lignes est plus chère : de l'ordre de 300 à 350.000 euros de plus par an. Le coût d'investissement est également plus élevé car il y a plus de tramways pour assurer une bonne qualité de service sur trois lignes.

En matière de qualité de service, il faudra également toujours faire face aux aléas en surface. Si sur la ligne

Volgens de heer Alain Flausch is het niet uitgesloten dat het voorgestelde plan wordt gewijzigd. Lijn 97 zorgt echter voor een andere bediening dan lijn 91. Deze verbindt immers verschillende wijken onderling, net zoals de huidige lijn 18, en zorgt voor een directe verbinding vanuit Ukkel en Vorst naar de hogergelegen wijken van de stad (Louizaplein).

Die verbinding is lange tijd beschouwd geworden als een ontbrekende schakel in het netwerk. De verantwoordelijken van de MIVB hebben tijdens contacten met de bestuurders van de gemeente Vorst kunnen vaststellen dat de inwoners van de lageregelegen wijken van Vorst al geruime tijd op die verbetering wachten.

De verlenging van die lijn in de Vijfhoek zou er echter toe leiden dat het aanbod hoger is dan de vraag aangezien er op de twee andere lijnen tijdens de spitsuren al om de drie minuten een doortocht is.

De heer Alain Flausch beantwoordt dan de vragen van de heer Jean-Pierre Cornelissen.

De eerste vraag van de heer Jean-Pierre Cornelissen heeft betrekking op de kostprijs van de exploitatie.

Het voorgestelde net kampt met overcapaciteit, inzonderheid tussen het Zuidstation en het Albertstation en tussen het Rogierstation en het Noordstation.

Het enige gedeelte op de Noord-Zuidas dat uiteindelijk voldoet aan de principes die de MIVB gedefinieerd heeft, te weten de frequentie van één tram om de drie minuten en lijnen die bovengronds niet gehinderd worden, is het gedeelte tussen het station Lemonnier en het station Rogier.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vraagt of de exploitatiekosten van het project berekend zijn en of die vergeleken zijn met een meer klassieke exploitatie met drie lijnen over gans het ondergrondse gedeelte en waarvan de bovengrondse erop aansluitende lijnen een vrije beschermde baan hebben, met dien verstande dat alle andere elementen identiek blijven.

De heer Alain Flausch herkent hier een vraag die een lid van het beheerscomité gesteld heeft. Hij kan nu nog geen volledig antwoord geven, omdat de MIVB vergelijkingen heeft laten uitvoeren met de voordelen en de nadelen van een systeem met drie lijnen, wat betreft de kwaliteit van de bediening en de exploitatiekosten.

De berekeningen moeten nog verfijnd worden, maar de exploitatie met drie lijnen is duurder : het gaat om 300 tot 350.000 euro extra per jaar. De investeringskosten zijn eveneens hoger omdat er meer tramstellen nodig zijn voor een goede dienstverlening op drie lijnen.

Op het vlak van de kwaliteit van de dienstverlening moet men altijd rekening houden met de problemen boven-

Stalle/Heysel en passant par le quai des Usines, des problèmes subsistent uniquement avenue de la Reine/square de Trooz, la troisième ligne, la ligne 55, a des irrégularités importantes à la chaussée d'Alseberg et à la rue Gallait. M. Alain Flausch craint que l'irrégularité reste la même qu'aujourd'hui en passant de cinq lignes à trois lignes. Peut-être que la solution serait d'asservir la ligne 57-55 à la ligne rapide au Tunnel Thomas, comme on l'a fait dans le sud à Albert - mais l'attente imposée à cet endroit au 55 serait imposée également au 25 (actuelle ligne 90) avec les difficultés d'exploitation et d'acceptation de l'attente par le client qu'on peut imaginer.

La deuxième question de M. Jean-Pierre Cornelissen concerne l'étude tram par rapport au réseau bus.

Il semble peu rationnel d'étudier une restructuration du réseau tramway sans tenir compte du réseau autobus. Une des premières mesures à prendre dans le cadre d'une restructuration qui vise – ne nous voilons pas la face – une réduction des coûts, est d'éliminer les doubles emplois. Ne faut-il pas, dès lors, recommencer l'étude en travaillant par zone ou par secteur tous réseaux confondus ?

M. Alain Flausch répond qu'il est erroné d'affirmer que la restructuration proposée vise à réduire les coûts : celle-ci se fera à coût d'exploitation inchangé. De nombreux tronçons connaîtront une hausse de leurs fréquences de passage.

En revanche, il est évident qu'après la définition de l'exploitation à retenir pour la structure principale du réseau, à savoir les modes ferrés, l'étude des dessertes autobus veillera à supprimer certains doubles emplois afin de mieux redéployer l'offre ailleurs.

Sur le plan méthodologique, il est par ailleurs renvoyé à la question posée à ce propos par M. Grimberghs.

Compte tenu de la complexité de cet exercice, les responsables de la STIB ont travaillé de manière séquentielle : d'abord le métro, ensuite le tram et pour finir le bus. Il va de soi que le réseau bus sera articulé sur les deux autres. Pour des raisons méthodologiques, l'objectif est de réaliser de manière séparée avec en arrière-plan les deux autres modes de transport public. Si tout avait été réalisé de manière concomitante, étant donné les stades de concertation, le risque que le château de cartes s'écroule à la première confrontation était énorme. Les députés qui sont intervenus au sujet de la dialectique entre les trois modes et les multiples interactions ont entièrement raison et il en sera tenu compte.

M. Denis Grimberghs peut comprendre que les responsables de la STIB aient souhaité intervenir d'abord sur le

gronds. Op de lijn Stalle/Heizel via de Werkhuizenkaai zijn er enkel nog problemen op de Koninginnelaan/Trooz-square, maar de derde lijn, te weten lijn 55, ondervindt veel hinder op de Alsebergsesteenweg en in de Gallaitstraat. De heer Alain Flausch vreest dat de hinder dezelfde blijft als vandaag wanneer men van vijf lijnen naar drie lijnen overgaat. De oplossing bestaat er misschien in lijn 57-55 te onderwerpen aan de snelle lijn aan de Thomastunnel, zoals men in het zuiden bij Albert gedaan heeft, maar de wachttijd op deze plaats voor lijn 55 zou ook gelden voor lijn 25 (huidige lijn 90) met alle moeilijkheden op het vlak van de exploitatie en het geduld van de reiziger van dien.

De tweede vraag van de heer Jean-Pierre Cornelissen heeft betrekking op de tramstudie in vergelijking met het busnetwerk.

Het lijkt weinig zinvol om een reorganisatie van het tramnet te bestuderen zonder rekening te houden met het busnetwerk. Een van de eerste maatregelen die in het kader van een reorganisatie genomen moeten worden – laten we wel wezen – met het oog op een vermindering van de kosten, is het doen verdwijnen van overlappingsen. Moet men de studie dan ook niet overdoen door per gebied of per sector te werken en door rekening te houden met alle netwerken ?

De heer Alain Flausch antwoordt dat het niet juist is te beweren dat de voorgestelde reorganisatie ertoe strekt de kosten te verminderen : met de reorganisatie veranderen de exploitatiekosten niet. Op heel wat gedeeltes zal er een hogere frequentie zijn.

Het spreekt daarentegen vanzelf dat, nadat de exploitatie van de voornaamste structuur van het net op punt gesteld is, te weten het net van de spoorlijnen, het onderzoek over de busbedieningen ervoor zal moeten zorgen dat bepaalde overlappingsen verdwijnen en dat elders een beter aanbod komt.

Op het vlak van de methodologie wordt overigens verwezen naar de vraag die de heer Grimberghs in dit verband gesteld heeft.

Gelet op de complexiteit van deze oefening heeft de leiding van de MIVB in stappen gewerkt : eerst de metro, dan de tram en uiteindelijk de bus. Het spreekt vanzelf dat het busnet op de twee andere netten afgestemd zal worden. Om methodologische redenen is het de bedoeling om het plan afzonderlijk op te stellen met in het achterhoofd de twee andere openbare vervoersmodi. Indien alles tegelijk uitgevoerd zou zijn, was de kans zeer groot dat de kaartentoren van bij de eerste confrontatie in elkaar zou storten, gelet op de verschillende stadia van het overleg. De volksvertegenwoordigers die het woord gevoerd hebben over de wisselwerking tussen de drie modi, hebben 100 % gelijk en men zal met hun opmerkingen rekening houden.

De heer Denis Grimberghs begrijpt dat de leiding van de MIVB eerst de minst mobiele openbare vervoersmodus

moyen de transport public le moins mobile : le métro, ensuite le moyen intermédiaire et ensuite le mode de transport le plus flexible. Selon lui, le problème se situe dans le fait qu'il faut vendre le tout ensemble aux usagers. Ce projet doit être compatible avec la commercialisation. M. Alain Flausch a annoncé le plan bus pour le 30 juin 2003, pour le député ce plan arrivera comme les carabiniers d'Offenbach.

M. Alain Flausch signale que le comité de gestion du 29 avril a approuvé la restructuration d'un pan du réseau bus suite à l'entrée en fonction de l'extension du métro Erasme très prochainement (15 septembre 2003). La proposition de M. Sermeus concernant les lignes de bus 56, 46-74, 98 a été adoptée par le comité de gestion. Il faut à présent se concerter aux autres niveaux, notamment avec les communes.

M. Michel Van Roye souhaiterait que les responsables de la STIB fournissent aux parlementaires un plan reprenant les propositions en matière de métro, de trams, de bus et de RER, tels qu'ils sont prévus au PRD.

M. Alain Flausch répond que malheureusement la SNCB ne s'est pas encore prononcée sur toutes les gares RER. Pour ne citer qu'un exemple en ce qui concerne Boondaal, la STIB est dans l'expectative.

M. Denis Grimberghs signale néanmoins que pour le Moensberg un certificat d'urbanisme a été déposé.

M. Alain Flausch répond qu'en fait il y a deux lignes SNCB et que les responsables de la SNCB ne savent pas comment relier ces deux lignes.

M. Denis Grimberghs observe que si l'avis du gouvernement bruxellois en matière de RER est éclairé par l'administrateur-directeur général de la STIB, tant mieux.

M. Alain Flausch reconnaît qu'en tant que représentant de la STIB au Comité d'orientation de la SNCB, il y suit le dossier. Il a posé cette question à M. Vinck; il le rencontrera encore le 13 mai prochain.

M. Michel Van Roye souhaite recevoir un plan, même provisoire, pour y voir plus clair dans les interactions entre les différents modes de transport.

La troisième question de M. Jean-Pierre Cornelissen concerne l'exploitation quai des Usines.

Il paraît peu défendable de présenter un réseau où un nouveau tronçon de ligne, décidé par le gouvernement (le Quai des Usines), ne serait parcouru que par quelques tramways et ce uniquement aux heures de pointe. Quel type d'exploitation la STIB envisage-t-elle pour le Quai des Usines ?

heeft willen herstructureren, te weten de metro, en vervolgens pas de iets meer mobiele vervoersmodus en uiteindelijk de meest flexibele vervoersmodus. Volgens hem is het probleem nu juist dat het geheel bij de reizigers moet aanslaan. Het project moet verkocht kunnen worden. De heer Alain Flausch heeft het busplan aangekondigd voor 30 juni 2003, maar de volksvertegenwoordiger denkt dat dit plan te laat zal komen.

De heer Alain Flausch zegt dat het beheerscomité van 29 april de herstructurering van een deel van het busnet goedgekeurd heeft ingevolge de ingebruikname van de verlenging van de metro Erasmus op 15 september 2003. Het voorstel van de heer Sermeus over de buslijnen 56, 46-74, 98 is door het beheerscomité goedgekeurd. Nu moet er op andere niveaus, o.a. met de gemeenten, overleg gepleegd worden.

De heer Michel Van Roye vraagt dat de leiding van de MIVB de parlementsleden een plan bezorgt met de voorstellen voor de metro, de trams, de bussen en het GEN, zoals die in het GewOP opgenomen zijn.

De heer Alain Flausch antwoordt dat de NMBS spijtig genoeg nog geen beslissing genomen heeft voor alle GEN-stations. Hij geeft als voorbeeld Boondaal, waarvoor de MIVB nog altijd op een beslissing wacht.

De heer Denis Grimberghs wijst er evenwel op dat er voor de Moensberg een stedenbouwkundig certificaat ingediend is.

De heer Alain Flausch antwoordt dat er in feite twee NMBS-lijnen zijn en dat de leiding van de NMBS niet weet hoe deze twee lijnen te verbinden.

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat het een goede zaak is dat de bestuurder-directeur generaal van de MIVB een bijdrage levert tot het advies van de Brusselse Regering inzake het GEN.

De heer Alain Flausch zegt dat hij als vertegenwoordiger van de MIVB op het oriëntatiecomité van de NMBS het dossier volgt. Hij heeft deze vraag aan de heer Vinck gesteld en zal hem op 13 mei ontmoeten.

De heer Michel Van Roye vraagt een kaart, ook al is dat maar voorlopig, om een duidelijker beeld te krijgen van de wisselwerking tussen de verschillende vervoersmodi.

De derde vraag van de heer Jean-Pierre Cornelissen heeft betrekking op de exploitatie van de Werkhuisenkaai.

Men kan weinig argumenten vinden voor een netwerk, waarin een nieuw gedeelte van een lijn, beslist door de Regering (Werkhuisenkaai), slechts door enkele tramstellen en dan nog enkel tijdens de spitsuren gebruikt zou worden. Welk soort exploitatie overweegt de MIVB voor de Werkhuisenkaai ?

M. Alain Flausch répond qu'au stade actuel de la réflexion, il est prévu d'exploiter les lignes 51 et 52 avec un intervalle de douze minutes chacune, en pointe. La ligne 52 serait la seule à circuler aux heures creuses, le soir et le week-end.

S'il s'avère par la suite non nécessaire de renforcer la capacité le long de la rue Gallait, les moyens pourraient être retransférés vers la ligne 51.

Pour M. Alain Flausch, l'exégèse était que la STIB était plutôt partisane d'une ligne 51 seule. C'est dans un souci de compromis qu'il y a eu partage du 51 et du 52. S'il apparaît que le service rue Gallait suffit, la STIB rééquilibrera les moyens vers le nord.

Selon M. Jean-Pierre Cornelissen, le gros problème est un problème d'image de cette construction fonctionnant uniquement en heures de pointe. Cela favorise les navetteurs alors que ce sont les Bruxellois qui paient les transports en commun.

M. Alain Flausch rappelle que c'est pour la population bruxelloise qu'on fait le 52, à la demande expresse de M. Vanderstichele, membre éminent du comité de gestion.

M. Jean-Pierre Cornelissen souligne une fois de plus qu'il n'est pas opposé à assurer le déplacement de quinze navetteurs. Cependant, lorsque la STIB pense uniquement aux navetteurs, cela coïncide.

Et M. Alain Flausch de rétorquer qu'il s'agit là de la complémentarité entre le 51 et le 52.

La quatrième question de M. Jean-Pierre Cornelissen concerne les services STIB par rapport à ceux de De Lijn. On assiste aujourd'hui sur certains itinéraires en Région bruxelloise à une véritable concurrence entre les services de la STIB et ceux de De Lijn. Ces derniers sont toujours exploités par des autobus bruyants et polluants. Quelle est la position de la direction de la société à cet égard ? Bien souvent, les services sont meilleurs pour les habitants venant de l'extérieur, car plus de facilités de circulation leur sont ou leur seront accordées. N'y a-t-il pas lieu d'envisager la mise en place progressive de lignes de tramway rapides et performantes capables de reprendre le trafic supporté par De Lijn à l'intérieur de la Région en créant des gares d'échange aux terminus des lignes de la STIB ?

M. Alain Flausch répond que la réflexion relative à la desserte par De Lijn en Région bruxelloise est en cours à plusieurs niveaux.

Dans le cadre d'une éventuelle renégociation de l'accord de coopération, la STIB, en sa qualité de conseiller stratégique, fera des recommandations à son autorité de tutelle.

De heer Alain Flausch antwoordt dat voor het ogenblik bepaald is dat lijnen 51 en 52 geëxploiteerd zullen worden met een frequentie van één tram om de 12 minuten, tijdens de spitsuren. Lijn 52 zou de enige lijn zijn die tijdens de daluren rijdt, alsook 's avonds en in het weekend.

Indien later zou blijken dat het niet nodig is om de capaciteit in de Gallaitstraat te verhogen, zouden de middelen naar lijn 51 kunnen gaan.

De heer Alain Flausch zegt dat de MIVB eerder voorstander was van een enkele lijn 51. Het is een compromis dat er twee lijnen 51 en 52 gekomen zijn. Indien blijkt dat de dienstverlening in de Gallaitstraat voldoende is, zal de MIVB meer middelen voor het noorden aanwenden.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zegt dat het grootste probleem het imago is van deze regeling van een tram die enkel tijdens de spits rijdt. Dat is in het voordeel van de pendelaars, terwijl het de Brusselaars zijn die betalen voor het openbaar vervoer.

De heer Alain Flausch herinnert eraan dat lijn 52 er gekomen is voor de Brusselaars, op uitdrukkelijk verzoek van de heer Vanderstichele, vooraanstaand lid van het beheerscomité.

De heer Jean-Pierre Cornelissen onderstreept eens te meer dat hij niet gekant is tegen het vervoer van 15 pendelaars. Maar indien de MIVB enkel aan de pendelaars denkt, schiet zo iets bij hem in het verkeerde keelgat.

De heer Alain Flausch repliceert dat het hier om de complementariteit tussen lijn 51 en lijn 52 gaat.

De vierde vraag van de heer Jean-Pierre Cornelissen heeft betrekking op de diensten van de MIVB in vergelijking met die van De Lijn. In het Hoofdstedelijk Gewest bestaat er vandaag op bepaalde lijnen een echte concurrentie tussen de MIVB en De Lijn. De bussen van de De Lijn zijn altijd lawaaiig en vervuilend. Wat is het standpunt van de directie van de maatschappij in dit verband ? Vaak zijn de diensten beter voor de mensen die van buiten het Gewest komen, omdat die betere verplaatsingsmogelijkheden krijgen. Is het ogenblik niet gekomen om geleidelijk snelle tramlijnen in gebruik te nemen die het verkeer van De Lijn binnen het Gewest kunnen overnemen, door overstapstations op te richten aan de eindstations van de lijnen van de MIVB ?

De heer Alain Flausch antwoordt dat op verschillende niveaus gesproken wordt over de bediening van De Lijn in het Hoofdstedelijk Gewest.

In het kader van een eventuele heronderhandeling van het samenwerkingsakkoord zal de MIVB als strategisch adviseur aanbevelingen doen aan haar toezichhoudende overheid.

Dans le cadre de l'accord de coopération, l'étude de faisabilité pour la création d'un axe tramways le long de la chaussée de Ninove est précisément prévu.

C'est dire que la Région et la STIB privilégieront les solutions ferrées aussi souvent que possible, pour autant que celles-ci représentent un projet défendable, en terme de population desservie, d'investissements et de coûts d'exploitation.

M. Alain Flausch souligne que beaucoup de paramètres sont en jeu. La STIB a proposé une réflexion au ministre Chabert en vue de renégocier cet accord de coopération. Cet accord de coopération a en réalité figé une situation donnée à une époque donnée et il n'y a en effet pas une bonne articulation entre la desserte en transport public entre la Région flamande et la Région bruxelloise. Il est évident qu'il y a une utilisation non rationnelle du transport public avec des gaspillages non négligeables. Cependant, face à de tels problèmes, il faut opter pour une procédure de coopération plutôt qu'une procédure conflictuelle.

M. Jean-Pierre Cornelissen tient à souligner que sur l'axe Léopold II, De Lijn assure une liaison Asse-CCN pour laquelle De Lijn a d'ailleurs souhaité un site propre dans le Parc Reine Elisabeth.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime que la Région de Bruxelles-Capitale ne peut supprimer tous les obstacles pour les bus de De Lijn, qui font double emploi avec le réseau bus de la STIB, ainsi qu'avec une ligne de métro très performante. Il faut demeurer très vigilant sur ce point-là.

M. Alain Flausch relève trois points. Il corrige la vision du député dans la mesure où en étudiant de près le réseau De Lijn dans la Région de Bruxelles-Capitale, on n'a pas l'impression que l'opérateur De Lijn réalise réellement un mini-réseau STIB. Selon lui, le problème est qu'en Flandre il semble y avoir tellement d'argent que l'objectif de l'opérateur De Lijn n'est pas d'avoir des clients mais de faire des kilomètres.

M. Jean-Pierre Cornelissen suggère que De Lijn fasse ses kilomètres en Région flamande plutôt que de faire parcourir des kilomètres en Région bruxelloise par des bus accordéon vides le long de lignes de métro performantes.

M. Steven Vanackere est d'avis, quant à lui, qu'il faut proposer à De Lijn de faire des kilomètres sans faire double emploi avec les lignes de métro en Région bruxelloise et en pénétrant moins au cœur de la Région de Bruxelles-Capitale, ce qui permettrait par ailleurs aux bus de De Lijn d'avoir une meilleure fréquence.

In het kader van het samenwerkingsakkoord wordt duidelijk bepaald dat er een haalbaarheidsstudie uitgevoerd moet worden voor de aanleg van een tramlijn op de Ninoofsesteenweg.

Het Gewest en de MIVB zullen dus zo vaak mogelijk voor het spoor moeten kiezen, op voorwaarde dat het om verdedigbare projecten gaat, wat betreft de bediende bevolking, de investeringen en de exploitatiekosten.

De heer Alain Flausch onderstreept dat er heel wat parameters van belang zijn. De MIVB heeft een gedachtewisseling aan minister Chabert voorgesteld om opnieuw over dit samenwerkingsakkoord te onderhandelen. Dit samenwerkingsakkoord heeft eigenlijk een gegeven situatie gebetonneerd en er is inderdaad geen goede wisselwerking tussen de bediening van het openbaar vervoer in het Vlaams Gewest en die in het Hoofdstedelijk Gewest. Het is duidelijk dat er een niet-rationeel gebruik is van het openbaar vervoer en dat er grote verspillingen zijn. In een dergelijk geval moet men kiezen voor een overlegprocedure en niet voor een conflict.

De heer Jean-Pierre Cornelissen onderstreept dat op de Leopold II-as De Lijn instaat voor de verbinding Asse-CCN en dat De Lijn trouwens een eigen baan gevraagd heeft in het Koningin Elisabethpark.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet alle hinderpalen voor de bussen van De Lijn kan wegnemen. Die vormen immers een overlapping met het busnet van de MIVB en met een zeer efficiënte metrolijn. Men moet zeer veel aandacht blijven besteden aan dit punt.

De heer Alain Flausch overloopt drie punten. Hij is het niet eens met de volksvertegenwoordiger. Als men het net van De Lijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van nabij bekijkt, ontstaat niet de indruk dat De Lijn een soort mininetwerk zoals de MIVB georganiseerd heeft. Volgens hem bestaat het probleem erin dat er in Vlaanderen zoveel geld lijkt te zijn dat De Lijn als eerste doelstelling heeft kilometers af te leggen eerder dan reizigers te vervoeren.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt voor dat De Lijn haar kilometers in het Vlaams Gewest aflegt in plaats van die in het Hoofdstedelijk Gewest af te leggen met accordeonbussen die leeg rijden op hetzelfde traject als efficiënte metrostellen.

De heer Steven Vanackere meent dat aan De Lijn voorgesteld moet worden om kilometers af te leggen zonder overlapping met de metrolijnen in het Hoofdstedelijk Gewest en om niet zo ver door te rijden in het centrum van het Hoofdstedelijk Gewest. Op die manier zouden de bussen van De Lijn trouwens een hogere frequentie kunnen hebben.

M. Denis Grimberghs demande aux responsables de la STIB d'apposer également les lignes De Lijn sur la carte demandée par son collègue, M. Michel Van Roye.

M. Steven Vanackere souligne qu'il faut jouer la carte de la complémentarité et que les députés bruxellois ne peuvent plaider une rupture de charges pour les usagers venant de la Région flamande alors qu'ils s'y opposent ardemment en Région bruxelloise en ce qui concerne les usagers de la STIB.

Mme Geneviève Meunier rappelle qu'il y a une intégration tarifaire pour les usagers qui viennent de la Région flamande.

M. Alain Flausch met Mme Meunier en garde : si son parti fait un jour partie de la majorité en Région bruxelloise, elle pourra expérimenter qu'il n'est pas aisé de financer l'intégration tarifaire. Le système mis en route en Flandre consiste souvent à brader les prix des transports en commun.

L'endettement de De Lijn a connu une croissance exponentielle et la dotation explose de manière telle qu'à un moment donné même la Région flamande ne parviendra plus à payer. Il faut bien être conscient que l'intégration tarifaire entraîne quasi toujours une réduction des tarifs.

Pour M. Denis Grimberghs, l'intégration tarifaire consiste à jeter des ponts entre les tarifs. Il faudrait faire payer une part plus importante par les usagers de De Lijn plutôt que par les Bruxellois. En fait, une intégration tarifaire est une réduction de la somme de deux tarifs. Le réel problème aujourd'hui est que l'utilisateur de De Lijn souhaite aller le plus loin possible, au cœur même de la Région de Bruxelles-Capitale, le plus près de son point de destination.

M. Alain Flausch informe les parlementaires que la STIB a dénoncé l'accord MTB à cause de sa répartition, c'est-à-dire 87 % pour la STIB et 13 % à partager entre De Lijn, TEC et la SNCB. La STIB a obtenu qu'une étude soit faite. On a ainsi réalisé que la part de marché de la STIB avait augmenté et était à 89 %. Aux résultats de cette étude, la Société de transports intercommunaux bruxellois a gagné des clients. De Lijn et les TEC se tassent, tandis que la SNCB gagne également quelques clients.

M. Claude Michel relève que M. Alain Flausch avait parlé de trois points en ce qui concerne De Lijn : d'une part, il n'y a pas de réel réseau De Lijn au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, d'autre part il s'agit de faire des kilomètres et le troisième point, M. Alain Flausch ne l'a pas précisé.

De heer Denis Grimberghs vraagt de leiding van de MIVB om ook de lijnen van De Lijn aan te brengen op de kaart die zijn collega, de heer Michel Van Roye, gevraagd heeft.

De heer Steven Vanackere onderstreept dat de troef van de complementariteit uitgespeeld moet worden en dat de Brusselse volksvertegenwoordigers niet mogen pleiten voor een overstap van de reizigers die uit het Vlaams Gewest komen, aangezien zij ook vierkant gekant zijn tegen het veelvuldig overstappen van de MIVB-gebruikers in het Gewest.

Mevrouw Geneviève Meunier herinnert eraan dat er een tariefintegratie is voor de reizigers uit het Vlaams Gewest.

De heer Alain Flausch verwittigt mevrouw Meunier : indien haar partij op een dag deel uitmaakt van de meerderheid in het Hoofdstedelijk Gewest, zal zij ondervinden dat het niet gemakkelijk is om de tariefintegratie te financieren. De regeling in Vlaanderen betekent vaak dat de prijzen voor het openbaar vervoer naar beneden gehaald worden.

De schuldenlast van De Lijn is exponentieel gestegen en de dotatie neemt zo snel toe dat zelfs het Vlaamse Gewest op een gegeven moment niet meer zal kunnen betalen. Men moet zich er terdege van bewust zijn dat een tariefintegratie bijna altijd een tariefvermindering met zich meebrengt.

Voor de heer Denis Grimberghs houdt de tariefintegratie in dat de tarieven uniformer gemaakt worden. De gebruikers van De Lijn zouden een groter deel moeten betalen dan de Brusselaars. Een tariefintegratie is eigenlijk een korting op de som van twee tarieven. Het daadwerkelijke probleem is nu dat de gebruiker van De Lijn zo ver mogelijk wenst te reizen, tot in het hart van het Brusselse Gewest, zo dicht mogelijk bij zijn bestemming.

De heer Alain Flausch informeert de parlementsleden dat de MIVB het MTB-akkoord heeft verbroken wegens de verdeling, dat wil zeggen 87 % voor de MIVB en 13 % te verdelen tussen De Lijn, de TEC en de NMBS. De MIVB heeft voor elkaar gekregen dat er een studie zal worden uitgevoerd. Zo is men te weten gekomen dat het marktaandeel van de MIVB gestegen was en 89 % bedroeg. Volgens de resultaten van deze studie heeft de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel klanten gewonnen. De Lijn en de TEC hebben er verloren, terwijl de NMBS ook enkele klanten gewonnen had.

De heer Claude Michel noteert dat de heer Alain Flausch over drie punten gesproken heeft voor wat betreft De Lijn : enerzijds is er geen echt De Lijn-net in het Brussels Hoofdstedelijke Gewest, anderzijds is het belangrijk om kilometers te maken en het derde punt heeft de heer Alain Flausch niet gepreciseerd.

M. Alain Flausch informe que le troisième point concernait le réseau tramway. Il est question de faire une ligne commune de tramway depuis la gare de Ninove jusqu'à la gare de l'Ouest. La STIB est disposée à aller au-delà des choix historiques. Ce serait l'occasion étant donné que De Lijn veut refaire du tram.

La cinquième question de M. Jean-Pierre Cornelissen concerne le caractère inexploitable du réseau.

Selon des renseignements en sa possession, le projet de réseau qui est soumis aux commissaires est inexploitable en trois points.µ

Plusieurs cadres de la société ayant réclamé l'anonymat confirment cette position.

a) Le tunnel « Constitution » au Midi ne peut accepter le passage de tramways de plus de 32 à 33 mètres vu la position des aiguillages.

Le passage de tramways plus longs risque de causer des déraillements.

b) Le terminus en tiroir à Rogier nécessite déjà trois voies pour une seule ligne circulant à la fréquence de dix convois à l'heure. La présence de quatre lignes (25, 51, 52, 55) représentant à l'heure de pointe plus de trente-deux arrivées et trente-deux départs, ne peut être exploitée sur quatre voies.

c) Le tronçon de voie à la sortie nord de la Gare du Nord va voir passer plus de cinquante-deux tramways à l'heure de pointe (les vingt navettes sortant pour rebrousser à l'arrêt Progrès et les trente-deux tramways des lignes 25, 51, 52 et 55). Entre chacun de ces passages, des mouvements d'aiguillages sont nécessaires. Matériellement la chose est impossible.

Un expert indépendant peut-il rendre un avis sur ces trois cas ?

M. Alain Flausch donne son avis sur ces trois cas.

a) *Constitution*

La distance entre l'appareil de voies pris en talon et l'aiguille prise en pointe en direction de Lemonnier est de trente-sept mètres. Si un véhicule de quarante-deux mètres rate son aiguille, ce qui n'est pas fréquent, il pourrait empiéter sur le gabarit d'un tramway qui se dirige vers la gare du Midi.

Il est donc faux de dire qu'il y a là un risque de déraillement.

De heer Alain Flausch deelt mee dat het derde punt het tramnet betreft. Er is sprake van dat er een gemeenschappelijke tramlijn gecreëerd wordt vanaf het station van Ninove tot aan het Weststation. De MIVB is bereid verder te gaan dan de keuzen die in het verleden gemaakt zijn. Het zou een goede gelegenheid zijn aangezien De Lijn opnieuw interesse toont voor tramvervoer.

De vijfde vraag van de heer Jean-Pierre Cornelissen betreft de onuitvoerbaarheid van het net.

Volgens de inlichtingen waarover hij beschikt, kan het project voor het net dat aan de commissieleden is voorgelegd, op drie punten niet uitgevoerd worden.

Verschillende kaderleden van de maatschappij, die anoniem willen blijven, hebben dat standpunt onderschreven.

a) De tunnel « Grondwet » aan het Zuidstation kan geen trams doorlaten die langer zijn dan 32 à 33 meter wegens de plaats van de wissels.

Trams die langer zijn lopen het risico te ontsporen.

b) Het eindstation met uithaalsporen Rogier heeft al drie sporen nodig als één lijn met een frequentie van tien trams per uur rijdt. Vier lijnen (25, 51, 52, 55) met tijdens het spitsuur meer dan tweeëndertig binnenkomende trams en tweeëndertig vertrekkende trams kan niet op vier sporen worden geëxploiteerd.

c) Er zullen op het deel van het spoor aan de noordelijke uitgang van het Noordstation tijdens het spitsuur meer dan tweeënvijftig trams langskomen (de twintig uitgaande pendeldiensten die terugrijden naar de halte Vooruitgang en de tweeëndertig trams van lijn 25, 51, 52 en 55). Voor al die doorkomsten moeten er wissels verzet worden. Praktisch gezien is dat onmogelijk.

Zou een onafhankelijke deskundige advies kunnen uitbrengen over die drie gevallen ?

De heer Alain Flausch geeft zijn mening over de drie gevallen.

a) *Tunnel « Grondwet »*

De afstand tussen de sporen waarop het achterstuk van het tramstel staat en de wissel die genomen wordt in de richting van Lemonnier is zevenendertig meter. Als een voertuig van tweeënveertig meter de wissel mist, wat niet vaak gebeurt, dan zou het op het spoor terecht kunnen komen van een tram die naar het Zuidstation gaat.

Het is dus onjuist om te stellen dat er daar een risico op ontsporing bestaat.

b) Terminus en tiroir à Rogier

Aujourd'hui, il dispose de trois voies pour une seule ligne avec le stationnement des conducteurs à bord des véhicules.

Il a été décidé de faire stationner l'agent dans un local de la station, à proximité.

La présence des quatre lignes, soit trente arrivées et trente départs, avec ce concept permet sans problème l'exploitation du terminus.

c) Sortie gare du Nord

La conception des voies est telle que la navette qui vient de débarquer ses clients peut stationner pour laisser passer des tramways sans gêner l'arrivée d'un nouveau tram à quai.

La signalisation préméto permet sans aucun problème la succession des tramways en marche libre toutes les quarante-cinq à cinquante secondes, soit plus de soixante passages par heure.

Il n'y a donc aucun problème.

Ces différents éléments ont été validés par le bureau BEVAC, spécialiste en signalisation de sécurité.

La sixième question de M. Jean-Pierre Cornelissen concerne les investissements.

Le projet nécessite des investissements importants qui n'ont pas été évoqués :

- modification de la signalisation lumineuse dans le tunnel;
- aménagement de la gare d'échange au rond-point Churchill;
- renforcement de l'alimentation électrique de la ligne;
- modification du plan de voies à la station Rogier;
- modification du plan de voies entre la station Rogier et la gare du Nord;
- installation de distributeurs de titres de transport sur le tronçon en surface de la navette 3;
- modernisation et agrandissement des dépôts;
- modification des quais des stations souterraines pour le passage des tramways de 2,30 m de large (type 2000 et les nouveaux 3000).

b) Eindstation met uithaalstations in Rogier

Nu zijn er drie sporen voor een enkele lijn en wanneer de voertuigen stilstaan blijven de chauffeurs erin zitten.

Er is besloten dat het personeelslid terecht kan in een dichtbijgelegen stationsruimte.

Met vier lijnen, oftewel dertig binnenkomende en dertig vertrekkende trams, kan het eindstation probleemloos met dat concept geëxploiteerd worden.

c) Uitgang Noordstation

De sporen zijn zo aangelegd dat de pendeldienst die zijn klanten laat uitstappen, kan stilstaan om trams voorbij te laten gaan zonder een volgende binnenkomende tram die naar het perron rijdt, te hinderen.

Het seinstelsel van de premetro zorgt ervoor dat vrijrijdende trams elkaar probleemloos kunnen volgen om de vijftienveertig à vijftig seconden, oftewel meer dan zestig doorkomsten per uur.

Er is dus geen probleem.

Die verschillende gegevens zijn door het bureau BEVAC, specialist in veiligheidsseinrichtingen, gevalideerd.

De zesde vraag van de heer Jean-Pierre Cornelissen betreft de investeringen.

Er moeten aanzienlijke investeringen voor het project gedaan worden, die niet ter sprake gekomen zijn :

- aanpassing van de lichtseinrichtingen in de tunnel;
- aanleg van het wisselstation op de Churchill-rotonde;
- versterking van de elektriciteitstoevoer van de lijn;
- aanpassing van de sporen in het station Rogier;
- aanpassing van de sporen tussen het station Rogier en het Noordstation;
- installatie van automaten voor vervoersbewijzen op het bovengrondse deel van pendeldienst 3;
- modernisering en uitbreiding van de remises;
- aanpassing van de perrons van de ondergrondse stations voor de doorkomst van trams van 2,30 meter breed (type 2000 en de nieuwe van het type 3000).

L'administrateur-directeur général peut-il communiquer des chiffres précis sur ces dossiers ?

M. Alain Flausch fournit les éléments de réponse suivants :

- la modification de la signalisation lumineuse dans le tunnel : la réalisation des voies et de la signalisation de sécurité entre Rogier et Nord est estimée à 6 millions d'euros;
- la mise en place d'un terminus à Churchill est estimée à 1 million d'euros pour l'infrastructure;
- il n'est pas nécessaire en tunnel de renforcer l'alimentation électrique. En surface, l'un ou l'autre poste de redressement devra être renforcé et ce, quelle que soit la solution pour le nord-sud, compte tenu de la consommation supérieure des nouveaux trams par rapport aux anciens;
- la décision d'installer des distributeurs de titres de transport sur le tronçon en surface de la ligne rapide n'a pas été prise en l'état. Cela fera l'objet d'évaluations ultérieures;
- la modernisation et l'agrandissement des dépôts ne dépend pas du problème du réseau mais bien de l'augmentation de capacité du parc. Pour information, il s'agit de l'aménagement d'une nouvelle remise au dépôt d'Ixelles pour accueillir les nouvelles voitures;
- il n'y a pas lieu de modifier les quais des stations souterraines ni les tunnels pour le passage des tramways de 2,30 m. La seule chose à faire est de scier l'extrémité du quai bas dans chaque station de 5 cm. L'estimation de ces travaux est en cours par l'AED-DITP (B2).

La septième question de M. Jean-Pierre Cornelissen concerne les correspondances.

Si les difficultés techniques évoquées dans les questions précédentes étaient résolues, il reste que le projet est très pénalisant pour plusieurs communes comme Schaerbeek et Evere au nord, Forest, Uccle et Anderlecht au sud.

Les correspondances, notamment entre les lignes circulant via la rue Couverte et la station Gare du Midi sont très mauvaises. Ce sera notamment le cas pour les lignes 81 et 82.

L'administrateur-directeur général peut-il préciser les dispositions envisagées pour améliorer ces correspondances ?

M. Alain Flausch répond que, dans le réseau proposé, en venant du Sud de l'agglomération, les lignes transportant le plus grand nombre de voyageurs, à savoir les ac-

Kan de bestuurder-directeur generaal precieze cijfers meedelen over die dossiers ?

De heer Alain Flausch beantwoordt een deel van de vragen :

- de aanpassing van de lichtseininrichtingen in de tunnel : de aanleg van de sporen en de veiligheidsseininrichtingen tussen Rogier en Noord wordt geraamd op 6 miljoen euro;
- de aanleg van een eindstation bij Churchill wordt geraamd op 1 miljoen euro voor de infrastructuur;
- het is niet nodig om in de tunnel de elektriciteitstoevoer te versterken. Bovengronds zal een enkele gelijkrichtingsinstallatie moeten worden versterkt, ongeacht de oplossing voor de Noord-Zuidas, wegens het grotere verbruik van de nieuwe trams in vergelijking met de oude;
- de beslissing om automaten voor de vervoersbewijzen te installeren op het bovengrondse deel van de snelle lijn is niet in de staat opgenomen. Dat zal later geëvalueerd worden;
- de modernisering en uitbreiding van de remises hangt niet af van het net, maar van de uitbreiding van de capaciteit van het park. Ter informatie, het gaat om de aanleg van een nieuwe remise voor de nieuwe voertuigen bij de remise van Elsene;
- het is niet nodig om de perrons van de ondergrondse stations of de tunnels voor de trams van 2,30 meter breed aan te passen. Er moet uitsluitend 5 centimeter van het uiteinde van het lage perron in ieder station afgezaagd worden. AED-DITP (B2) voert momenteel de raming van de kosten voor die werken uit.

De zevende vraag van de heer Jean-Pierre Cornelissen betreft de aansluitingen.

Als men ervan uitgaat dat de technische moeilijkheden uit de vorige vragen zijn opgelost, dan blijft het project erg nadelig voor verschillende gemeenten zoals Schaerbeek en Evere in het noorden, Vorst, Ukkel en Anderlecht in het zuiden.

De aansluitingen, met name tussen de lijnen die via de overdekte straat en het station Zuidstation lopen, zijn erg slecht. Dat is vooral het geval voor lijn 81 en 82.

Kan de bestuurder-directeur generaal aangeven welke maatregelen genomen zullen worden om die aansluitingen te verbeteren ?

De heer Alain Flausch antwoordt dat, in het voorgestelde net, de lijnen vanuit het zuiden van de agglomeratie met de meeste reizigers, te weten de huidige lijn 52 en 55,

tuelles lignes 52 et 55, bénéficieront d'une correspondance de plain-pied avec la ligne 3, à la station Lemonnier, notamment.

La correspondance au départ de la rue Couverte ne touche donc que les actuelles lignes 56 et 81/82, pour lesquelles ce transfert concerne un nombre inférieur de clients. Des solutions visant à améliorer les conditions d'échange sont actuellement à l'étude.

La huitième question de M. Jean-Pierre Cornelissen concerne la scission de lignes.

Le député ne comprend pas pourquoi, dans le cas de lignes d'autobus, la STIB préconise le maintien des services jusqu'au centre ville et même la superposition de ces services, notamment lors de la scission de la ligne 47 en deux (les nouvelles lignes 46 et 47), alors que pour les tramways, elle fait l'inverse.

M. Alain Flausch répond que l'étude de restructuration du plan bus n'a été entamée que très récemment par la STIB.

L'examen de la situation décrite en fera partie et les critères utilisés dans cette étude seront du même ordre que pour le réseau tramways, à savoir la recherche de la meilleure allocation possible des ressources déployées par rapport à la fréquentation du réseau.

La neuvième question de M. Jean-Pierre Cornelissen concerne la similitude européenne.

M. Flausch peut-il présenter d'autres villes européennes ayant mené une politique similaire ?

M. Alain Flausch répond que chaque ville possède ses caractéristiques urbanistiques propres.

Les politiques menées en faveur des transports collectifs sont également variables de ville en ville.

Il est certain que des villes comme Grenoble ou Strasbourg, qui ont eu le courage d'accorder la priorité absolue au transport ferré de surface, sont des exemples à suivre.

Bruxelles n'est actuellement pas en capacité de suivre ces modèles.

Les solutions recherchées pour améliorer dès à présent le service à la clientèle s'inspirent d'une expérience propre à l'entreprise, à savoir la transformation de l'axe 2 du pré-métro, par l'affectation de matériel de grande capacité sur la partie centrale de l'axe.

Cet axe connaît depuis lors un succès croissant : les rames ont dû être allongées et la fréquence en pointe légè-

zullen profiteren van een aansluiting op hetzelfde niveau met lijn 3, met name in het station Lemonnier.

De aansluiting vanaf de overdekte straat heeft dus alleen betrekking op de huidige lijn 56 en 81/82, waarvan een kleiner aantal klanten overstapt. Er worden momenteel oplossingen voor het verbeteren van de overstapsomstandigheden onderzocht.

De achtste vraag van de heer Jean-Pierre Cornelissen betreft de opsplitsing van de lijnen.

De volksvertegenwoordiger begrijpt niet waarom, in het geval van buslijnen, de MIVB het behoud van de diensten tot in het centrum voorstaat en zelfs de opeenstapeling van die diensten, met name bij de opsplitsing van lijn 47 in twee nieuwe lijnen (lijn 46 en 47), terwijl de MIVB voor de trams het tegenovergestelde doet.

De heer Alain Flausch antwoordt dat de MIVB de studie naar de reorganisatie van het busplan pas onlangs heeft aangevangen.

Het onderzoek van de beschreven situatie zal daar deel van uit maken en de gebruikte criteria in dat onderzoek zullen dezelfde zijn als voor de trams, te weten het zoeken naar de best mogelijke aanwending van de toegekende middelen ten opzichte van het gebruik van het net.

De negende vraag van de heer Jean-Pierre Cornelissen betreft de Europese gelijkvormigheid.

Kan de heer Flausch andere Europese steden noemen die een gelijkaardig beleid hebben gevoerd ?

De heer Alain Flausch antwoordt dat iedere stad zijn eigen stedenbouwkundige kenmerken heeft.

Het beleid ter bevordering van het openbaar vervoer verschilt ook van stad tot stad.

Het staat vast dat steden als Grenoble of Straatsburg, die zo vastberaden zijn geweest om absolute voorrang te geven aan het bovengrondse spoorvervoer, het goede voorbeeld geven.

Brussel kan die modellen nu niet volgen.

De gezochte oplossingen om vanaf nu de dienstverlening aan de klanten te verbeteren zijn gebaseerd op de eigen ervaring van de onderneming, namelijk de omzetting van as 2 van de premetro door middel van het gebruik van materieel met een grote capaciteit op het centrale deel van die as.

Die as is sindsdien steeds succesvoller : de toestellen moesten verlengd worden en het gebruik tijdens het spits-

rement augmentée. À terme, les rames y seront de nonante mètres.

La modification aujourd'hui proposée pour l'axe 3 n'est évidemment pas un scénario métro. Néanmoins, elle vise à doter le mode tramway d'un axe efficace susceptible de redynamiser le réseau.

M. Steven Vanackere signale qu'il s'agit d'un axe tramway aux qualités de métro (« tram met metrokwaliteit », pour paraphraser un journaliste de la presse écrite néerlandophone).

La dixième question de M. Jean-Pierre Cornelissen concerne les permis d'urbanisme.

Certains de ces dossiers nécessitent des permis d'urbanisme.

Si ceux-ci sont refusés, quelle sera l'attitude de la société ?

M. Alain Flausch répond que chacun sait qu'en matière d'urbanisme, il est difficile de prévoir l'attitude qu'adoptera l'autorité chargée de délivrer les permis d'urbanisme.

Sous cette réserve, on peut espérer que si le projet tramway final est approuvé par le gouvernement régional, après une procédure de concertation constructive, les diverses autorisations nécessaires pour mettre en oeuvre ledit projet seront délivrées en cohérence avec cette approbation.

M. Alain Flausch signale qu'à quelques endroits il y aura des aménagements à effectuer.

* *
*

A la demande notamment de M. Denis Grimberghs, la commission décide d'avoir un débat sur les exposés des responsables de la STIB et d'auditionner des représentants d'Inter-Environnement-Bruxelles, du Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL).

M. Jean-Pierre Cornelissen se demande s'il ne serait pas judicieux d'entendre également les représentants de NoMo et du GUTIB, ainsi que de la Commission régionale de la Mobilité.

M. Steven Vanackere, qui assiste régulièrement aux travaux de la Commission régionale de la Mobilité, signale que ces groupes y sont tous représentés. Cela ferait largement double emploi.

uur moest licht stijgen. Op termijn zullen de toestellen negentig meter lang zijn.

De aanpassing die nu voorgesteld wordt voor as 3 is uiteraard geen metroscenario. Toch is het de bedoeling dat de tram een doeltreffende as krijgt waarmee het net nieuw leven kan worden ingeblazen.

De heer Steven Vanackere wijst erop dat het om een tram met metrokwaliteit gaat (zoals een Nederlandstalige journalist in de pers schreef).

De tiende vraag van de heer Jean-Pierre Cornelissen betreft de stedenbouwkundige vergunningen.

Voor bepaalde dossiers zijn er stedenbouwkundige vergunningen vereist.

Als die geweigerd worden, hoe zal de onderneming daar dan op reageren ?

De heer Alain Flausch antwoordt dat het algemeen bekend is dat het voor wat betreft stedenbouw, moeilijk is om de houding van de autoriteit belast met het afleveren van stedenbouwkundige vergunningen, in te schatten.

Onder dat voorbehoud kan men hopen dat als het definitieve tramproject na een constructieve overlegprocedure goedgekeurd wordt door de Gewestregering, de verschillende vereiste vergunningen voor de uitvoering van het project in kwestie afgeleverd zullen worden als een logisch voortvloeisel van die goedkeuring.

De heer Alain Flausch merkt op dat er op enkele plaatsen werken uitgevoerd zullen moeten worden.

* *
*

Op verzoek van inzonderheid de heer Denis Grimberghs, beslist de commissie een debat te houden over de uiteenzettingen van de verantwoordelijken van de MIVB en een hoorzitting te houden met de afgevaardigden van Inter-Environnement Bruxelles en van de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL).

De heer Jean-Pierre Cornelissen vraagt zich af of het ook niet goed zou zijn een hoorzitting te houden met de vertegenwoordigers van de vzw NOMO, en van de vzw GEBOV en van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit.

De heer Steven Vanackere, die de vergaderingen van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit geregeld bijwoont, wijst erop dat die verenigingen daar vertegenwoordigd zijn.

Après un bref échange, il est décidé d'auditionner Inter-Environnement Bruxelles et le BRAL, ainsi que M. Poncelet et M. Maggetto, respectivement président et vice-président de la Commission régionale de la Mobilité.

La commission décidera ensuite s'il convient ou non d'élaborer des recommandations.

Réunion du 28 mai 2003

Auditions de Mme Anne-France Rihoux, secrétaire générale d'Inter-Environnement Bruxelles et d'Annemie Pijcke du Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL)

I. Exposé de Mmes Anne-France Rihoux et Annemie Pijcke

Objectifs ambitieux versus contraintes

La Région affiche l'ambition d'accroître la performance des transports en commun afin d'augmenter leur part de marché et de réduire d'autant la demande du trafic routier. Le Plan régional de Développement (PRD) insiste sur l'amélioration de la vitesse commerciale, la création de sites propres et la priorité des trams aux carrefours. Il souligne à cet effet la nécessité d'une concertation réelle et responsable entre tous les partenaires : Région, STIB et communes.

Pourtant, les transports publics bruxellois se trouvent aujourd'hui dans des conditions de circulation difficiles. La Région et les communes portent une grande responsabilité dans cet état de fait. Ce sont elles qui sont à l'origine des aménagements des rues et autres espaces publics qui devraient permettre aux trams et aux bus de respecter leur horaire. La plupart des communes bruxelloises ne sont pas très enthousiastes, voire hostiles, à l'idée de donner plus d'espace au transport public, et donc moins de place à la voiture. Certaines communes de la Région bruxelloise (Jette, Watermael-Boitsfort...) et ailleurs (Gand, Mons...) ont pourtant fait en la matière des efforts louables sans que cela ne nuise à la majorité en place. Un objectif de restriction des déplacements automobiles n'est pas nécessairement suicidaire au niveau politique, bien au contraire.

Outre ce manque de soutien des politiques, la STIB doit faire face à une contrainte budgétaire : elle a pour mission de transporter bon nombre de voyageurs supplémentaires sans pouvoir compter sur un accroissement notable de son budget de fonctionnement dans les années à venir ...

Na een korte gedachtewisseling, wordt beslist een hoorzitting te houden met Inter-Environnement Bruxelles en BRAL, alsook met de heer Poncelet en de heer Maggetto, respectievelijk voorzitter en ondervoorzitter van de Gewestelijke Commissie van de Mobiliteit.

De commissie zal daarna besluiten of er al dan niet aanbevelingen moeten worden opgesteld.

Vergadering van 28 mei 2003

Hoorzitting met mevrouw Anne-France Rihoux, secretaris-generaal van Inter-Environnement Bruxelles en met Annemie Pijcke van de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL)

I. Uiteenzetting van mevrouw Anne-France Rihoux en mevrouw Annemie Pijcke

Ambitieuze doelstellingen tegenover beperkingen

Het Gewest wil het openbaar vervoer performanter maken om het marktaandeel ervan te verhogen en het autoverkeer navenant te beperken. In het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) wordt aangedrongen op de verbetering van de reissnelheid, het scheppen van eigen banen en het geven van voorrang aan de trams op de kruispunten. Te dien einde moet er daadwerkelijk overleg worden gepleegd en moeten alle partners hun verantwoordelijkheid opnemen : het Gewest, de MIVB en de gemeenten.

Het Brussels openbaar vervoer kampt vandaag echter met heel wat verkeersproblemen. Het Gewest en de gemeenten hebben op dat vlak een grote verantwoordelijkheid. Zij hebben immers de straten en andere openbare ruimten aangelegd die de trams en de bussen de mogelijkheid zouden moeten bieden om de uurregelingen te respecteren. De meeste Brusselse gemeenten zijn echter weinig enthousiast over en staan zelfs afkerig tegenover het idee om meer ruimte te creëren voor het openbaar vervoer en dus minder ruimte voor de auto. In sommige gemeenten van het Brussels Gewest (Jette, Watermaal-Bosvoorde, ...) en elders (Gent, Bergen, ...) zijn terzake nochtans lovenswaardige inspanningen geleverd zonder dat zulks de zittende meerderheid nadeel heeft berokkend. Een beperking van het autoverkeer betekent niet noodzakelijkerwijze dat men politieke zelfmoord pleegt, integendeel.

Afgezien van het gebrek aan steun vanwege de beleidsvoerders, kampt de MIVB ook met begrotingsproblemen : zij moet heel wat bijkomende reizigers vervoeren zonder dat haar werkingsbegroting in de komende jaren aanzienlijk stijgt.

La « moins mauvaise solution » : un pas en arrière

La STIB présente aujourd'hui un plan de restructuration du réseau tram qui constitue selon ses dires « la moins mauvaise solution ». Le plan présenté n'est pas une véritable amélioration mais bien une rationalisation du réseau dans une optique de « gestion de flux » : les augmentations de fréquence ou les nouvelles liaisons directes des uns seront payées par les ruptures de charge ou les baisses de fréquence des autres ...

Ce plan constitue à nouveau un retour en arrière vers un réseau de transport public moins bien maillé. La plupart des lignes de tram seront transformées en lignes de rabattage, ce qui nécessitera plus de correspondances et, dans beaucoup de cas, des temps de voyage plus longs.

Il semble que la STIB se replie sur le métro et le pré-métro, terrain sur lequel elle est maître du jeu et qu'elle essaie d'y maximiser son offre. Les associations ne veulent en aucun cas se résigner face à la mauvaise volonté marquée des communes et de la Région à donner la priorité au transport public. Elles ne peuvent en aucun cas accepter l'idée de se concentrer sur le tronçon Nord-Sud et la grande ceinture et de ne rien tenter pour améliorer les lignes de tram (et de bus !) en surface.

Donner à la STIB des moyens suffisants ...

Les exigences du contrat de gestion ne sont pas des moindres : attirer de nouveaux « clients » et augmenter l'offre en s'adaptant à l'évolution de la demande. La STIB devrait pouvoir compter sur une politique volontariste de la Région, incitant les communes à construire de véritables contrats d'axe (comme mentionné dans le contrat de gestion).

Il faudrait également songer à refinancer la STIB, par le biais de cette intercommunale du stationnement qui végète depuis des années ou via la création d'un « district des transports urbains » (Cf à ce sujet l'étude du Centre d'Etudes régionales bruxelloises des Facultés Saint-Louis, réalisée en mai 1999 à la demande de Monsieur Rufin Grijp).

... pour un saut qualitatif

Comme pour les fréquences du métro, le réseau de tram devrait réaliser un saut qualitatif ! Toutes les lignes devraient constamment tenir la fréquence d'un tram toutes les dix minutes (en journée, mais aussi en soirée jusqu'à minuit, ainsi que les week-ends et jours fériés), jusqu'à un tram toutes les six minutes en heures de pointe sur les lignes importantes. Pour la navette Nord-Sud, nous souhaitons au moins le maintien des fréquences actuelles.

De « minst slechte oplossing » : een stap achteruit

De MIVB legt vandaag een plan voor met betrekking tot de reorganisatie van het tramnet, wat volgens haar eigen zeggen de minst slechte oplossing is. Het plan zorgt niet echt voor een werkelijke verbetering maar wil het net optimaler gebruiken en zorgen voor een beter beheer van de verkeersstroom : enerzijds zal de frequentie op sommige lijnen worden verhoogd en zal er gezorgd worden voor nieuwe rechtstreekse verbindingen; anderzijds zal er op andere lijnen meer moeten worden overgestapt of zal de frequentie afnemen.

Dat plan is opnieuw een stap achteruit naar een minder verfijnd openbaar vervoersnet op de meeste tramlijnen zullen wijzigingen worden doorgevoerd, waardoor er vaker zal moeten worden overgestapt en waardoor, in vele gevallen, de reis langer zal duren.

Het ziet er naar uit dat de MIVB terugvalt op de metro en de pre-metro, wat voor haar bekend terrein is, en dat ze zal proberen het aanbod te maximaliseren. De verenigingen zullen geenszins vrede nemen met de slechte wil van de gemeenten en van het Gewest die geen voorrang willen geven aan het openbaar vervoer. Ze kunnen in geen enkel geval aanvaarden dat alles wordt toegespitst op de Noord-Zuidas en op de Grote Ring en dat er niets wordt gedaan om de bovengrondse tram- en buslijnen te verbeteren.

De MIVB voldoende middelen verschaffen ...

De eisen in de beheersovereenkomst zijn niet van de minste : nieuwe klanten aantrekken en het aanbod verhogen door zich aan te passen aan de evolutie van de vraag. De MIVB zou moeten kunnen rekenen op een slagvaardig beleid van het Gewest, dat de gemeenten ertoe zou moeten aansporen om echte asoevereenkomsten te sluiten (zoals in de beheersovereenkomst staat).

Men zou ook moeten overwegen om de MIVB anders te financieren, via de intercommunale voor het parkeren, waarvan al jaren sprake is, of via de oprichting van een district van stedelijk vervoer (zie in dat verband de studie van het Centre d'Etudes régionales bruxelloises van de Facultés Saint-Louis, die in mei 1999 op verzoek van de heer Rufin Grijp is uitgevoerd).

... om een grot stap vooruit te zetten

Net zoals dat het geval is voor de doortochten van de metro, zou er op het vlak van het tramnet een grote stap vooruit moeten worden gezet. Op alle lijnen zou er om de 10 minuten een tram moeten langskomen (overdag, maar ook 's avonds tot middernacht en tijdens de weekends en op feestdagen). Tijdens de spitsuren zou er op de grote lijnen om de 6 minuten een tram moeten langskomen. Op de Noord-Zuidas zou de huidige frequentie op zijn minst moeten worden behouden.

La STIB sous-estime le potentiel de clientèle en soirée alors qu'une politique volontariste en matière de fréquences pourrait considérablement accroître la demande (cf. l'exemple de la ligne 1 de métro).

Les associations ont l'impression que la STIB est obsédée par les fréquences de passage aux heures de pointe. Cela est dû aux fortes exigences du contrat de gestion. Ce contrat contraint la STIB à réaliser 25 à 50 % de parts de marché aux heures de pointe. Ce contrat néglige pourtant deux tiers des déplacements qui s'effectuent en dehors des heures de pointe et oblige la STIB à investir dans des véhicules et des lignes qui ne sont utilisés que vingt heures par semaine.

... et une vision à long terme pour l'ensemble du réseau de surface

La restructuration du réseau tram doit être pensée en relation avec la restructuration du réseau bus et en fonction des autres modes de transports en commun (De Lijn, TEC et SNCB), de manière à ce que soit réalisé l'objectif du plan Iris selon lequel chaque habitant puisse accéder à une ligne de transports en commun dans les 400 m autour de son domicile. Il existe encore dans la Région des « taches blanches » qui ne sont pas ou peu desservies par le transport public. Les représentantes des associations pensent non seulement au sud d'Uccle mais également aux deux Woluwe et à la grande ceinture côté ouest (De Smet de Naeyer/Mettewie/Paepsem). Une bonne rocade semble nécessaire pour compléter un réseau construit en forme d'étoile !

La STIB doit rapidement développer une vision à long terme pour tout le réseau de surface, avec des objectifs qualitatifs d'amélioration de l'offre, de rapidité, de sécurité, de propreté et de confort.

Il est grand temps que l'image des trams s'améliore. Ceux-ci (autant nouveaux que vieux) ne devraient pas provoquer bruits et vibrations qui nuisent aux riverains. Les stations devraient être rapidement réaménagées et rendues à moyen terme (2010) accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les stations pourraient également être équipées de panneaux d'information « en temps réel ». *Last but not least*, chaque modification du réseau devrait faire l'objet d'une stratégie efficace de communication en vue d'informer non seulement les clients existants mais aussi les voyageurs potentiels. L'image d'un système de transport public est en effet essentiellement « imprégnée » de la confiance et de l'efficacité perçue subjectivement par les clients-utilisateurs.

Le tram est une alternative à part entière à la voiture et doit obtenir dans la ville la place physique qu'il mérite, notamment par l'aménagement de sites propres et de prio-

De MIVB onderschat het potentieel aan klanten 's avonds terwijl een slagvaardig beleid op het vlak van de frequenties de vraag aanzienlijk zou kunnen verhogen (zie bijvoorbeeld metrolijn 1).

De verenigingen hebben de indruk dat de MIVB geobsedeerd is door het aantal doortochten tijdens de spitsuren. Dat is te wijten aan de verregaande eisen die in de beheersovereenkomst worden vastgesteld. Die overeenkomst verplicht de MIVB ertoe om tijdens de spitsuren een markt-aandeel van 25 tot 50 % te halen. In die overeenkomst wordt echter geen rekening gehouden met het feit dat tweederde van de verplaatsingen buiten de spitsuren gebeuren en die overeenkomst verplicht de MIVB ertoe om te investeren in voertuigen en lijnen die slechts 20 uur per week worden gebruikt.

...en een lange termijnvisie voor het gehele bovengrondse net

Bij de reorganisatie van het tramnet moet men rekening houden met de reorganisatie van het busnet en met andere vervoersmaatschappijen (De Lijn, TEC en de NMBS). Het is de bedoeling dat de doelstelling van het Irisplan wordt gehaald, te weten dat elke inwoner een opstapplaats heeft binnen een straal van 400 meter rond zijn woning. Er zijn in het Gewest nog altijd witte vlekken, d.w.z. gebieden met geen of te weinig openbaar vervoer. De vertegenwoordigers van de verenigingen denken hierbij niet alleen aan het zuiden van Ukkel, maar ook aan Sint-Pieters- en Sint-Stevens-Woluwe en aan de westelijke kant van de Grote Ring (de Smet de Naeyer/Mettewie/Paepsem). Een goede verbindingslus lijkt nodig om een netwerk dat in de vorm van een ster is ontworpen, te vervolledigen.

De MIVB moet snel werk maken van een lange termijnvisie voor het gehele bovengrondse net waarbij de verbetering van het aanbod, de snelheid, de veiligheid, de netheid en het comfort moeten vooropstaan.

Men moet ook dringend werk maken van het imago van de trams. Zowel de nieuwe als de oude trams zouden niet langer geluidsoverlast en trillingsoverlast voor de omwonenden mogen bezorgen. De stations zouden snel moeten worden aangepast en op middellange termijn (2010) toegankelijk zijn voor de personen met beperkte mobiliteit. De stations zouden ook kunnen worden uitgerust met informatieborden in « *real time* ». En, *last but not least*, over elke wijziging van het net zou voldoende informatie moeten worden verspreid, niet alleen ten behoeve van de huidige reizigers maar ook van de mogelijke nieuwe reizigers. Het imago van een openbaarvervoermodus staat of valt immers met het vertrouwen en de doeltreffendheid ervan zoals die subjectief door de klanten-gebruikers worden ervaren.

De tram is een volwaardig alternatief voor de auto en moet in de stad de plaats krijgen die hij verdient, inzonderheid door het aanleggen van eigen banen en door op de

rités aux carrefours afin qu'il puisse circuler plus rapidement que les voitures individuelles.

En guise de conclusion, Mmes Anne-France Rihoux et Annemie Pijcke signalent que cette position est défendue par les associations signataires :

- Bral (*Brusselse Raad Voor het Leefmilieu*)
- BTTB (*Bond van Trein-, Tram-, en Busgebruikers*)
- Cyclo – *Fietsersbond Brussel*
- Gutib (Usagers des transports publics à Bruxelles)
- Inter-Environnement Bruxelles
- Ligue des Familles
- NoMo – *Autrement Mobile*

II. Echange de vues

M. Bernard Ide relève que Mme Anne-France Rihoux a évoqué l'augmentation des voyageurs à la STIB qui est de 10 % en 2001. Il souhaiterait néanmoins avoir l'avis d'Inter-Environnement et du BRAL car cette croissance est relative par rapport à l'augmentation de la fréquentation du transport public dans les régions flamande et wallonne.

Mme Anne-France Rihoux a également évoqué le saut qualitatif à faire au niveau des transports en commun au niveau de la tarification. Le député rappelle que le trois quart d'un voyage est financé par les subventions et qu'un quart seulement est à charge de l'utilisateur des transports en commun. Il souhaiterait entendre l'opinion des représentants d'Inter-Environnement et du BRAL au sujet des transports en commun gratuits. Est-ce une bonne ou une mauvaise idée ?

Quant aux tarifs en vigueur, le député ne peut que regretter que les VIPO doivent payer quelque chose alors que les plus de soixante-cinq ans et les moins de douze ans, parfois nantis, ont droit à des transports en commun gratuits. En outre, selon lui, il y a une élasticité directe entre l'utilisation des transports en commun et la gratuité.

M. Michel Van Roye souhaiterait entendre l'analyse que font les représentantes d'Inter-Environnement et du BRAL de l'échec de l'instauration des contrats d'axes.

Le député redemande de pouvoir disposer de la carte avec l'ensemble des transports en commun même si les redéploiements sont encore en projet.

kruispunten voorrang te verlenen aan de tram zodat deze sneller kan rijden dan de auto's.

Ter afronding wijzen mevrouw Anne-France Rihoux en mevrouw Annemie Pijcke erop dat dit standpunt verdedigd wordt door de volgende verenigingen :

- BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu)
- BTTB (Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers)
- Cyclo – *Fietsersbond Brussel*
- GEBOV (Vereniging van de gebruikers van het openbaar vervoer van Brussel)
- *Inter-Environnement Bruxelles*
- Bond van de Grote en de Jonge Gezinnen
- NoMo – *Autrement Mobile*

II. Gedachtewisseling

De heer Bernard Ide wijst erop dat mevrouw Anne-France Rihoux gezegd heeft dat het aantal reizigers van de MIVB in 2001 met 10 % is gestegen. Hij had daaromtrent ook graag het standpunt vernomen van *Inter-Environnement* en van BRAL. Men moet er immers rekening mee houden dat meer personen in het Vlaams en in het Waals Gewest het openbaar vervoer nemen.

Mevrouw Anne-France Rihoux heeft er ook op gewezen dat er, wat het openbaar vervoer betreft, werk moet worden gemaakt van de tarieven. De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat drie vierde van een traject gefinancierd wordt met subsidies en dat de reiziger zelf slechts één vierde betaalt. Graag vernam hij terzake het standpunt van de vertegenwoordigers van Inter-Environnement en van BRAL wat het gratis openbaar vervoer betreft. Is dat een goede of een slechte zaak ?

Wat de huidige tarieven betreft, kan de volksvertegenwoordiger alleen maar betreuren dat de WIGW's toch een zeker bedrag moeten betalen terwijl de 65-plussers en de – 12 jarigen, die soms welgesteld zijn, recht hebben op gratis openbaar vervoer. Volgens hem is er bovendien een rechtstreeks verband tussen het gebruik van het openbaar vervoer en het feit dat het gratis kan worden gebruikt.

De heer Michel Van Roye had graag vernomen welk standpunt de vertegenwoordigers van *Inter-Environnement* en van BRAL innemen in verband met het mislukken van de invoering van de asovereenkomsten.

De volksvertegenwoordiger vraagt opnieuw te kunnen beschikken over de kaart van het gehele openbare vervoer, ook al zijn een aantal reorganisaties nog niet doorgevoerd.

M. Michel Van Roye souhaiterait recueillir l'avis des deux associations au sujet de deux projets de réinstauration du tram : celui des grands boulevards du centre, un tram intra-muros pour lequel on pourrait profiter du réaménagement des boulevards pour replacer des rails de tram. Le second projet est la ligne Est-Ouest qui partirait de la place Royale pour rejoindre vers le bas la rue Dansaert et qui pourrait éventuellement aller jusque Molenbeek-Saint-Jean. Quel est l'avis de Mmes Rihoux et Pijcke à ce sujet ?

Lorsque le projet de redéploiement du réseau de tram a été communiqué à la presse, il a suscité un grand émoi parmi les parlementaires bruxellois et ce d'autant plus qu'un avant-projet avait déjà circulé, informe M. Denis Grimberghs.

Tous les partis démocratiques ont récemment remis un ordre du jour motivé qui demandait, suite à une interpellation relative à la réorganisation du réseau de tram de la STIB, que la motion concernant la ligne 3 sur l'axe Nord-Sud votée le 21 juin 2002 à l'unanimité des partis démocratiques et demandant au gouvernement de donner instruction à la STIB de finaliser les études en vue d'une amélioration de la vitesse commerciale du tram sur cet axe sans augmenter les ruptures de charge ainsi que de les transmettre sans délai à la commission de l'Infrastructure du Parlement bruxellois, se traduise par une audition urgente des responsables de la STIB. L'exposé technique de MM. Flausch, Van Ackere et Sermeus ayant eu lieu, la commission a souhaité recueillir également l'avis d'Inter-Environnement Bruxelles, du BRAL, ainsi que du président et du vice-président de la Commission régionale de la Mobilité.

M. Denis Grimberghs a lu le dossier de la conférence de presse des associations de mai 2002 où elles exprimaient leur crainte que ce soit une nouvelle solution de pré-métro qui se dessine à travers cette navette Nord-Sud.

Il est en effet à craindre que cette navette ouvre la voie à de nouveaux travaux souterrains ne serait-ce que pour ranger les véhicules. Futurs travaux souterrains qui permettraient d'aller jusque Haren, ainsi que de remédier aux ruptures de charge qui auront été instaurées auparavant. Finalement, tout le monde finira par se rallier à cette proposition de solution métro. La question du député est très concrète : les associations pensent-elles qu'on puisse redéployer le réseau tram de manière différente ?

Au niveau du matériel roulant, les responsables de la STIB semblent organiser l'acquisition du nouveau matériel roulant en fonction du plan de redéploiement du réseau tram. Selon M. Denis Grimberghs, l'acquisition de matériel roulant prévue n'est probablement pas suffisante.

De heer Michel Van Roye had ook graag het standpunt van de twee verenigingen vernomen met betrekking tot de twee plannen om opnieuw trams te laten rijden : op de grote lanen van het centrum zou er een intra-murostram komen. De herinrichting van de lanen zou worden aangegrepen om de tramrails te verplaatsen. Het tweede plan heeft betrekking op de lijn oost-west, die zou vertrekken op het Koningsplein en naar het einde van de Dansaertstraat zou lopen en eventueel tot in Sint-Jans-Molenbeek zou gaan. Welk standpunt nemen mevrouw Rihoux en mevrouw Pijcke daarover in ?

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat, toen het plan voor de reorganisatie van het tramnet aan de pers is medegedeeld, dat bij de Brusselse parlementsleden voor heel wat ophef heeft gezorgd, te meer daar er reeds een voorontwerp in omloop was.

Alle democratische partijen hebben ten gevolge van een interpellatie betreffende de reorganisatie van het tramnet van de MIVB onlangs een gemotiveerde motie opgesteld waarin gevraagd wordt dat de motie betreffende lijn 3 op de Noord-Zuidas, die op 21 juni 2002 bij eenparigheid van alle democratische partijen is aangenomen en waarin de regering wordt gevraagd de MIVB de opdracht te geven de studies om de reissnelheid van de tram op die as te verbeteren zonder dat er meer moet worden overgestapt af te ronden en ze onverwijld te bezorgen aan de commissie voor de infrastructuur van het Brussels Parlement, zo snel mogelijk gevolgd wordt door een hoorzitting met de verantwoordelijken van de MIVB. Na de technische uiteenzetting van de heren Flausch, Vanackere en Sermeus, wenst de commissie ook het standpunt te vernemen van *Inter-Environnement Bruxelles*, van BRAL, alsmede van de voorzitter en de ondervoorzitter van de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit.

De heer Denis Grimberghs zegt dat hij het dossier heeft gelezen van de persconferentie van de verenigingen van mei 2002 waarin ze hun vrees uiten dat een pre-metro een nieuwe oplossing zou kunnen zijn voor de problematiek van de pendeldienst op de Noord-Zuidas.

Men kan inderdaad vrezen dat die lijn de weg baant voor andere ondergrondse trams, al was het maar om de voertuigen te parkeren. Toekomstige ondergrondse werken die het mogelijk zouden maken om tot Haren te gaan en om het verplichte overstappen van vroeger ongedaan te maken. Uiteindelijk zal iedereen zich aansluiten bij dit voorstel voor de metro. De vraag van de volksvertegenwoordiger is zeer concreet : denken de verenigingen dat men het tramnet op een andere manier kan ontwikkelen ?

Wat het rollende materieel betreft, lijkt de leiding van de MIVB de aankoop van nieuw rollend materieel te organiseren volgens het nieuwe plan voor het tramnet. Volgens de heer Denis Grimberghs volstaat de geplande aankoop van rollend materieel waarschijnlijk niet.

On ne peut pas avancer sans vision globale en matière de plan directeur bus et métro, ni sans avoir confirmation qu'on ouvre les gares RER prévues au PRD. M. Denis Grimberghs appuie la demande de son collègue de pouvoir disposer d'une carte reprenant les différents réseaux de transports en commun sur le territoire de la Région.

Enfin, M. Denis Grimberghs souhaiterait entendre les deux représentantes des associations environnementales sur les côtés positifs du plan de redéploiement de la STIB.

En ce qui concerne les performances des transports en commun et leur utilisation dans les différentes régions, Mme Anne-France Rihoux informe que De Lijn a fait mieux que la STIB mais que la STIB a une croissance supérieure du nombre d'usagers par rapport aux TEC, probablement liée au nombre de jours de grève des TEC dans différents réseaux.

Si De Lijn a tellement augmenté l'utilisation des transports en commun cela relève d'une vaste opération de marketing dans les villes qui ont amélioré l'image des transports en commun. La gratuité des transports en commun pour les plus de soixante-cinq ans et les moins de douze ans n'est pas l'unique facteur, les responsables de De Lijn ont également opéré un travail important sur les besoins de manière à assurer un service universel de déplacements en transport public par agglomération. Cela a également entraîné une vaste réflexion sur le maillage.

Pour Mme Anne-France Rihoux le débat sur la gratuité n'est pas un débat simple. En soi Inter-Environnement ne prône pas la gratuité si ce n'est dans le cadre d'une politique générale. Si on analyse de plus près l'instauration de la gratuité en Région flamande dans certaines villes telles que Hasselt, on ne peut que constater que les personnes qui ont opéré un transfert modal vers le transport public ne sont en général pas des automobilistes mais plutôt des piétons et des cyclistes qui sont passés au mode transport public en abandonnant ces modes doux.

Mme Anne-France Rihoux conclut ce point en disant que le nombre de déplacements augmente et dans cette croissance la part du transport public augmente moins vite que la tendance générale.

Pour la secrétaire générale d'IEB, il faut raisonner globalement en fonction de l'amélioration nécessaire du maillage, de la satisfaction des besoins et de l'optimalisation des tarifs. Dans ce sens-là, il est vrai qu'octroyer la gratuité aux plus de soixante ans n'a aucun sens au niveau social. Pour les moins de douze ans, Mme Anne-France Rihoux peut comprendre la mesure dans le sens où on favorise ainsi une modification de comportement des jeunes qui abandonnent le parent-taxi pour se déplacer en transports

Men kan niet verdergaan zonder een allesomvattende visie inzake het richtplan voor bus en metro of zonder de bevestiging dat de GEN-stations uit het GewOP geopend worden. De heer Denis Grimberghs steunt zijn collega in zijn verzoek om te beschikken over een kaart met de verschillende openbaarvervoernetten op het grondgebied van het Gewest.

Tot slot zou de heer Denis Grimberghs de twee vertegenwoordigers van de milieuverenigingen willen horen in verband met de positieve aspecten van het MIVB-plan.

Aangaande de prestaties van het openbaar vervoer en het gebruik dat ervan gemaakt wordt in de verschillende gewesten, deelt mevrouw Anne-France Rihoux mee dat De Lijn beter gepresteerd heeft dan de MIVB, maar dat het aantal reizigers van de MIVB sterker gegroeid is dan dat van de TEC, wat waarschijnlijk in verband staat met het aantal stakingsdagen van de TEC in de verschillende netten.

Als De Lijn het gebruik van het openbaar vervoer zo sterk gestimuleerd heeft, dan komt dat door de grote marketingoperatie in de steden die het imago van het openbaar vervoer verbeterd heeft. Het feit dat het openbaar vervoer gratis is voor de 65-plussers en kinderen van onder de twaalf is niet de enige factor die daarin een rol gespeeld heeft. De leiding van De Lijn heeft eveneens sterk gewerkt op de behoeften om een uitgebreide dienstverlening te garanderen voor de verplaatsing met het openbaar vervoer in de agglomeratie. Dat heeft er ook voor gezorgd dat er goed is nagedacht over het net.

Mevrouw Anne-France Rihoux vindt het debat over het gratis vervoer niet gemakkelijk. In principe is *Inter-Environnement* geen voorstander van gratis vervoer, tenzij dat deel uitmaakt van een algemeen beleid. Als men de invoering van het gratis vervoer in het Vlaamse Gewest in bepaalde steden zoals Hasselt onder de loep neemt, dan kan men allen maar vaststellen dat de personen die overgestapt zijn op het openbaar vervoer doorgaans niet de automobilisten zijn, maar veeleer de voetgangers en fietsers die gebruikmaken van het openbaar vervoer ten koste van die milieuvriendelijke vervoermiddelen.

Mevrouw Anne-France Rihoux besluit dit punt door te zeggen dat het aantal verplaatsingen stijgt en dat het aandeel van het openbaar vervoer daarin minder sterk stijgt dan de algemene tendens.

De secretaris-generaal van IEB vindt dat er globaal gereviseerd moet worden op basis van de noodzakelijke verbetering van het net, de behoeftenbevrediging en de optimalisering van de tarieven. In dat opzicht is het inderdaad zo dat het gratis openbaar vervoer voor 60-plussers geen zin heeft op sociaal niveau. Mevrouw Anne-France Rihoux kan de maatregel voor kinderen onder de twaalf begrijpen, omdat men het gedrag van jongeren positief tracht te wijzigen in de zin dat ze niet meer door hun ouders naar school

en commun. Cela a également un sens dans l'optique d'une politique d'éducation à l'autonomie des enfants.

Mme Annemie Pijcke signale, quant à elle, qu'au sein du BRAL, la discussion sur les tarifs zéro n'est pas terminée. Lors de la journée européenne du 22 septembre, BRAL organisera précisément un débat sur la question. Pour elle l'inconvénient majeur est que pour avoir un bon service, il faut payer.

Mme Annemie Pijcke en vient à l'évocation par M. Van Roye des lignes de tram sur les grands boulevards du Pentagone et de la ligne de tram Est-Ouest qui partirait de la place Royale.

La ligne de tram sur les grands boulevards permettrait non seulement de rendre la place au tram au centre-ville, ce qui est important en matière de politique d'aménagement du territoire, mais également de se réapproprié ainsi la ville. De plus, selon elle, cela libérerait des nouvelles capacités pour le RER si le tram passe en surface sur les grands boulevards. Mme Annemie Pijcke est d'avis que les navetteurs emprunteraient le RER, circuleraient en sous-terrain, et que les Bruxellois quant à eux se baladeraient plutôt en tram en surface. Ces lignes de tram sont théoriques au stade actuel. Aux trois sociétés à investir tout en sachant que ces lignes de tram ne sont pas reprises au PRD et qu'elles ne retrouvent pas non plus dans le plan de la STIB.

Les contrats d'axes, quant à eux, sont en effet repris dans le contrat de gestion qui lie la Région à la STIB. Les associations et les usagers n'y sont pas impliqués et leur échec est identique à celui de l'échec du programme VICOM qui avait été déjà entrepris à l'époque de feu le ministre Thys, programme ambitieux, mais qui a échoué par manque de volonté de certaines communes. Les associations ont remis dans la farde aux députés leur conférence de presse sur l'aménagement récent de la chaussée de Charleroi. Le projet initial de la STIB était excellent, malheureusement le résultat laisse à désirer. Le ministre régional a fait marche arrière à l'écoute de quelques riverains et commerçants allant à l'encontre de l'intérêt commun.

Il existe un seul contrat d'axe. Il est localisé à Jette et ce n'est pas vraiment là que les principaux problèmes de congestion pour les transports en commun de surface se posent.

Et de réitérer que ce sont la Région et les communes qui sont responsables du bon travail de la Société des transports intervicinaux bruxellois.

Mme Anne-France Rihoux partage l'opinion de Mme Pijcke : si la Région n'a pas délivré le permis pour le site propre chaussée de Charleroi c'est parce que les contrats d'axe, personne n'est prêt à les soutenir. On ne pourra dès

worden gebracht maar in plaats daarvan met het openbaar vervoer reizen. Dat is ook zinvol met het oog op een educatief beleid om kinderen autonoom te maken.

Mevrouw Annemie Pijcke merkt op dat de discussie over de nultarieven binnen de BRAL niet afgerond is. Tijdens de Europese dag op 22 september zal de BRAL ook een debat over die kwestie houden. Voor haar is het grootste nadeel dat er voor een goede dienstverlening betaald moet worden.

Mevrouw Annemie Pijcke komt terug op wat de heer Van Roye gezegd heeft over de tramlijnen op de grote lanen in de Vijfhoek en de tramlijn Oost-West die op het Koningsplein zou beginnen.

Met de tramlijn op de grote lanen zou de tram niet alleen zijn plaats kunnen heroveren in het stadscentrum, wat belangrijk is voor het beleid voor ruimtelijke ordening, maar ook om zich zo de stad weer toe te eigenen. Bovendien is zij van mening dat het GEN meer capaciteit zou krijgen als de tram over de grote lanen rijdt. Mevrouw Annemie Pijcke denkt dat de pendelaars het GEN zouden gebruiken, zich ondergronds zouden verplaatsen en dat de Brusselaars veeleer de bovengrondse tram zouden nemen. Die tramlijnen zijn in dit stadium theoretisch. Het is dus aan de drie ondernemingen om te investeren met de wetenschap dat die tramlijnen niet in het GewOP staan en dat ze ook niet in het plan van de MIVB voorkomen.

De ascontracten zijn wel in het beheercontract opgenomen dat het Gewest en de MIVB bindt. De verenigingen en de gebruikers zijn daar niet bij betrokken en de mislukking ervan is identiek aan de mislukking van het VICOM-programma, dat al tijdens de periode van wijlen minister Thys bestond. Het is een ambitieus programma, maar het is mislukt doordat bepaalde gemeenten zich er niet voor hebben willen inzetten. De verenigingen hebben in de map voor de volksvertegenwoordigers de persconferentie toegevoegd over de recente werken aan de Charleroiesteenweg. Het oorspronkelijk project van de MIVB was uitstekend, maar het resultaat is helaas niet schitterend. De gewestminister heeft een stap teruggezet toen hij met enkele bewoners en winkeliers gesproken had en is daarmee tegen het algemeen belang ingegaan.

Er bestaat een enkel ascontract. Het is in Jette gelokaliseerd, maar dat is niet de plaats waar zich de grootste congestieproblemen met het bovengronds openbaar vervoer voordoen.

Zij herhaalt dat het Gewest en de gemeenten verantwoordelijk zijn voor de goede werking van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel.

Mevrouw Anne-France Rihoux deelt de mening van mevrouw Pijcke : als het Gewest geen vergunning heeft afgegeven voor de aparte trambaan op de Charleroiesteenweg, dan komt dat omdat niemand bereid is de ascon-

lors pas reprocher à la STIB de ne pas faire correctement son travail. Il lui semble que le seul moyen de pouvoir infléchir la position des communes en matière de transports en commun, c'est d'intervenir au niveau des incitants financiers et de prévoir les clauses suffisantes dans les travaux subsidiés pour que les communes se plient à la priorité aux transports en commun de surface.

Comme l'a évoqué Mme Pijcke, l'opposition des riverains et de quelques commerçants a prédominé en ce qui concerne l'aménagement d'un site propre chaussée de Charleroi. Il est à noter que la voix des usagers ne comptait pas.

Est soulevé par ce point le problème des concertations. Il faudrait s'interroger quant à leur mode de fonctionnement. Il est difficile de prendre la parole pour défendre le site propre dans une salle de deux cents personnes si l'échevin a entamé la réunion de commission de concertation en disant que de toute manière il s'exprimera contre le site propre.

Si la Région subsidiait davantage les voiries où on intègre des sites propres pour les transports en commun de surface, cela changerait peut-être les choses.

En ce qui concerne la carte demandée par M. Michel Van Roye, ainsi que l'intégration des tarifs et des horaires, Mme Anne-France Rihoux croit savoir que les quatre sociétés de transport public se sont rencontrées sans arriver à un accord. Selon elle, il faut encore construire cette carte après avoir réfléchi à l'intégration des différents modes de transport public. Mme Anne-France Rihoux cite le cas de la gare de Ruisbroek où il manque 500 mètres de rails pour que le tram de la STIB puisse atteindre la gare et offrir ainsi aux usagers une parfaite intermodalité. Les négociations ne sont pas encore entamées sur ce point.

Avant d'obtenir une carte valable, il faut mettre en commun les différents réseaux et réfléchir à leur optimisation.

Inter-Environnement ne peut que constater que les sociétés de transport public ne sont pas vraiment prêtes à discuter et à céder des parts de marché. Il faudrait que le service à l'utilisateur prédomine et passe avant la question de la répartition des recettes pour les différents opérateurs, ...

M. Michel Moock a été étonné de la suggestion de Mme Pijcke qui proposait que les Bruxellois voyagent en tram en surface sur les boulevards centraux, ce qui permettrait aux commerces de revivre normalement et de libérer une place en sous-sol pour que le RER puisse passer par là.

M. Michel Moock ne voit pas comment une association qui est contre le métro sur l'axe Nord-Midi proposerait d'y

tracten te steunen. Men kan de MIVB dus niet verwijten dat zij haar werk niet goed doet. Volgens haar kan het standpunt van de gemeenten inzake openbaar vervoer alleen gewijzigd worden door middel van financiële stimulansen en door voldoende clausules voor de gesubsidieerde werken op te nemen om de gemeenten te dwingen voorrang te geven aan bovengronds openbaar vervoer.

Zoals mevrouw Pijcke al gezegd heeft, bleek de weerstand van de bewoners en enkele winkeliers tegen de aanleg van een trambaan op de Charloisesteenweg doorslaggevend te zijn. Er wordt op gewezen dat de mening van de reizigers niet telde.

Via dit punt komt men op het overlegprobleem. Men zou zich vragen moeten stellen bij de werkwijze. Het is moeilijk om het woord te nemen om een trambaan te verdedigen in een zaal met tweehonderd mensen als de schepen de overlegcommissievergadering begint door te zeggen dat hij sowieso tegen de trambaan zal stemmen.

Als het Gewest meer openbare wegen zou subsidiëren waar het bovengronds openbaar vervoer een eigen baan krijgt, dan zouden er misschien veel zaken veranderen.

Wat betreft de kaart waar de heer Van Roye om gevraagd heeft en de integratie van de tarieven en de diensregelingen, wijst mevrouw Anne-France Rihoux erop dat de vier maatschappijen van openbaar vervoer overleg hebben gepleegd maar geen akkoord hebben bereikt. Volgens haar moet die kaart nog opgesteld worden nadat er nagedacht is over de integratie van de verschillende openbaarvervoermiddelen. Mevrouw Anne-France Rihoux haalt het geval aan van het station van Ruisbroeck waar er 500 meter rails ontbreekt om ervoor te zorgen dat de MIVB-tram het station kan bereiken en de reizigers een perfecte intermodaliteit kan bieden. De onderhandelingen hieromtrent zijn nog niet gestart.

Voordat men een betrouwbare kaart kan opstellen, moeten de verschillende netten bij elkaar gelegd worden en moet er nagedacht worden over de optimalisatie ervan.

Inter-Environnement kan allen maar constateren dat de openbaarvervoerondernemingen niet echt bereid zijn om te praten en marktaandeel af te staan. De dienstverlening aan de gebruiker zou voorop moeten staan en primeren boven de verdeling van de inkomsten van de verschillende operatoren, ...

De heer Michel Moock is verbaasd over het voorstel van mevrouw Pijcke dat de Brusselaars met de tram reizen op de centrale lanen, zodat de winkels weer normaal kunnen bestaan en er ondergronds plaatsgemaakt wordt voor het GEN.

De heer Michel Moock ziet niet in hoe een vereniging die tegen de metro op de Noord-Zuidas is, het voorstel kan

mettre du RER alors qu'il y a une série de gares sur la jonction Nord-Midi de la SNCB qu'on peut rouvrir pour le RER. En outre, il ne voit pas pourquoi on libérerait le sous-sol pour les navetteurs et que les Bruxellois seraient contraints à voyager en surface.

En conclusion, si c'est une bonne chose de restaurer le tram sur les boulevards centraux en supprimant des places de parking et en préservant les commerces existants, il faut prévoir le RER là où les gares existantes peuvent facilement être réouvertes et pas en dessous des boulevards centraux.

Mme Annemie Pijcke signale que c'est un transport intermédiaire entre le transport urbain – tram, pré-métro et métro – et le transport pré-urbain par chemin de fer. Aujourd'hui, le nouveau matériel urbain aux larges portes, au plancher surbaissé et de grande capacité est utilisable soit par le métro, soit par le tram, soit pour le transport type RER. Il s'agirait donc en quelque sorte de permettre à ce transport public de parcourir l'ancienne ligne Aalst – Bockstael – Nord – Centre de la ville et, vers le Sud, de se diriger vers Nivelles ou Wavre.

Mme Annemie Pijcke rappelle que la SNCB a toujours dit qu'il n'était pas question de faire passer des trains RER sur la jonction Nord-Midi du chemin de fer car elle était saturée. On pourrait y remédier de cette façon. C'est une piste qui a des adeptes chez les utilisateurs du « *BTTB – Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers* ». Selon les informations dont dispose Mme Pijcke, cette piste aurait été également examinée par des associations francophones bruxelloises et une étude officielle de Semaly aurait également analysé cette piste qui suppose qu'une partie des déplacements se fasse au niveau de la surface en tram.

De cette façon-là, le tram récupérerait la place qu'il mérite au sein de la ville.

M. Michel Moock demande si dans cette piste-là les trams de surface sont bien réservés aux Bruxellois.

Mme Annemie Pijcke confirme que les Bruxellois utilisent surtout le 55, le 52 et le 81 se déplaceraient en surface en tram par les boulevards alors que les plus grandes lignes demeuraient souterraines et amèneraient les navetteurs jusqu'au centre-ville.

M. Michel Moock tient à signaler que s'il a le choix, il préfère se déplacer en métro plutôt qu'en tram; il n'acceptera dès lors pas qu'on accorde ce privilège aux navetteurs et qu'on le refuse aux Bruxellois.

A la question de M. Denis Grimberghs, si la volonté de la STIB de miser tout sur l'axe Nord-Sud en matière de tram ne donne pas l'impression que cela préfigure de nouveaux travaux souterrains, Mme Anne-France Rihoux

doen om er het GEN te laten rijden terwijl er een hele reeks NMBS-stations op de Noord-Zuidverbinding zijn die men voor het GEN zou kunnen heropenen. Bovendien ziet hij niet in waarom het ondergrondse vervoer voor de pendelaars zou worden gereserveerd en de Brusselaars verplicht zouden worden om bovengronds te reizen.

Tot besluit, hoewel het een goed idee is om de tram weer op de centrale lanen te laten rijden en parkeerplaatsen af te schaffen en de bestaande winkels te behouden, moet het GEN daar komen waar bestaande stations gemakkelijk kunnen worden heropend en niet onder de centrale lanen.

Mevrouw Annemie Pijcke merkt op dat het om een intermediaire vorm van transport gaat, die tussen het stedelijk vervoer – tram, premetro en metro – en het voorstedelijk vervoer via de trein in ligt. Nu kan het nieuwe stedelijk rollend materieel met brede deuren, een lagere vloer en een grote capaciteit zowel door de metro, de tram of het vervoer van het GEN-type gebruikt worden. Het is dus in zekere zin de bedoeling dat openbaar vervoer de oude lijn Aalst – Bockstael – Noord - stadscentrum en richting het zuiden naar Nijvel of Waver kan volgen.

Mevrouw Annemie Pijcke wijst erop dat de NMBS altijd beweerd heeft dat er geen GEN-treinen zouden mogen rijden op de Noord-Zuidverbinding van de spoorwegen omdat die verzadigd is. Zo zou men dat kunnen oplossen. Het is een mogelijkheid die bijval vindt bij de gebruikers van « *BTTB – Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers* ». Volgens de informatie waarover mevrouw Pijcke beschikt, zou die mogelijkheid ook onderzocht zijn door Franstalige Brusselse verenigingen en zou een officiële studie van Semaly ook die mogelijkheid onderzocht hebben die veronderstelt dat een deel van de verplaatsingen bovengronds met de tram gebeurt.

Op die manier zou de tram weer de plaats krijgen die hij binnen de stad verdient.

De heer Michel Moock vraagt of die mogelijkheid ook de bovengrondse trams reserveert voor de Brusselaars.

Mevrouw Annemie Pijcke bevestigt dat de Brusselaars die veelvuldig gebruikmaken van lijn 55, 52 en 81 zich bovengronds met de tram zouden verplaatsen terwijl de grotere lijnen ondergronds zouden blijven en de pendelaars naar het stadscentrum zouden brengen.

De heer Michel Moock wil erop wijzen dat als hij de keuze heeft, hij liever met de metro reist dan met de tram; hij aanvaardt dus niet dat dat privilege aan de pendelaars toegekend wordt en de Brusselaars geweigerd wordt.

Op de vraag van de heer Denis Grimberghs of de MIVB de bedoeling heeft om voor de tram alles in te zetten op de Noord-Zuidas en dat niet de indruk geeft dat daardoor nieuwe ondergrondse werken nodig zijn, geeft mevrouw

répond par l'affirmative. La STIB se concentre actuellement en effet sur le métro en tant que tel, sur sa jonction Nord-Midi de pré-métro et sur la grande rocade. Cela donne en effet l'impression que de toute façon les transports en commun de surface ne sont pas viables. En réalité, le plan de redéploiement du tram n'apporte pas de solution aux lignes de tram qui passent par la jonction Nord-Midi de la STIB ni au Nord, ni au Sud en dehors du perthuis.

La position des associations devant cet état de fait est d'une part de peser pour que la Région et les communes appliquent le plan Iris et que, d'autre part, priorité soit réellement accordée au transport public de surface. Si le choix de la STIB en matière de tram est fait, il doit être réversible. En d'autres termes, que le matériel roulant qui va être acheté par la STIB n'handicape en rien un retour en arrière lorsqu'enfin les contrats d'axes seront instaurés ...

Les associations estiment également qu'après 19 heures, c'est-à-dire en dehors des heures de pointe, les ruptures de charge sont inadmissibles. Les usagers ne peuvent pas attendre vingt minutes un tram sans que la STIB perde ses usagers. Et la position des associations se voit renforcée par l'analyse des gains en matière d'usagers qu'a connu le métro en renforçant ses fréquences en soirée. La question que posent les associations est dès lors : ne peut-on pas rétablir les lignes telles quelles après 19 heures, ainsi que le week-end ? Même si en termes de communication aux usagers ce serait difficile ...

Les associations estiment qu'il y a moins de problèmes de respect de vitesse commerciale sur les différentes lignes traversant Bruxelles de part en part en soirée et que rétablir le trafic normal en soirée devrait être possible.

Reste également à résoudre le problème du nœud de communication au Midi, il faut avoir une réflexion à ce niveau pour faciliter les transferts des usagers. Il n'est pas simple de s'y retrouver.

En ce qui concerne la question relative au transport de nuit, Mme Anne-France Rihoux pense qu'il n'est pas aisé de tout régler en même temps et, pour elle, le premier enjeu est bien de renforcer les services de la STIB après 19 heures.

Ensuite, lorsque cela sera acquis, on pourra penser au transport public pour les sorties de salles de spectacle. Il lui semble que ce n'est pas l'enjeu prioritaire pour le moment.

Mme Annemie Pijcke signale que différentes associations ont proposé des plans alternatifs à celui de la STIB avec une même préoccupation : une meilleure offre de trams.

Anne-France Rihoux een bevestigend antwoord. De MIVB richt zich momenteel op het effect op de metro als zodanig op naar Noord-Zuidverbinding van de premetro en op de grote randweg. Dat wekt inderdaad de indruk dat het bovengronds openbaar vervoer hoe dan ook niet levensvatbaar is. In werkelijkheid biedt het nieuwe tramplan geen oplossing voor de tramlijnen die de Noord-Zuidverbinding van de MIVB nemen, noch in het noorden, noch in het zuiden.

Het standpunt dat de verenigingen in deze situatie innemen is enerzijds alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat het Gewest en de gemeenten het Irisplan uitvoeren en anderzijds dat er werkelijk voorrang gegeven wordt aan het bovengrondse openbaar vervoer. Als de keuze van de MIVB voor de tram wordt gemaakt, moet die teruggedraaid kunnen worden. Met andere woorden, dat het rollende materieel dat de MIVB zal aankopen in geen geval een stap terug onmogelijk maakt als de ascontracten eindelijk zullen worden ingevoerd ...

De verenigingen vinden ook dat overstappen na 19 uur, dat wil zeggen buiten het spitsuur, onaantvaardbaar is. Men kan gebruikers niet twintig minuten op een tram laten wachten en verwachten dat de MIVB geen klanten verliest. Dat standpunt van de verenigingen wordt versterkt door de het grotere aantal gebruikers dat de metro nam toen de frequentie in de avonduren verhoogd werd. De vraag die de verenigingen stellen is dan : kan men niet dezelfde lijnen aanbieden na 19 uur en in het weekend ? Zelfs als het moeilijk zou zijn om de gebruikers erover in te lichten ...

De verenigingen vinden dat er minder problemen zijn met de reissnelheid op de verschillende lijnen die Brussel 's avonds doorkruisen en dat het mogelijk moet zijn om het normale verkeer 's avonds voort te zetten.

Dan is er nog het probleem van het knooppunt in het Zuidstation, dat opgelost moet worden. Er moet over nagedacht worden hoe het overstappen vergemakkelijkt kan worden. Het is niet eenvoudig om er uit wijs te geraken.

Wat betreft de kwestie van het nachtelijke vervoer, denkt mevrouw Anne-France Rihoux dat het niet gemakkelijk is om alles tegelijkertijd te regelen. Zij is van mening dat de dienstverlening van de MIVB na 19 uur allereerst verbeterd moet worden.

Als dat gebeurd is, zou men kunnen overwegen openbaar vervoer in te zetten voor de bezoekers van avondvoorstellingen. Dat lijkt haar op dit moment niet het belangrijkste.

Mevrouw Annemie Pijcke merkt op dat verschillende verenigingen andere plannen voorgesteld hebben die hetzelfde doel nastreven als dat van de MIVB : een beter tram-aanbod.

Elle citera quelques exemples qui présentent d'autres solutions; ces associations montrent que la solution préconisée par la STIB comme étant « la moins mauvaise » trouve des alternatives qui sont meilleures.

NoMo propose quatre rames à travers la jonction Nord-Midi de la STIB au lieu des cinq actuelles. Avec des améliorations techniques, genre signalisation et autres, ils parviennent à proposer une offre de transport public de surface améliorée et sans rupture de charges supplémentaires.

La Ligue des Familles peut comprendre que la STIB établisse un plan de redéploiement du tram tant que les communes et la Région ne sont pas plus volontaristes en matière de VICOM et de priorité au transport public de surface. Elle demande cependant qu'on maintienne deux lignes dans la jonction Nord-Midi de la STIB, des lignes qui vont de bout en bout à travers la Région pour desservir de manière optimale les communes qui n'ont pas de métro : Schaerbeek, Neder-over-Heembeek, Ixelles, Uccle. Pour la Ligue des Familles, c'est vraiment le minimum *minimorum*.

Le GUTIB, quant à lui, se demande pourquoi on doit réellement instaurer des changements draconiens actuellement alors que des améliorations sont en cours, notamment dans la jonction Nord-Midi de la STIB, abaissement des quais, utilisation des quais centraux, etc. On peut déjà détecter des améliorations. Pourquoi ne pas poursuivre celles-ci et voir après s'il faut réellement redéployer le réseau ?

En conclusion, Mme Annemie Pijcke signale que chaque association propose des alternatives. Le souhait d'Inter-Environnement et du BRAL est que la STIB étudie ces alternatives.

Si les associations demandent que ces alternatives soient étudiées, c'est parce qu'elles pensent que la solution préconisée par la STIB n'est pas la meilleure et n'est probablement pas la plus facile. On ne peut accepter les diminutions de l'offre de trams rue Royale et avenue Louise par exemple.

Quant à l'achat de matériel roulant, il faut reconnaître que c'est une question technique que peu maîtrisent. Mme Pijcke s'en tiendra à l'avis des techniciens de NoMo qui suivent le dossier depuis des années. Pour les représentants de NoMo, il est réellement urgent d'acquérir du nouveau matériel roulant tram. Les anciens trams, même les 7.000, ne doivent pas pour autant passer à la casse. Ils peuvent encore rouler avec quelques adaptations techniques; on en a bien besoin pour avoir une capacité suffisante.

M. Denis Grimberghs souhaitait que les associations citent des améliorations apportées dans le plan de redéploiement du tram par la STIB, qu'elles estiment positives. Un très bon point, souligne Annemie Pijcke, est la liaison

Zij geeft enkele voorbeelden van andere voorstellen; die verenigingen tonen aan dat er voor de oplossing die de MIVB als « de minst slechte » bestempelt, betere alternatieven zijn.

NoMo stelt vier trams in de Noord-Zuidverbinding van de MIVB voor in plaats van de huidige vijf. Met technische verbeteringen, zoals de seininrichting en dergelijke, komen zij met een beter aanbod voor het bovengronds openbaar vervoer zonder dat er vaker overgestapt moet worden.

De Ligue des Familles kan begrijpen dat de MIVB een tramplan opstelt zolang de gemeenten en het Gewest niet meer doen om de reïssnelheid te verbeteren en geen voorrang geven aan het bovengrondse openbaar vervoer. Zij vraagt echter om twee lijnen op de Noord-Zuidverbinding van de MIVB te behouden, die van de ene kant van het Gewest naar de andere kant gaan om de gemeenten die geen metro hebben zo goed mogelijk te bedienen : Schaerbeek, Neder-over-Heembeek, Elsene, Ukkel. Voor de Ligue des Familles is dat echt het minste wat er gedaan moet worden.

GUTIB daarentegen vraagt zich waarom men nu draconische veranderingen moet doorvoeren terwijl er verbeteringen aangebracht worden, met name in de Noord-Zuidverbinding van de MIVB, zoals de verlaging van de perrons, gebruik van de centrale perrons, enz. Er zijn al verbeteringen merkbaar. Waarom zou men daar niet mee verdergaan en na afloop kijken of het net werkelijk moet worden gereorganiseerd ?

Tot besluit merkt mevrouw Annemie Pijcke op dat iedere vereniging alternatieven voorstelt. *Inter-Environnement* en BRAL zouden graag zien dat de MIVB al die alternatieven bestudeert.

Als de verenigingen vragen om die alternatieven te bestuderen, is dat omdat ze denken dat het voorstel van de MIVB niet het beste is en waarschijnlijk niet het gemakkelijkste. Men kan bijvoorbeeld geen vermindering van het tramaanbod in de Koningstraat en de Louizalaan aanvaarden.

De aankoop van het rollend materieel is een technische kwestie die maar weinig mensen beheersen. Mevrouw Pijcke volgt het advies van de technici van NoMo die het dossier al jaren volgen. Voor de vertegenwoordigers van NoMo moet er zeer dringend nieuw rollend trammaterieel aangekocht worden. De oude trams, zelfs die van het type 7.000, hoeven daarom nog niet op de schroothoop terecht te komen. Zij kunnen met enkele technische aanpassingen nog rijden; men zal ze nodig hebben om over voldoende capaciteit te beschikken.

De heer Denis Grimberghs had de verenigingen gevraagd aan te geven welke verbeteringen zij positief vonden in het nieuwe tramplan van de MIVB. Een zeer positief punt, onderstreept Annemie Pijcke, is de verbinding

Meiser-Montgomery-Buyl vers Uccle-Stalle. En dehors de ce plan, l'acquis de la prolongation du 94 vers Watermael-Boitsfort et Auderghem est également un acquis important. La desserte d'Uccle passant par le centre de Forest et de Saint-Gilles vers Louise est également une amélioration. On peut dire la même chose du 51 quai des Usines, qui permet d'avoir une liaison rapide avec Neder-over-Heembeek; il est cependant inacceptable que la STIB propose de l'exploiter uniquement en heures de pointe, c'est-à-dire pour les navetteurs.

Les moins bons points, c'est le fait que la STIB propose de couper l'axe Nord-Sud du reste du réseau tram; pour les associations cela est inacceptable.

Un autre point qui ne peut être accepté est la perte des doubles lignes 93-94 et du 92-91, qui engendrera une diminution de moitié de la fréquence à moins que les fréquences sur ces lignes n'augmentent.

Pour Mme Annemie Pijcke, il faut augmenter à la fois la fréquence et l'offre.

Réunion du 11 juin 2003

Auditions de M. R. Poncelet, Président de la Commission régionale de la Mobilité et de M. G. Maggetto, Vice-Président de la Commission régionale de la Mobilité

I. Exposé de M. R. Poncelet

Avant d'exposer brièvement les deux points de vue qui sont actuellement défendus en Commission régionale de la Mobilité, son Président souligne la difficulté pour la Commission régionale de la Mobilité de parvenir à un avis unanime.

Sur le fond, M. Poncelet n'abordera pas la restructuration de la grande ceinture car, sur ce point, l'avis de la Commission est consensuel : augmenter la fréquence, passer de deux à trois lignes sont de bonnes décisions. Le prolongement d'une des lignes qui passent par les boulevards militaires jusque Stalle est perçu de manière positive par la Commission.

Par contre, la proposition de la STIB relative à son axe Nord-Midi pose des difficultés.

Tous les membres de la Commission régionale de la Mobilité sont conscients des contraintes imposées à la STIB :

- budget d'investissement matériel roulant limité à 100 millions d'euros;

tussen Meiser-Montgomery-Buyl en Ukkel-Stalle. Los van dat plan is de verlenging van lijn 94 in de richting van Watermaal-Bosvoorde en Oudergem ook een belangrijke aanwinst. De bediening van Ukkel via het centrum van Vorst en van Sint-Gillis richting Louiza is ook een verbetering. Hetzelfde geldt voor lijn 51 Werkhuizenkaai, waarmee er een snelle verbinding tot stand gekomen is met Neder-over-Heembeek; het is echter onaanvaardbaar dat de MIVB voorstelt om die alleen te gebruiken tijdens het spitsuur, met andere woorden voor de pendelaars.

Minder positief is het feit dat de MIVB voorstelt om de Noord-Zuidverbinding af te snijden van de rest van het tramnet; dat is voor de verenigingen onaanvaardbaar.

Een ander onaanvaardbaar punt is het verlies van de dubbele lijnen 93-94 en 92-91, waardoor de frequentie met de helft zal dalen, tenzij de frequentie op die lijnen wordt verhoogd.

Voor mevrouw Annemie Pijcke moet zowel de frequentie als het aanbod verhoogd worden.

Vergadering van 11 juni 2003

Hoorzittingen met de heer R. Poncelet, Voorzitter van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit en de heer G. Maggetto, Ondervoorzitter van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit

I. Uiteenzetting van de heer R. Poncelet

Alvorens kort de twee standpunten uiteen te zetten die momenteel verdedigd worden binnen de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit, benadrukt de Voorzitter van die commissie hoe moeilijk het voor de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit is om tot een unaniem advies te komen.

De heer Poncelet zal de herstructurering van de Grote Ring niet inhoudelijk bespreken, want op dat punt is de commissie eensgezind : de frequentie verhogen en drie lijnen in plaats van twee zijn goede beslissingen. De verlenging van een van de lijnen die via de militaire lanen tot aan Stalle lopen beschouwt de commissie als positief.

Het voorstel van de MIVB voor de Noord-Zuidas zorgt daarentegen voor problemen.

Alle leden van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit zijn zich bewust van de beperkingen die de MIVB opgelegd krijgt :

- investeringsbegroting voor rollend materieel beperkt tot 100 miljoen euro;

- statut quo en matière de budget de fonctionnement.

La STIB a dès lors une double contrainte : le nombre de véhicules qu'elle peut acheter, étant donné la limitation de son budget d'investissement, et le statut quo en matière de budget de fonctionnement, qui limite le nombre de conducteurs.

Contrairement à la SNCB, qui a la maîtrise complète des lignes – sites indépendants – dans sa jonction Nord-Midi et peut donc cadencer les trains plus loin, la STIB ne maîtrise pas son réseau à l'extérieur. La SNCB peut d'office fonctionner sans ruptures de charge.

Une partie des membres de la Commission régionale de la Mobilité souhaiterait maintenir le système dit de jonction avec deux, trois ou quatre lignes entrantes dans l'axe Nord-Midi. Les avantages de cette option sont qu'il n'y a pas de rupture de charge entre l'axe Nord-Midi et le reste des lignes concernées.

Les inconvénients sont résumés par M. Poncelet au nombre de deux :

- difficultés de respecter le cadencement par non-respect des sites spéciaux pour les trams par les automobilistes et blocage des sites propres aux carrefours. La mauvaise volonté des communes pour contribuer à respecter le programme VICOM et instaurer des sites propres est souvent marquée;
- différence du nombre de voyageurs sur le tronçon de l'axe Nord-Midi et sur les antennes.

Le système de navette de grande capacité limitée au tronçon Nord-Churchill a pour avantage :

- une plus grande régularité étant donné qu'il s'agit d'un site indépendant sur la plus grande longueur (axe Nord-Midi) et pour le reste, de trams roulant en site propre;
- le matériel de grande capacité que la STIB compte acquérir permet une bonne intermodalité avec les rames de métro.

Les inconvénients en sont qu'il y a des ruptures de charge qui sont toujours pénalisantes.

Sur ce dernier point, la STIB répond que les ruptures de charge seront réalisées de la manière la plus favorable possible.

Selon le président de la Commission régionale de la Mobilité, l'avis de la CRM est d'autant plus difficilement élaborable que, lors des exposés qui ont été faits par les responsables de la STIB, les membres de la Commission

- status-quo voor de werkingsbegroting.

De MIVB is dus op twee manieren beperkt : het aantal voertuigen dat zij kan kopen, aangezien de investeringsbegroting beperkt is, en de status-quo voor de werkingsbegroting, waardoor het aantal chauffeurs beperkt is.

In tegenstelling tot de NMBS, die al haar lijnen controleert – vrijliggende sporen – op haar Noord-Zuidas en dus het treinverkeer verder kan regelen, heeft de MIVB haar net daarbuiten niet volledig onder controle. De NMBS kan logischerwijze functioneren zonder de klanten te moeten laten overstappen.

Een deel van de leden van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit zou het zogenaamde systeem van de verbinding met twee, drie of vier lijnen die op de Noord-Zuidas binnenkomen, willen behouden. Die optie heeft het voordeel dat men niet hoeft over te stappen tussen de Noord-Zuidas en de overige betrokken lijnen.

De heer Poncelet vat de twee nadelen samen :

- moeilijkheden om de dienstregeling te respecteren omdat de automobilisten de speciale banen voor de trams niet in acht nemen en de trambanen op de kruispunten blokkeren. De onwil van de gemeenten om mee te werken aan de uitvoering van het VICOM-programma en het creëren van aparte trambanen is vaak opvallend;
- verschil in het aantal reizigers op de Noord-Zuidas en de erop aansluitende lijnen.

Het voordeel van de pendeldienst met een grote capaciteit en beperkt tot het deel Noord-Churchill is :

- een grotere regelmatigheid aangezien het voor het grootste deel een onafhankelijke trambaan betreft (Noord-Zuidas) en voor de rest trams die op hun eigen trambaan rijden;
- het materieel met een grote capaciteit dat MIVB van plan is aan te kopen, zorgt voor een goede intermodaliteit met de metro's.

Het nadeel is dat men moet overstappen, wat altijd tijdverlies veroorzaakt.

De MIVB antwoordt op dat laatste punt dat het overstappen zo goed mogelijk geregeld zal worden.

Volgens de voorzitter van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit is het des te lastiger om het advies van de GCM uit te werken omdat de leden van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit tijdens de uiteenzettingen

régionale de la Mobilité n'ont pas obtenu de données permettant de mesurer l'attractivité des différentes variantes. Les chiffres de destination des voyageurs n'ont pas été fournis aux membres de la Commission régionale de la Mobilité.

Les membres de la Commission régionale de la Mobilité regrettent de ne pas avoir obtenu de données sur le développement à long terme du réseau de la STIB comprenant à la fois le réseau métro, trams, bus, ainsi qu'également les arrêts RER en Région bruxelloise.

La Commission régionale de la Mobilité est également étonnée de ne pas avoir entendu évoquer par les responsables de la STIB les projets qui sont pourtant dans les cartons depuis belle lurette : un éventuel prolongement de la gare du nord vers Molenbeek-Saint-Jean ; le projet de liaison tram ou métro jusqu'à l'AZ-VUB, ainsi que la prolongation Montgomery-Schuman.

Le président de la Commission régionale de la Mobilité signale par ailleurs que placer le terminal de la navette à Churchill au milieu de nulle part n'est pas des plus judicieux. On ne peut en effet y assurer une intermodalité qu'avec une seule ligne.

Il serait plus opportun de choisir un lieu où convergent plusieurs modes de transport public et où il y a du commerce. Le président de la Commission régionale de la Mobilité pense ainsi à la place Vanderkindere.

M. Poncelet signale également que la rupture de charge est plus abrupte du côté nord que du côté méridional (à Albert, la ligne va plus loin) tandis qu'au nord on délaisse par cette rupture de charge abrupte, une clientèle importante provenant notamment de Schaerbeek.

II. Echange de vues

M. Jean-Pierre Cornelissen tient à remercier le président de la Commission régionale de la Mobilité pour son avis qui a le mérite de la clarté. Il peut aisément concevoir qu'il est difficile de trouver un consensus au sein de la Commission régionale de la Mobilité.

Le président a néanmoins pointé une série d'éléments essentiels au débat en faisant apparaître les avantages et inconvénients des deux formules : système jonction et navette de grande capacité limitée au tronçon Nord-Churchill.

M. Jean-Pierre Cornelissen suggérerait que la Commission régionale de la Mobilité examine une formule intermédiaire : trois lignes qui passent à travers la jonction Nord-Midi de la STIB, c'est-à-dire les trams 52, 55 et la navette. Cette alternative permet de combiner, estime le député, les avantages de la navette et des autres lignes. Il

van de leiding van de MIVB geen gegevens hebben gekregen waarmee de aantrekkelijkheid van de verschillende varianten kan worden bepaald. De cijfers over de bestemming van de reizigers zijn niet bezorgd aan de leden van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit.

De leden van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit betreuren het dat zij geen gegevens hebben ontvangen over de ontwikkeling van het MIVB-net op lange termijn voor zowel het metro-, tram- en busnet als de GEN-haltes in het Brusselse Gewest.

Het verbaast de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit ook dat de leiding van de MIVB niets heeft gezegd over de projecten die al sinds lange tijd in de laden liggen : een eventuele verlenging van het Noordstation naar Sint-Jans-Molenbeek; het project voor een tram- of metroverbinding tot aan het AZ-VUB en de verlenging Montgomery-Schuman.

De voorzitter van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit merkt overigens op dat het plaatsen van de terminal voor de pendeldienst tot Churchill op een afgelegen plek niet erg verstandig is. Men kan er namelijk slechts de intermodaliteit met één lijn verzekeren.

Het zou interessanter zijn om een plaats te kiezen waar verschillende vormen van openbaar vervoer samenkomen en waar er winkels zijn. De voorzitter van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit denkt bijvoorbeeld aan het Vanderkindereplein.

De heer Poncelet merkt ook op dat de overstap aan de noordzijde abrupter is dan in het midden (bij het station Albert loopt de lijn verder), terwijl men in het noorden een groot deel van de klanten, met name uit Schaerbeek, door die overstap abrupt aan zijn lot overlaat.

II. Gedachtewisseling

De heer Jean-Pierre Cornelissen wil de voorzitter van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit bedanken voor zijn duidelijk advies. Hij kan zich goed inbeelden dat het moeilijk is om binnen de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit een consensus te bereiken.

De voorzitter heeft desalniettemin een reeks cruciale elementen voor het debat aangestipt door de voordelen en nadelen van de twee mogelijkheden naar voren te brengen : verbindingssysteem en pendeldienst met een grote capaciteit beperkt tot het deel Noord-Churchill.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelde voor dat de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit een intermediaire mogelijkheid onderzoekt : drie lijnen de Noord-Zuidas van de MIVB, dat wil zeggen tram 52, 55 en de pendeldienst. Met dat alternatief kunnen de voordelen van de pendeldienst en de andere lijnen volgens de volksverte-

rappelle que le tram 55 va des confins de la Région à Evere jusque Uccle et que le 52 est également une ligne transversale qui va de Meise à Drogenbos.

Ces deux axes nord-sud plus la navette devraient permettre d'avoir une meilleure desserte. On supprime ainsi notamment le 56, ce qui par rapport au 55, estime M. Jean-Pierre Cornelissen, ne pose pas vraiment problème car il dépasse la Cage aux Ours de 500 mètres en direction de la gare de Schaerbeek. Cette alternative réduit le nombre de lignes de cinq à trois au sein de la jonction Nord-Midi de la STIB.

M. Jean-Pierre Cornelissen signale qu'il n'a pas été entièrement convaincu par les raisonnements de MM. Flaush et Vanackere. Le graphique qui reprenait le nombre de trains par heure aux heures de pointe et leur « congestion » dans l'axe Nord-Sud montrait que les trains de trams, qui s'agglutinaient dans le tunnel, impliquaient qu'on parcourait l'axe Nord-Midi non pas en six minutes mais en neuf minutes. Ces trois minutes de différence vont-elles réellement dissuader la clientèle réelle de la STIB ? Le député en doute.

Par contre, induire des ruptures de charge avec des changements d'étage va vite être une solution dépassée et nuisible, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Selon M. Jean-Pierre Cornelissen, les désavantages de la navette vont rapidement prendre le dessus pour la clientèle usuelle de la STIB.

Enfin, en ce qui concerne la proposition de M. Poncelet d'examiner la possibilité de la place Vanderkindere comme terminus, le député estime que ce ne sera pas aussi simple qu'à Churchill. La place Vanderkindere est néanmoins en liaison avec d'autres lignes et correspond à la volonté de la Région de prôner l'intermodalité.

M. R. Poncelet a quelque peine à répondre à la question du député. Il souligne néanmoins que la ligne 16 emprunte le tunnel entre Albert et Midi et répond pour partie à sa préoccupation.

M. Jean-Pierre Cornelissen signale qu'il ne s'agit pas tout à fait du même itinéraire.

M. R. Poncelet observe que de toute manière une nouvelle étude mènerait à des délais supplémentaires pour l'achat du matériel roulant. Or, il ne faut pas tarder pour cet achat vu les besoins du réseau tram bruxellois. En outre, avant d'entrer réellement en fonctionnement, il faut un certain délai de rodage du matériel.

genwoordiger gecombineerd worden. Hij herinnert eraan dat tram 55 van de rand van het Gewest in Evere tot in Ukkel rijdt en dat tram 52 ook een transversale lijn is die van Meise tot Drogenbos loopt.

Die twee Noord-Zuidassen plus de pendeldienst zouden een betere bediening mogelijk moeten maken. Zo wordt met name lijn 56 afgeschaft, wat volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen ten opzichte van lijn 55 geen groot probleem vormt aangezien hij na de Berenkooi 500 meter in de richting van het station van Schaerbeek verderloopt. Dat alternatief brengt het aantal lijnen terug van vijf tot drie binnen de Noord-Zuidas van de MIVB.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zegt dat hij niet volledig overtuigd is door de redenering van de heer Flaush en de heer Vanackere. Uit de grafiek voor het aantal voertuigen per uur tijdens het spitsuur en de « congestie » in de Noord-Zuidas kwam naar voren dat de trams, die elkaar in de tunnel verdringen, de Noord-Zuidas niet in zes minuten aflegden maar in negen minuten. Gaan die drie minuten verschil werkelijk de vaste klanten ervan weerhouden het MIVB-net te gebruiken? De volksvertegenwoordiger betwijfelt dat.

De verplichting tot overstappen waarbij men naar een andere verdieping moet gaan zal daarentegen snel een voorbijgestreefde oplossing zijn die vooral hinderlijk is voor personen met beperkte mobiliteit.

Volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen zullen de nadeln van de pendeldienst snel de overhand krijgen bij de vaste klanten van de MIVB.

Ten slotte, wat betreft het voorstel van de heer Poncelet voor het bestuderen van het Vanderkindereplein als eindhalte, meent de volksvertegenwoordiger dat zulks niet zo gemakkelijk zal zijn als bij Churchill. Het Vanderkindereplein staat echter in verbinding met andere lijnen en beantwoordt aan het streven van het Gewest om de intermodaliteit te bevorderen.

De heer R. Poncelet heeft wat moeite om de vraag van de volksvertegenwoordiger te beantwoorden. Hij benadrukt echter dat lijn 16 via de tunnel tussen Albert en Zuid loopt en voor een deel aan zijn bekommernis tegemoetkomt.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zegt dat het niet helemaal om dezelfde reisweg gaat.

De heer R. Poncelet merkt op dat een nieuwe studie sowieso zou resulteren in bijkomende termijnen voor de aankoop van het rollend materieel. Die aankoop moet echter snel gebeuren met het oog op de behoeften van het Brusselse tramnet. Bovendien moet het materieel gedurende een bepaalde tijd ingereeden worden voordat het daadwerkelijk in gebruik kan worden genomen.

M. Claude Michel note que le rond-point Churchill choisi comme terminus de la navette est peut-être lié au succès du Léopold Club par les temps qui courent ...

M. Denis Grimberghs, quant à lui, se demande s'il est techniquement justifié d'avoir du matériel roulant très différent si on opte pour la navette. Pourquoi la STIB ne pourrait-elle opter pour un tram en série plus long plutôt que pour deux types de trams selon les tronçons du réseau qui sont parcourus.

M. R. Poncelet signale à l'attention des commissaires qu'aujourd'hui le matériel roulant se construit par bloc; il évoque le cas de De Lijn, qui à la côte, a rallongé le tram. Ce qui se passe, c'est que les trams pour la navette auront quatre éléments pour pouvoir absorber la clientèle du métro et ceux de la grande ceinture trois éléments.

M. Denis Grimberghs se demande s'il est absolument indispensable de gérer de manière concomitante la modification du réseau et l'achat du matériel.

M. R. Poncelet répond sur ce point que l'objectif poursuivi est d'avoir le plus rapidement possible un matériel roulant de grande capacité dans le tunnel Nord-Midi pour pouvoir absorber la clientèle du métro.

A l'attention de M. Denis Grimberghs qui lui pose la question, M. Poncelet répond que la capacité des grands trains de trams pour la navette serait de 250 à 400, tandis que la capacité d'un convoi métro est de 700 à 800 places.

Le député constate qu'il y a toujours un hiatus entre les deux.

En effet, estime M. Denis Grimberghs, pourquoi ne pas opter plutôt pour un tram en série plus long plutôt que pour deux types différents qui auraient des implications sur l'exploitation.

Selon le député, l'intervention du président de la Commission régionale de la Mobilité vise à dire qu'il ne faut pas absolument se précipiter dans la révision du réseau tram dans la mesure où cet achat pourrait être complété par la suite s'il s'agit de compléter des modules selon les besoins de capacité.

Mme Geneviève Meunier en revient à l'axe Nord-Sud. Elle rappelle que la Commission régionale de la Mobilité dans son premier avis sur la restructuration du réseau tram qui était basé sur le premier plan – le plan Dochy-Simon – mettait plus l'accent sur les désavantages de la navette qu'actuellement.

Concrètement, Mme Meunier se demande si avant de tenter de trouver une solution révolutionnaire au problème de VICOM et de régularité des trams, on ne pourrait pas adopter des mesures simples et pas trop chères telles que

De heer Claude Michel merkt op dat het feit dat de Churchill rotonde als eindpunt gekozen is voor de pendeltram misschien te maken heeft met het huidige succes van de Leopold club.

De heer Denis Grimberghs vraagt zich af of het technisch verantwoord is om zeer verschillende types rollend materieel te hebben indien men kiest voor de pendeltram. Waarom zou de MIVB niet kunnen kiezen voor een langere tram in plaats van voor twee types tram volgens de trajecten die worden afegelegd.

De heer R. Poncelet wijst er de commissie leden op dat er thans koppelrijtuigen worden gebouwd : hij wijst erop dat De Lijn, aan de kust, langere trams inlegt. De pendel trams zullen uit vier rijtuigen bestaan terwijl die welke worden ingelegd op de grote ring uit drie rijtuigen zullen bestaan.

De heer Denis Grimberghs vraagt of het absoluut noodzakelijk is om tegelijk te beslissen over de wijzigingen van het net en over de aankoop van het materieel.

De heer R. Poncelet antwoordt in die verband dat het doel erin bestaat zo snel mogelijk rollend materieel met grote capaciteit in de Noord-Zuid tunnel te kunnen inleggen om de stroom metroreizigers te kunnen opvangen.

Op de vraag van de heer Denis Grimberghs antwoordt de heer Poncelet dat de grote trams voor de pendel dienst 250 tot 400 plaatsen zouden bevatten terwijl een metro trein 700 tot 800 plaatsen bevat.

De volksvertegenwoordiger stelt vast dat er nog steeds een verschil is tussen de twee.

De heer Denis Grimberghs vraagt zich af waarom men niet eerder kiest voor een langere tram in plaats van voor twee verschillende types die gevolgen zouden hebben voor de exploitatie.

Volgens de volksvertegenwoordiger wil de voorzitter van de gewestelijke commissie voor de Mobiliteit zeggen dat men zich absoluut niet moet haasten met de hervorming van de tram net omdat er nadien zou kunnen worden bijgekocht indien modules naar gelang van de behoeften moeten worden aangevuld.

Mevrouw Geneviève Meunier komt terug op de Noord-Zuidas. Zij herinnert eraan dat de gewestelijke commissie voor de Mobiliteit in haar eerste advies over de herstructurering van de tram net dat gebaseerd was op het eerste plan – het plan Dochy-Simon – meer de nadruk legde op de nadelen van de pendel tram dan thans het geval is.

Mevrouw Meunier vraagt zich concreet af of men, alvorens een revolutionaire oplossing te zoeken voor het VICOM probleem en voor de klokvastheid van de trams, geen eenvoudige en minder dure oplossingen zou kunnen

le système d'aide à l'exploitation (SAE), la mise à quais surbaissés et l'ouverture des quais centraux dans l'axe qui est déjà en cours, ... La députée n'a pas entendu le président évoquer ces solutions simples et bon marché.

Elle craint que si l'on opte pour la solution de la navette, une marche-arrière sera extrêmement difficile par la suite.

M. Robert Poncelet estime que des mesures telles que le système d'aide à l'exploitation (SAE) pour laquelle il conviendrait d'équiper tous les véhicules permettrait en effet d'améliorer la régularité du passage et aussi d'informer les voyageurs des délais d'attente.

La mise en œuvre d'autres mesures qui faciliteraient le passage du transport public se heurte à des difficultés sans nom de la part des communes.

Pour réaliser les quarante kilomètres de site propre pour les transports en commun de surface prévus dans le PRD, il y a des obstacles insurmontables.

C'est la raison pour laquelle une partie de la Commission régionale de la Mobilité semble opter pour la navette comme remède aux difficultés que la STIB ne maîtrise pas et auxquelles elle ne peut dès lors remédier.

M. Jean-Pierre Cornelissen renchérit dans le même sens, il est vrai que toutes les communes ont des préoccupations situées essentiellement dans l'immédiat. Il lui semble qu'il revient à la Région de Bruxelles-Capitale de faire pression sur les communes pour imposer les mesures qu'elle prévoit en matière de mobilité par voie d'incitants, si les communes se montrent réceptives, et par voie de désavantages, dans le cas contraire, en intégrant les critères nécessaires dans les subsides prévus au Fonds des communes.

M. R. Poncelet n'interviendra pas sur ce point; c'est au pouvoir politique à trancher. Il tient toutefois à signaler que la Commission régionale de la Mobilité rendra un avis demandant au pouvoir politique régional d'être plus efficace en matière de priorités aux transports en commun. Et de prendre les exemples du goulet Louise, les difficultés de prolonger le 56 jusqu'à Maurice Carême, ...

Il est en effet extrêmement insupportable que la Région de Bruxelles-Capitale propose un programme VICOM ambitieux, que les communes semblent soutenir, dans un premier temps, et, dans un deuxième temps, sous les pressions exercées par les riverains, les communes cèdent (cf. chaussée de Charleroi).

M. Claude Michel pense également que l'exemple du goulet Louise est l'exemple-type de la difficulté insurmon-

vorstellen zoals het systeem voor verkeersgeleiding, de lage perrons en het openen van de centrale perrons op de as die reeds in gebruik is. De volksvertegenwoordiger heeft in de uiteenzetting van de voorzitter niets horen zeggen over deze eenvoudige en goedkope oplossing.

Zij vreest dat indien men voor de pendeldienst kiest, men die beslissing nadien nog zeer moeilijk zal kunnen terug draaien.

De heer Robert Poncelet meent dat maatregelen zoals een systeem voor verkeersgeleiding waarvan men alle rijtuigen zou moeten voorzien het immers mogelijk zou maken om de trams klokvester te laten rijden en de reizigers in te lichten over de wachttijden.

Andere maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren worden gedwarsboord door de gemeenten.

Er zijn onoverkomelijke moeilijkheden om de veertig kilometer eigen baan voor het bovengronds openbaar vervoer, zoals voorgeschreven in het GewOP, tot stand te brengen.

Daarom zijn een aantal leden van de gewestelijke commissie voor de Mobiliteit geneigd te opteren voor de pendeldienst als oplossing voor de problemen die de MIVB niet in de hand heeft en die zij derhalve niet kan verhelpen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen doet er nog een schepje bovenop, het is juist dat alle gemeenten niet vooruit denken. Volgens hem moet het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest pressie uit oefenen op de gemeenten om de maatregelen inzake mobiliteit op te leggen door middel van stimulerende maatregelen, indien de gemeenten willen werken, en met nadelen, in het tegen gestelde geval door criteria te stellen bij de toekenning van subsidies uit het gemeentefonds.

De heer R. Poncelet spreekt zich hierover niet uit : het is aan de politieke overheid om beslissingen te nemen. Hij wil er echter op wijzen dat de gewestelijke commissie voor Mobiliteit een advies zal uitbrengen en de gewestelijke politieke overheid zal vragen efficiëntere maatregelen te nemen inzake prioriteiten voor het openbaar vervoer. Hij heeft het voorbeeld van de flessenhals aan Louiza, de moeilijkheden om lijn 56 door te trekken tot aan Maurice Carême.

Het is immers verschrikkelijk dat het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest een ambitieus VICOM programma voorstelt dat de gemeenten eerst lijken te willen steunen en dat de gemeenten nadien onder druk van de bewoners zwichten (Charleroisesteenweg).

De heer Claude Michel meent eveneens dat het voorbeeld van de Louizaflessenhals het type voorbeeld is van

table. On est là à cheval sur trois communes avec un grand nombre d'automobilistes inciviques qui perturbent la notion de site propre. Il faudrait presque des policiers en permanence dans le goulet et que les livraisons se fassent uniquement la nuit.

Pour M. Jean-Pierre Cornelissen, l'erreur d'aménagement du goulet Louise a été de ne pas préserver l'ensemble des places de stationnement pour les livraisons.

M. Michel Moock revient sur le point évoqué par son collègue Denis Grimberghs tout en soulignant que, comme d'habitude, les prises de position des députés en commission de l'infrastructure sont extrêmement consensuelles. Il l'illustrera en rejoignant M. Grimberghs sur la problématique du matériel roulant. Même s'il faut opter rapidement pour un choix; en effet, il faut au moins trois ans pour la mise en service, opter aujourd'hui pour du matériel roulant lourd ne permettra pas de revenir en arrière ensuite pour du matériel plus léger.

M. Michel Moock peut imaginer que pour des personnes valides en journée le système de navette et les ruptures de charge peuvent être acceptables. Une délégation de la commission a pu se rendre à Madrid et a pu constater de visu que certaines ruptures de charge sont moins pénalisantes que d'autres. Toute personne à mobilité réduite éprouvera des difficultés à se déplacer en transports en commun dans cette formule. Pour illustrer son propos, il prend le cas des ascenseurs de la gare centrale qui ont été inaugurés il y a quelques jours. Ces ascenseurs peuvent contenir deux personnes à mobilité réduite; celles-ci doivent néanmoins être accompagnées pour prendre le métro car elles ne peuvent embarquer sans encombre dans les voitures.

Les responsables de la STIB ont entamé leur tournée des communes. M. Michel Moock a eu un écho de la rencontre à Evere. Il semblerait que les responsables de la STIB puissent admettre la suggestion de faire entrer et sortir des trams dans l'axe Nord-Midi après 19 heures tel qu'Inter-Environnement-Bruxelles et le BRAL le demandent.

En ce qui concerne la circulation automobile au centre ville, le selon le député, le plus gros problème est le changement de comportement. Ce n'est pas en soi la suppression de parkings. Il en veut pour preuve ce qui s'est passé dans les villes italiennes. Lorsqu'on a évoqué la suppression du trafic automobile au centre-ville, d'aucuns ont commencé à vociférer, les Italiens étant férus d'automobiles. Ensuite, tout le monde a pu constater le bienfait de la disparition de l'automobile dans certains centres-ville.

Enfin, M. Michel Moock tient à dire à M. Claude Michel que les livreurs ne peuvent pas travailler de nuit pour approvisionner les PME car cela voudrait dire que les gérants de ces commerces devraient passer des nuits blanches.

onoverkomelijke moeilijkheden. Daar grenzen drie gemeenten aan elkaar en vele automobilisten respecteren er de eigen baan niet. Er zouden voortdurend politieagenten moeten controleren in de flessenhals en de leveringen zouden alleen 's nachts mogen gebeuren.

Volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen is de fout die men bij de aanleg van de Louiza flessenhals heeft gemaakt dat men niet alle parkeerplaatsen heeft gereserveerd voor leveringen.

De heer Michel Moock komt terug op het punt dat zijn collega de heer Denis Grimberghs heeft aangekaart. Hij wijst erop dat de volksvertegenwoordigers in de commissie voor de Infrastructuur zoals gebruikelijk naar een consensus streven. Hij wijst in dit verband net zoals de heer Grimberghs op het probleem van het rollend materieel. Er moet weliswaar snel een keuze worden gemaakt maar het duurt ten minsten drie jaar voor de beslissing concreet gestalte krijgen. Indien men vandaag kiest voor zwaar rollend materieel kan men nadien niet meer kiezen voor lichter materieel.

De heer Michel Moock kan aan nemen dat de pendeldienst en het overstappen voor gezonde personen overdag aanvaardbaar kunnen zijn. Een delegatie van de commissie heeft in Madrid kunnen vaststellen dat het op bepaalde plaatsen minder lastig is om over te stappen dan op andere. Iedere gehandicapte zal het moeilijk hebben om met zo'n systeem met het openbaar vervoer te reizen. Hij heeft in dat verband het voorbeeld van de liften die enkele dagen geleden in gebruik zijn genomen in Centraal station. In die liften kunnen twee gehandicapte plaats nemen. Ze moeten evenwel begeleid worden om de metro te kunnen gebruiken want zij kunnen niet zonder problemen opstappen.

De MIVB top heeft met alle gemeenten gespreken gevoerd. De heer Michel Moock heeft gehoord wat er in Evere is gezegd. Naar verluidt zou de MIVB top het voorstel aanvaarden om trams de Noord-Zuid as te laten in en uit rijden na 19 uur, zoals Inter-Environnement Brussel en Bral vragen.

Volgens de volksvertegenwoordiger is wat het autoverkeer in het stadscentrum betreft het grootste probleem de mentaliteitswijziging. Het is op zich niet een kwestie van de afschaffing van parkeergarages of parkeerplaatsen. Hij geeft als voorbeeld wat er in de Italiaanse steden is gebeurd. Toen er sprake van was het autoverkeer uit het stadscentrum te bannen, hebben sommige luid geprotesteerd, de Italianen zijn immers autofreaks. Nadien heeft iedereen kunnen vaststellen dat het een goede zaak was dat de auto uit bepaalde stadscentra werd gebannen.

Tot slot wil de heer Michel Moock de heer Claude Michel zeggen dat de leveranciers niet 's nachts kunnen werken om de KMO te bevoorraden. Dit zou immers betekenen dat de zaakvoerders van deze bedrijven 's nachts zouden moeten opblijven.

M. Claude Michel signale qu'il était intervenu sur ce point en guise de boutade : il faut en effet soit supprimer les parkings, soit les commerces, solution peu recommandable.

M. Robert Poncelet rappelle en effet que le PRD prévoit de diminuer de 20% le trafic automobile.

Le président de la Commission régionale de la Mobilité montre un transparent qui évoque que 30 % de la population est à mobilité réduite. Il ne faut pas négliger dans la catégorie personnes à mobilité réduite les jeunes parents avec poussette ou avec petits enfants, la personne qui a un handicap, les personnes plus âgées, ..., ne serait-ce que des personnes qui ont pas mal de courses dans les bras.

C'est bien parce que chacun s'est trouvé à un moment donné dans une situation de personne à mobilité réduite que toutes les ruptures de charge doivent être réalisées dans les meilleures conditions.

Tous les nouveaux véhicules sont à plancher bas et dans la mesure du possible le transfert dû aux ruptures de charge se fera de quai à quai.

Les cinq nouvelles stations de métro, qui ont été ou seront incessamment inaugurées, sont toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite à une exception près.

Le président de la Commission régionale de la Mobilité a en effet entendu parler de la proposition de supprimer le système de navette après 19 heures. La Commission régionale de la Mobilité ne l'a pas encore évoqué réellement.

M. Denis Grimberghs ne peut que rejoindre les griefs de la Commission régionale de la Mobilité lorsque celle-ci exprime son mécontentement parce qu'elle n'a pas eu droit à une vision à long terme du transport public de la STIB. Cependant, les responsables de la STIB ont présenté le redéploiement du réseau tram comme un plan à long terme, au moins à quinze ans.

M. Denis Grimberghs informe les responsables de la Commission régionale de la Mobilité que les parlementaires ont demandé à la STIB d'obtenir un plan d'intégration de ce redéploiement du réseau tram dans l'ensemble du réseau STIB, bus y compris, combiné au réseau de la SNCB, de De Lijn et des TEC pour qu'il y ait cohérence entre les différents opérateurs. Il signale qu'ils n'ont encore rien reçu à ce jour.

M. R. Poncelet rappelle que ce plan est un plan à court terme et ne reprend ni l'intégration du RER, ni le propre plan bus de la STIB.

De heer Claude Michel zegt dat dit maar een boutade is : men moet ofwel de parkeerplaatsen afschaffen ofwel de winkels, en dit is een oplossing die niet kan worden aanbevolen.

De heer Robert Poncelet herinnert er immers aan dat het GewOP voorziet in een vermindering van het autoverkeer met 20 %.

De voorzitter van de gewestelijke commissie voor de Mobiliteit toont een slide waaruit blijkt dat 30 % van de bevolking bestaat uit mensen met beperkte mobiliteit. Tot die categorie van de mensen met beperkte mobiliteit behoren ook de jonge ouders met een buggy of met kleine kinderen, personen met een handicap, bejaarden of personen met heel wat pakjes onder de armen.

Iedereen heeft ooit wel eens ondervonden wat het betekent om een persoon te zijn met beperkte mobiliteit. Daarom moet het overstappen zo goed mogelijk kunnen verlopen.

Alle nieuwe rytuigen hebben een lage vloer. In de mate van het mogelijke moet kunnen worden overstapt van het ene perron naar het andere.

De vijf nieuwe metro stations, die weldra in gebruik zullen worden genomen, zijn toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit op één uitzondering na.

De voorzitter van de gewestelijke commissie voor Mobiliteit zegt dat er gewag gemaakt is van een voorstel om de pendel dienst af te schaffen na 19 uur. De gewestelijke commissie voor Mobiliteit heeft dit voorstel nog niet echt in overweging genomen.

De heer Denis Grimberghs is het alleen eens met de bezwaren van de gewestelijke commissie voor Mobiliteit wanneer deze haar ongenoegen uit over het feit dat er geen langetermijnvisie is in verband met het openbaar vervoer van de MIVB. De MIVB top heeft de herstructurering van het tramnet evenwel als een lange termijn plan op ten minste vijftien jaar voorgesteld.

De heer Denis Grimberghs geeft de vertegenwoordigers van de gewestelijke commissie voor Mobiliteit te kennen dat de parlementsleden de MIVB hebben gevraagd om een plan dat deze herstructurering van het tramnet integreert in het hele MIVB-net. Er moet eveneens rekening worden gehouden met de bussen, het NMBS-net, De Lijn en de TEC opdat er samenhang zou zijn tussen de verschillende operatoren. Hij zegt dat hij tot dusver nog niets ontvangen heeft.

De heer R. Poncelet herinnert eraan dat dit plan een kortetermijnplan is waarin geen rekening wordt gehouden met het GEN en evenmin met het eigen plan voor de bussen van de MIVB

En outre, des projets, qui sont dans les tiroirs et repris dans le PRD telle que la liaison entre la gare du Nord et Molenbeek-Saint-Jean, la liaison en tram ou métro vers l'AZ-VUB et le prolongement du tram Montgomery-Schuman, ne sont pas repris.

Réunion du 18 juin 2003

Nouvelle audition de l'administrateur-délégué de la STIB

La commission réentend M. Alain Flausch, qui souhaite apporter des éclaircissements supplémentaires sur le projet à travers l'analyse de quatre points, après avoir présenté son plan à plusieurs responsables communaux.

1. Hypothèse de la présence de plusieurs lignes de tram dans le tunnel

Selon cette hypothèse, on aurait d'une part la ligne 3, la navette, d'autre part la ligne 55 qui vient de l'avenue du Silence et qui va vers Schaerbeek et Bordet B, et enfin une troisième ligne provenant de Stalle et allant vers l'Esplanade. Cette dernière ligne bénéficierait d'un site très protégé et d'une bonne vitesse commerciale, puisqu'elle tourne à gauche vers la place Vanderkindere et emprunte le tunnel avant d'atteindre l'Esplanade en passant par le quai des Usines, malgré des problèmes à quelques endroits comme par exemple au square de Trooz.

En termes de coûts d'exploitation, un tel projet représenterait une augmentation de 1,5 millions d'euros par an, ce qui n'est pas négligeable. Les coûts d'investissement demeurent quant à eux relativement inchangés par rapport à ce qui était prévu dans le schéma de base, car il faudrait neuf trams en plus mais avec une possibilité d'en récupérer quatre.

Cependant, une telle proposition ne garantit pas une bonne régularité. Or, comme on le verra plus loin, la régularité constitue un facteur très important pour la clientèle. En effet, la ligne 55 pose des problèmes tant au Nord qu'au Sud ; la ligne qui va vers l'Esplanade présente aussi des difficultés, notamment au Nord avec le square de Trooz; la ligne 3 n'offre pas non plus une bonne régularité et occasionne en outre un surcoût d'exploitation.

Cette variante par rapport au schéma proposé n'est donc pas satisfaisante.

2. Concertation avec les communes

La concertation sera surtout développée avec les communes les plus directement concernées par la réforme, à

Er wordt bovendien geen rekening gehouden met projecten die in de laden liggen en opgenomen zijn in het GewOP zoals de verbinding tussen het Noordstation en Sint-Jans-Molenbeek, de tram of metro verbinding naar het AZ-VUB en de verlenging van de tram lijn Montgomery-Schuman.

Vergadering van 18 juni 2003

Nieuwe hoorzetting met de gelegeerd bestuurder van de MIVB

De commissie hoort opnieuw de heer Alain Flausch die bijkomende verduidelijkingen wil geven over het project aan de hand van een analyse van vier punten na zijn plan aan verschillende gemeentebesturen te hebben toegelicht.

1. Geval van de aanwezigheid van een aantal tramlijnen in de tunnel

In dit geval zou men enerzijds lijn 3 hebben, de pendel dienst, anderzijds lijn 55 die gaat van de Stillelaan naar Schaerbeek en Bordet B en tenslotte een derde lijn van Stalle naar de Esplanade. Deze laatste lijn zou een zeer goed beschermde baan hebben en een goede reissnelheid omdat de trams naar links afdraaien naar het Vanderkindereplein en door de tunnel rijden alvorens aan de Esplanade aan te komen via de Werkhuizenkaai ondanks problemen op bepaalde plaatsen zoals bijvoorbeeld aan de de Troozsquare.

Wat de exploitatiekosten betreft zou zo'n project 1,5 miljoen euro meer kosten per jaar, wat niet weinig is. De investeringskosten veranderen weinig in vergelijking met wat voorzien was in het basisschema, want er zouden negen trams extra nodig zijn met een mogelijkheid om er vier te recupereren.

Zo'n voorstel garandeert evenwel geen klokvaste dienst. Zoals men verderop zal zien is een klokvaste dienst zeer belangrijk voor de reizigers. Op lijn 55 zijn er zowel in het noorden als in het zuiden problemen; de lijn die gaat naar de Esplanade vertoont eveneens problemen, onder meer in het noorden met de de Troozsquare; lijn 3 biedt evenmin een klokvaste dienst en zorgt bovendien voor meer kosten voor de exploitatie.

Deze variante in vergelijking met het voorgestelde schema voldoet dus niet.

2. Overleg met de gemeenten

Er zou voornamelijk overleg worden gevoerd met de gemeenten die meest te maken krijgen met de hervorming,

savoir celles de l'axe Nord-Sud. D'autres communes telles que Woluwe ou Ganshoren sont moins affectées.

Un large consensus s'était dégagé à propos des changements envisagés à la grande ceinture et sur l'axe royal, ainsi que pour la nouvelle ligne 97 destinée à remplacer la ligne 18 jusqu'au haut de la ville. Il ne faut pas non plus négliger l'accord sur les anciennes lignes qui seront maintenues. L'effort portera surtout sur l'axe Nord-Sud et sur les antennes situées en amont et en aval de cet axe.

La commune de Jette a émis un avis favorable concernant la suppression du tram 81 ; la commune d'Evere s'est montrée préoccupée par les problèmes de rupture de charge au Nord et à Rogier. Les édiles de la Ville de Bruxelles et la commune de Schaerbeek, que M. Flausch rencontrera la semaine prochaine, semblent également favorables au projet du réseau trams. Simplement, un petit aménagement a été proposé aux communes de Schaerbeek et d'Evere, comme on va le voir plus loin.

La commune d'Uccle a posé une série de questions. Elle est assez bien préservée des changements, contrairement aux communes du Nord, et voit même la situation s'améliorer en ce qui concerne la ligne 23, puisque celle-ci descendra jusque Stalle au lieu de s'arrêter place Vanderkindere. La liaison du centre d'Uccle avec l'Est de Bruxelles constitue une amélioration. La ligne 55 n'est pas affectée : dans sa branche Sud, elle descend le tunnel au moins jusqu'à la petite ceinture, voire jusqu'à Lemonnier.

Une concertation est prévue prochainement avec les communes de Forest et de Saint-Gilles, mais a priori le projet ne devrait pas susciter de difficultés.

En résumé, M. Alain Flausch croit pouvoir affirmer que la concertation communale s'exprime de façon relativement favorable sur le projet.

3. Lignes en soirée

La réflexion sur la nécessité de prévoir des lignes en soirée a été développée, entre autres suite aux questions posées par M. Jean-Pierre Cornelissen et Mme Geneviève Meunier.

M. Flausch avait déjà montré un schéma montrant comment il faut programmer les correspondances. Ainsi, un poste fixe est prévu gare du Nord, pour que le chauffeur puisse attendre la correspondance.

A partir de 19h30-20h, la ligne 3 « changera de film » au Nord, comme on dit à la STIB, c'est-à-dire qu'elle redeviendra la ligne 55 jusqu'à Bordet B, le service étant exploité en unités de 32 mètres. De la sorte, les habitants en provenance du centre de la ville qui se rendent à

nl. die op de Noord-Zuidas. Andere gemeenten zoals Woluwe of Ganshoren hebben er minder mee te maken.

Er is ruime overeenstemming bereikt in verband met de veranderingen die worden overwogen op de grote ring en op het koninklijk traject, alsmede voor lijn 97 die lijn 18 zal moeten vervangen tot aan het hogere gedeelte van de stad. Er is eveneens een akkoord bereikt over het behoud van de oude lijnen. Er zou voornamelijk aandacht worden besteed aan de Noord-Zuidas en aan de vertakkingen naar boven en naar onder.

De gemeente Jette heeft een gunstig advies uitgebracht ten aanzien van de afschaffing van tram 81. De gemeente Evere was bezorgd om de problemen bij het overstappen in het Noordstation en in Rogier. Het gemeentebestuur van de stad Brussel en de gemeente Schaerbeek waarmee de heer Flausch volgende week gesprekken zal voeren, lijken eveneens het project voor het tramnet te steunen. De gemeenten Schaerbeek en Evere hebben zoals verderop zal blijken een kleine aanpassing voorgesteld.

De gemeente Ukkel heeft een aantal vragen gesteld. Voor die gemeente zijn er in tegenstelling tot de gemeenten van het noorden weinig veranderingen en de situatie verbetert zelfs met betrekking tot lijn 23 aangezien die lijn wordt doorgetrokken tot Stalle in plaats van te stoppen aan het Vanderkindereplein. De verbinding van het centrum van Ukkel met het oosten van Brussel betekent een verbetering. Lijn 55 komt niet in het gedrang. In het gedeelte zuid loopt de lijn in de tunnel ten minste tot aan de kleine ring, zelfs tot aan Lemonnier.

Heel binnenkort wordt overleg gepleegd met de gemeenten Vorst en Sint-Gillis maar het project zou geen problemen mogen opleveren.

Kortom, de heer Alain Flausch meent te mogen bevestigen dat het overleg met de gemeenten vrij veel steun lijkt op te leveren voor het project.

3. Avondlijnen

Er is nagedacht over de noodzaak om avondlijnen tot stand te brengen onder meer na de vragen die de heer Jean-Pierre Cornelissen en mevrouw Geneviève Meunier hebben gesteld.

De heer Flausch had reeds een schema getoond waaruit blijkt hoe de verbindingen moeten worden geregeld. Er is in een vaste plaats aan het Noordstation voorzien opdat de bestuurder kan wachten op aansluiting.

Vanaf 19u30-20u00 verandert lijn 3 en wordt zij lijn 55 tot aan Bordet B. Er zal hiervoor een beroep worden gedaan op stellen van 32 meter. Voor de inwoners die van het centrum van de stad naar Schaerbeek en Evere gaan wordt de aansluiting afgeschaft. De formule zal 's avonds

Schaerbeek et Evere bénéficieront de la suppression d'une correspondance. La formule est prévue en soirée, moment auquel la STIB table sur une meilleure fluidité du trafic pour la section place Liedts – rue Gallait jusqu'à la place Verboeckhoven et au-delà. A partir de 20h, une ligne plus longue devrait être gérable en termes de régularité. Concernant la navette, c'était l'intervalle de dix minutes qui s'avérait problématique, et donc la suppression de la correspondance constitue un pas important en faveur des communes de Schaerbeek et Evere, principales intéressées.

4. Résultats de l'étude Stratec de 2003

M. Flausch explique qu'il vient de recevoir les résultats d'une étude Stratec, qu'il avait demandée il y a deux mois.

Elle permet de disposer d'une mise à jour de la perception par la clientèle de la problématique de l'irrégularité et des correspondances.

La dernière étude Stratec remontait à 1991 et reflétait la façon dont les correspondances étaient perçues dans les années 80. Or, le réseau trams s'est incontestablement amélioré depuis. La STIB a donc commandé une nouvelle étude et une enquête, réalisée auprès de 3.800 personnes. Les utilisateurs de la ligne Nord-Sud et de certaines stations de correspondance (Arts-Loi, Louise, Botanique) ont été interrogés afin de pouvoir estimer avec précision le poids de chaque attribut de service dans leur comportement. Un arbitrage a été attribué entre les différents attributs constitutifs de la chaîne de transport, qui sont les suivants : intervalles de passage, probabilité de retard, durée du retard, information ou non sur les temps d'attente, type de correspondance (extérieure, en station, protégée ...), prix du trajet. La pondération a été calculée en euros, c'est-à-dire en termes de gains et de pertes perçus par les clients, de façon à pouvoir estimer ce que ces derniers étaient prêts à payer pour l'amélioration de tel paramètre.

L'étude a donné – en valeurs relatives – les résultats suivants :

- une minute de retard équivaut à dix eurocents;
- une plus grande perte est perçue si le retard intervient une fois sur deux;
- l'existence d'un annonceur de temps d'attente améliore la perception, l'attente étant ressentie comme moins pénalisante;
- différentes variables ont été examinées en ce qui concerne les correspondances, afin de déterminer quel était leur poids relatif :
- une augmentation des correspondances est ressentie comme pénible;

worden toegepast op een ogenblik dat de MIVB rekest op een betere verkeersdoorstroming aan het Liedtsplein – Gallaitstraat tot aan het Verboeckhovenplein en verderop. Vanaf 20u00 zal een langere lijn voor een betere regelmatigheid moeten zorgen. In verband met de pendeldienst leek de tussentijd van 10 minuten een probleem op te leveren. De afschaffing van de aansluiting is dus van groot belang voor de gemeenten Schaerbeek en Evere die er het meest mee te maken hebben.

4. Resultaten van de Stratec-studie van 2003

De heer Flausch geeft te kennen dat hij de resultaten van een Stratec-studie, die hij twee maanden geleden heeft besteld, zopas heeft ontvangen.

Aan de hand daarvan kan men een idee krijgen van wat de reizigers denken van het probleem van de onregelmatige dienst en van de verbindingen.

De laatste Stratec-studie dateert van 1991. Daaruit kon men opmaken wat de mensen dachten van de verbindingen in de jaren '80. Het tramnet is sedertdien ongetwijfeld verbeterd. De MIVB heeft bijgevolg een nieuwe studie en een enquête besteld die is uitgevoerd bij 3.800 personen. De gebruikers van de Noord-Zuidlijn en van bepaalde verbindingstations (Kunst-Wet, Louiza, Kruidtuin) zijn onderzocht om te weten welke aspecten van de dienstverlening voor hen belangrijk zijn. Er is een keuze gemaakt tussen de verschillende aspecten van de vervoerketen, die de volgende zijn : tussentijden, mogelijke vertraging, duur van de vertraging, al dan niet informatie over de wachttijd, soort aansluiting (buiten, in het station, beschermd, ...), prijs van de rit. De weging is in euro's uitgedrukt, namelijk de winst en het verlies voor de reizigers om te weten te komen of deze bereid zijn te betalen voor de verbetering van zo'n parameter.

De studie heeft in relatieve waarden de volgende resultaten gegeven :

- een minuut vertraging stemt overeen met 10 eurocent;
- als een groter verlies wordt beschouwd de vertraging eenmaal op twee;
- het bestaan van een display met de wachttijden verbetert de perceptie aangezien het wachten als minder erg wordt beschouwd;
- verschillende variabelen zijn onderzocht in verband met de aansluitingen om te bepalen wat hun relatief belang is :
- een verhoging van het aantal overstapplaatsen wordt negatief aangemerkt;

- il en va de même s'il y a plusieurs niveaux à franchir;
- la situation considérée comme la plus pénalisante est celle où il faut attendre à l'extérieur après avoir traversé un réseau de circulation, comme par exemple à Arts-Loi où il faut sortir du métro, traverser le carrefour pour attendre le bus dehors;
- plus l'intervalle de passage entre deux véhicules est long, plus la correspondance est perçue comme pénible, par exemple s'il faut attendre vingt minutes à l'extérieur;
- l'existence d'une correspondance est vue comme pénalisante par les personnes qui autrefois n'en n'avaient aucune, alors que la pénalisation est faiblement ressentie par ceux qui étaient déjà habitués aux correspondances;
- certaines stations de correspondance sont mieux perçues, comme c'est le cas à la station Albert.

On peut conclure de cette étude que les correspondances les moins pénalisantes sont celles qui s'effectuent de quai à quai et avec des attentes en station, comme par exemple les correspondances prémétro/métro au Nord et à Lemonnier, chiffrée à vingt-deux eurocents. La correspondance la plus pénalisante est quant à elle chiffrée à septante-cinq eurocents.

Outre le problème des correspondances et de l'irrégularité, la valeur du temps auprès des usagers a également été mesurée. Il s'agit du montant que la population étudiée est disposée à payer pour gagner une unité de temps. L'étude Stratec montre que la clientèle est prête à payer plus pour éviter les services irréguliers.

Ce constat a été appliqué à l'axe Nord-Sud. Le classement des différentes lignes selon ces critères – et donc en fonction de la perte perçue par les clients sur chaque trajet – se fait dans l'ordre suivant :

1. la navette, qui présente une régularité optimale;
2. parmi les lignes actuelles, en partant de la situation la meilleure pour arriver à la situation la moins bonne en termes de régularité :
 - la ligne 51, qui vient du Nord et va jusqu'à l'Esplanade via le quai des Usines, dont une part importante du trajet s'effectue en site propre;
 - la ligne 52, qui irait de Drogenbos jusqu'au Heysel (un changement a été apporté ici, le 55 rejoignant l'extrémité Nord du 18) aurait un trajet protégé grâce à un bon site

- hetzelfde geldt als er verschillende niveaus moeten worden overbrugd;
- de meest vervelende situatie is die waarin men een straat moet oversteken en buiten moet wachten, zoals bijvoorbeeld aan Kunst-Wet waar men naar buiten moet gaan, een kruispunt moet oversteken en dan op de bus buiten moet wachten;
- hoe langer de tussentijden tussen twee voertuigen zijn, hoe meer het wachten op aansluiting als vervelend wordt beschouwd, bijvoorbeeld indien men 20 minuten buiten moet wachten;
- het overstappen wordt als vervelend beschouwd door mensen die vroeger niet moesten overstappen; zij die gewoon zijn te moeten overstappen hebben hier minder moeite mee;
- reizigers verkiezen bepaalde stations, zoals het Albertstation.

Uit deze studie kan men opmaken dat de reizigers er het minst moeite mee hebben te moeten overstappen wanneer ze dat kunnen van perron naar perron en met wachttijden in het station zoals bijvoorbeeld de overstapstations premetro/metro in het Noordstation en in Lemonnier die op tweeëntwintig eurocent worden getaxeerd.

De meest vervelende aansluitingen worden met een cijfer van 75 eurocent getaxeerd. Afgezien van het probleem van de aansluitingen en van de onregelmatige dienstregeling, is ook nagegaan wat de waarde van de tijd is voor de reizigers. Het gaat om het bedrag dat de onderzochte bevolkingsgroep bereid is te betalen om een tijdseenheid te winnen. Uit de Stratec-studie blijkt dat de reizigers bereid zijn meer te betalen om onregelmatige diensten te vermijden.

Die vaststelling is toegepast op de Noord-Zuidas. De rangschikking van de verschillende lijnen is opgesteld volgens deze criteria en dus op basis van wat door de reizigers op elk traject als een verlies wordt aangemerkt. Die rangschikking ziet er als volgt uit :

1. de pendeldienst die uiterst klokvast rijdt;
2. de huidige lijnen, vertrekkend van de beste situatie tot de minst goede situatie op het vlak van de klokvastheid :
 - lijn 51 van het Noordstation tot de Esplanade via de Werkhuizenkaai waarvan een groot gedeelte van het traject in eigen baan verloopt;
 - lijn 52, van Drogenbos tot aan de Heizel (hier is een wijziging aangebracht, lijn 55 gaat tot het noordelijke uiteinde van lijn 18) zal een beschermd traject hebben

propre, en partant du Sud et de Drogenbos jusqu'à la place Saint-Denis et la gare du Midi, où le tram entre dans le tunnel, puis vers Berchem B où de larges sections sont aussi protégées;

- la ligne 55, qui présente d'importants problèmes d'irrégularité au Nord, traverse le centre de Schaerbeek et au Sud emprunte la chaussée d'Alseberg.

Voici quelques constats de l'étude à propos de la navette :

- avec le nouveau système de la ligne 3, un trajet direct représente, pour ceux qui circulent sans correspondance entre Churchill et le Nord, un gain de nonante-trois eurocents en heures de pointe (les femmes apparaissant comme plus sensibles aux problèmes de régularité), ce qui est significatif;
- un trajet avec une correspondance sur cet axe se traduit également par un gain de nonante-trois eurocents (par exemple pour ceux qui viennent d'un bus et qui traversent la Bourse). La création de la navette constitue donc une amélioration contrairement à la descente actuelle dans le tunnel qui représente une perte;
- les usagers qui bénéficiaient d'un trajet direct avec la ligne 52 en provenance de Drogenbos et de Saint-Denis et auxquels on imposerait désormais une correspondance avec la navette percevraient un gain de dix eurocents aux heures de pointe, si la régularité de la ligne 3 est garantie (intervalle de trois minutes);
- les usagers qui bénéficiaient d'un trajet direct avec la ligne 55, comme les Ucclois, percevraient une perte de trente-huit eurocents en heures de pointe si on leur imposait une correspondance, cette dernière se révélant donc un peu pénalisante (pour rappel, 70 % des usagers de la ligne 55 au Sud ne vont pas plus loin que le Midi tandis que 60 % des voyageurs sur le tronçon Nord ne vont pas plus loin que la petite Ceinture, et les personnes visées par cette hypothèse sont donc celles qui vont au-delà et subissent la correspondance);
- les voyageurs qui autrefois effectuaient une correspondance de la ligne 55 vers la ligne de métro 2 percevraient un gain de trente eurocents si on leur imposait désormais une correspondance avec la navette, ce qui indique que la régularité compense l'imposition de cette correspondance.

On peut donc conclure de cet aspect de l'enquête qu'une petite minorité d'usagers souffrent des correspondances, qui cependant ne s'avèrent pas très pénalisantes et compensent largement la suppression des irrégularités. Les voyageurs sont prêts à payer davantage en vue de la régularité des services, surtout si la correspondance qui leur est

dankzij een goede eigen baan van het Zuid en van Drogenbos tot het Sint-Denijsplein en het Zuidstation waar de tram de tunnel binnenrijdt, vervolgens naar Berchem B waar grote gedeelten eveneens beschermd zijn;

- lijn 55 met grote problemen inzake regelmaat in het noorden, rijdt door het centrum van Schaerbeek en in het zuiden langs de Alsebergsesteenweg.

Ziehier enkele vaststellingen van de studie in verband met de pendeldienst :

- met de nieuwe regeling van lijn 3 levert een directe verbinding voor degenen die zonder overstappen reizen tussen Churchill en het noorden een winst van 93 eurocent op tijdens de spitsuren (de vrouwen lijken meer gevoelig te zijn voor de problemen inzake klokvastheid), wat veel is;
- een reis met een overstap op deze as betekent nog steeds een winst van 93 eurocent (bijvoorbeeld voor degenen die met de bus komen en oversteken aan de Beurs). De pendeldienst betekent een verbetering. Thans moet de tram door de tunnel rijden, wat een verlies oplevert;
- de reizigers die een rechtstreekse verbinding hadden met lijn 52 van Drogenbos en Sint-Denijs en die nu voortaan zouden moeten overstappen op de pendeldienst, zouden dit als een winst beschouwen van 10 eurocent op de spitsuren indien er op lijn 3 klokvast wordt gereden (tussentijd van 3 minuten);
- de reizigers die een rechtstreekse verbinding hadden met lijn 55, zoals de inwoners van Ukkel, zouden het als een verlies van 38 eurocent tijdens de spitsuren beschouwen indien zij moeten overstappen. Deze overstap is dus een beetje hinderlijk (70 % van de reizigers op lijn 55 in het zuiden gaan niet verder dan het Zuidstation terwijl 60 % van de reizigers op het gedeelte in het noorden niet verder gaan dan de kleine ring en de personen in dit geval zijn dus zij die verder reizen en moeten overstappen);
- de reizigers die vroeger overstapten van lijn 55 naar metrolijn 2 zouden het als een winst van 30 eurocent beschouwen indien zij voortaan moeten overstappen met de pendeldienst wat erop wijst dat de stiptheid de verplichte overstap compenseert.

Uit dit aspect van de enquête kan men dus besluiten dat een kleine minderheid reizigers last heeft van het overstappen. Dit wordt echter niet als hinderlijk ervaren als de trams maar stipt rijden. De reizigers zijn bereid om meer te betalen als de trams klokvast rijden voornamelijk als ze kunnen overstappen van perron naar perron en in het sta-

imposée se fait de quai à quai et en station, avec des annonceurs de temps d'attente et de bonnes fréquences de lignes (de trois à cinq minutes).

M. Flausch privilégie une approche pragmatique où la STIB disposerait d'un maximum d'atouts. L'enquête confirme que le souci de la régularité, prioritaire dans le projet de la STIB, était une bonne approche, à condition de prévoir un bon aménagement des nouvelles correspondances de façon à diminuer le sentiment de pénalisation. M. Flausch se dit rassuré par de tels résultats, qui diminuent l'incertitude inhérente à tout nouveau projet, comme ce fut autrefois le cas avec l'instauration de la ligne 2.

M. Alain Flausch souligne qu'une telle enquête auprès de la clientèle présente le grand avantage d'objectiver le débat et se dit prêt à répondre aux questions éventuelles des commissaires.

Echange de vues

M. Denis Grimberghs souhaiterait des éclaircissements sur deux points :

1. *Quelles sont les modalités de concertation avec les communes ?*

M. Alain Flausch évoque les avis favorables de certaines communes, des rencontres prévues avec d'autres ... M. Jos Chabert avait affirmé que toutes les communes seraient appelées à rendre un avis, éventuellement en passant devant le conseil communal. Or, ce point a jusqu'à présent peu été mis à l'ordre du jour des conseils communaux. Est-ce dû à un manque d'informations sur les modalités de remise d'avis ? Si les communes sont censées remettre un avis, pour quand doivent-elles le faire ? S'agit-il de toutes les communes ?

M. Flausch avait dit qu'il allait rencontrer l'ensemble des échevins des communes concernées en citant une date au mois d'avril. Cette rencontre a-t-elle eu lieu et, si oui, des modalités précises de contribution aux débats ont-elles été communiquées ?

2. *Existe-t-il un calendrier des décisions pour ce dossier ?*

Pour les uns, la décision est liée à l'acquisition du matériel roulant, qui a déjà été décidée, alors que pour d'autres il faut attendre l'approbation du cahier des charges par le gouvernement. Le lancement d'un appel d'offres ne signifie pas que la commande a déjà été passée. En outre, la

tion met des écrans qui annoncent les temps d'attente et met de bonnes fréquences (3 à 5 minutes).

De heer Flausch is voorstander van een pragmatische aanpak waarbij de MIVB over een maximum aantal troeven zou beschikken. De enquête bevestigt dat het een goede zaak is te streven naar klokvastheid, wat een prioriteit was in de plannen van de MIVB op voorwaarde dat de nieuwe aansluiting goed worden geregeld om het gevoel van onbehagen te verminderen. De heer Flausch zegt dat dergelijke resultaten hem geruststellen. Zij doen de onzekerheid die inherent is aan elk nieuw project, zoals dit vroeger het geval was met de invoering van lijn 2, weggeven.

De heer Alain Flausch wijst erop dat een dergelijke enquête bij de reizigers het voordeel biedt dat men weet waarover men praat. Hij zegt bereid te zijn te antwoorden op de eventuele vragen van de commissieleden.

Gedachtewisseling

De heer Denis Grimberghs zou nadere uitleg willen over twee punten :

1. *Hoe wordt het overleg met de gemeenten gevoerd ?*

De heer Alain Flausch maakt gewag van de gunstige adviezen van bepaalde gemeenten en van gesprekken die nog moeten plaatshebben met andere gemeenten. De heer Jos Chabert had gezegd dat alle gemeenten een advies zouden kunnen uitbrengen, eventueel bij een besluit van de gemeenteraad. Tot dusver is dit weinig aan bod gekomen in de gemeenteraden. Is dit te wijten aan een gebrek aan informatie over de wijze waarop het advies wordt uitgebracht ? Indien de gemeenten geacht worden een advies uit te brengen, tegen wanneer moeten zij dat doen ? Gaat het om alle gemeenten ?

De heer Flausch had gezegd dat hij alle schepenen van de betrokken gemeenten zou ontmoeten en had gewag gemaakt van een datum in de maand april. Heeft die ontmoeting plaatsgehad en indien ja, is er medegedeeld op welke wijze een bijdrage tot de debatten kon worden geleverd ?

2. *Bestaat er een tijdschema voor de beslissingen in dit dossier ?*

Volgens sommigen wordt de beslissing gekoppeld aan de aankoop van rollend materieel waarover reeds een beslissing is genomen. Volgens anderen moet worden gewacht tot het bestek door de regering is goedgekeurd. Dat er een aanbesteding is uitgeschreven betekent echter

commande de matériel et le plan réseau seraient deux choses différentes.

Enfin, M. Grimberghs rappelle à M. Flausch qu'il était d'accord pour transmettre une carte du réseau de transports en commun, reprenant les informations des autres opérateurs.

M. Alain Flausch s'explique au sujet des modalités de concertation. Il confirme que M. Jos Chabert a laissé le soin aux communes de décider comment elles exprimeraient leur avis. Seule la commune de Jette a jusqu'à présent décidé que la présentation se déroulerait devant le conseil communal, alors qu'ailleurs elle s'est faite devant le collège. M. Flausch a effectivement invité l'ensemble des communes et adressé à cet effet une lettre officielle en vue d'organiser une présentation à l'hôtel Sheraton.

Chaque commune semble avoir choisi son modèle de concertation, alors que le contrat de gestion prévoit explicitement que si une adaptation est proposée au réseau, la Région et les communes sont entendues à ce propos. Cependant, le but n'est pas de rester trop administratif mais bien de donner des explications et des réponses aux questions posées par les différents collèges, en présence des échevins de la mobilité, des ingénieurs des travaux, éventuellement de spécialistes.

En ce qui concerne le *timing* du calendrier, il faut rappeler que les élections du 18 mai ont occasionné d'autres préoccupations et que dès lors la concertation a pris du retard. Cependant, neuf ou dix communes auront été consultées pour le 30 juin 2003. Le courrier officiel adressé aux communes ne contient pas de date d'échéance pour répondre. Il faut néanmoins rappeler que la décision est à prendre par le gouvernement et que ce dernier a son propre agenda. Une fois que la phase de concertation avec les communes sera terminée, le gouvernement sera saisi du dossier et ensuite l'avis de l'administration régionale sur le plan de réseau tramways sera demandé, d'un point de vue technique. L'objectif est que le gouvernement entame le processus de décision à partir de la rentrée scolaire et parlementaire.

Pour ce qui est de l'acquisition de nouveaux tramways, M. Flausch précise qu'il s'agit d'un marché géré uniquement par la STIB et non d'un marché régional nécessitant une approbation du cahier des charges par d'autres organes. A l'heure actuelle, la STIB est en phase de négociations avancées avec les constructeurs. Il faut encore spécifier le nombre et le type de tramways à acheter, sachant que la configuration reste la même, c'est-à-dire des véhicules modernes avec un plancher bas et de grandes portes afin de faciliter l'embarquement. Le choix de la dimension s'effectuera en fonction des besoins et en tenant compte de la spécificité des différentes parties du réseau.

nog niet dat de opdracht reeds gegund is. Bovendien zouden de bestelling van materieel en het plan voor het net twee verschillende zaken zijn.

Tenslotte herinnert de heer Grimberghs er de heer Flausch aan dat hij ermee akkoord gaat om een kaart van het net van het openbaar vervoer te bezorgen met de informatie van de andere operatoren.

De heer Alain Flausch geeft uitleg over de wijze van overleg. Hij bevestigt dat de heer Jos Chabert het aan de gemeenten overgelaten heeft te beslissen hoe zij hun advies zouden uitbrengen. Alleen de gemeente Jette heeft tot dusver beslist dat de voorstelling zou gebeuren voor de gemeenteraad, terwijl dat elders gebeurt voor het college. De heer Flausch heeft inderdaad alle gemeenten uitgenodigd en heeft een officiële brief gestuurd om een voorstelling in het Sheraton hotel te organiseren.

Iedere gemeente lijkt haar overleg model gekozen te hebben, hoewel de beheersovereenkomst expliciet bepaalt dat wanneer een aanpassing aan het net voorgesteld wordt, het Gewest en de gemeenten in dat verband gehoord moeten worden. Het is echter niet de bedoeling om de administratieve weg op te gaan, maar wel om uitleg en antwoorden te geven op de vragen die door de verschillende colleges gesteld worden, in aanwezigheid van de schepenen voor mobiliteit, de ingenieurs belast met de werkzaamheden en eventueel deskundigen.

Wat de *timing* van de werkzaamheden betreft, dient er aan herinnerd te worden dat na de verkiezingen van 18 mei andere katten geselsd dienden te worden en dat het overleg vertraging opgelopen heeft. Toch zijn er negen of tien gemeenten geraadpleegd voor 30 juni 2003. De officiële brief aan de gemeenten vermeldt geen uiterste datum om te antwoorden. De beslissing moet door de Regering genomen worden en de Regering heeft haar eigen agenda. Eens het overleg met de gemeenten afgelopen is, zal het dossier aan de Regering voorgelegd worden. Vervolgens zal het advies van het gewestbestuur gevraagd worden over het plan voor het tram net. Dat is een technisch advies. Het is de bedoeling dat de Regering de besluitvorming begint vanaf het nieuwe schooljaar en het nieuwe parlementaire jaar.

Wat de aankoop van nieuwe tram stellen betreft, precieseert de heer Flausch dat deze opdracht enkel door de MIVB beheerd wordt. Het is dus geen gewestelijke opdracht waarbij het bestek door andere organen goedgekeurd moet worden. De MIVB is ver gevorderd met de onderhandelingen met de constructeurs. Men moet nog bepalen hoeveel en welk soort tramstellen gekocht moeten worden. Het type blijft hetzelfde, te weten moderne voertuigen met een lage vloer en grote deuren zodat men gemakkelijk kan opstappen. De keuze van de grootte zal bepaald worden door de behoeften en door de specificiteit van de verschillende gedeeltes van het net.

Il convient de rappeler à ce sujet que la STIB avait de toute façon besoin de trams, et qu'il ne s'agit ici que de l'exécution du contrat de gestion prévoyant un certain nombre de places supplémentaires à telle échéance. Les données sont purement mathématiques : ainsi, les trams 7000, dont la capacité est inférieure à 100 personnes conformément aux normes actuelles, seront remplacés en vue d'atteindre un chiffre s'élevant de 185 à 250 places, avec quatre personnes par mètre carré.

M. Michel Moock souhaite poser les questions suivantes à M. Flausch :

- 1) si la STIB sait déjà quels types de trams elle va commander, elle est sans doute quasiment certaine que le plan proposé sera décidé. Existe-t-il encore des possibilités de changement ?
- 2) des propositions nouvelles ont été émises pour le Nord, avec l'accord des communes concernées, répondant ainsi à la demande de nombreux commissaires et à celle des associations intéressées par la problématique des transports en commun. Cette idée a-t-elle germé à la suite des auditions ou bien la STIB avait-elle prévu cette solution de rechange préalablement ?
- 3) vu les solutions qui se sont dégagées pour la partie Nord, les communes intéressées ont émis un avis favorable. Mais la Ville de Bruxelles a-t-elle aussi un avis tout à fait favorable vis-à-vis du plan tram ?

M. Alain Flausch répond, à propos de la première question, qu'il faut adopter une démarche cohérente : les propositions émises l'ont été sous réserve d'aménagements, afin de tenir compte d'éventuelles observations pertinentes, ce qui a donné lieu à des solutions de compromis très satisfaisantes. C'est notamment le cas avec le maintien d'un tram régulier de grande taille à bonne vitesse commerciale dans le tunnel.

Deux options pouvaient être envisagées en ce qui concerne l'achat des tramways :

1. soit l'option malthusienne, c'est-à-dire acheter d'abord de petits trams et puis prévoir de les agrandir si les résultats s'avèrent concluants, comme l'a expliqué M. Sermeus lors de la dernière séance. Il ne faut cependant pas oublier que l'axe Nord-Sud est en correspondance avec le métro. Des trams trop petits ne pourraient absorber toute une rame de métro qui se vide au Midi ou à Rogier;
2. soit on adopte une approche réaliste et un peu volontariste, en optant tout de suite pour des trams de grande capacité, ce qui n'implique pas un supplément de prix considérable. Un tel scénario est prévu pour le quai à quai au Nord. M. Flausch souhaite que les habitants provenant de Schaerbeek, d'Evere et de Never-over-Heembeek puissent trouver des places assises afin de limiter l'effet pénalisant de la correspondance. La navette 3,

Er dient aan herinnerd te worden dat de MIVB in ieder geval trams nodig had en dat het hier gaat om de uitvoering van de beheersovereenkomst die bepaalt dat een aantal extra plaatsen voor een bepaalde termijn vereist zijn. De gegevens zijn puur mathematisch : de trams 7000, met een capaciteit lager dan 100 personen overeenkomstig de huidige normen, zullen vervangen worden. Het streefcijfer is nu 185 tot 250 plaatsen, met vier personen per vierkante meter.

De heer Michel Moock wil de volgende vragen aan de heer Flausch stellen :

- 1) als de MIVB nu al weet welk type trams zij zal bestellen, is zij er waarschijnlijk bijna helemaal zeker van dat het voorgestelde plan goedgekeurd zal worden. Bestaan er nog mogelijkheden om dingen te veranderen ?
- 2) er zijn nieuwe voorstellen gedaan voor het Noord, met de instemming van de betrokken gemeenten; er is ingegaan op de vraag van heel wat commissieleden en verenigingen die betrokken zijn bij de problematiek van het openbaar vervoer. Is dit idee gegroeid na de hoorzittingen of heeft de MIVB reeds vroeger aan dit alternatief gedacht ?
- 3) gelet op de oplossingen die gevonden zijn voor het gedeelte Noord, hebben de betrokken gemeenten een gunstig advies uitgebracht. Maar heeft de stad Brussel ook een gunstig advies over het tramplan ?

De heer Alain Flausch antwoordt op de eerste vraag dat men naar samenhang moet streven : de voorstellen zijn gedaan met voorbehoud van aanpassingen, om eventueel rekening te houden met pertinente opmerkingen; een en ander heeft geleid tot compromissen die een grote voldoening geven. Zo wordt in de tunnel een tram behouden die regelmatig rijdt tegen een hoge reissnelheid en die groot genoeg is.

Er waren twee mogelijkheden wat betreft de aankoop van tramstellen :

1. de malthusiaanse oplossing, dit wil zeggen dat men eerst kleine trams koopt en vervolgens die trams groter maakt indien de resultaten positief zijn, zoals de heer Sermeus tijdens de laatste vergadering uitgelegd heeft. Men mag echter niet vergeten dat de Noord-Zuid aansluit op de metro. Te kleine trams kunnen niet alle reizigers slikken die uit een metrostel in het Zuid of in Rogier komen;
2. de realistische en iets of wat slagvaardige benadering : men kiest onmiddellijk voor trams met een grote capaciteit, die niet zoveel meer kosten. Men is in een dergelijk scenario gestapt voor de overstap van perron tot perron in het Noord. De heer Flausch wenst dat de inwoners uit Schaarbeek, Evere en Neder-over-Heembeek kunnen zitten om het nadeel van het overstappen te compenseren. De pendel 3, die leeg is, wacht aan de kant op

vide, attend sur le côté les trams venant du Nord de la ville afin de garantir un confort maximum grâce à une grande capacité.

Mais le choix n'est pas définitif : le comité de gestion de la STIB a par ailleurs demandé d'orienter les négociations vers l'achat d'une majorité de trams courts, avec un certain nombre de trams longs. Rien n'est encore décidé.

Les réflexions complémentaires qui ont été formulées sont le fruit de la concertation. Il en va ainsi de la nouvelle solution pour une ligne en soirée, fondée sur le pari d'une plus grande régularité du trafic à ce moment. L'idée existait déjà, mais la primeur en a été réservée aux communes. Les bourgmestres des deux communes concernées y ont vu une amélioration, et cette solution alternative a été retenue. De même, si au départ il n'était pas prévu que le 55 entre dans le tunnel au Sud, des réflexions ont abouti à repenser son trajet jusqu'à la petite Ceinture.

M. Flausch indique qu'il a vu le collège de la Ville de Bruxelles il y a huit jours, et que la discussion n'a pas porté sur le plan de réseau trams mais sur d'autres aspects du transport public, ainsi que sur des projets ne faisant pas partie du projet de redéploiement réseau du tram.

M. Jean-Pierre Cornelissen précise que les questions qu'il veut poser vont dans le même sens que celles de ses prédécesseurs. Il tient toutefois à formuler des remarques sur les aspects suivants :

1) avis des communes

La STIB a eu des contacts avec des membres des collèges, mais pour la formulation des avis il est hautement souhaitable de faire passer le dossier devant le conseil communal, qui est l'émanation démocratique *ad hoc* permettant de recueillir la plus grande adhésion possible. D'autre part, un problème se pose quant aux délais : on arrive à la fin de la saison politique et la tenue d'un conseil communal après le 30 juin est très aléatoire. Il ne faut pas non plus perdre de vue les délais de la STIB et des commandes. Un avis des communes pour l'automne peut-il être d'une quelconque utilité ?

2) Philosophie générale du projet

Certes, une adaptation du réseau a été proposée avec le 55 en soirée pour répondre à une partie des objections émises. Mais la situation n'est pas idéale en surface. Le réseau STIB a été adapté de manière pragmatique, ce qui revient à affaiblir la position de la Région par rapport aux revendications des communes en matière de politique de mobilité. Il faudrait obtenir davantage de collaboration de

de trams die uit het noorden van de stad komen om zoveel mogelijk comfort te bieden dankzij een grote capaciteit.

De keuze is niet definitief : het beheerscomité van de MIVB heeft overigens gevraagd dat onderhandeld wordt over de aankoop van vooral korte trams, met een aantal lange trams. Er is nog niets beslist.

De bijkomende opmerkingen zijn het resultaat van overleg. Zo is er een nieuwe oplossing voor de lijn 's avonds, waarbij gemikt wordt op een grotere regelmaat van het verkeer op dat moment. Het idee bestond reeds, maar de primeur is naar de gemeenten gegaan. De burgemeesters van de twee betrokken gemeenten vonden zulks een verbetering en men heeft gekozen voor deze alternatieve oplossing. Zo was men in het begin ook niet van plan om lijn 55 in de tunnel aan het Zuid te laten rijden, maar na een gedachtewisseling is het traject van lijn 55 gewijzigd tot aan de kleine ring.

De heer Flausch wijst erop dat hij het college van de stad Brussel acht dagen geleden ontmoet heeft en dat er niet gediscussieerd is over het tramplan maar wel over andere aspecten van het openbaar vervoer en over projecten die niets te maken hebben met het project voor de reorganisatie van het tramnet.

De heer Jean-Pierre Cornelissen preciseert dat de vragen die hij wil stellen in dezelfde zin gaan als die van de voorgaande spreker. Hij heeft evenwel opmerkingen over de volgende aspecten :

1) advies van de gemeenten

De MIVB heeft contacten gehad met de leden van de colleges, maar voor het opstellen van adviezen is het zeer wenselijk dat het dossier aan de gemeenteraad voorgelegd wordt; de gemeenteraad is immers de gepaste democratische instelling waar men de grootste mogelijke steun kan vinden. Er is ook nog een probleem met de termijnen : het einde van het politieke jaar is in zicht en het is moeilijk om na 30 juni nog een gemeenteraad bijeen te roepen. Men mag ook de termijnen van de MIVB en de bestellingen niet uit het oog verliezen. Kan een advies van de gemeenten voor de herfst van enig nut zijn ?

2) Algemene opzet van het project

Er is weliswaar een aanpassing van het net voorgesteld door lijn 55 's avonds te laten rijden, om aldus tegemoet te komen aan een deel van de bezwaren. De situatie is echter niet ideaal bovengronds. Het MIVB net is op pragmatische wijze aangepast, wat erop neer komt dat de positie van het Gewest verzwakt is tegenover de eisen van de gemeenten op het vlak van mobiliteit. Men moet proberen om meer

la part des communes, en prévoyant au besoin des incitants positifs et négatifs.

M. Cornelissen pense que, pour la cohérence du réseau, il eut mieux valu conserver les deux lignes outre la navette, à savoir les lignes 52 et 55, car elles constituent des antennes Nord-Sud qui vont d'un point à l'autre de l'agglomération. En effet, le 55 va de la gare Bordet à Evere jusqu'à l'avenue du Silence et le 52 va de l'Esplanade via l'avenue de Meise vers Drogenbos. Ces axes performants – au vu des statistiques de fréquentation – devraient être préservés, et surtout la ligne 55, étant donné son succès.

Compte tenu des adaptations encore possibles du réseau, pourrait-on envisager de réviser cette partie du plan, tout en sachant que du matériel nouveau sera disponible ? Le 52 pose moins de problèmes au Nord, où il est en site propre, comme le montre le schéma de M. Sermeus reprenant l'ensemble des lignes. Par rapport au schéma idéal, seulement trois minutes environ seraient perdues, contre cinq actuellement avec la présence des six lignes (la navette, le 81, le 56, le 52, le 55 et le 81). La suppression de la ligne 56 ne pose pas de problème puisque son terminus Nord se trouve à 200 ou 300 mètres de la place Verboeckhoven où l'on peut rejoindre la ligne 55. Il existe une alternative pour la ligne 81 et la ligne 3 se fond avec la navette. Mais pourrait-on maintenir les trois autres lignes ? Une étude complémentaire a-t-elle été réalisée à ce sujet en abordant les problèmes techniques ?

M. Alain Flausch répond qu'il a entendu les réflexions de M. Cornelissen en ce qui concerne la démocratie communale; la question n'est pas de son ressort. Pour ce qui est du timing, il affirme que l'avis des communes restera utile. La procédure écrite prend du temps, mais il s'intéresse plutôt au fond de la concertation, qui permettra d'envisager des aménagements éventuels par rapport au projet existant. Il est donc utile de pouvoir entendre les communes et de voir ce qui est réalisable au vu des contraintes existantes, même si la consultation des conseils communaux ne devrait pas déboucher sur des changements majeurs. Le projet doit pouvoir intégrer certaines observations. Ainsi par exemple, la commune d'Uccle vient de poser une série de questions, notamment sur le projet de terminus à Churchill. M. Flausch précise, dans un souci de transparence, que rien n'a encore été décidé à ce sujet précisément parce que la STIB préfère envisager la question en concertation avec la commune (discussion avec l'architecte, évaluation des besoins de la commune, des riverains, des usagers du transport public ...).

Par rapport à la philosophie générale, M. Flausch explique que le projet est réversible. Ainsi par exemple, si des aménagements étaient réalisés rue Gallait, la STIB pourrait revoir son schéma. A l'heure actuelle, la chaussée d'Alseberg et l'axe de Schaerbeek n'offrent aucune solution. Une discussion à ce sujet a eu lieu avec les communes de Schaerbeek et d'Uccle. La philosophie est donc d'avan-

samenwerking te krijgen van de gemeenten en eventueel zorgen voor positieve en negatieve stimuli.

De heer Cornelissen vindt dat het voor de coherentie van het net beter geweest zou zijn naast de pendeldienst de twee lijnen 52 en 55 te behouden, omdat die lijnen Noord-Zuid-antennes zijn die van het ene punt van de agglomeratie naar het ander punt gaan. Lijn 55 gaat immers van het station Bordet in Evere tot de Stiltelaan en lijn 52 gaat van de Esplanade langs de Meiselaan tot Drogenbos. Deze performante lijnen – gelet op de statistieken van het gebruik van deze lijnen – zouden behouden moeten worden, vooral lijn 55, gezien haar succes.

Gelet op de nog mogelijke aanpassingen van het net, zou men nog dit deel van het plan kunnen wijzigen, wetende dat er nieuw materieel ter beschikking zal zijn ? Lijn 52 kent minder problemen in het Noord waar hij een eigen baan heeft, zoals blijkt uit het schema van de heer Sermeus met alle lijnen. In vergelijking met het ideale schema zouden er maar ongeveer drie minuten verloren worden, tegen vijf nu met zes lijnen (de pendel dienst, lijn 81, 56, 52, 55 en 81). De afschaffing van lijn 56 is geen probleem aangezien zijn terminus Noord zich op 200 tot 300 meter van het Verboeckhovenplein bevindt waar men lijn 55 kan nemen. Er bestaat een alternatief voor lijn 81 en lijn 3 valt samen met de pendeldienst. Zou men echter de drie andere lijnen kunnen behouden? Is er een bijkomende studie in dat verband gevoerd die de technische problemen behandeld heeft ?

De heer Alain Flausch antwoordt dat hij de opmerkingen van de heer Cornelissen over de gemeentelijke democratie gehoord heeft. Hij is niet bevoegd om op deze vraag te antwoorden. Wat de timing betreft bevestigt hij dat het advies van de gemeenten nuttig blijft. De schriftelijke procedure vraagt tijd, maar heeft eerder betrekking op de grond van het overleg waarbij eventuele wijzigingen overwogen kunnen worden aan het bestaande project. Het is dus nuttig om de gemeenten te horen en na te gaan wat nog mogelijk is in het kader van de bestaande beperkingen, ook al mag de raadpleging van de gemeenteraden niet leiden tot grote aanpassingen. In het project kan men nog rekening houden met bepaalde opmerkingen. Zo heeft Ukkel onlangs een aantal vragen gesteld over het project van de terminus aan Churchill. De heer Flausch preciseert, met het oog op transparantie, dat er nog niets beslist is in dat verband, juist omdat de MIVB de kwestie liever samen met de gemeente behandelt (bespreking met de architect, evaluatie van de behoeften van de gemeente, de omwonenden, de gebruikers van het openbaar vervoer ...).

Wat de algemene opzet betreft legt de heer Flausch uit dat het project omkeerbaar is. Indien er bijvoorbeeld aanpassingen gebeuren in de Gallaitstraat, zou de MIVB haar schema kunnen herzien. De Alsebergsesteenweg en de as van Schaerbeek bieden thans geen enkele oplossing. Er is een bespreking in dat verband geweest met Schaerbeek en Ukkel. Het is dus de bedoeling om vooruitgang te boeken,

cer, tout en se réservant la possibilité d'aller en surface, si une telle option devient réaliste.

M. Jean-Pierre Cornelissen exprime la crainte que si le plan est mis en œuvre, il y aura moins de volonté du politique – surtout de la part des communes – d'entreprendre quelque chose. Une telle situation conforterait les communes dans leur insouciance par rapport aux aménagements nécessaires pour le transport public de surface.

M. Alain Flausch répète qu'il ne voit pas de solution en surface pour la chaussée d'Alsemberg et la rue Gallait. Il faudrait des mesures radicales, comme pour la chaussée de Charleroi, mais un manque de volonté empêche de le faire.

L'hypothèse des trois lignes de tram dans le tunnel représenterait 1,5 million d'euros en plus en termes de coûts d'exploitation, mais c'est surtout le manque de régularité qui a abouti à l'écart. Il ne faudrait pas perturber les lignes 3 et 52 en ajoutant dans le tunnel des lignes présentant des problèmes de régularité en amont et en aval. Le 52 est en effet protégé jusqu'au Nord, et de toute façon, la majorité des clients ne font pas un trajet complet Nord-Sud.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime que son expérience quotidienne contredit les statistiques de l'étude. Il vient au Parlement bruxellois depuis Simonis en passant par Rogier et il voit quels sont les trams les plus fréquentés, à savoir, dans l'ordre, le 55, ensuite le 52, enfin la navette 3 qui existe déjà dans sa phase expérimentale, la plupart des voyageurs descendant à De Brouckère.

M. Alain Flausch rappelle qu'un précédent exposé avait montré que les voyageurs qui souffrent des correspondances sont ceux qui vont vers De Brouckère, prennent la ligne 1 ou qui se rendent au centre administratif de la Monnaie. Le problème a été évoqué avec la Ville de Bruxelles. Les usagers qui vont au-delà, jusqu'à la Bourse et Anneessens, sont nettement moins nombreux et ils ne sont plus que 2 % à aller au-delà de la gare du Midi. Il faut donc relativiser les problèmes de correspondance : l'axe Nord-Sud relève davantage d'un souci de planification que d'un souci de clientèle. Celle-ci doit plutôt bénéficier d'une bonne communication Nord-Sud en passant par le centre, et à cet effet deux lignes s'avèrent suffisantes. Il faut à tout prix éviter de perturber les lignes du Nord par les problèmes du Sud et inversement, la correspondance étant compensée par une meilleure régularité. L'axe Nord-Sud est un axe de distribution. Il est ainsi tout à fait possible, en travaillant à Rogier, d'aller manger à la Bourse ... Et l'on constate que les modèles font état d'une augmentation significative de la clientèle, comme ce fut le cas pour la ligne 2 autrefois. Voilà la philosophie du débat.

M. Jean-Pierre Cornelissen demande si l'étude Stratec a bien tenu compte de l'âge (avec probablement une aug-

ment de la possibilité d'aller en surface, si une telle option devient réaliste.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vreest dat wanneer het plan uitgevoerd wordt, er minder bereidheid van de politieke overheid – vooral vanwege de gemeenten – zal zijn om nog iets te ondernemen. In een dergelijke situatie zouden de gemeenten zich nog minder geroepen voelen om de nodige aanpassingen te doen ten voordele van het bovengronds openbaar vervoer.

De heer Alain Flausch herhaalt dat hij geen oplossing heeft voor de bovengrondse problemen op de Alsembergsesteenweg en de Gallaitstraat. Er zijn radicale maatregelen vereist, net zoals voor de Charloisesteenweg, maar de bereidheid is er niet.

De hypothese van drie tramlijnen in de tunnel zou 1,5 miljoen euro meer kosten op het vlak van de exploitatiekosten, maar het is vooral het gebrek aan klokvastheid die ertoe geleid heeft dat deze optie verworpen is. Men moet de lijnen 3 en 52 niet hinderen door in de tunnel lijnen toe te voegen die in het begin en op het einde onvoldoende regelmaat hebben. Lijn 52 is immers beschermd tot het Noord en de meeste reizigers zitten het volledige traject Noord-Zuid niet uit.

De heer Jean-Pierre Cornelissen spreekt vanuit zijn dagelijkse ervaring de statistieken van het onderzoek tegen. Hij gaat naar het Hoofdstedelijk Parlement vanaf Simonis via Rogier en kan vaststellen op welke trams het meeste volk zit, te weten in deze volgorde : lijn 55, lijn 52 en ten slotte pendel 3 die reeds in een experimentele fase rijdt. De meeste reizigers stappen af aan De Brouckère.

De heer Alain Flausch herinnert eraan dat uit een vorige uiteenzetting gebleken is dat de reizigers die het meest moeten overstappen, de reizigers zijn die naar De Brouckère gaan, lijn 1 nemen of naar het administratief centrum van de Munt gaan. Het probleem is met de stad Brussel besproken. De reizigers die verder gaan tot de Beurs en Anneessens zijn veel minder talrijk en slechts 2 % van hen gaat verder dan het Zuidstation. Het probleem van het overstappen is dus relatief : de Noord-Zuidas wordt dus eerder bekeken vanuit de invalshoek van de planning dan vanuit die van de reizigers. De reizigers moeten eerder een goede verbinding Noord-Zuid via het centrum hebben en twee lijnen zijn daartoe voldoende. Men moet kost wat kost voorkomen dat de lijnen van het Noord verstoord worden door de problemen van het Zuid en omgekeerd, want het overstappen wordt gecompenseerd door een betere klokvastheid. De Noord-Zuid as is een distributie-as. Zo is het zeer goed mogelijk om te gaan eten aan de Beurs wanneer men aan Rogier werkt. Uit de modellen blijkt dat het aantal reizigers aanzienlijk toegenomen is, zoals vroeger het geval was voor lijn 2. Dat is de kern van het debat.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vraagt of het onderzoek van Stratec wel degelijk rekening gehouden heeft met de

mentation des plus de 65 ans sur le réseau) et des handicaps que les usagers peuvent présenter. Par exemple, si l'on descend à Rogier pour emprunter la ligne 3, il faut déployer des efforts supplémentaires. Il n'existe pas toujours d'escalator ou, dans le cas où il y en a, parfois il ne fonctionne pas.

M. Alain Flausch rappelle qu'il s'agit d'un échantillon de 3.850 personnes, et que l'étude est donc représentative. Stratec a bien intégré les différents paramètres au moment de la préparation des échantillons et des questions à poser aux voyageurs. Il rappelle également que, pour l'ensemble des usagers, plus il y a de niveaux à franchir pour la correspondance, plus l'opération est ressentie comme pénible. La perte est estimée à dix eurocents par niveau.

En réponse à la remarque de M. Cornelissen concernant la politique de mobilité, M. Claude Michel relève que l'interdiction du parking rue Royale Sainte-Marie oblige les véhicules à grimper sur le site propre en raison de chantiers sur la zone de déchargement. Il y a également le cas du bus qui remonte à contresens la rue Fossé aux Loups. En raison de travaux sur la droite entre l'hôtel SAS et la place de la Monnaie, il faut emprunter le site propre situé en face, ce qui s'avère extrêmement dangereux. Or, la commune n'est pas toujours responsable, et la Région non plus, notamment en ce qui concerne la rue Royale Sainte-Marie. Il n'est pas toujours possible de réaliser de beaux sites propres comme celui de Woeste, la ville étant constituée de rues historiquement et géographiquement étroites.

Mme Geneviève Meunier comprend en un certain sens la position de la STIB, qui adopte une stratégie de repli sur le réseau souterrain dont elle a la maîtrise. Il n'est plus possible de compter sur les communes et la Région pour résoudre les points noirs, notamment par rapport à la vitesse commerciale au Nord et au Sud. La navette ne résout pas les problèmes d'irrégularité qui se posent aujourd'hui en amont ou en aval à Schaerbeek, Evere, Uccle et Forest.

Concernant l'hypothèse des trois lignes, évoquée tout au début de la séance, M. Flausch a chiffré le surcoût à 1,5 millions d'euros à la ligne. De façon plus générale, Mme Meunier souhaiterait que M. Flausch rappelle le coût d'exploitation de la navette, celui de la situation existante et enfin celui de l'hypothèse des trois lignes invoquée par plusieurs parlementaires et différentes associations.

A propos de la concertation avec les communes, est-il exact qu'elles ont toutes remis un avis positif? La rencontre avec la commune de Schaerbeek n'est prévue que la semaine prochaine ... Certaines communes ne sont pas directement concernées par l'axe Nord-Sud, mais il est positif d'avoir envoyé un courrier à toutes en vue d'élargir la concertation, comme par exemple à propos de la grande ceinture ou de l'axe royal. Les communes sont concernées

leefstijd (er is waarschijnlijk een verhoging van de 65 plusers op het net) en met de handicaps die de gebruikers kunnen hebben. Wanneer men bijvoorbeeld in Rogier afstapt om lijn 3 te nemen, moet men extra inspanningen doen. Er is niet altijd een roltrap en als er een is werkt die niet altijd.

De heer Alain Flausch herinnert eraan dat het om een steekproef met 3.850 personen gaat en dat de studie dus representatief is. Stratec heeft rekening gehouden met de verschillende parameters toen de steekproeven en de vragen aan de reizigers voorbereid werden. Hij herinnert er ook aan dat alle reizigers vinden dat hoe meer niveaus er overschreden moeten worden om over te stappen, hoe hinderlijker dit ervaren wordt. Het verlies wordt op tien eurocent per niveau geraamd.

In antwoord op de opmerking van de heer Cornelissen in verband met het mobiliteitsbeleid merkt de heer Claude Michel op dat de voertuigen wegens het parkeerverbod aan de Koninklijke Sint-Mariastraat over de eigen baan moet rijden wegens werkzaamheden op de laad- en loszone. In de Wolvengrachtstraat moeten de bussen bijvoorbeeld in tegengestelde richting rijden wegens werkzaamheden rechts tussen het SAS-hotel en het Muntplein moet men over de eigen baan aan de overkant rijden wat uiterst gevaarlijk is. De gemeente is niet altijd verantwoordelijk en het Gewest evenmin onder meer in verband met de Koninklijke Sint-Mariastraat. Het is niet altijd mogelijk om mooie eigen banen aan te leggen zoals die van Woeste doordat de stad smalle straatjes heeft.

Mevrouw Geneviève Meunier begrijpt in zekere zin het standpunt van de MIVB dat de voorkeur geeft aan het ondergronds netwerk waarover ze de controle in handen heeft. Het is niet altijd mogelijk om te rekenen op de steden en op het Gewest om de knelpunten weg te werken, onder meer in verband met de reïssnelheid in het noorden en in het zuiden. De pendeldienst lost de problemen in verband met de stiptheid die zich nu voordoen voor en na Schaerbeek, Evere, Ukkel en Vorst niet op.

De heer Flausch heeft de meerkosten van de drie lijnen waarover sprake aan het begin van de vergadering becijferd op 1,5 miljoen euro per lijn. Meer in het algemeen zou mevrouw Meunier willen dat de heer Flausch de exploitatiekosten van de pendeldienst, van de huidige situatie en ten slotte van de drie lijnen waarover een aantal parlementsleden en verschillende verenigingen gesproken hebben in herinnering brengt.

In verband met het overleg met de gemeenten vraagt zij of het klopt dat alle gemeenten een positief advies hebben uitgebracht. De ontmoeting met de gemeente Schaerbeek zal pas volgende week plaatshebben. Bepaalde gemeenten hebben niet direct te maken met de Noord-Zuidas maar het is positief dat aan alle gemeenten een brief is gezonden om het overleg te verruimen zoals bijvoorbeeld in verband met de grote ring of het koninklijk traject. De herstructurering

par l'ensemble de la restructuration et demandent à être consultées.

Pour ce qui est du matériel roulant, Mme Meunier pensait, suite à l'information fournie par M. Cornelissen, que le comité de gestion s'était déjà prononcé. Il va sans dire que le choix d'un matériel roulant lourd influera nécessairement la restructuration du réseau trams.

Par ailleurs, l'étude parle d'irrégularités, moins de fréquences. Or, les fréquences sur l'axe Nord-Sud vont diminuer, et M. Flausch n'a pas encore répondu à cette problématique.

Les correspondances de quai à quai conviennent pour les usagers du Nord, mais comment réaliser, au Sud, une partie de la correspondance à Lemonnier ? Il n'y aurait dans ce cas plus de place pour les autres trams. Et les voyageurs qui descendent rue Couverte, à la gare du Midi, ressentent une grande contrainte lorsqu'ils doivent prendre leur correspondance aux niveaux – 1 et – 2.

Enfin, les associations représentatives des usagers ont été entendues et ont remis leur avis, notamment les représentants de la Commission régionale de la Mobilité. Toutes ont émis un avis négatif par rapport au projet. Comment M. Flausch peut-il répondre à cela ?

M. Alain Flausch conteste l'affirmation selon laquelle la STIB aurait opté pour une solution de repli. Au contraire, la STIB n'a jamais ménagé ses efforts pour faire avancer les projets d'aménagement de voirie au bénéfice du transport public. « Tous les bons moyens sont bons », comme le dit l'adage. Il n'existe à l'heure actuelle aucune solution pour les axes de Schaerbeek et d'Uccle. Il s'agit d'un problème de répartition des compétences au niveau politique, notamment entre la Région et les communes. Il n'est pas question de renoncer aux aménagements de voirie et au transport de surface.

D'autre part, pour ce qui est de la concertation à Schaerbeek, M. Flausch a vu le bourgmestre et rencontrera prochainement le collègue. *A priori*, la commune semblait marquer son adhésion quant aux aménagements apportés au projet. De façon générale, la concertation a déjà commencé avec l'envoi d'un courrier à toutes les communes pour les inviter à venir assister à une présentation du projet. Même celles qui sont peu affectées, comme Woluwe, ont la possibilité de participer à un dialogue constructif.

M. Flausch tient à préciser que le marché relatif au matériel roulant n'a pas encore été attribué. Des négociations sont en cours avec les constructeurs; la STIB doit à ce stade définir l'objet de la vente. Le fabricant n'a pas encore été sélectionné. Le contrat devrait être signé dans les deux mois.

heeft gevolgen voor de gemeenten en de gemeenten wensen te worden geraadpleegd.

Na de informatie verstrekt door de heer Cornelissen dacht mevrouw Meunier dat het beheerscomité reeds een beslissing had genomen in verband met het rollend materieel. Het spreekt vanzelf dat de keuze van zwaar materieel noodzakelijkerwijs gevolgen zou hebben voor de herstructurering van het tramnet.

Voorts is in de studie sprake van het niet-klokvast rijden, over lagere frequentie. De frequentie op de Noord-Zuidas zal echter verminderen en de heer Flausch is nog niet ingegaan op deze problemen.

De reizigers uit het noorden kunnen van perron tot perron overstappen maar hoe kan een gedeelte van de aansluitingen in Lemonnier in het zuiden worden geregeld ? Er zou in dit geval geen plaats meer zijn voor de andere trams en de reizigers die uitstappen aan de overdekte straat aan het Zuidstation vinden het erg vervelend dat zij moeten overstappen op de – 1 en de – 2 verdieping.

Tenslotte hebben de representatieve gebruikersverenigingen een advies uitgebracht en zijn zij gehoord, onder meer de vertegenwoordigers van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit. Alle verenigingen hebben een negatief advies uitgebracht ten aanzien van het project. Wat heeft de heer Flausch daarop te zeggen?

De heer Alain Flausch betwist dat de MIVB zou hebben gekozen voor het ondergronds net. Integendeel, de MIVB heeft alles in het werk gesteld om de projecten voor de aanleg van de weg ten behoeve van het openbaar vervoer te doen vooruitgaan. « Alle goede middelen zijn goed » klinkt het daar. Er bestaat op dit ogenblik geen enkele oplossing voor de lijnen in Schaerbeek en Ukkel. Het is een probleem van verdeling van bevoegdheden op politiek vlak, onder meer tussen het Gewest en de gemeenten. Er is geen sprake van af te zien van de inrichting van de weg en van het bovengronds vervoer.

Wat het overleg in Schaerbeek betreft, heeft de heer Flausch gesprekken gevoerd met de burgemeester en zal hij weldra een ontmoeting hebben met het college. *A priori* lijkt de gemeente in te stemmen met de wijzigingen in het ontwerp. In het algemeen is het overleg reeds begonnen met een brief aan alle gemeenten om hen te vragen een voorstelling van het project bij te wonen. Zelfs de gemeenten die er weinig mee te maken hebben, zoals Woluwe, hebben de mogelijkheid om een steentje bij te dragen tot een constructieve dialoog.

De heer Flausch wil preciseren dat de opdracht voor het rollend materieel nog niet gegund is. Er zijn onderhandelingen aan de gang met de constructeurs. De MIVB moet op dit ogenblik het voorwerp van de verkoop definiëren. De fabrikant is nog niet geselecteerd. Het contract zal over twee maanden moeten worden getekend.

Quant à l'objection de la diminution de fréquences dans l'axe Nord-Sud, M. Flausch rappelle que le passage de vingt trams à l'heure au lieu des trente-cinq trams actuels représente une avancée considérable, car cette mesure permettra une remise en ordre du réseau. Aujourd'hui, le chaos est total, avec un déploiement de matériel disproportionné et des trams soit bondés, soit vides. D'autre part, il ne faut pas perdre de vue que la notion de fréquence a été intégrée dans le projet. Elle intervient en tant que variable déterminant l'intervalle entre deux lignes. Une perception de la correspondance est d'autant mieux ressentie que cet intervalle est court – par exemple s'il est de trois minutes, ce qui correspond à un temps d'attente moyen d'une minute et demie. C'est dans cet esprit qu'un aménagement a été proposé pour les lignes 3 et 55 en soirée, une correspondance de dix minutes étant perçue comme pénalisante.

A propos des correspondances de quai à quai à Lemonnier, M. Flausch explique qu'une fois parvenus à l'arrêt tram situé dans la remontée, les usagers devront simplement traverser la voie sur une trentaine de mètres. Dans la partie Sud, les trams situés dans le fond du tunnel sont accessibles quai à quai à partir du métro. Les clients n'auront qu'à décider s'ils désirent descendre ou rester en surface.

M. Sermeus ajoute que la plupart des lignes Nord-Sud sont combinées de manière à offrir systématiquement une correspondance à Lemonnier, alors que le plan prévoyait initialement une correspondance au Midi. La station Lemonnier permet d'éviter une correspondance de niveau.

En réponse aux questions de M. Cornelissen et de Mme Meunier, M. Alain Flausch signale que la STIB a fait des simulations de réseaux composés de trois lignes différentes (la navette Nord-Midi-Churchill, la ligne 51 Esplanade-Nord-Midi-Churchill et la ligne 55 maintenue dans sa totalité). La solution la plus économique est bien celle dont avait parlé M. Flausch, à savoir l'achat de neuf trams supplémentaires mais avec la possibilité d'en récupérer quatre, ce qui revient à un investissement supplémentaire de cinq véhicules. Dans cette hypothèse la moins chère, le budget d'exploitation représenterait un supplément de 1,5 million d'euros. Les simulations ont été calculées à budget constant. Mais le problème principal résidait dans l'absence de toute garantie de régularité d'un tel réseau. En outre, les trois lignes de trams constitueraient un parc hétérogène puisque la navette et la ligne 51 appartiendraient à la catégorie 3000 alors que la ligne 55 resterait dans la catégorie des trams 7900.

M. Jean-Pierre Cornelissen voudrait savoir quels sont les problèmes causés par un matériel hétérogène.

M. Sermeus répond que les modèles 7900 aux portes étroites et munis de plusieurs marches occasionnent des difficultés en termes d'accessibilité.

Wat de bezwaren tegen lagere frequenties in de Noord-Zuidas betreft, herinnert de heer Flausch eraan dat 20 trams per uur i.p.v. 35 trams nu een aanzienlijke stap vooruit is. Deze maatregel zal het mogelijk maken orde te scheppen in het net. Nu is er totale chaos. Ofwel zijn de trams overvol ofwel zijn ze leeg. Anderzijds mag men niet uit het oog verliezen dat het begrip « frequentie » in het project is opgenomen. Het is de variabele die de tussentijd tussen twee lijnen bepaalt. De reizigers hebben minder moeite met het overstappen als deze tussentijd kort is, bijvoorbeeld 3 minuten, wat overeenstemt met de gemiddelde wachttijd van anderhalve minuut. In dit opzicht is een wijziging voorgesteld voor de lijnen 3 en 55 's avonds, 10 minuten wachten op aansluiting wordt immers als vervelend beschouwd.

In verband met de aansluitingen van perron tot perron in Lemonnier, zegt de heer Flausch dat de reizigers die aangekomen zijn aan de tramhalte op de helling de sporen over een dertigtal meter zullen moeten oversteken. In het gedeelte zuid zijn de trams in de tunnel zelf toegankelijk via het perron vanaf de metro. De reizigers zullen dan moeten beslissen of zij naar beneden gaan of bovengronds blijven.

De heer Sermeus voegt eraan toe dat de meeste lijnen Noord-Zuid gecombineerd zijn om systematisch een aansluiting mogelijk te maken in Lemonnier terwijl het plan oorspronkelijk in een aansluiting in het Zuidstation voorzag. In het Lemonnier-station moet men niet van verdieping veranderen voor een aansluiting.

In antwoord op de vragen van de heer Cornelissen en van mevrouw Meunier geeft de heer Alain Flausch te kennen dat de MIVB simulaties heeft gemaakt voor de samengestelde netten van drie verschillende lijnen (de pendeldienst Noord-Zuid-Churchill, lijn 51 Esplanade-Noord-Zuid-Churchill en lijn 55 die volledig behouden blijft). De meest voordelige oplossing is die waarover de heer Flausch heeft gesproken, nl. de aankoop van negen extra trams met de mogelijkheid om er vier te recupereren, wat neerkomt op een extra investering van vijf rijtuigen. Dit geval dat het minst dure is, zou voor de exploitatiebegroting een extra kost van 1,5 miljoen euro betekenen. De simulaties zijn berekend met een constante begroting maar het voornaamste probleem was dat de klokvastheid met zo'n net niet gegarandeerd is. Bovendien zouden er op de drie tramlijnen verschillende types trams worden ingelegd aangezien de pendeldienst en lijn 51 uit trams van categorie 3000 zouden bestaan terwijl er op lijn 55 trams van categorie 7900 zouden rijden.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zou willen weten welke problemen dit zal opleveren.

De heer Sermeus antwoordt dat de modellen 7900 met smalle deuren en verschillende treden problemen opleveren inzake toegankelijkheid.

En complément aux réponses fournies par M. Flausch, d'autres simulations ont également été réalisées. M. Sermeus signale que :

1. la ligne 55 entrant à Rogier à partir de Schaerbeek :

cette ligne présenterait des retards, même si l'on décidait d'ouvrir la plate-forme centrale afin de faciliter les montées et les descentes, car les trams sont pleins à craquer. En effet, les voyageurs provenant pour une part de la ligne 2 et pour une autre part du complexe de City 2 veulent toujours monter dans le premier tram, même si un autre tram attend au bout du quai, et malgré le fait que la majorité d'entre eux ne vont pas plus loin qu'au Midi.

2. la mise à cinq voitures des rames de la ligne 2 :

ces rames sont actuellement constituées de trois voitures. Ce chiffre devrait passer à cinq une fois que le bouclage de la petite ceinture aura été réalisé, soit à peu près au même moment que la restructuration de l'axe Nord-Sud. La ligne 1 en provenance de Beekkant n'ira plus à Simonis, ce qui nécessitera un transfert à partir de la ligne 2 à la station Rogier. C'est pourquoi des U5 ont été prévus dans le plan métro, afin de débarquer une partie de la clientèle vers City 2 et une autre partie vers l'axe Nord-Sud ; il est mathématiquement impossible de faire entrer autant de voyageurs dans un tram 7900. C'est un des problèmes qui a alimenté la réflexion sur l'achat de véhicules de grande capacité. Une longueur de quarante-cinq mètres devrait suffire.

M. Jean-Pierre Cornelissen demande pourquoi on ne pourrait pas mettre des trams de grande capacité sur la ligne 55.

M. Louis-Hugo Sermeus explique que ce scénario a également été simulé, mais qu'il est très cher en termes de budget d'investissement.

M. Alain Flausch va dans le même sens en précisant qu'il est impératif de rester dans les limites des budgets d'exploitation et d'investissement. Le budget global s'élève à cent millions d'euros. Il ne faudrait pas aggraver la situation de la STIB, qui est déjà endettée.

L'intervenant souhaite émettre des remarques en réponse aux propos de Mme Meunier sur les associations représentatives des usagers des transports en commun. Il souligne le fait que la STIB a commandé une étude, ce qui permet d'objectiver les différents paramètres disponibles et d'étudier ce que pense la clientèle, représentée par un échantillon de 3.500 personnes interrogées.

M. Alain Flausch estime qu'une telle méthode est plus fiable que les avis des associations, qui ont gardé un schéma de pensée propre au réseau tram des années 80, complètement dépassé aujourd'hui, ainsi que le montre la

Ter aanvulling van de antwoorden van de heer Flausch zijn ook andere simulaties gemaakt. De heer Sermeus zegt dat :

1. lijn 55 die vanaf Schaarbeek binnenkomt in Rogier :

deze lijn had met vertraging af te rekenen zelfs indien men laat in- en uitstappen vanaf het centraal perron want de trams zijn boordevol. De reizigers die ten dele van lijn 2 komen en anderzijds van City 2 willen steeds opstappen in de eerste tram zelfs als er een andere tram wacht aan het einde van het perron en ondanks het feit dat de meesten onder hen niet verder gaan dan Brussel-Zuid.

2. het inleggen van vijf rijtuigen op lijn 2 :

deze stellen bestaan voor het ogenblik uit drie rijtuigen. Dit zou moeten worden verhoogd tot vijf wanneer de kleine ring zal zijn doorgetrokken, nl. ongeveer op hetzelfde ogenblik dat de herstructurering van de Noord-Zuidas voltooid zal zijn. Lijn 1 vanaf Beekkant zal niet meer tot aan Simonis rijden. Daarom zal vanaf lijn 2 in het station Rogier moeten worden overgestapt. Daarom zijn er U5's gepland in het metroplan om een gedeelte van de reizigers richting City 2 te laten uitstappen en een gedeelte naar de Noord-Zuidas. Het is mathematisch onmogelijk om zoveel reizigers in een tram 7900 te laten instappen. Het is een van de problemen die ter sprake gekomen zijn bij de beraadslaging over de aankoop van voertuigen met grote capaciteit. Een lengte van 45 meter zou voldoende moeten zijn.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vraagt waarom men geen trams met grote capaciteit zou kunnen inleggen op lijn 55.

De heer Louis-Hugo Sermeus legt uit dat ook dit scenario is uitgetest maar dat het zeer duur is voor de investeringsbegroting;

De heer Alain Flausch is het daarmee eens en preciseerd dat men binnen de perken van de exploitatie- en investeringsbegroting moet blijven. De totale begroting bedraagt 100 miljoen euro. Men mag de financiële situatie van de MIVB die reeds veel schulden heeft niet verergeren.

De spreker wenst opmerkingen te maken in antwoord op de uitspraken van mevrouw Meunier over de representatieve verenigingen van gebruikers van het openbaar vervoer. Hij wijst erop dat de MIVB opdracht gegeven heeft voor een studie om de verschillende beschikbare parameters te objectiveren en na te gaan wat de reizigers vinden van het aanbod. Het ging om een monster van 3.500 personen die zijn ondervraagd.

De heer Alain Flausch meent dat zo een methode betrouwbaarder is dan de meningen van de verenigingen die vasthouden aan de ideeën over het tramnet uit de jaren '80 dat thans volkomen achterhaald is zoals blijkt uit de

réalité sur le terrain. L'administrateur-directeur général a cependant tenté de convaincre les associations du bien-fondé du projet. Il a par ailleurs bon espoir que la Commission régionale de la Mobilité rende un avis favorable. Il convient de rappeler que les différentes associations oublient toujours le paramètre des coûts d'exploitation et d'investissement lorsqu'elles proposent des solutions. Or, il importe de trouver une équation optimale aujourd'hui, tout en gardant à l'esprit qu'il ne s'agit pas d'élaborer un réseau pour cent ans. Des aménagements pourront avoir lieu régulièrement en fonction de l'évolution du paysage bruxellois.

M. Denis Grimberghs souhaite formuler quelques remarques supplémentaires.

Il rappelle l'étonnement des parlementaires et des représentants de la Commission régionale de la Mobilité sur le fait que certains prolongements de trams sont mentionnés au PRD mais pas dans le plan de la STIB, comme par exemple les lignes 39-44 jusque Schuman. Que pense M. Flausch de ces prolongements ?

Il est très désagréable d'entendre dire que rien ne peut être fait pour améliorer la vitesse commerciale. Celle-ci ne peut continuer à se détériorer alors que des investissements sont consentis. Sur ce point, il faut une détermination absolue de la STIB ! Une telle démarche ne se traduit pas nécessairement par de grandes mesures ou des modifications physiques. Il suffit déjà d'assurer la fluidité du trafic au bénéfice des transports en commun, comme par exemple à la rue Gallait ou à la rue Royale Sainte-Marie les jours de marché, où les policiers assurent jusqu'à présent le trafic des voitures particulières. Certains choix peuvent difficilement être assumés sur le plan politique, lorsqu'il s'agit par exemple de transformer le goulet Louise en piétonnier.

Une autre mesure très simple consiste à prévoir systématiquement un marquage au sol pour les sites propres, ou à mieux réglementer les chantiers. La STIB a-t-elle demandé aux autorités communales de vérifier le respect du permis chantier de la rue Royale qui mange une partie du site propre ? De même, la fluidité du trafic des bus n'est pas assurée à la rue de la Chancellerie, près de la place Madou, en raison de travaux qui mangent deux bandes de circulation.

En vue d'augmenter la vitesse commerciale, il faut donc prévoir des aménagements mais sans pour autant privilégier des moyens trop lourds, comme c'est le cas au boulevard Wahis où la STIB s'encombre elle-même en réalisant de gigantesques travaux, alors que de bons feux de signalisation auraient offert une solution plus rapide et moins chère.

M. Alain Flausch rappelle, à propos du prolongement des lignes de tram, que sa présentation portait sur le redéploiement du réseau existant, les autres projets (prolonge-

realiteit. De bestuurder-directeur-generaal evenwel heeft getracht om de verenigingen te overtuigen van de deugdelijkheid van het project. Hij heeft voorts goede hoop dat de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit een gunstig advies uitbrengt. Er moet aan herinnerd worden dat de verschillende verenigingen steeds vergeten rekening te houden met de exploitatie- en investeringskosten wanneer zij oplossingen voorstellen. Men moet nu een optimale oplossing zoeken maar men mag niet vergeten dat er geen net wordt opgesteld voor honderd jaar. Aanpassingen kunnen regelmatig gebeuren naargelang de evolutie van het Brusselse landschap.

De heer Denis Grimberghs wenst enkele bijkomende opmerkingen te formuleren.

Hij herinnert eraan dat het parlamentsleden en vertegenwoordigers van de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit verbaast dat bepaalde verlengingen van tramlijnen wel vermeld zijn in het GewOP maar niet in het plan van de MIVB, zoals bijvoorbeeld de lijnen 39-44 tot Schuman. Wat denkt de heer Flausch hiervan ?

Het is zeer onaangenaam te moeten horen zeggen dat er niets kan worden gedaan om de reissnelheid te verbeteren. Het gaat niet op dat die reissnelheid verslechtert terwijl er investeringen worden toegezegd. Op dit punt moet de MIVB vastberaden handelen. Het gaat niet noodzakelijk om grote maatregelen of om concrete wijzigingen. Het is al voldoende dat de verkeersdoorstroming voor het openbaar vervoer wordt verzekerd zoals bijvoorbeeld in de Gallaitstraat of in de Koninklijke Sint-Mariastraat op de marktdagen waar de politieagenten tot nu toe het verkeer regelen. Bepaalde keuzes zijn uit politiek oogpunt moeilijk verdedigbaar, bijvoorbeeld de omvorming van de Louizaflessenhals in een verkeersvrije straat.

Een andere eenvoudige maatregel bestaat erin om systematisch op de weg markeringen aan te brengen om de eigen banen af te bakenen of om de werkzaamheden beter te reglementeren. De MIVB heeft de gemeenten gevraagd om controle uit te oefenen op de naleving van de bouwvergunning aan de Koningstraat waar gebruik gemaakt wordt van een gedeelte van de eigen banen. Ook in de Kanselarijstraat bij het Madouplein kunnen de bussen niet vlot doorrijden wegens werkzaamheden die twee rijstroken belemmeren.

Om de reissnelheid te verhogen moet men dus maatregelen nemen zonder evenwel naar zware middelen te grijpen zoals bijvoorbeeld op de Wahislaan waar het verkeer door de MIVB zelf gestremd wordt ten gevolge van groot-scheepse werken. Goede verkeerslichten zouden hier een snellere en minder dure oplossing hebben geboden.

De heer Alain Flausch herinnert er in verband met de verlenging van de tramlijnen aan dat hij het in zijn presentatie had over de herstructurering van het bestaande net.

ment des lignes 39 et 44 jusqu'à Mérode ou Schuman, de la ligne 94 ...) faisant partie d'un autre débat. Seuls les projets très avancés ont été intégrés, comme par exemple le 94, qui devient le 93. C'est ainsi que les changements prévus au boulevard du Souverain ont été reportés sur la carte. Le prolongement de la ligne 55 au Sud est en voie de réalisation, alors qu'il n'est pas encore programmé au Nord en raison des hésitations concernant l'accès à l'OTAN. De même, le prolongement de la ligne 56 avenue Marius Renard n'en est qu'au stade du permis d'urbanisme.

Cependant, il est prévu d'intégrer ces prolongements dans le futur marché au moyen d'options d'achat, afin de permettre l'acquisition de nouveaux véhicules dans deux ou trois ans.

D'autre part, M. Flausch tient à souligner qu'il est tout à fait déterminé à améliorer la vitesse commerciale à moindre coût, notamment avec une bonne télécommande des feux et en renforçant les équipes. La STIB vient d'ailleurs de remettre un rapport au formateur du gouvernement à propos des difficultés d'application du code de la route, avec entre autres le problème du statut des sites protégés. Une police de la circulation a également été proposée, à l'instar de ce qui se fait à Paris, afin d'assurer une bonne circulation du transport public sur l'ensemble des sites protégés. Mais un tel projet n'est pas considéré comme faisant partie des missions essentielles de la police.

Dans le même ordre d'idées, la vitesse commerciale pourrait être améliorée dans les tunnels moyennant un aménagement des voies et une nouvelle pratique des conducteurs, qui ont tendance à rouler doucement et à ralentir en raison des aiguillages non sécurisés. Cependant, le tragique accident de tram qui a eu lieu tout récemment au bout de l'avenue Roosevelt à amené la population à réagir émotionnellement contre les trams « qui roulent trop vite », même si ce n'était pas le cas en l'occurrence. Il faut mesurer le degré d'acceptabilité d'une vitesse plus rapide parmi la population, compte tenu notamment de la nécessaire protection des piétons (en Allemagne, des trams roulent en ville à 60 km/h en s'insérant dans le trafic et cela ne pose pas de problèmes).

M. Flausch précise d'autre part qu'il a donné suite à l'intervention de M. Michel Van Roye qui demandait un marquage au sol à la rue Royale, et que des lettres ont été envoyées à la Ville de Bruxelles. Certaines missions (police de chantier, sécurité des gens...) ne sont pas assurées par la STIB, faute de moyens. Enfin, M. Alain Flausch tient à remercier M. Denis Grimberghs qui lui a témoigné son soutien sur la question de la vitesse commerciale.

Réunion du 2 juillet 2003

A l'issue de ces différentes auditions, la commission est saisie d'une proposition de résolution relative à laestruc-

Voor de andere projecten (verlenging van de lijnen 39 en 44 tot Merode of Schuman, van lijn 94, ...) zullen andere maatregelen worden genomen. Er is alleen rekening gehouden met reeds ver gevorderde projecten, zoals bijvoorbeeld lijn 94 die 93 wordt. De veranderingen op de Vorstlaan zijn op de kaart aangebracht. De verlenging van lijn 55 in het zuiden is in uitvoering terwijl de plannen voor het noorden wegens aarzelingen in verband met de toegang tot de NAVO nog niet gereed zijn. Voor de verlenging van lijn 56 aan de Marius Renardlaan is slechts een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd.

In de toekomstige opdracht zal evenwel rekening worden gehouden met deze verlenging door middel van aankoopties ten einde nieuwe rijtuigen over twee of drie jaar te kunnen aankopen.

De heer Flausch wenst er anderzijds op te wijzen dat hij vastbesloten is om de reissnelheid tegen weinig kosten te verbeteren onder meer met een goede afstandbediening van de verkeerslichten en door de teams te versterken. De MIVB heeft zopas een rapport afgegeven aan de formateur van de regering in verband met de moeilijkheden bij de toepassing van het verkeersreglement met onder meer het probleem van de status van de beschermde banen. Er is tevens een verkeerspolitie voorgesteld naar het voorbeeld van wat in Parijs is gedaan ten einde het openbaar vervoer vlot te laten rijden op alle beschermde banen. Maar zo een project behoort niet tot de kerntaken van de politie.

De verkeerssnelheid zou eveneens kunnen worden verbeterd in de tunnels door middel van een aanpassing van de wegen en van een ander rijgedrag van de bestuurders die doorgaans traag rijden en vertragen wegens niet-beveiligde wissels. Het tragische ongeval met een tram dat onlangs heeft plaatsgehad aan het einde van de Rooseveltlaan heeft voor hevige reacties gezorgd bij de bevolking tegen de trams die te vlug zouden rijden. Zelfs als dit hier niet het geval was. Men moet bij de bevolking nagaan of een grotere snelheid aanvaardbaar is rekening houdend onder meer met de noodzakelijke bescherming van de voetgangers (in Duitsland rijden de trams in de stad tegen 60 km/uur in het verkeer en dat levert geen problemen op).

De heer Flausch preciseert dat hij gevolg gegeven heeft aan de vraag van de heer Michel Van Roye om in de Koningstraat wegmarkeringen aan te brengen en om brieven te zenden aan de stad Brussel. Bepaalde taken (politie van de werken, veiligheid van de mensen, ...) worden niet uitgevoerd door de MIVB bij gebrek aan middelen. De heer Alain Flausch wenst de heer Denis Grimberghs te danken voor zijn steun op het vlak van de reissnelheid.

Vergadering van 2 juli 2003

Na de verschillende hoorzittingen, ontvangt de commissie een voorstel van resolutie betreffende reorganisatie

turation du réseau tramway de la STIB, élaborée par MM. Jean-Pierre Cornelissen (F), Michel Moock (F), Mme Geneviève Meunier (F) et M. Denis Grimberghs (F). Elle examine cette proposition (dont le texte se trouve en annexe du présent rapport) en application de l'article 28.2 du Règlement.

Discussion de la proposition

M. Michel Moock suggère de procéder à la lecture du texte de la proposition. Il précise d'emblée que certaines corrections mineures d'ordre technique ont été apportées au texte. Celui-ci est structuré en trois parties : d'abord les considérants, qui rappellent la situation existante, puis une série de constats qui s'attardent sur les effets positifs et négatifs des mesures envisagées par la STIB, et, enfin, une série de demandes qui sont formulées à l'attention du gouvernement régional.

1. Considérants

1^{er} considérant

MM. Michel Van Roye et Jean-Pierre Cornelissen proposent de simplifier la première phrase, qui est adaptée dans le sens suivant : « considérant le contrat de gestion de la STIB qui impose l'analyse annuelle de 20 % de son réseau ».

2^e considérant

Mme Geneviève Meunier suggère de remplacer « proposition de restructuration du réseau tramway » par « plan de restructuration », afin de garder le même terme dans l'ensemble du texte. Le texte est modifié en ce sens.

5^e considérant

M. Jean-Pierre Cornelissen demande, pour la cohérence du style, d'ajouter « le fait » avant l'ensemble de la phrase, qui devient : « le fait que le plan de restructuration présenté ne prend en compte ni les nouveaux projets » tram « à l'étude, ni le projet » bus « complémentaire ».

Vote

Les considérants de la proposition de résolution sont adoptés par 8 voix et 1 abstention.

2. Constats

M. Michel Van Roye estime qu'il faudrait ajouter un point libellé comme suit : « constatant que la vitesse com-

van het tramnet van de MIVB, ingediend door de heren Jean-Pierre Cornelissen (F) en Michel Moock (F), mevrouw Geneviève Meunier (F) en de heer Denis Grimberghs (F). De commissie onderzoekt dit voorstel (de tekst is in bijlage toegevoegd aan dit verslag) in toepassing van artikel 28.2 van het Reglement.

Bespreking van het voorstel

De heer Michel Moock stelt voor de tekst van het voorstel van resolutie te lezen. Hij wijst er vooraf op dat er in de tekst een paar kleine, technische wijzigingen zijn aangebracht. De tekst bestaat uit drie gedeelten : eerst, een aantal consideransen waarin aan de huidige toestand wordt herinnerd; vervolgens, een aantal vaststellingen over de positieve en negatieve gevolgen van de maatregelen die door de MIVB overwogen worden; ten slotte, een reeks verzoeken aan de gewestregering.

1. Consideransen

1^{ste} considerans

De heren Michel van Roye en Jean-Pierre Cornelissen stellen voor om de eerste zin te vereenvoudigen en te laten luiden : « gelet op de beheersovereenkomst van de MIVB, die verplicht tot een jaarlijkse analyse van 20 % van haar net ».

2^{de} considerans

Mevrouw Geneviève Meunier stelt voor om de woorden « voorstel tot reorganisatie » te vervangen door « plan tot reorganisatie » teneinde in de hele tekst dezelfde woorden te behouden. De tekst wordt aldus aangepast.

5^{de} considerans

De heer Jean-Pierre Cornelissen vraagt om, in het kader van een eenvormige stijl, de zin te laten voorafgaan door de woorden « het feit ». De zin luidt dan : « het feit dat het voorgestelde reorganisatieplan geen rekening houdt met de nieuwe tramprojecten die onderzocht worden, noch met de aanvullende busprojecten ».

Stemming

De consideransen van het voorstel van resolutie worden aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

2. Vaststellingen

De heer Michel Van Roye vindt dat er een streepje moet worden toegevoegd, luidend : « vaststellende dat de reis-

merciale constitue un impératif pour l'amélioration des transports en commun ».

M. Claude Michel insiste sur la nécessité de simplifier le texte et d'éviter les répétitions. La préoccupation de M. Van Roye est déjà exprimée plus loin dans la proposition de résolution, en tant que septième tiret du dispositif visant à obtenir la réalisation intégrale du programme VICOM en collaboration avec les communes.

1^{er} constat

M. Claude Michel précise qu'il faut lire : « le plan de restructuration présente des aspects positifs ».

3^e constat

M. Mahfoudh Romdhani s'interroge sur la signification des mots « résignation de la STIB ».

M. Claude Michel rappelle que la STIB a privilégié une solution en sous-sol pour les trams, avec la navette Nord-Sud, car les problèmes d'encombrement en surface ne peuvent être résolus efficacement à court terme. Les commissaires à l'origine de la proposition de résolution ont exprimé la crainte que le nouveau plan tramways n'officialise en quelque sorte la situation actuelle, même si la STIB a pris des initiatives en faisant part du problème de la vitesse commerciale au formateur du nouveau gouvernement fédéral, et en proposant la création d'une police régionale de la mobilité afin de garantir le respect des sites propres.

4^e constat

M. Claude Michel demande de modifier et de nuancer quelque peu la phrase, à adapter comme suit : « constatant que nombre de communes ne font guère d'efforts pour donner la priorité aux transports en commun, notamment par la création de sites protégés ». Il convient d'ajouter le terme « notamment », car l'aménagement de sites protégés n'est pas l'unique mesure envisageable.

Vote

Les constats de la proposition de résolution, tels qu'amendés oralement, sont adoptées par 8 voix et 1 abstention.

snelheid een *conditio sine qua non* is voor de verbetering van het openbaar vervoer ».

Volgens de heer Claude Michel moet men de tekst zo eenvoudig mogelijk houden en herhalingen vermijden. De bezorgdheid van de heer Van Roye wordt al verder in het voorstel van resolutie verwoord, te weten in het zevende streepje van het bepalend gedeelte, waarin gevraagd wordt om, in samenwerking met de gemeenten, het VICOM-programma volledig uit te voeren.

1^{ste} vaststelling

Volgens de heer Claude Michel moet de tekst als volgt worden aangepast : « dat het reorganisatieplan positieve aspecten bevat ».

3^{de} vaststelling

De heer Mahfoudh Romdhani vraagt wat bedoeld wordt met de woorden « dat de MIVB zich bij de toestand neerlegt ».

De heer Claude Michel wijst erop dat de MIVB er voorstander van was om de trams ondergronds te laten rijden, met een pendeldienst tussen het Noord- en het Zuidstation omdat de bovengrondse verkeersopstoppingen op korte termijn niet doeltreffende kunnen worden opgelost. De commissieleden die het voorstel van resolutie hebben opgesteld, hebben de vrees verwoord dat het nieuwe tramplan de toestand in zekere zin bestendigt, ook al heeft de MIVB de formateur van de nieuwe federale regering in kennis gesteld van het probleem en voorgesteld een gewestelijke mobiliteitspolitie op te richten om ervoor te zorgen dat de eigen banen vrij blijven.

4^{de} vaststelling

De heer Claude Michel vraagt om de zin enigszins te wijzigen en te nuanceren, en dus als volgt aan te passen : « vaststellende dat heel wat gemeenten geen enkele inspanning doen om voorrang te geven aan het openbaar vervoer, met name door de aanleg van beschermde banen ». De woorden « met name » moeten eraan worden toegevoegd, omdat de aanleg van beschermde banen niet de enige maatregel is die overwogen moet worden.

Stemming

De aldus mondeling geamendeerde vaststellingen van het voorstel van resolutie worden aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

3. Dispositif

1^{er} tiret

M. Michel Moock propose de remplacer « ayant pour but » par « dans le but », ce qui donne : « de veiller à ce que toute réorganisation du réseau tramway se fasse en synergie avec le nouveau plan directeur métro et la future restructuration du réseau bus, dans le but d'un maillage optimal de la région bruxelloise ».

3^e tiret

M. Claude Michel précise que les personnes à mobilité réduite doivent être entendues au sens large : il s'agit non seulement des personnes handicapées, mais également des personnes âgées qui ont des difficultés à marcher, des voyageurs transportant des bagages, des jeunes parents ayant une voiture d'enfant ...

4^e tiret

M. Joël Riguelle demande de remplacer « l'exploitation du Nord-Sud » par « l'exploitation de l'axe Nord-Sud ».

M. Michel Moock propose en outre de simplifier la phrase en remplaçant « et que » par un point-virgule avant « si néanmoins » : « demande que la STIB réexamine les alternatives à l'exploitation de l'axe Nord-Sud sous forme de navette; si, néanmoins, cette dernière solution devait être retenue, qu'à côté de la navette soit maintenu un tramway de capacité suffisante pour couvrir l'actuel trajet du 55... ».

10^e tiret

M. Claude Michel demande de simplifier la phrase comme suit : « que l'acquisition du matériel roulant reflète bien les choix de la Région en matière de mobilité, assure l'intermodalité et une meilleure accessibilité des véhicules de transports en commun. ».

*
* *

M. Michel Van Roye est d'avis qu'il faut inscrire dans la proposition de résolution un tiret supplémentaire concernant les communes, afin que le gouvernement leur propose des incitants pour l'amélioration des vitesses de surface. Les contrats d'axe mis sur pied par la Région ont échoué. Certains axes tels que la chaussée de Charleroi ont fait l'objet d'aménagements, mais sans respecter le plan souhaité par la STIB. Les transports en commun en provenance

3. Bepalend gedeelte

1^{ste} streepje

De heer Michel Moock stelt voor om in de Franse tekst de woorden « *ayant pour but* » te vervangen door de woorden « *dans le but* ». De Franse zin luidt dan : « *de veiller à ce que toute réorganisation du réseau tramway se fasse en synergie avec le nouveau plan directeur métro et la future restructuration du réseau bus, dans le but d'un maillage optimal de la région bruxelloise* ».

3^{de} streepje

Volgens de heer Claude Michel moeten de woorden « personen met beperkte mobiliteit » zo ruim mogelijk worden geïnterpreteerd : het gaat niet alleen over de gehandicapten, maar ook over de bejaarden die moeilijk kunnen lopen, de reizigers met bagage, de jonge ouders met een kinderwagen, ...

4^{de} streepje

De heer Joël Riguelle verzoekt om in de Franse tekst de woorden « *l'exploitation du Nord-Sud* » te vervangen door de woorden « *l'exploitation de l'axe Nord-Sud* ».

De heer Michel Moock stelt bovendien voor om de Franse zin te vereenvoudigen door de woorden « *et que* » te vervangen door een puntkomma vóór « *si néanmoins* » : « *demande que la STIB réexamine les alternatives à l'exploitation de l'axe Nord-Sud sous forme de navette; si, néanmoins, cette dernière solution devait être retenue, qu'à côté de la navette soit maintenu un tramway de capacité suffisante pour couvrir l'actuel trajet du 55...* ».

10^{de} streepje

De heer Claude Michel verzoekt om de zin als volgt te vereenvoudigen : « dat de aankoop van het rollend materiaal duidelijk laat blijken welke keuzes het Gewest heeft gemaakt inzake mobiliteit en zorgt voor intermodaliteit en een betere toegankelijkheid van de voertuigen van het openbaar vervoer. ».

*
* *

De heer Michel Van Roye is van mening dat er in het voorstel van resolutie een bijkomend streepje dient te worden opgenomen betreffende de gemeenten, zodat de Regering maatregelen kan nemen om hen ertoe aan te sporen de bovengrondse reissnelheid te verbeteren. De ascontracten van het Gewest zijn mislukt. Bepaalde assen zoals de Charleroiesteenweg zijn heraangelegd, maar daarbij is geen rekening gehouden met de wensen van de MIVB. Het

d'Uccle arrivent là dans un véritable entonnoir, où la vitesse commerciale est médiocre.

Mme Geneviève Meunier précise que les incitants peuvent être positifs (subventions) ou négatifs (pénalités).

M. Jean-Pierre Cornelissen appuie la demande de M. Van Roye.

Il propose un amendement oral visant à insérer comme 8e tiret, juste après le tiret « que la STIB et la Région, en collaboration avec les communes, réalisent le programme VICOM dans son intégralité », le texte suivant : « que la Région prévoit un système d'incitants visant à encourager les communes à assurer une réelle priorité aux transports publics ».

Votes

L'amendement oral ainsi proposé est adopté par 11 voix et 1 abstention.

Les tirets, y compris le tiret nouveau, sont adoptés par 11 voix et 1 abstention.

M. Johan Demol explique le motif de son abstention : tout en exprimant son accord sur la plupart des points développés dans le texte, il dit vouloir ainsi éviter d'accorder une préférence au réseau tramway par rapport au métro.

*
* *

Avant de passer au vote sur l'ensemble de la proposition de résolution, M. Jean-Pierre Cornelissen souhaite encore formuler quelques remarques.

Il rappelle que le projet de ligne de tram 51 au Quai des Usines représente un gros investissement (environ 200 millions d'anciens francs belges) alors que la STIB ne prévoit d'exploiter cette ligne que durant les heures de pointe. La priorité est donc accordée aux navetteurs, alors que ce sont les Bruxellois qui paient.

D'autre part, l'intervenant s'interroge sur la scission de la ligne 52, qui constitue un excellent axe Nord-Sud, mais qui sera désormais limitée à la station Rogier.

Enfin, M. Cornelissen rappelle l'absence d'une réflexion globale portant à la fois sur le réseau tram et sur le réseau bus. Ainsi par exemple, le bus 47 est en concurrence avec le futur tram 51 pendant les heures de pointe. Il conviendrait plutôt de prévoir une seule ligne performante depuis l'entrée à Bruxelles jusqu'à l'arrivée à la station Nord.

M. Claude Michel répond que le souci des commissaires qui ont fait une proposition était d'élaborer un texte géné-

openbaar vervoer vanuit Ukkel komt daar in een ware trechter terecht, waar de reïssnelheid matig is.

Mevrouw Geneviève Meunier preciseert dat de maatregelen positief (subsidies) of negatief (straffen) kunnen zijn.

De heer Jean-Pierre Cornelissen steunt het verzoek van de heer Van Roye.

Hij stelt bij wege van een mondeling amendement voor om een 8ste streepje in te voegen, te weten na het streepje « dat de MIVB en het Gewest, in samenwerking met de gemeenten, het VICOM-programma volledig uitvoeren », dat als volgt luidt : « dat het Gewest zorgt voor maatregelen die de gemeenten ertoe aansporen om van het openbaar vervoer een echte prioriteit te maken ».

Stemmingen

Het aldus voorgestelde mondelinge amendement wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

De streepjes, met inbegrip van het nieuwe streepje, worden aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

De heer Johan Demol legt uit waarom hij zich onthouden heeft : hoewel hij het eens is met de meeste punten van de tekst, wil hij aldus voorkomen dat de voorkeur gegeven wordt aan het tramnet ten opzichte van de metro.

*
* *

Alvorens over te gaan tot de stemming van het voorstel van resolutie in zijn geheel, wenst de heer Jean-Pierre Cornelissen nog enkele opmerkingen te maken.

Hij wijst erop dat het project voor tramlijn 51 op de Werkhuizenkaai een grote investering inhoudt (ongeveer 200 miljoen voormalige Belgische frank) terwijl de MIVB die lijn alleen tijdens de spitsuren wil exploiteren. De pendelaars krijgen dus voorrang, terwijl de Brusselaars ervoor betalen.

Anderzijds heeft de spreker vragen bij de opsplitsing van lijn 52, die een uitstekende Noord-Zuidas vormt maar die voortaan beperkt zal worden maar tot het Rogierstation.

Tot slot wijst de heer Cornelissen erop dat er geen allesomvattende denkoefening is gemaakt over zowel het tramnet als het busnet. Zo concurreert bus 47 bijvoorbeeld met de toekomstige tram 51 tijdens de spitsuren. Het zou beter zijn om een enkele performante lijn te hebben van de rand van Brussel tot het Noordstation.

De heer Claude Michel antwoordt dat de commissieleden die een voorstel ingediend hebben, een algemene tekst

ral, car il est impossible d'y intégrer les suggestions de tous les députés. Il recommande à M. Cornelissen de déposer un amendement qu'il soumettra à la signature des groupes lors de la séance plénière du 14 juillet, ou alors d'entamer une discussion avant l'adoption de la résolution par le Conseil afin de voir consignés ses propos dans les comptes rendus parlementaires.

Vote sur l'ensemble

La proposition de résolution dans son ensemble, telle qu'amendée, est adoptée par 11 voix et 1 abstention.

– Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.

Les Rapporteurs,

Jean-Pierre CORNELISSEN et
Michel MOOCK

Le Président,

Claude MICHEL

wilden opstellen, aangezien het onmogelijk was om de voorstellen van alle volksvertegenwoordigers erin op te nemen. Hij raadt de heer Cornelissen aan een amendement in te dienen en tijdens de plenaire vergadering op 14 juli aan alle fracties ter ondertekening voor te leggen om een bespreking te houden voordat de resolutie door de Raad wordt aangenomen, zodat zijn opmerkingen in de parlementaire verslagen worden vastgelegd.

Stemming over het geheel

Het aldus geamendeerde voorstel van resolutie wordt in zijn geheel aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

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

Les Rapporteurs,

Jean-Pierre CORNELISSEN en
Michel MOOCK

Le Président,

Claude MICHEL

Texte adopté par la Commission

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant :

- le contrat de gestion de la STIB qui impose l'analyse annuelle de 20 % de son réseau;
- le plan de restructuration du réseau tramway qui est proposé par les organes de gestion de la STIB;
- les objectifs en terme d'augmentation de la fréquentation du transport public inscrits dans le plan Iris et repris dans les PRD successifs;
- la nécessité d'avoir une réflexion intégrée sur l'ensemble de l'offre de transport public dans la Région de Bruxelles-Capitale;
- le fait que le plan de restructuration présenté ne prend en compte ni les nouveaux projets tram à l'étude, ni le projet bus complémentaire;
- les auditions organisées par la commission de l'infrastructure dans le cadre de la réorganisation du réseau tramway;
- les deux ordres du jour motivés du 21 juin 2002 et du 28 mars 2003 demandant au gouvernement de donner instruction à la STIB de finaliser les études permettant une amélioration de la vitesse commerciale du tram sur l'axe N/S sans augmenter les ruptures de charge;
- la résolution adoptée par le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale le 16 novembre 2001 réaffirmant le caractère public de la STIB et sa qualité de premier employeur régional bruxellois pour les travailleurs peu ou non qualifiés;

Constatant :

- que le plan de restructuration présente des aspects positifs, notamment quant à la réorganisation du réseau sur la grande ceinture;
- avec la Commission régionale de la Mobilité, qu'il y a lieu de déplorer le manque de données concernant l'évaluation de l'attractivité des différentes variantes et les objectifs de vitesse commerciale sur les différentes lignes du réseau;
- que la mise en œuvre de ce plan traduit une forme de résignation de la STIB et compromet une politique volontariste qui viserait à sortir les trams et bus des engorgements où ils sont actuellement empêtrés, notamment par une redistribution équitable de la voirie en faveur du transport public;

Tekst aangenomen door de Commissie

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

Gelet op :

- de beheersovereenkomst van de MIVB, die verplicht tot een jaarlijkse analyse van 20 % van haar net;
- het plan voor de reorganisatie van het tramnet dat door de beheersorganen van de MIVB voorgelegd wordt;
- de doelstellingen om het aantal gebruikers van het openbaar vervoer te doen stijgen, zoals dat in het Irisplan en de opeenvolgende GewOP's vastgesteld is;
- de noodzaak om een allesomvattend debat te voeren over het gehele aanbod van openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- het feit dat het voorgestelde reorganisatieplan geen rekening houdt met de nieuwe tramprojecten die onderzocht worden noch met het aanvullende busproject;
- de hoorzittingen die de commissie voor de infrastructuur georganiseerd heeft in het kader van de reorganisatie van het tramnet;
- de twee gemotiveerde moties van 21 juni 2002 en 28 maart 2003 waarin de regering gevraagd wordt de MIVB opdracht te geven de studies af te ronden om de reïssnelheid van de tram op de Noord-Zuidas te verbeteren zonder dat er meer moet worden overgestapt;
- de resolutie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 16 november 2001 waarbij het openbare statuut van de MIVB en haar hoedanigheid als grootste Brusselse werkgever voor de laaggeschoolde of niet geschoolde werknemers, opnieuw bevestigd worden;

Vaststellende :

- dat het reorganisatieplan positieve aspecten bevat, met name wat betreft de reorganisatie van het net op de Grote Ring-lijn;
- samen met de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit, dat alleen maar betreurd kan worden dat er te weinig gegevens voorhanden zijn met betrekking tot de evaluatie van de aantrekkelijkheid van de verschillende opties en de doelstellingen op het vlak van de reïssnelheid op de verschillende lijnen van het net;
- dat de uitvoering van dit plan in zekere zin betekent dat de MIVB zich bij de toestand neerlegt en de kansen vermindert op een slagvaardig beleid dat de trams en de bussen uit de opstoppingen zou moeten halen waarin ze nu verzeild geraken, met name door een billijke herinrichting van de openbare weg ten voordele van het openbaar vervoer;

- que nombre de communes ne font guère d'efforts pour donner la priorité aux transports en commun, notamment par la création de sites protégés;
- que si le projet de navette sur l'axe Nord-Sud est la pierre angulaire du plan, il n'apporte aucun début de solution pour les véhicules de surface circulant en amont ou en aval de cet axe;
- que cette restructuration du réseau tramway sur l'axe Nord/Sud risque d'entraîner une diminution de la qualité de l'offre, notamment en raison de baisses de fréquence et de nouvelles ruptures de charge;
- que des études ont montré que ces ruptures de charge ont un impact négatif sur l'attractivité du réseau essentiellement pour les personnes à mobilité réduite, qui représentent déjà actuellement 30 % des usagers;

Demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

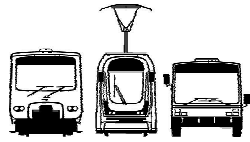
- de veiller à ce que toute réorganisation du réseau tramway se fasse en synergie avec le nouveau plan directeur métro et la future restructuration du réseau bus, dans le but d'un maillage optimal de la Région bruxelloise;
- que la STIB présente un plan intégré reprenant l'ensemble de son offre de transport en tenant compte de celle des autres opérateurs publics sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;
- que la STIB soit particulièrement attentive aux conséquences des ruptures de charge, pénalisantes pour la clientèle, en particulier pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, et pour la clientèle dans son ensemble lors des déplacements en soirée et le week-end, caractérisés par de moindres fréquences;
- que la STIB réexamine les alternatives à l'exploitation de l'axe Nord-Sud sous forme de navette; si, néanmoins, cette dernière solution devait être retenue, qu'à côté de la navette soit maintenu un tramway de capacité suffisante pour couvrir l'actuel trajet du 55, étant entendu que des mesures particulières doivent être prises pour assurer la régularité de la desserte;
- que la STIB améliore les fréquences en soirée et en week-end sur l'axe Nord-Sud;
- que la STIB améliore encore le service sur l'axe Royale-Régence compte tenu des investissements réalisés sur cet axe et examine en particulier la proposition de prolonger le 97 depuis l'Eglise Sainte-Marie jusqu'à la gare de Schaerbeek;

- dat heel wat gemeenten geen enkele inspanning doen om voorrang te geven aan het openbaar vervoer, met name door de aanleg van beschermde banen;
- dat het project voor een pendeldienst op de Noord-Zuidas de hoeksteen van het plan is, maar dat het geen aanzet is tot een oplossing voor de bovengrondse voertuigen die de aansluiting met deze as moeten verzekeren;
- dat de reorganisatie van het tramnet op de Noord-Zuidas het gevaar inhoudt dat de kwaliteit van het aanbod vermindert, met name omdat de frequentie lager wordt en er opnieuw moet worden overgestapt;
- dat uit onderzoeken gebleken is dat dit overstappen een negatieve invloed heeft op de aantrekkelijkheid van het net, vooral voor de personen met beperkte mobiliteit, die nu reeds 30 % van de reizigers uitmaken;

Vraagt aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- ervoor te zorgen dat er bij elke reorganisatie van het tramnet rekening wordt gehouden met het nieuwe richtplan voor de metro en de toekomstige reorganisatie van het busnet, zodat er in het Gewest een optimaal functionerend net tot stand komt;
- dat de MIVB een allesomvattend plan voorlegt betreffende haar gehele vervoersaanbod en dat dit plan rekening houdt met dat van andere maatschappijen voor openbaar vervoer die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest actief zijn;
- dat de MIVB er in het bijzonder rekening mee houdt dat overstappen hinderlijke gevolgen kan hebben voor de reizigers, inzonderheid voor de bejaarden, de personen met beperkte mobiliteit en de reizigers in het algemeen tijdens verplaatsingen 's avonds en in het weekend, wanneer de frequenties lager zijn;
- dat de MIVB de alternatieven voor de pendeldienst op de Noord-Zuidas weer onderzoekt en dat er, als men toch voor deze laatste oplossing kiest, naast de pendeldienst een tram zou worden behouden met voldoende capaciteit om het huidige traject van tram 55 te bedienen, waarbij er bijzondere maatregelen worden getroffen om de regelmatige bediening te waarborgen;
- dat de MIVB de frequenties op de Noord-Zuidas 's avonds en in de weekend verhoogt;
- dat de MIVB de dienstverlening op de as Koningsstraat-Regentschapsstraat nog verbetert, rekening houdend met de investeringen op die as en dat zij in het bijzonder het voorstel om tramlijn 97 te verlengen vanaf de Sint-Mariakerk tot het station van Schaerbeek, opnieuw onderzoekt;

- que la STIB et la Région, en collaboration avec les communes, réalisent le programme VICOM dans son intégralité;
 - que soit prévu un système d'incitants visant à encourager les communes à assurer une réelle priorité au transport public;
 - que la réorganisation du réseau tramways n'ait aucun impact négatif sur l'emploi;
 - que le caractère public de la STIB soit conservé dans le cadre de cette restructuration et des dépenses qu'elle entraîne, notamment en matière d'acquisition de matériel roulant et de sa maintenance;
 - que l'acquisition du matériel roulant reflète bien les choix de la Région en matière de mobilité, assure l'intermodalité et une meilleure accessibilité des véhicules de transports en commun.
- dat de MIVB en het Gewest, in samenwerking met de gemeenten, het VICOM-programma volledig uitvoeren;
 - te zorgen voor maatregelen die de gemeenten ertoe aansporen om van het openbaar vervoer een echte prioriteit te maken;
 - dat de reorganisatie van het tramnet geen enkele negatieve weerslag heeft op de werkgelegenheid;
 - dat het openbaar statuut van de MIVB behouden blijft in het kader van die reorganisatie en de uitgaven waartoe ze leidt, met name wat betreft de aankoop van rollend materiaal en het onderhoud ervan;
 - dat de aankoop van het rollend materiaal duidelijk laat blijken welke keuzes het Gewest heeft gemaakt inzake mobiliteit en zorgt voor intermodaliteit en een betere toegankelijkheid van de voertuigen van het openbaar vervoer.



Redéploiement du réseau tramways Herontplooiing van het tramnet

**horizon
2005-2007**

STIB - 19 mars 2003
MIVB - 19 maart 2003



A la recherche d'un réseau orienté clients



- Présentation au comité de gestion d'un premier projet de réseau, dit « Dochy-Simon » (juillet 2001)
 - le comité en a pris acte et a décidé qu'il y avait lieu par des mesures adéquates de s'assurer que ce réseau rencontrait bien les besoins de la clientèle actuelle et future.

A la recherche d'un réseau orienté clients



- Concertation informelle avec les associations représentatives des usagers (avril 2002)
- Fuites et pressions ayant abouti à des prises de position sur un projet encore inexistant (mai/juin 2002)
- Comptages et enquêtes sur le terrain

A la recherche d'un réseau orienté clients



- Présentation d'un nouveau projet au comité de gestion par la Stratégie Clients (juillet 2002)
 - exposé à la Commission Régionale de la Mobilité ;
 - exposé au Comité consultatif des usagers.

- Création d'un groupe de travail au sein du comité de gestion (août 2002)

- Travaux du groupe de travail (septembre 2002-janvier 2003)
 - examen des alternatives de réseau.

A la recherche d'un réseau orienté clients



- Approbation d'un projet de redéploiement du réseau par le comité de gestion (11 mars 2003)
 - projet actuel, qui intègre les remarques des membres du comité de gestion et de la C.R.M.
- Début du processus de concertation avec la Commission Infrastructures et les communes (mars 2003)



Méthodologie (1)



- Analyse objective des besoins en déplacement de la clientèle
 - comptages Stratec (2000) pour tout le réseau ;
 - comptages STIB (2000-2002) pour tout le réseau ;
 - enquêtes origine-destination pour les lignes de la Grande Ceinture et du Nord-Sud ;
 - modélisation des différentes variantes de réseaux étudiés (modèle Emme2) ;
 - prise en considération des scénarios provenant des études existantes.



Méthodologie (2)



- Les contraintes
 - contraintes du budget d'investissement en matériel roulant (± 100 millions d'euros) ;
 - statu quo des budgets de fonctionnement, toute économie réalisée à un endroit étant réinjectée ailleurs dans le réseau tramway ;
 - volonté de limiter l'ampleur des aménagements physiques à apporter au réseau ;
 - la capacité des communes riveraines du réseau à mettre à sa disposition des dispositifs d'infrastructure assurant une vitesse commerciale satisfaisante.

Méthodologie (3)



- Principes et considérations à la base du redéploiement du réseau
 - volonté de redéployer l'offre de façon équilibrée sur tout le réseau de manière à l'ajuster à la demande mesurée de la clientèle ;
 - recherche d'une longueur optimale des lignes, en gardant à l'esprit que
 - plus une ligne est longue, plus elle rencontre de carrefours, ce qui compromet sa régularité et dès lors le bon cadencement sur les tronçons principaux du réseau
 - si le matériel roulant à grande capacité, nécessaire sur les tronçons les plus chargés du réseau, circule sur les antennes de périphérie, il faudra acquérir et déployer plus de véhicules de grande capacité pour répondre aux besoins qui se manifestent ailleurs sur le réseau

Méthodologie (4)



- volonté de déploiement d'un matériel roulant adapté aux besoins de la clientèle
- minimiser les effets négatifs pour le client des correspondances éventuelles



La question du matériel roulant



- Pour exploiter de manière optimale l'axe Nord-Sud, axe principal du réseau tramways, il faut le doter d'un matériel roulant moderne performant
 - accessibilité maximale : plancher bas, larges portes
 - bonnes performances techniques : accélération, fiabilité

- Des véhicules à grande capacité s'imposent
 - nombreuses places assises
 - réserve de capacité suffisante pour absorber
 - le supplément de clientèle généré par l'attractivité de l'axe ;
 - les transferts depuis les modes lourds (pour mémoire : rames « U5 » sur la ligne 2 à l'horizon 2007) ;
 - les affluences exceptionnelles ;
 - la croissance tendancielle de la clientèle.

Les transferts



- Une correspondance peut être considérée comme acceptable dès lors que :
 - le temps de déplacement global est réduit ou, en tout cas, n'est pas allongé ;
 - fréquence élevée des lignes (idéalement, double fréquence Iris)
 - coordination des horaires en soirée et le week-end
 - la régularité du service est assurée ;
 - le changement de ligne s'effectue dans de bonnes conditions de confort.
 - longueur et pénibilité du transfert pédestre
 - transfert à l'abri des circonstances climatiques
 - sécurité des personnes assurée au point de correspondance



Le réseau actuel

Huidig net

Door de cliënten ondervonden problemen



- Op het bestaand net
 - onregelmatige doorkomst van de voertuigen ;
 - weinig comfort tijdens de rit (te veel volk) ;
 - verplaatsingstijd.
 - doorkomstfrequentie niet groot genoeg
 - te traag



Goulet Louise...





Avenue Brugmann...





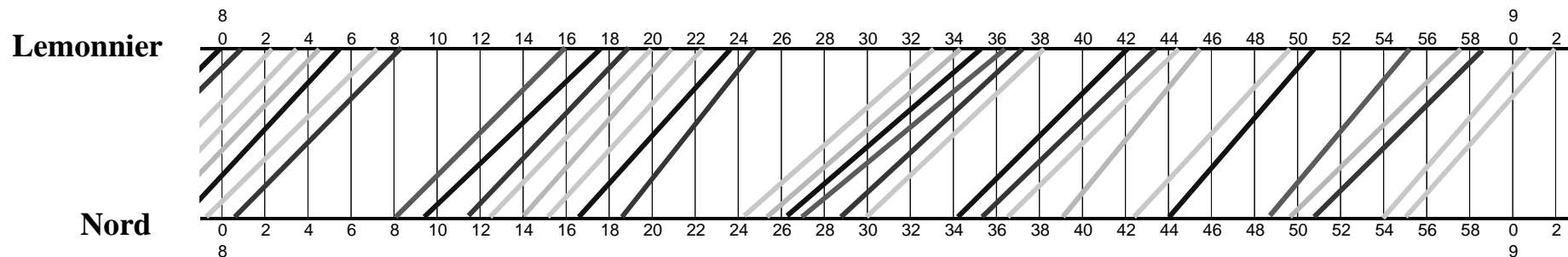
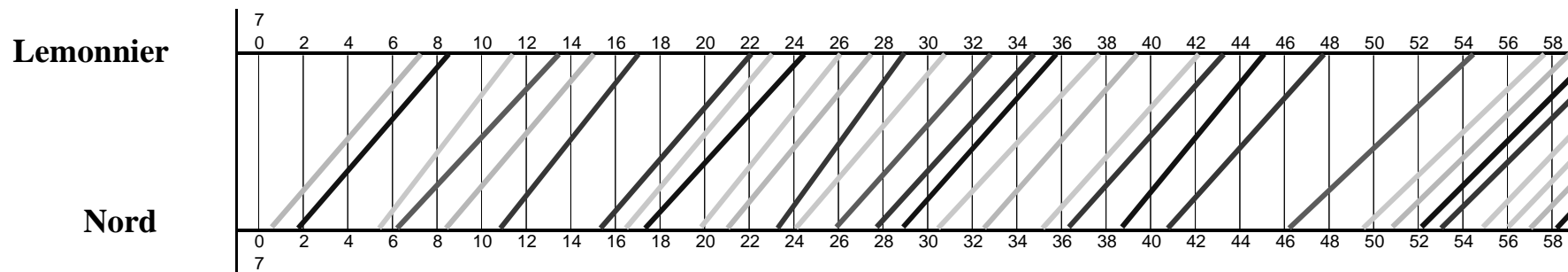
Station Rogier...



La régularité sur le terrain



- Trajet “Gare du Nord - Lemonnier”
 - mesures effectuées un jour de mai 2002 entre 7h00 et 9h00
 - lignes 3 (rouge), 52 (bleu), 55 (jaune), 56 (vert) et 81 (vert foncé)



- Situation comparable dans les deux sens



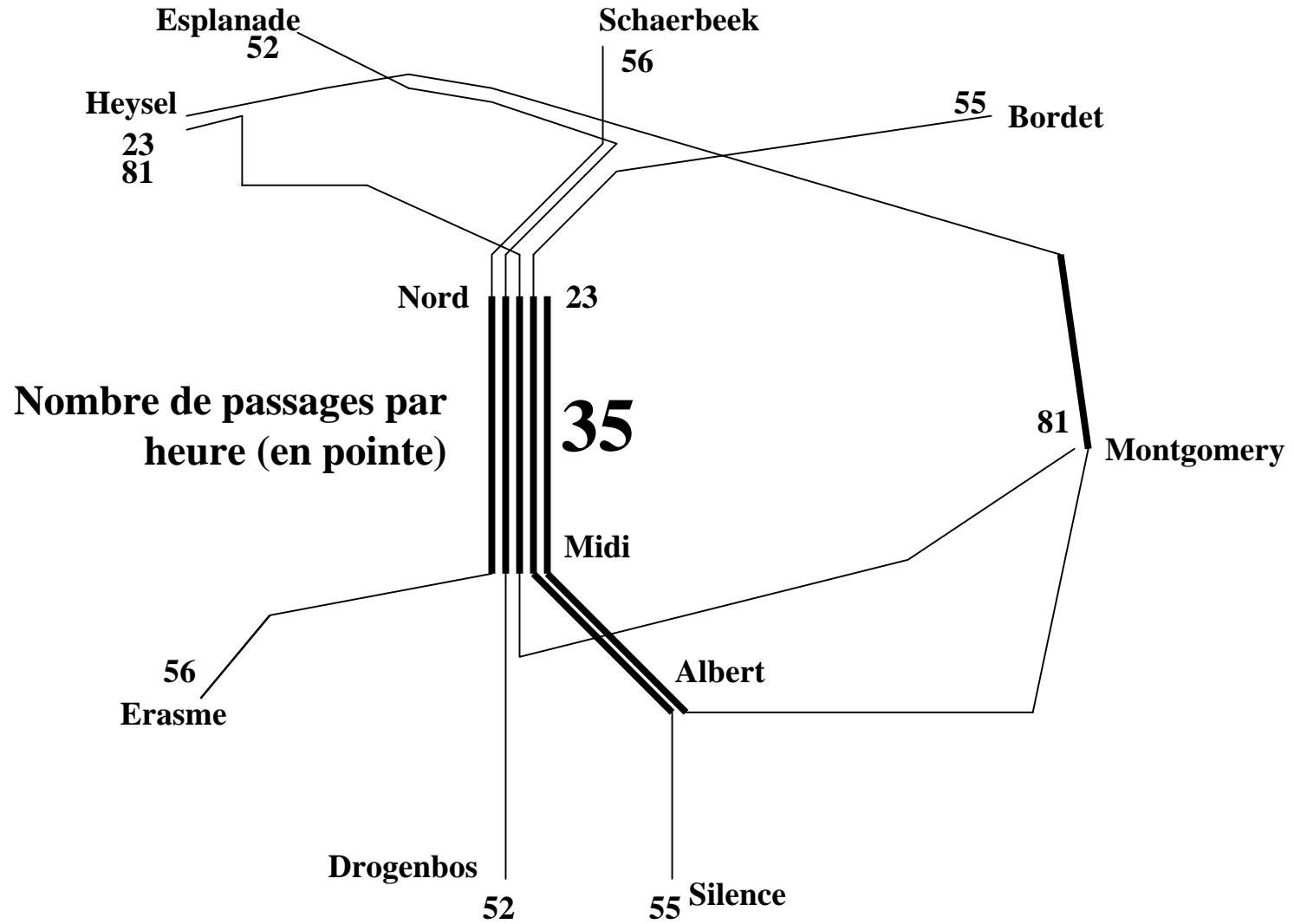
Les problèmes vécus par l'opérateur



- Dans le réseau existant
 - la mauvaise régularité ;
 - la congestion du tunnel Nord-Midi (35 passages par heure en pointe) ;
 - l'offre insuffisante par endroits par rapport à la demande (+20% de clientèle depuis 1999) ;
 - la faible vitesse commerciale.



Un tunnel Nord-Midi saturé



Verwachtingen van de cliënten



- In goede omstandigheden reizen
 - frequente doorkomsten (wachtijd) ;
 - dienstregelingen worden nageleefd (betrouwbaarheid van de dienst) ;
 - comfort (beschikbare plaatsen) ;
 - toegankelijkheid van de voertuigen ;
 - verplaatsingstijd.

Notre ambition



- Offrir un meilleur service aux clients
 - lignes plus régulières et plus fréquentes ;
 - plus de capacité disponible.
 - transport plus confortable
 - notamment grâce à l'achat de 40 nouveaux tramways à grande capacité (entre 180 et 250 places)



CityRunner (Graz)



Combino (Augsburg)



Citadis (Montpellier)

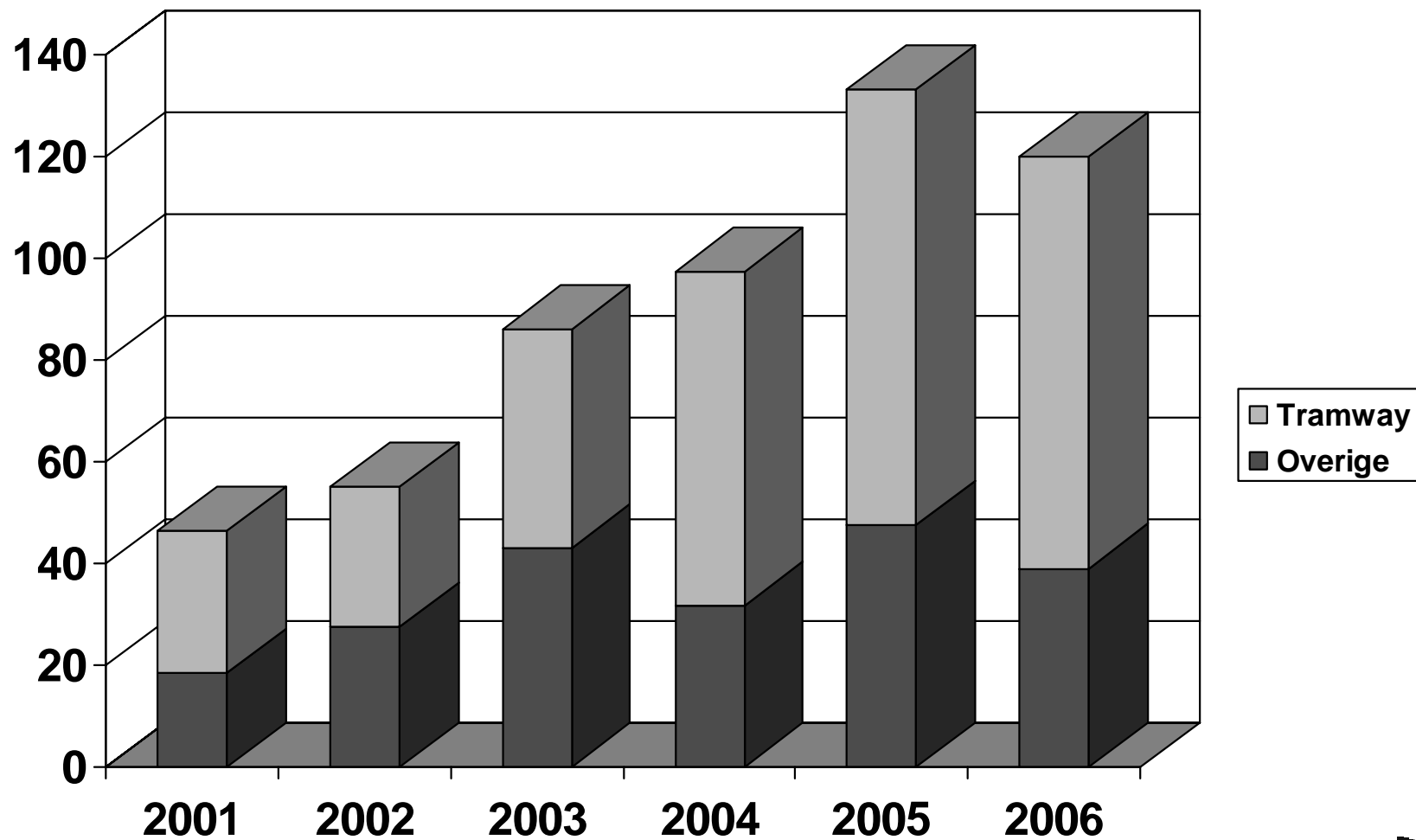
Onze ambitie



- Meer reizigers in het openbaar vervoer
 - om de druk van de auto's en de luchtvervuiling te doen afnemen ;
 - om de doelstellingen van het beheerscontract MIVB-Gewest en van het IRIS-plan te realiseren (doel : + 40 miljoen reizigers in 2010).
- Een net ontplooien dat beter aan de vraag is aangepast
- Het tramnetwerk verder ontwikkelen

Investerings op de MIVB-begroting

(in miljoenen euro)



Scénarios possibles de desserte (1)



- Hypothèse n° 1 : 4 lignes dans le tunnel
 - À une fréquence de 6 minutes sur chaque ligne, cela implique 4 x 10 passages, soit 40 passages par heure et par sens ;
 - en moyenne 1 tram toutes les 90 secondes.

- Première évaluation
 - n'est faisable et surtout tenable en termes d'exploitation que s'il est possible de garantir une régularité quasi-parfaite à l'entrée du tronçon commun ;
 - fréquence double de celle du métro, où, malgré un site propre intégral, il est souvent difficile de garantir un respect rigoureux de l'intervalle.

Scénarios possibles de desserte (2)



- Hypothèse n° 2 : 3 lignes dans le tunnel
 - À une fréquence de 6 minutes sur chaque ligne, cela implique 3 x 10 passages, soit 30 passages par heure et par sens ;
 - en moyenne 1 tram toutes les 2 minutes.

- Première évaluation
 - ne peut réussir que si les lignes bénéficient d'une régularité exemplaire ;
 - ce scénario ne résoud pas le problème de la dispersion de grandes capacités sur des antennes qui ne le justifient pas en termes de volume de clientèle.

Scénarios possibles de desserte (3)



- Hypothèse n° 3 : 2 lignes dans le tunnel
 - À une fréquence de 6 minutes sur chaque ligne, cela implique 2 x 10 passages, soit 20 passages par heure et par sens;
 - en moyenne 1 tram toutes les 3 minutes.

- Première évaluation
 - ne peut réussir que si les lignes bénéficient d'une régularité exemplaire;
 - nécessite des véhicules à grande capacité pour absorber les flux importants aux arrêts principaux;
 - nécessite de sélectionner les antennes présentant le meilleur profil tant au niveau clientèle qu'au niveau de la régularité;
 - correspondances de mauvaise qualité sur les antennes côté sud (simple fréquence Iris)

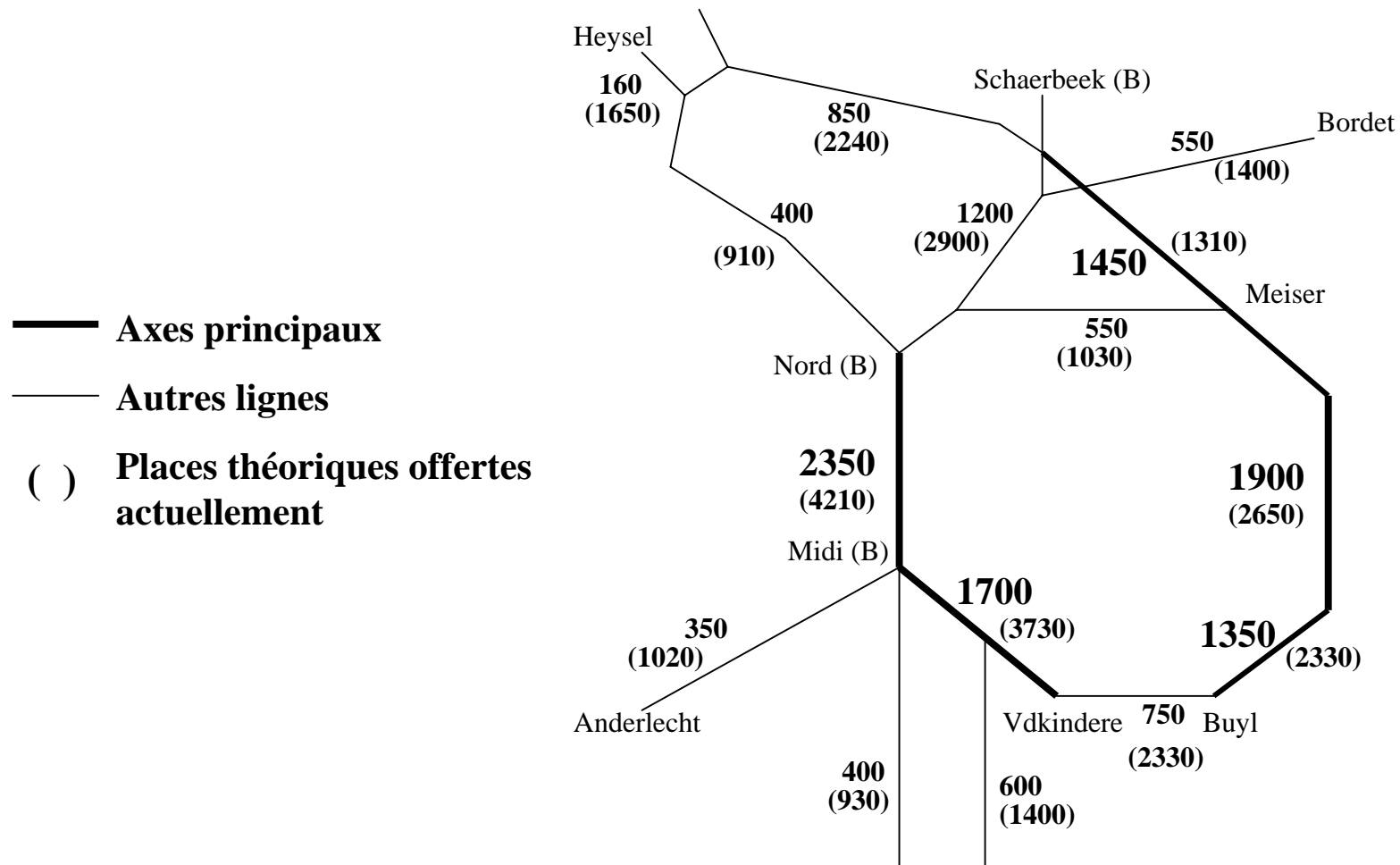


**Différentes alternatives de
desserte de l'axe Nord-Sud,
pouvant être éventuellement combinées**

Analyse offre-demande



- Flux de voyageurs par heure, mesurés à la pointe

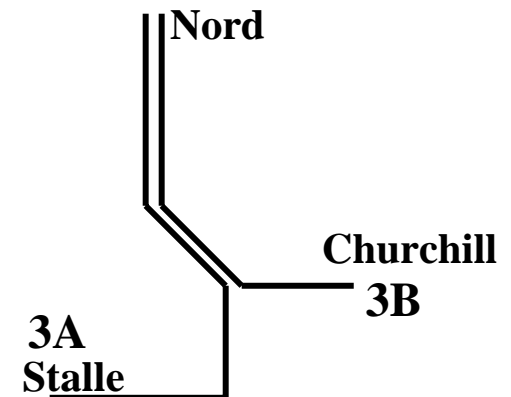


Antenne vers le Sud (1)



- Création d'une antenne via la place Vanderkindere, l'avenue Brugmann et la rue de Stalle

- 3A Nord - Midi - Vanderkindere - Héros - Stalle
- 3B Nord - Midi - Vanderkindere - Churchill



- Inconvénients

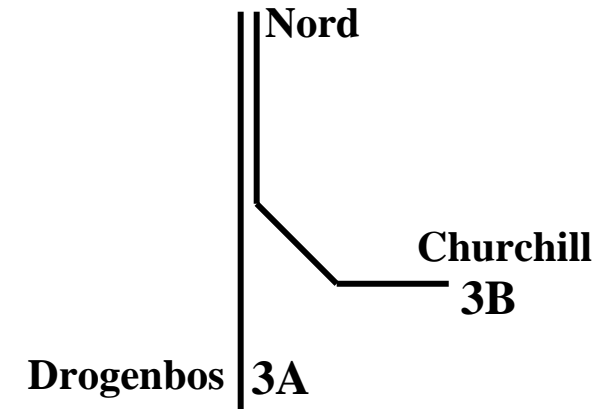
- les sites propres sont franchissables et parfois non respectés ;
- certains arrêts de surface (ex: Danco) seront impossibles à adapter au gabarit des trams (T4000), nécessaires dans la partie centrale de l'axe ;
- nécessiterait un parc de 27 nouveaux tramways, laissant peu de marges pour l'exploitation de l'axe de la Grande Ceinture, où les besoins en capacité sont également importants ;
- faible demande sur les axes concernés (400 voyageurs sur l'avenue Brugmann et 250 sur la rue de Stalle).

Antenne vers le Sud (2)



- Création d'une antenne vers le sud via l'avenue Fonsny et l'avenue Van Volxem

- 3A Nord - Midi - St-Denis - Drogenbos
- 3B Nord - Midi - Vanderkindere - Churchill



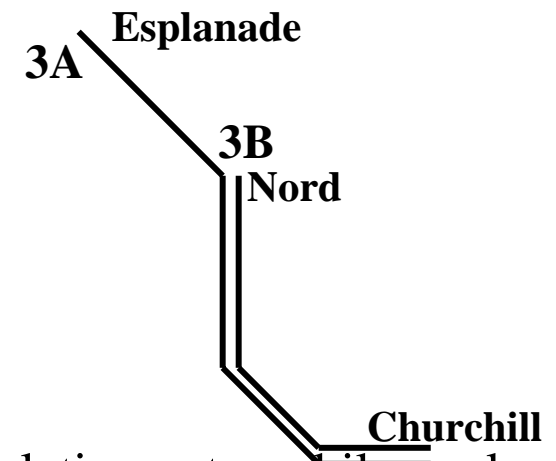
- Inconvénients

- double station à la gare du Midi, contraignant la clientèle à un choix réducteur de l'offre de transport réellement disponible vers le Centre
- dispersion des capacités offertes pour une faible demande sur Forest et Uccle (400 voyageurs par heure sur Van Volxem)
- régularité non optimale au passage de la chaussée de Bruxelles et de différents carrefours
- correspondance à Churchill est pénalisante (fréquence)

Antenne vers le Nord (1)



- Création d'une antenne vers le nord (quai des Usines)
 - 3A Esplanade - Quai des Usines - Nord - Midi - Churchill
 - 3B Nord - Midi - Vanderkindere - Churchill

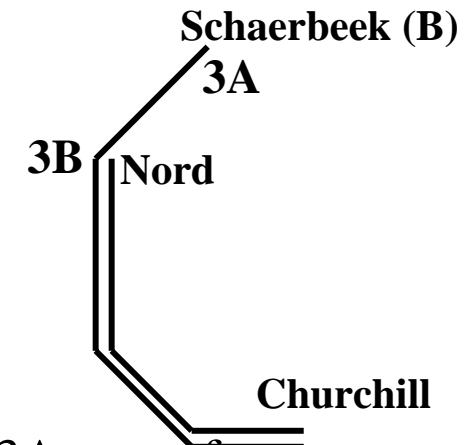


- Inconvénients
 - passage difficile de l'avenue de la Reine (circulation automobile sur le site propre) et du square de Trooz (cycle de feux) ;
 - disproportionné par rapport à la demande (flux maximal mesuré entre De Wand et Van Praet : 850 personnes, dont plus de la moitié sur la ligne n° 23).

Antenne vers le Nord (2)



- Création d'une antenne vers le nord (rue Gallait)
 - 3A Schaerbeek (B) - Nord - Midi - Churchill
 - 3B Nord - Midi - Albert - Churchill



- Inconvénients
 - impossibilité de garantir la régularité de la ligne 3A en surface (circulation en voirie) ;
 - certains arrêts de surface (ex: Liedts) seront impossibles à adapter au gabarit des trams (T4000), nécessaires dans la partie centrale de l'axe ;
 - conduit à une offre surdimensionnée de par la nécessité de maintenir la ligne n° 55 entre Bordet et Rogier, soit 3.900 places pour une demande de l'ordre de 1.200 voyageurs.

En conclusion



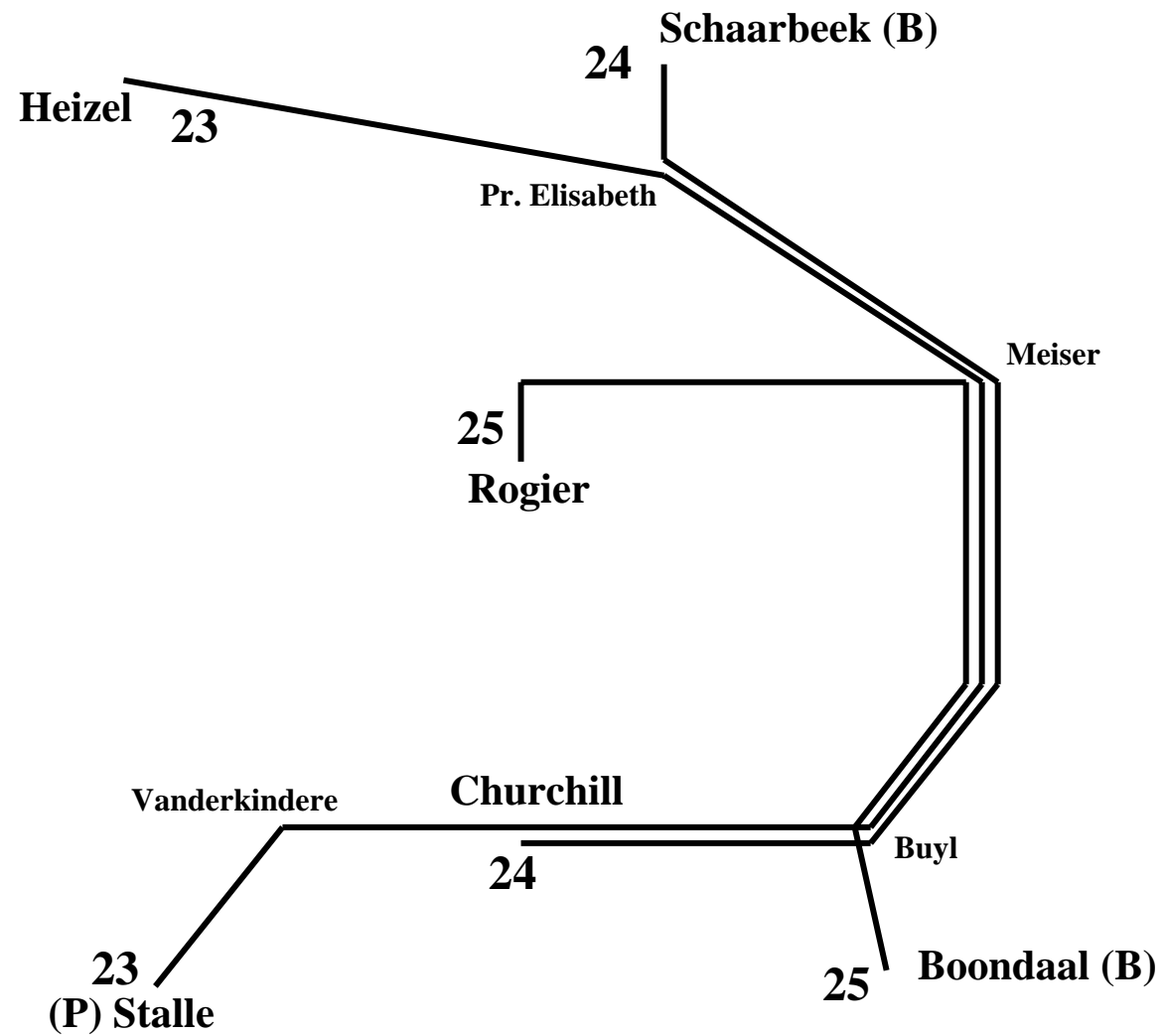
- Etant donné
 - l'extrême difficulté à moyen terme pour les communes tantôt de réserver l'espace nécessaire aux tramways et tantôt de faire respecter les sites propres existants (dissuasion du stationnement gênant, dégagement des carrefours) ;
 - le différentiel marqué au niveau des flux de clientèle sur le tronc central et sur les antennes périphériques.
- Il est proposé le schéma suivant :



**Redéploiement du réseau
à l'horizon 2005-2007**

**Herontplooiing van het tramnet
tegen 2005-2007**

Bediening van de Grote Ring



Desserte de la Grande Ceinture

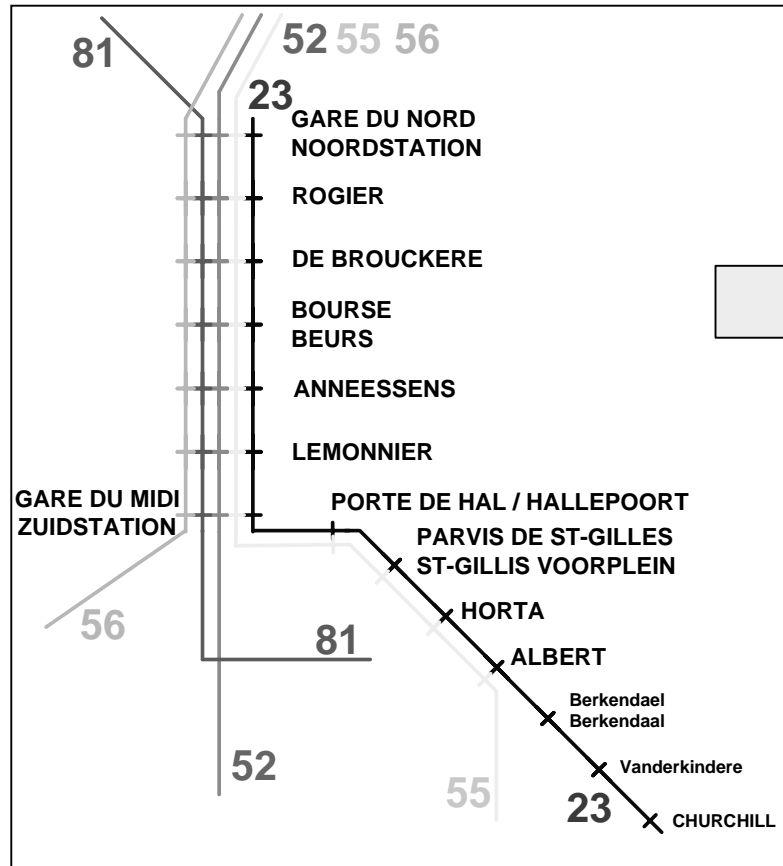


- Matériel performant sur tout l'axe
 - nouveaux tramways d'environ 32 mètres ;
 - tramways actuels type « 2000 ».
- Fréquences

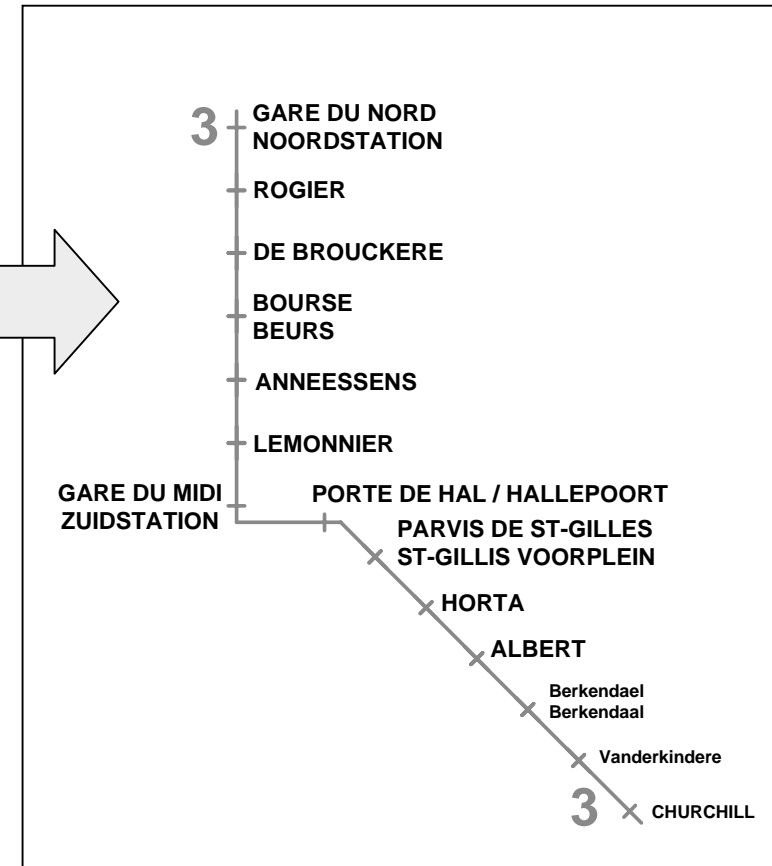
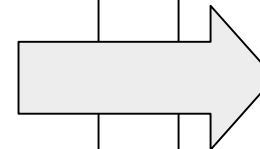
	Bd Lambermont Av. Churchill	entre Meiser et Buyl	vers Heysel vers Stalle	entre Rogier et Meiser
Pointe	5'	2'40	10'	6'
Creux	12'	6'	12'	12'
Soir	20'	10'	20'	20'

- Impact: augmentation de la capacité
 - plus de 600 places supplémentaires sur les troncs communs.

Desserte de l'axe Nord-Sud



ACTUEL



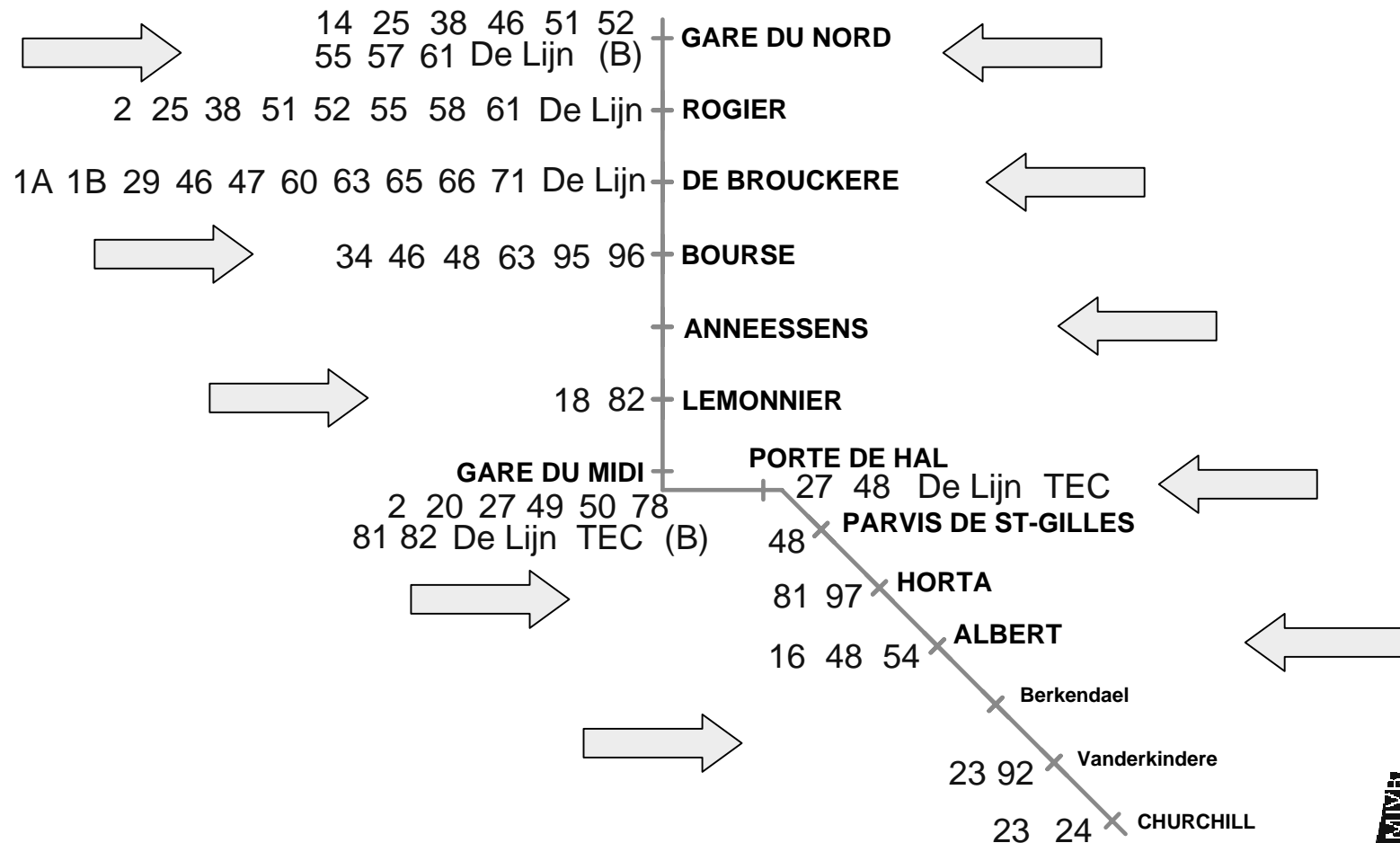
FUTUR



Regelmaat op heel de as



- Ook ten gunste van alle reizigers die van de transversale lijnen komen



1 axe : 2 terminus



Gare du Nord



Winston Churchill

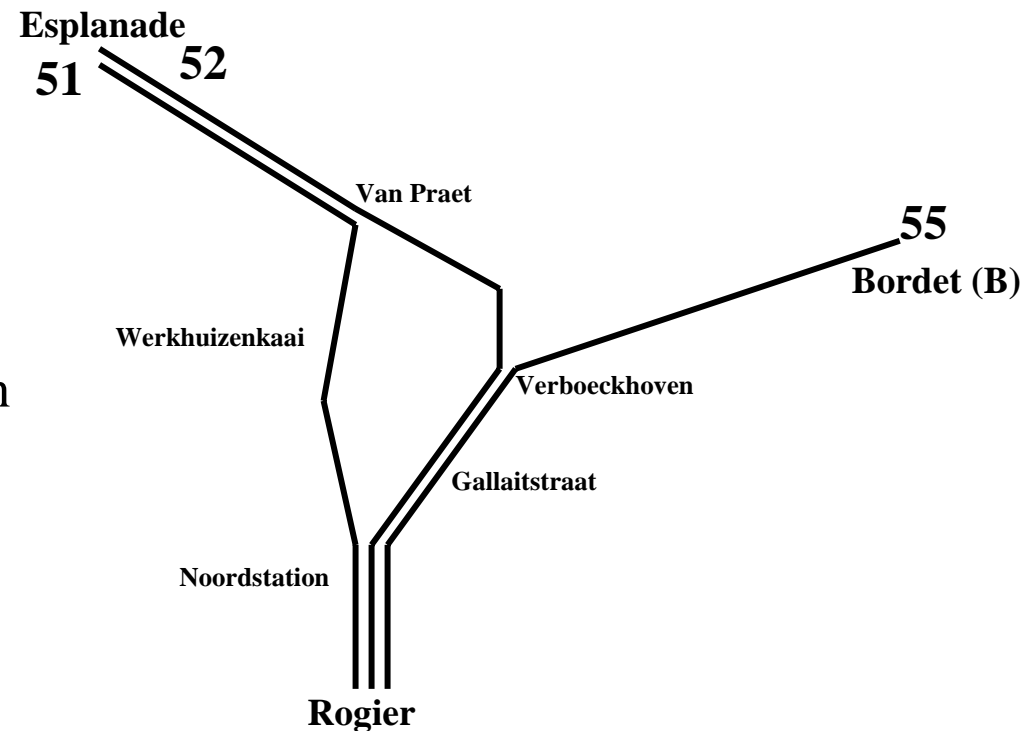


De andere lijnen: noordkant



- Bediening van het noorden van Laken, van Neder-Over-Heembeek, Schaarbeek en Evere

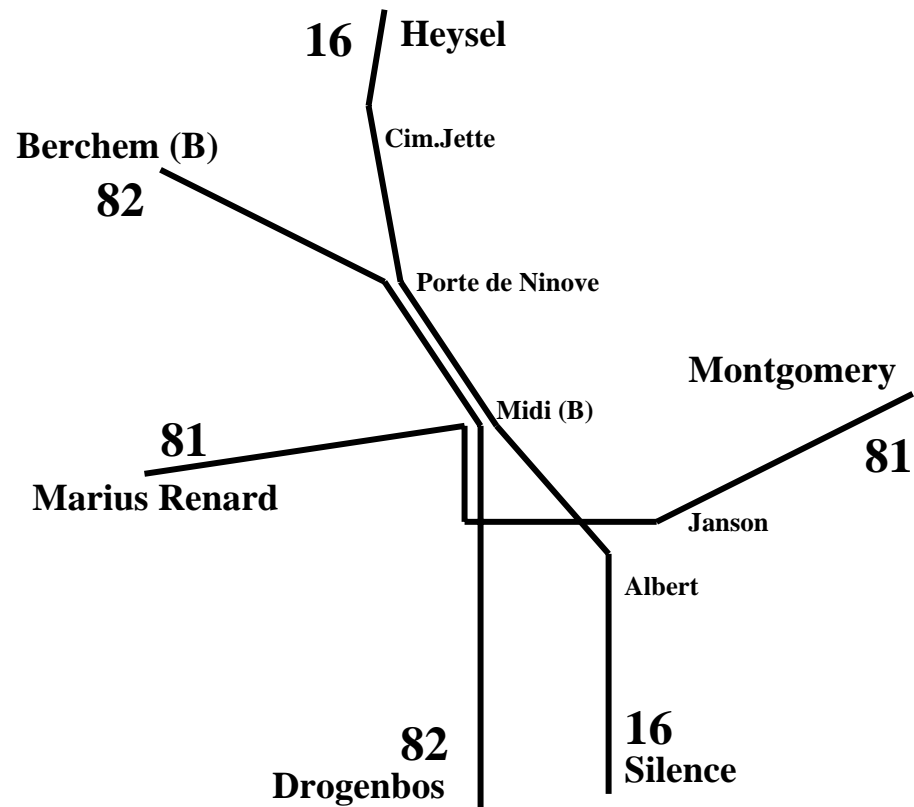
- traject L81
tussen Bockstael
en Noord overgenomen
door het busnet



Les autres lignes : côté sud



- Desserte de Forest, Saint-Gilles, Molenbeek, Anderlecht, Berchem-Sainte-Agathe, Ixelles, Uccle, Jette et Laeken



De andere lijnen



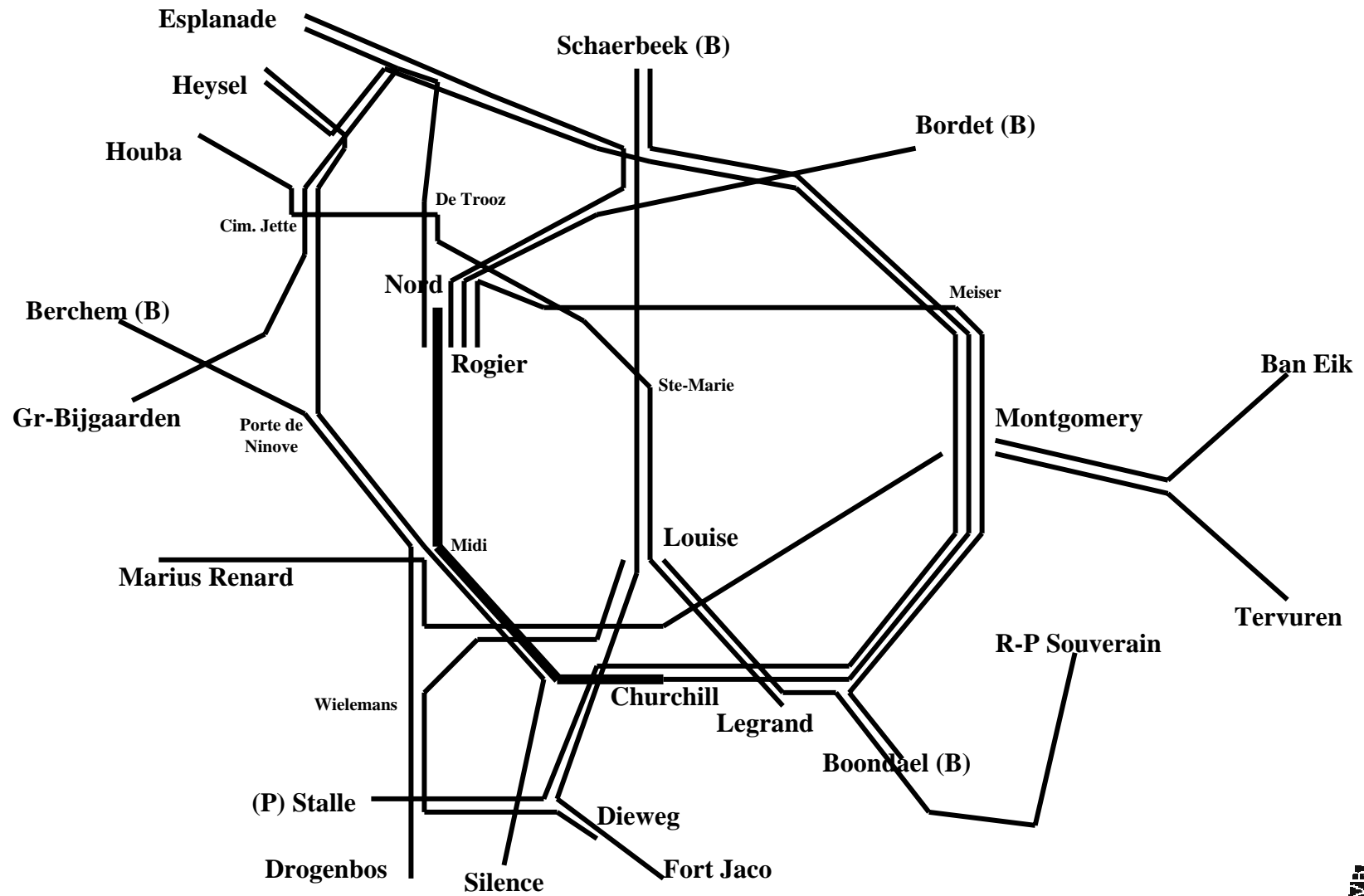
- Ongewijzigde lijnen
 - 19 Groot-Bijgaarden - De Wand ;
 - 39 Montgomery - Ban Eik ;
 - 44 Montgomery - Tervuren.


En conclusion...



- Amélioration de l'offre de service proposée à la clientèle (+ 7.200 places, nouveaux tramways) ;
- Déploiement adéquat du parc de matériel roulant nouveau à grande capacité ;
- Accroissement de la régularité, de la ponctualité et de la fiabilité du système de transport ;
- Mise en oeuvre progressive des prescriptions du plan Iris (fréquences « 6/10/20 »).





- 
- Merci de votre attention
 - We danken U voor uw aandacht

Organisation des transferts en soirée

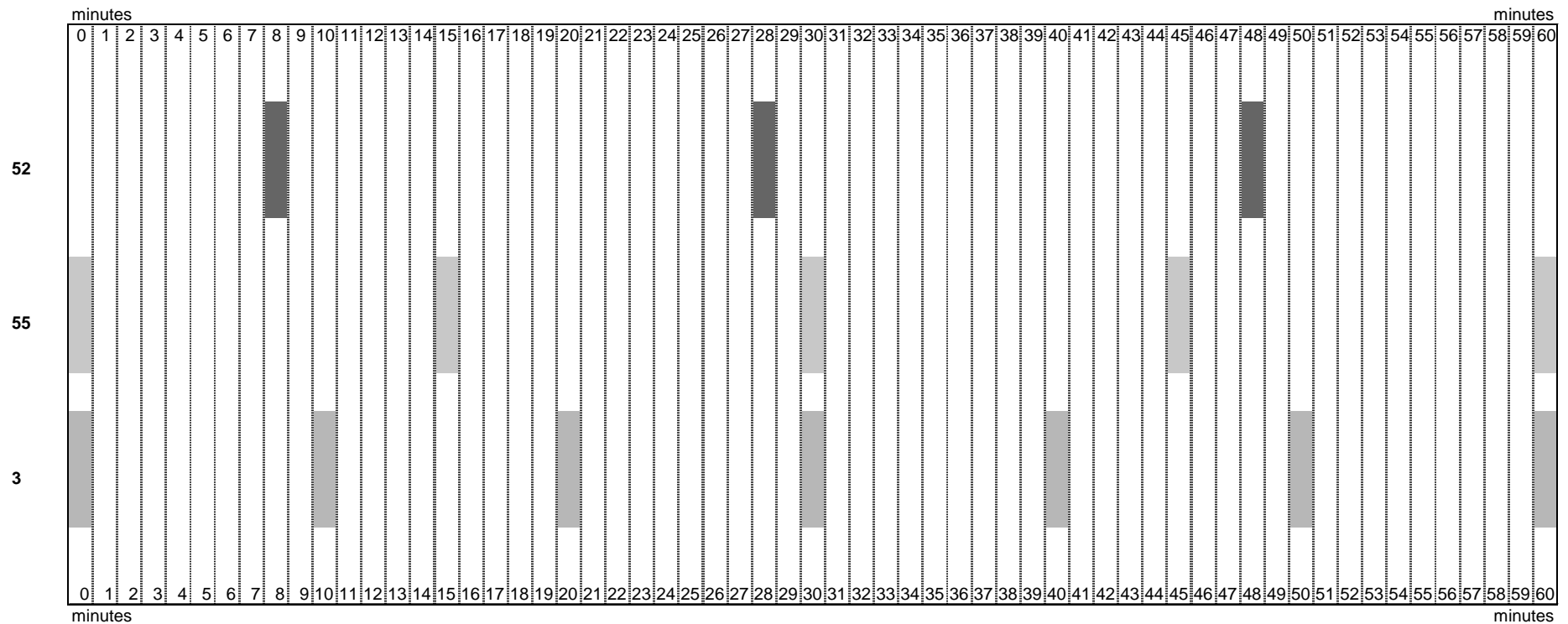


- Exemple : arrivée à la station Gare du Nord, en direction du Centre

– L3 : 10'

L52 : 20'

L55 : 15'



Temps 0
(en minutes)

2

5

2

0

5

2

0



Nouvelles infrastructures, côté Nord



- Station Gare du Nord
 - mise à 4 voies de la station existante
 - ligne 3 sur les voies extérieures
 - autres lignes sur les voies centrales

- Station Rogier, terminus des lignes 25, 51, 52 et 55
 - aménagement d'une 4^e voie
 - ajout d'une 3^e voie dans le tunnel d'approche du terminus
 - rénovation complète de la signalisation de sécurité du tunnel

Nouvelles infrastructures, côté Sud



- Station Albert
 - parachèvement du 4^e quai, permettant de faciliter la descente des passagers de la ligne n° 16 (actuelle ligne n° 55)

- Place Vanderkindere
 - construction d'un raccordement destiné à la ligne n° 23 pour bifurquer de Churchill à Stalle

- Rond-point Winston Churchill
 - aménagement d'un pôle intermodal de qualité (éclairage, abris) au centre du rond-point, au bénéfice tant des riverains que des clients
 - construction de deux voies supplémentaires

Annexe 2**Texte de base****PROPOSITION DE RESOLUTION****relative à la restructuration
du réseau tramway de la STIB**

déposée par MM. Jean-Pierre CORNELISSEN (F),
Michel MOOCK (F), Mme Geneviève MEUNIER (F), et
M. Denis GRIMBERGHS (F)

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant :

- le contrat de gestion de la STIB et l'analyse annuelle de 20 % de son réseau, tel que l'impose ce dernier;
- la proposition de restructuration du réseau tramway qui est faite par les organes de gestion de la STIB;
- les objectifs en terme d'augmentation de la fréquentation du transport public inscrits dans le plan IRIS et repris dans les PRD successifs;
- la nécessité d'avoir une réflexion intégrée sur l'ensemble de l'offre de transport public dans notre région;
- que le plan de restructuration présenté ne prend en compte ni les nouveaux projets « tram » à l'étude, ni le projet « bus » complémentaire;
- les auditions organisées par la commission de l'infrastructure dans le cadre de la réorganisation du réseau tramway;
- les deux « ordres du jour motivés » du 21 juin 2002 et du 28 mars 2003 « demandant au gouvernement de donner instruction à la STIB de finaliser les études permettant une amélioration de la vitesse commerciale du tram sur l'axe N/S sans augmenter les ruptures de charge »;
- la résolution adoptée par le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale le 16 novembre 2001 réaffirmant le caractère public de la STIB et sa qualité de premier employeur régional bruxellois pour les travailleurs peu ou non qualifiés;

Constatant :

- que le plan de restructuration présente des aspects positifs, notamment quant à la réorganisation du réseau sur la grande ceinture;
- avec la Commission régionale de la Mobilité, qu'il y a lieu de déplorer le manque de données concernant l'évaluation de l'attractivité des différentes variantes et les objectifs de vitesse commerciale sur les différentes lignes du réseau;
- que la mise en œuvre de ce plan traduit une forme de résignation de la STIB et compromet une politique volontariste qui viserait à sortir les trams et bus des engorgements où ils sont actuellement empêtrés, notamment par une redistribution équitable de la voirie en faveur du transport public;
- à cet égard, que nombre de communes ne font guère d'efforts pour donner la priorité aux transports en commun, notamment par la création de sites protégés;

Bijlage 2**Basistekst****VOORSTEL VAN RESOLUTIE****betreffende de reorganisatie
van het tramnet van de MIVB**

ingediend door de heren Jean-Pierre CORNELISSEN (F),
Michel MOOCK (F), mevr. Geneviève MEUNIER (F),
en de heer Denis GRIMBERGHS (F)

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

Gelet op :

- de beheersovereenkomst van de MIVB en de jaarlijkse analyse van 20 % van haar net, waartoe in de overeenkomst verplicht wordt;
- het plan voor de reorganisatie van het tramnet dat door de beheersorganen van de MIVB voorgelegd wordt;
- de doelstellingen om het aantal gebruikers van het openbaar vervoer te doen stijgen, zoals dat in het Irisplan en de opeenvolgende GewOP's vastgesteld is;
- de noodzaak om een allesomvattend debat te voeren over het gehele aanbod van openbaar vervoer in ons Gewest;
- het feit dat het voorgestelde reorganisatieplan geen rekening houdt met de nieuwe tramprojecten die onderzocht worden noch met het aanvullende busproject;
- de hoorzittingen die de commissie voor de infrastructuur georganiseerd heeft in het kader van de reorganisatie van het tramnet;
- de twee gemotiveerde moties van 21 juni 2002 en 28 maart 2003 waarin de regering gevraagd wordt de MIVB opdracht te geven de studies af te ronden om de reissnelheid van de trams op die as te verbeteren zonder dat er meer moet worden overgestapt;
- de resolutie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 16 november 2001 waarbij het openbare statuut van de MIVB en haar hoedanigheid als grootste Brusselse werkgever voor de laaggeschoolde of niet geschoolde werknemers, opnieuw bevestigd worden;

Vaststellende :

- dat het plan positieve aspecten bevat, met name wat betreft de reorganisatie van het net langs de grote ring;
- samen met de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit, dat alleen maar betreurd kan worden dat er te weinig gegevens voorhanden zijn met betrekking tot de evaluatie van de aantrekkelijkheid van de verschillende opties en de doelstellingen op het vlak van de reissnelheid op de verschillende lijnen van het net;
- dat de uitvoering van dit plan in zekere zin betekent dat de MIVB zich bij de toestand neerlegt en de kansen vermindert op een slagvaardig beleid dat de trams en de bus uit de opstoppingen zou moeten halen waarin ze nu verzeild geraken, met name door een billijke herinrichting van de openbare weg ten voordele van het openbaar vervoer;
- in dat verband, dat heel wat gemeenten geen enkele inspanning doen om het openbaar vervoer voorrang te geven (beschermden banen);

- que si le projet de navette sur l'axe nord-sud est la pierre angulaire du plan, il n'apporte aucun début de solution pour les véhicules de surface circulant en amont ou en aval de cet axe;
- que cette restructuration du réseau tramway sur l'axe Nord/Sud risque d'entraîner une diminution de la qualité de l'offre, notamment en raison de baisses de fréquence et de nouvelles ruptures de charge;
- que des études ont montré que ces ruptures de charge ont un impact négatif sur l'attractivité du réseau essentiellement pour les personnes à mobilité réduite, qui représentent déjà actuellement 30 % des usagers;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de veiller à ce que toute réorganisation du réseau tramway se fasse en synergie avec le nouveau plan directeur métro et la future restructuration du réseau bus, ayant pour but un maillage optimal de la Région bruxelloise;
- que la STIB présente un plan intégré reprenant l'ensemble de son offre de transport en tenant compte de celle des autres opérateurs publics sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;
- que la STIB soit particulièrement attentive aux conséquences des ruptures de charge, pénalisantes pour la clientèle, en particulier pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, et pour la clientèle dans son ensemble lors des déplacements en soirée et le week-end, caractérisés par de moindres fréquences;
- que la STIB réexamine les alternatives à l'exploitation du Nord-Sud sous forme de navette, et que, si néanmoins, cette dernière solution devait être retenue, qu'à côté de la navette soit maintenu un tramway de capacité suffisante pour couvrir l'actuel trajet du 55, étant entendu que des mesures particulières doivent être prises pour assurer la régularité de la desserte;
- que la STIB améliore les fréquences en soirée et en week-end sur l'axe Nord-Sud;
- que la STIB améliore encore le service sur l'axe Royale-Régence compte tenu des investissements réalisés sur cet axe et examine en particulier la proposition de prolonger le 97 depuis l'Eglise Sainte-Marie jusqu'à la gare de Schaerbeek;
- que la STIB et la Région, en collaboration avec les communes, réalisent le programme VICOM dans son intégralité;
- que la réorganisation du réseau tramways n'ait aucun impact négatif sur l'emploi;
- que le caractère public de la STIB soit conservé dans le cadre de cette restructuration et des dépenses qu'elle entraîne, notamment en matière d'acquisition de matériel roulant et de sa maintenance;
- que l'acquisition du matériel roulant reflète bien les choix de la Région en matière de mobilité, et qu'elle assure l'intermodalité et une meilleure accessibilité des véhicules de transports en commun, tel que stipulé dans le contrat de gestion.

- dat het project voor een pendeldienst op de Noord-Zuid-as de hoeksteen van het plan is, maar dat het geen aanzet is tot een oplossing voor de bovengrondse voertuigen die de aansluiting met deze as moeten verzekeren;
- dat de reorganisatie van het tramnet op de Noord-Zuid-as het gevaar inhoudt dat de kwaliteit van het aanbod vermindert, met name omdat de frequentie lager wordt en er opnieuw moet worden overgestapt;
- dat uit onderzoeken gebleken is dat dit overstappen een negatieve invloed heeft op de aantrekkelijkheid van het net, vooral voor de personen met beperkte mobiliteit, die nu reeds 30 % van de reizigers uitmaken;

Vraagt aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- ervoor te zorgen dat er bij elke reorganisatie van het tramnet rekening wordt gehouden met het nieuwe richtplan voor de metro en de toekomstige reorganisatie van het busnet, zodat er in het Gewest een optimaal functionerend net tot stand komt;
- dat de MIVB een allesomvattend plan voorlegt betreffende haar gehele vervoersaanbod en dat dit plan rekening houdt met dat van andere maatschappijen voor openbaar vervoer die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest actief zijn;
- dat de MIVB er in het bijzonder rekening mee houdt dat overstappen hinderlijke gevolgen kan hebben voor de reizigers, inzonderheid voor de bejaarden, de personen met beperkte mobiliteit en de reizigers in het algemeen tijdens verplaatsingen 's avonds en in het weekend, wanneer de frequenties lager zijn;
- dat de MIVB de alternatieven voor de pendeldienst op de Noord-Zuid-as weer onderzoekt en dat er, als men toch voor deze laatste oplossing kiest, naast de pendeldienst een tram zou worden behouden met voldoende capaciteit om het huidige traject van tram 55 te bedienen, waarbij er bijzondere maatregelen worden getroffen om de regelmatige bediening te waarborgen;
- dat de MIVB de frequenties op de Noord-Zuid-as 's avonds en in de weekend verhoogt;
- dat de MIVB de dienstverlening op de as Koningsstraat-Regentschapsstraat nog verbetert, rekening houdend met de investeringen op die as en dat zij in het bijzonder het voorstel om tramlijn 97 te verlengen vanaf de Sint-Mariakerk tot het station van Schaerbeek, opnieuw onderzoekt;
- dat de MIVB en het Gewest, in samenwerking met de gemeenten, het VICOM-programma volledig uitvoeren;
- dat de reorganisatie van het tramnet geen enkele negatieve weerslag heeft op de werkgelegenheid;
- dat het openbaar statuut van de MIVB behouden blijft in het kader van die reorganisatie en de uitgaven waartoe ze leidt, met name wat betreft de aankoop van rollend materiaal en het onderhoud ervan;
- dat uit de aankoop van het rollend materiaal duidelijk laat blijken welke keuzes het Gewest heeft gemaakt inzake mobiliteit en zorgt voor intermodaliteit en een betere toegankelijkheid van de voertuigen van het openbaar vervoer, zoals in de beheersovereenkomst is vastgesteld.