

le débarquement et l'embarquement des voyageurs, la hiérarchie des voiries qui reporte du trafic routier sur les voiries où circulent les transports publics, le manque de respect de sites propres par les automobilistes, etc. Les chiffres d'analyse, ligne par ligne, indiquent, par exemple pour les lignes 23/24, que les investissements réalisés comme la télécommande des feux ont amélioré significativement les temps de parcours et la régularité. Ils ont été suivis par une augmentation de la fréquentation plus importante que l'augmentation de la fréquentation moyenne du réseau ; il y a donc une réelle amélioration du service. La Commission en profite pour rappeler que le calcul de l'impact sur l'environnement du trafic routier doit être basé sur les distances parcourues par les véhicules et non sur un nombre de déplacements.

La Commission demande d'intensifier les investissements pour l'amélioration des temps de parcours et de la régularité des transports collectifs.

Article 34. Partenariats avec les communes et les zones de police

La Région finance la présence de policiers à certains carrefours importants par le moyen des contrats de mobilité.

La Commission regrette le manque d'efficacité des contrats de mobilité et de contrôle du respect des sites propres. L'avis de la Commission en 2008 mentionnait déjà ce problème du contrôle qui n'a toujours pas été résolu.

La Commission demande la présence d'agents à un plus grand nombre de carrefours et suggère une modification de l'arrêté du Gouvernement pour offrir plus de souplesse au niveau des contrats de mobilité comme par exemple de faire effectuer ce travail par des auxiliaires plutôt que par des agents, de permettre de déplacer des agents d'un carrefour à un autre ou de revoir le financement. La Commission recommande également que les objectifs attribués à ces agents soient clairement en faveur des transports publics.

Article 35. Sites protégés et réaménagements de voirie

La Commission demande de poursuivre la réalisation de sites propres et d'améliorer l'efficacité des sites propres existants.

La Commission demande aussi d'évaluer l'impact des sites propres pour trams et bus pour l'ensemble des modes de transport en comparant les gains et pertes de temps, les flux et le nombre d'usagers transportés ainsi que l'espace public occupé en regard de l'objectif politique régional d'augmenter les parts modales de la marche à pied, du vélo et des transports publics et de diminuer la part du trafic automobile de 20%.

Article 36. Télécommande des feux de circulation

La Commission a pris connaissance du manque de personnel (un seul ingénieur) pour gérer l'ensemble des carrefours à feux de la Région. La gestion des feux est un instrument clé de l'amélioration des temps de parcours des transports publics.

La Commission demande d'affecter plus de personnel à une gestion des feux calquée sur les objectifs du plan IRIS2.

SECTION 6. INVESTIR POUR ASSURER LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS A BRUXELLES

Articles 40. à 47

Pour faire face aux défis d'augmentation des déplacements en transports publics et de la croissance démographique et aussi pour atteindre les objectifs internationaux de la diminution des gaz à effet de serre¹, la Commission demande de plus grands investissements en transports publics.

Les investissements en transports publics doivent être faits dans la recherche d'une optimisation des coûts et de l'efficacité par rapport au nombre de voyageurs à transporter.

¹ Le GIEC préconise une réduction de 25 à 40% pour 2020 et réduction de 80 à 95 % pour 2050.

Certains membres insistent sur la poursuite des investissements en métro qui constitue une alternative à la voiture, efficace, plébiscitée par les usagers et qui n'encombre pas la surface. D'autres membres estiment que les densités ne justifient pas un métro partout ; d'autant que les investissements sont très importants et qu'avec une couverture géographique limitée, il n'augmente pas l'accessibilité de toute la ville.

La Commission a pris note des problèmes de capacité sur l'axe Nord-Sud et demande d'y apporter des propositions rapides de solutions.

La Commission soutient la mise en place de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) comme dans d'autres villes.

La Commission insiste sur le rôle du transport public de rendre la ville accessible à ceux qui n'ont pas de voiture et sur la nécessaire complémentarité entre les trois modes métro, tram et bus pour former un réseau performant.

SECTION 7. MISSIONS PARTICULIERES DE SERVICE PUBLIC ET INTERMODALITE

Article 49. Coordination avec les autres opérateurs de transports publics présents à Bruxelles et mise en œuvre du RER

La Commission note les progrès en matière d'intégration billettique entre les différents opérateurs de transports publics présents à Bruxelles et demande au Gouvernement de poursuivre les accords et d'affecter les moyens nécessaires à la réalisation d'une intégration tarifaire.

SECTION 8. PLAN D'ENTREPRISE

Articles 60. Environnement

La Commission rappelle que la Région de Bruxelles-Capitale est en infraction avec la législation européenne sur la qualité de l'air en matière de particules fines.

La Commission demande de prendre en compte les critères environnementaux lors de l'achat de bus et d'aller vers une flotte de bus moins polluante. Des arrangements financiers doivent être mis en place pour que le surcoût d'achat de véhicules hybrides ou au gaz ne se fasse pas au détriment de l'offre de transport.

SECTION 9. FINANCEMENT

Articles 61. à 78

Concernant les décisions d'automatisation du métro et de prolongement du métro vers le nord prises par le Gouvernement, la Commission a pris connaissance des problèmes de financement.

La Commission demande que le prochain contrat de gestion définisse les modalités de la publicité afin qu'elle ne gêne pas les usagers, notamment en termes de visibilité depuis les véhicules et qu'elle ait un contenu acceptable en regard des politiques publiques de santé et d'environnement et de l'objet social de la STIB.

SECTION 10. MISE EN ŒUVRE, SUIVI, ADAPTATION, ET FIN DU CONTRAT

La Commission estime qu'il manque une comparaison systématique des objectifs du contrat de gestion avec les réalisations et une analyse des causes lorsque les objectifs n'ont pas été atteints.

La Présidente
Prof. Dr. C. Macharis

