

Plus d'une trentaine de lignes sur les 50 que compte le réseau n'atteignent pas les 17 km/h à la pointe. Les 5 lignes les plus lentes sont le 61, le 54, le 34, le 71 et le 38, qui atteignent moins de 12 km/h. Or, il s'agit de lignes importantes, qui représentent à elles seules environ 1/5^e de la fréquentation des lignes de bus.

Les temps de parcours subissent de multiples adaptations en cours d'année, pour tenir compte des différentes situations de terrain, par exemple les chantiers. En complément, en 2012, les principales modifications ont eu lieu le 9 janvier, le 16 avril, le 7 juillet (vacances d'été), le 1^{er} septembre et le 29 octobre (petites vacances scolaires), et concernent potentiellement toutes les lignes, qui subissent de petits ajustements ciblés à l'un ou l'autre moment de la journée. La volonté du gouvernement est de mener une politique ambitieuse pour fiabiliser le fonctionnement du réseau de transport public de surface et que l'on retrouve dans le nouveau contrat de gestion de la STIB.

Le bonus « qualité de service » octroyé à la STIB en 2011 était de 1.838.000 EUR. Ce montant n'est pas spécifique au mode bus car il correspond à l'ensemble de la qualité de service certifiée, à savoir les lignes de métro, tram et bus. En complément, le contrat de gestion prévoit un mécanisme pour compenser partiellement la STIB lorsque ses coûts de fonctionnement augmentent du fait de la baisse de la vitesse de son réseau. Ce montant est calculé par rapport à la situation de 2006. En 2011 le montant octroyé pour le réseau de bus a été de 1.826.000 EUR.

Les chiffres correspondants pour 2012 ne sont pas encore connus.

Question n° 967 de M. Jef Van Damme du 7 mars 2013 (N.) :

L'état d'avancement du système de télécommande des feux dans le cadre du programme VICOM.

La STIB adapte les temps de parcours de ses lignes de bus en fonction des vitesses possibles. Certaines lignes n'en restent pas moins vulnérables : les lignes 34, 38, 64, 71 et 95 sont les plus vulnérables du réseau en matière d'irrégularité. J'ai posé ici, en janvier 2012, une question à ce sujet. La STIB applique différentes stratégies afin d'augmenter sa vitesse commerciale et d'éliminer les irrégularités.

Début 2012, un site propre bus alterné a été aménagé avenue Charles-Quint (ligne 87). Un autre projet pour 2012 consistait dans le réaménagement de la chaussée d'Ixelles (lignes 54 et 71). Pour le réaménagement de l'avenue Buyl (notamment la ligne 71), l'enquête publique était encore en cours en mars 2012. Concernant le système de télécommande des feux, les travaux d'équipement des lignes 49, 63 et 71 étaient encore en cours en 2012.

Mes questions sont les suivantes :

- Pouvez-vous me communiquer un relevé des feux de circulation qui ont été équipés du système de télécommande des feux VICOM, avec les chiffres pour 2011 et 2012 ?

Meer dan een dertigtal van de 50 buslijnen die het net telt halen geen 17 km/u tijdens de spits. De 5 traagste lijnen zijn de 61, 54, 34, 71 en 38 en die halen niet meer dan 12 km/u. Het gaat om belangrijke lijnen die op zich een vijfde van het gebruik van alle buslijnen vertegenwoordigen.

De reistijden ondergaan in de loop van het jaar verschillende wijzigingen, om rekening te houden met de verschillende situaties op het terrein, zoals bijvoorbeeld werven. In 2012 vonden de voornaamste wijzigingen plaats op 9 januari, 16 april, 7 juli (zomervakantie), 1 september en 29 oktober (korte schoolvakanties) en betreffen vooral potentieel alle lijnen die kleine doelgerichte wijzigingen kunnen ondergaan op een of ander moment van de dag. Het is de wil van de regering om een ambitieus beleid te voeren om de werking van het bovengronds openbaar vervoer betrouwbaarder te maken, iets wat terug te vinden is in het nieuwe beheerscontract van de MIVB.

De bonus « kwalitatieve dienstverlening » die in 2011 aan de MIVB werd toegekend bedroeg 1.838.000 EUR. Dit bedrag is niet specifiek voor de modus bus want komt overeen met het geheel van de gecertificeerde dienstverlening, zijnde de metro-, bus- en tramlijnen. Daarbovenop voorziet het beheerscontract een mechanisme om de MIVB deels te compenseren als zijn werkingskosten stijgen door de daling van de commerciële snelheid op haar net. Dat bedrag is berekend ten opzichte van de situatie van 2006. In 2011 bedroeg het toegekende bedrag voor het busnet 1.826.000 EUR.

De corresponderende cijfers voor 2012 zijn nog niet bekend.

Vraag nr. 967 van de heer Jef Van Damme d.d. 7 maart 2013 (N.) :

De stand van zaken van de verkeerslichtenbeïnvloeding in het kader van VICOM.

De MIVB past de rittijden van haar buslijnen aan volgens de haalbare snelheden. Toch blijven er kwetsbare lijnen bestaan : lijn 34, 38, 64, 71 en 95 zijn de gevoeligste lijnen van het net wat betreft onregelmatigheid. Ik stelde hier in januari 2012 een vraag over. De MIVB hanteert verschillende strategieën om haar reissnelheid te verhogen en onregelmatigheden weg te werken.

Begin 2012 is een alternerende busbaan aangelegd op de Keizer Karellaan (lijn 87). Een ander project in 2012 was de herinrichting van de Elsensessteenweg (lijnen 54 en 71). Voor de herinrichting van de Buylaan (onder andere lijn 71) was het openbaar onderzoek in maart 2012 nog gaande. Voor de beïnvloeding van de verkeerslichten was in 2012 de uitrusting voor lijnen 49, 63 en 71 eveneens nog gaande.

Mijn vragen :

- Graag een overzicht van de verkeerslichten die zijn uitgerust met het VICOM-systeem voor verkeerslichtenbeïnvloeding, met de cijfers van 2011 en 2012.

- Pouvez-vous me communiquer un relevé du nombre de feux sur le trajet de chaque ligne de bus en indiquant combien de ces feux sont commandés à distance ?
- Pouvez-vous me communiquer l'état d'avancement du système de télécommande des feux pour les lignes de bus 49, 63 et 71 ? Ces lignes en ont-elles été équipées entre-temps ? Dans l'affirmative, quel est l'impact sur ces lignes ? Dans la négative, quand le déploiement en est-il prévu ?

Réponse :

a) Les carrefours équipés sont indiqués pour fin 2011 et pour fin 2012 dans le Tableau 1

	31.12.2011	31.12.12
Nombre de carrefours équipés sur les lignes de bus et de tram	63	100

b) Les carrefours à franchir par ligne de bus et les carrefours équipés actuellement sont indiqués dans le Tableau 2.

Nombre de carrefours sur la ligne de bus – Aantal kruispunten op buslijn	Nombre de carrefours à franchir – Aantal kruispunten te passeren	Nombre de carrefours équipés le 28.02.13 – Aantal kruispunten uitgerust op 28.02.13
49	25	19
63	14	0
71	14	7
95	25	7

Lors du début du projet, la STIB a demandé à Bruxelles Mobilité d'équiper d'abord les carrefours situés sur les lignes de tram (T3, T4, T7, T25, T94), et ensuite ceux situés sur les lignes de bus (B49, B63, B71, B95).

Les carrefours ne peuvent être dotés du système de télécommande de feux que si des contrôleurs modernes et récents sont présents. Pour les carrefours régionaux, c'est le cas, mais pour les carrefours communaux, c'est bien moins le cas. La Région a, dès lors, entamé des discussions avec les communes pour soit moderniser les contrôleurs de trafic à charge de celles-ci, soit reprendre le carrefour (de préférence).

En 2012, la Région a repris au total 20 carrefours de 6 communes (Anderlecht 4, Ixelles 4, Evere 1, Molenbeek 1, Schaerbeek 7, Watermael-Boisfort 3). Il y a des discussions en cours avec Uccle, Ganshoren, Forest et Bruxelles pour reprendre les carrefours, qui doivent être équipés du système de télécommande.

La ligne 49 concerne principalement des carrefours régionaux, alors que les lignes 63 et 71 concernent principalement des carrefours communaux, sous la gestion de la Ville de Bruxelles. La Ville de Bruxelles a récemment indiqué qu'il fallait tenir compte du nouveau plan de mobilité communal pour ce qui concerne les carrefours dans le pentagone. Il se peut que les lignes de bus 63 et 71 doivent être déviées dans le Centre-Ville.

En outre, deux ingénieurs ont été engagés par Bruxelles Mobilité en 2012 pour suivre l'établissement des plans de feux pour ce projet.

- Graag een overzicht van het aantal verkeerslichten dat per buslijn moet worden gepasseerd en hoeveel lichten hiervan worden beïnvloed.
- Graag een stand van zaken over de beïnvloeding van de verkeerslichten voor buslijnen 49, 63 en 71. Zijn deze lijnen hier intussen mee uitgerust ? Zo ja, wat is hiervan de impact ? Zo nee, wanneer is de « outroll » hiervan voorzien ?

Antwoord :

a) In tabel 1 wordt het aantal uitgeruste kruispunten gegeven voor eind 2011 en eind 2012.

	31.12.2011	31.12.12
Aantal uitgeruste kruispunten op bus- en tramlijnen	63	100

b) In tabel 2 wordt per buslijn het aantal te passeren kruispunten vermeld en het aantal kruispunten dat uitgerust is.

Bij het begin van het project heeft de MIVB gevraagd om eerst de kruispunten met tramlijnen (T3, T4, T7, T25, T94) uit te rusten, en dan pas de buslijnen (B49, B63, B71, B95).

De kruispunten kunnen slechts uitgerust worden met het lichtenbeïnvloedingssysteem als er recente en moderne verkeersregelaars aanwezig zijn. Bij de gewestelijke kruispunten is dit het geval, maar bij deze van de gemeenten is dit minder vaak het geval. Het gewest is dan ook onderhandelingen met de gemeenten gestart om de verkeersregelaars op haar kosten te vernieuwen, dan wel het kruispunt over te nemen (bij voorkeur).

Het Gewest heeft in 2012 in totaal 20 kruispunten overgenomen van de 6 gemeenten (Anderlecht 4, Elsene 4, Evere 1, Molenbeek 1, Schaerbeek 7, Watermaal-Bosvoorde 3). Er lopen onderhandelingen met Ukkel, Ganshoren, Vorst en Brussel om de kruispunten over te nemen, die met het lichtenbeïnvloedingssysteem moeten uitgerust worden.

De lijn 49 bestaat hoofdzakelijk uit gewestelijke kruispunten, terwijl lijnen 63 en 71 hoofdzakelijk uit gemeentelijke kruispunten bestaan, onder beheer van de Stad Brussel. De Stad Brussel heeft recentelijk aangegeven dat er dient rekening gehouden te worden met het nieuwe gemeentelijke mobiliteitsplan voor wat betreft de kruispunten binnen de vijfhoek. Dit zou kunnen betekenen dat de buslijnen 63 en 71 in het stadscentrum zouden moeten omgeleid worden.

Tevens werden in 2012 twee ingenieurs aangeworven bij Mوبiel Brussel om opmaak van de seinplannen op te volgen voor dit project.

c) Pour l'état des lieux des lignes 49, 63 et 71, je renvoie au Tableau 2 du point b).

Actuellement, il n'y a pas encore d'évaluation du système de télécommande pour ces 3 lignes de bus.

Le roll-out pourra se compléter quand les contrôleurs des communes seront mis à niveau ou quand les carrefours seront repris par la Région (voir *supra*).

Question n° 970 de M. Jef Van Damme du 20 mars 2013 (N.) :

L'utilisation des technologies numériques de l'information en faveur du transfert modal.

Le plan Iris 2 vise le renforcement de l'e-gouvernement. On annonce également un nouveau site portail, une application Fix-My-Street et une information en temps réel de la STIB. En septembre 2012, vous annonciez en outre le placement de 125 panneaux de téléjalonnement.

Mes questions sont dès lors les suivantes :

- Quel est l'état d'avancement du renforcement de l'e-gouvernement afin de réduire la nécessité de déplacements vers les administrations bruxelloises ? Quelle évolution note-t-on dans le nombre de procédures et d'inscriptions ? Quelle évolution note-t-on dans le nombre de procédures et d'inscriptions effectuées sur place et numériquement ? Merci de me fournir les chiffres de 2010, 2011 et 2012.
- Quel est l'état d'avancement de l'offre d'information numérique dans le trafic ? Quel est l'impact sur le transfert modal ? Merci de me fournir, pour chaque mode de déplacement, une évaluation de l'offre d'information numérique : piéton, Villo, Blue Bike, cycliste, tram, métro, bus (STIB, Tec, De Lijn), train (SNCB), mobilité internationale, cambio, taxi, Collecto, voiture, chantiers routiers, téléjalonnement y compris parkings de dissuasion. Est-il possible d'intégrer dans l'application en temps réel de la STIB les informations provenant d'autres sociétés de transport ?
- De quelle manière l'information est-elle intégrée dans une seule application ?
- L'application Fix-My-Street est-elle en ligne ? Quel est le calendrier ?
- Quel est l'état d'avancement des 125 panneaux de téléjalonnement annoncés, qui doivent être installés entre septembre 2012 et le printemps 2014 ? Combien de panneaux sont-ils en service aujourd'hui ?

Réponse :

E-Government

Le renforcement de l'e-gouvernement au sein des Administrations bruxelloises afin de rendre les déplacements superflus, se fait déjà depuis 2006 à l'aide du guichet électronique IRISbox.

c) Voor de stand van zaken van lijnen 49, 63 en 71 verwijs ik naar tabel 2 onder punt b).

Er is momenteel nog geen evaluatie van de verkeerslichtenbeïnvloeding op deze 3 buslijnen voorhanden.

De roll-out kan vervolledigd worden als de verkeersregelaars upgegraded worden of als de kruispunten overgenomen worden, zie hierboven.

Vraag nr. 970 van de heer Jef Van Damme d.d. 20 maart 2013 (N.) :

Het gebruik van digitale informatietechnologie ten voordele van de Modal Shift.

In het Iris II-plan wordt de versterking van e-government naar voor geschoven. Er wordt ook een nieuwe portaalsite, een Fix-My-Street-applicatie en realtime informatie van de MIVB aangekondigd. In september 2012 kondigde u bovendien de plaatsing van 125 parkeergeleidingsborden aan.

Vandaar mijn vragen :

- Wat is de stand van zaken van het versterken van e-government om verplaatsingen naar Brusselse administraties overbodig te maken ? Wat is de evolutie van het aantal procedures en het aantal aanmeldingen ? Wat is de evolutie van het aandeel procedures en aanmeldingen die enerzijds ter plaatse en anderzijds digitaal plaatsvonden ? Graag cijfers voor 2010, 2011 en 2012.
- Wat is de stand van zaken van de digitale informatievoorziening in het verkeer ? Wat is de impact op de Modal Shift ? Graag per vervoersmodus een evaluatie van de digitale informatievoorziening : voetganger, Villo, Blue Bike, fietser, tram, metro, bus (Tec, MIVB, De Lijn), trein (NMBS), internationale mobiliteit, cambio, taxi, collecto, auto, wegenwerken, parkeergeleiding inclusief overstapparkings. is het mogelijk om informatie van ander vervoersmaatschappijen te integreren in de realtime-applicatie van de MIVB ?
- Op welke manier is de informatie geïntegreerd in één applicatie ?
- Is de Fix-My-Street-applicatie online ? Wat is de planning ?
- Wat is de stand van zaken van de aangekondigde 125 parkeergeleidingsborden die tussen september 2012 en de lente van 2014 geïnstalleerd worden ? Hoeveel borden zijn vandaag geactiveerd ?

Antwoord :

E-government

Het versterken van de e-government binnen de Brusselse administraties teneinde verplaatsingen overbodig te maken gebeurt sedert 2006 via het elektronisch loket IRISbox.