



FINANCEMENT DU PLAN IRIS 2

Fondation pour l'Environnement Urbain

Cercle Royal Gaulois

31/10/2008

Jean-Paul Wouters

Conseiller de Pascal Smet

Ministre de la Mobilité et des Travaux publics



Plan de l'exposé

Les 3 scénarios et les investissements d'extension du réseau

- Les budgets
- Les sources de financement



MOYENS SCENARIO 1 (IRIS 1 complet)

- Aménagement du territoire basé sur l'accessibilité (right business at the right place)
- Gestion stationnement longue durée dans le pentagone et la première couronne
- Création du RER
- Offre TC urbains (fréquences, capacité, sites propres, nouvelles lignes)
- ICR
- P + R
- Spécialisation des voiries (dissuasion transit quartiers habités)

→ **Insuffisant: -6% trafic << -20% PRD**



MOYENS SCENARIO 2 (idéal)

Moyens Scénario 1 +

- Gestion du stationnement étendue en 2^e couronne
- Paiement par l'automobiliste du stationnement dans les immeubles de bureau
- Ramassage scolaire (50% des élèves) à pied, à vélo, en bus
- Gratuité élèves et étudiants
- Tiers payant 100% pour travailleurs en TC
- Tarification d'usage routier en fonction de la distance, du lieu, du type de véhicule et de l'heure

→ **suffisant: -25% trafic > -20% PRD**

mais nécessité du RER (prévu 2015-2016)

-> objectif 2020



SCÉNARIO ETUDIÉS 3

MOYENS SCENARIO 3 =

Moyens Scénario 2 – 2 bâtons:

Stationnement payant parking bureaux et tarification d'usage du réseau routier pas repris

-> pas suffisant: -10% trafic < - 20% PRD

-> objectif pragmatique 2015



RÉSULTATS ESCOMPTES pointe du matin Bruxellois

Matin (6-10h)	2001	Tendancier 2015	Iris 1 2015	Iris 2 2015	Iris idéal 2020
Voiture conducteur	50 %	50 %	41 %	35 %	29 %
Voiture passager	10 %	10 %	9 %	9 %	9 %
Transport public	38,5 %	37 %	40 %	41 %	47 %
Vélo	1,5 %	3 %	10 %	15 %	15 %

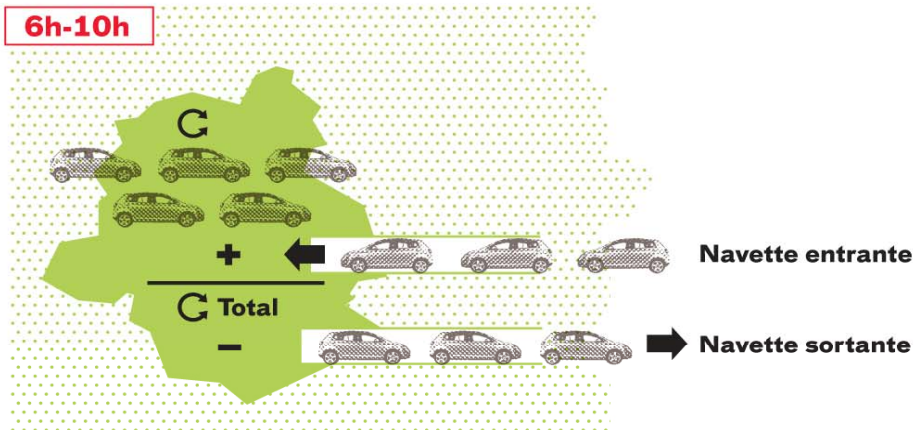


RÉSULTATS ESCOMPTES pointe du matin navetteurs

Matin (6-10h)	2001	Tendanciel	Iris 1 2015	Iris 2 2015	Iris idéal 2020
Voiture conducteur	59 %	58 %	45 %	43 %	27 %
Voiture pasager	10 %	11 %	10 %	10 %	13 %
Transport public	31 %	31 %	45 %	47 %	60 %



Demande de déplacements sur le réseau routier (conducteur = voiture)



	Intérieur dans la Région	Navette entrante	Total dans la Région	Navette sortante
2001	221 000	147 000	367 000	61 000
2015 Tendancier	225 000 +2,1%	149 000 +1,6%	374 000 +1,9%	74 000 +22,1%
Scénario IRIS 1	203 000 -7,9%	141 000 -3,7%	344 000 -6,3%	71 000 +17,2%
Scénario IRIS 2	190 000 -13,9%	121 000 -17,9%	310 000 -15,5%	71 000 +18,1%
Scénario idéal	153 000 -30,4%	90 000 -38,7%	243 000 -33,7%	51 000 -16,3%



Répartition par mode de transport public selon les scénarios (Zone RER)

Embarquements 7h-9h

	Métro	Tram	Bus	RER	Trains (IC IR P)	TEC - De Lijn
IRIS 2, 2001	89 046	57 626	57 431		145 676	35 816
IRIS 2, 2015	101 949	57 145	57 617		146 540	38 889
Scénario IRIS 1	125 521	63 630	57 359	90 120	108 777	30 308
Scénario IRIS 2	106 190	99 352	51 251	113 225	117 087	27 737
Scénario idéal	148 130	111 155	53 912	131 989	126 106	28 977



Les 9 priorités

1. Favoriser les modes doux
2. Rendre les transports en commun plus attractifs
3. Encourager l'utilisation rationnelle de la voiture
4. Développer un réseau routier hiérarchisé et sécurisé
5. Appliquer une politique de stationnement coordonnée
6. Accorder mobilité et aménagement du territoire
7. Donner une info sur la mobilité en temps réel
8. Améliorer la distribution de marchandises
9. Améliorer la gouvernance



Phasage des nouvelles lignes du réseau tram 2020 HNS (à haut niveau de service)

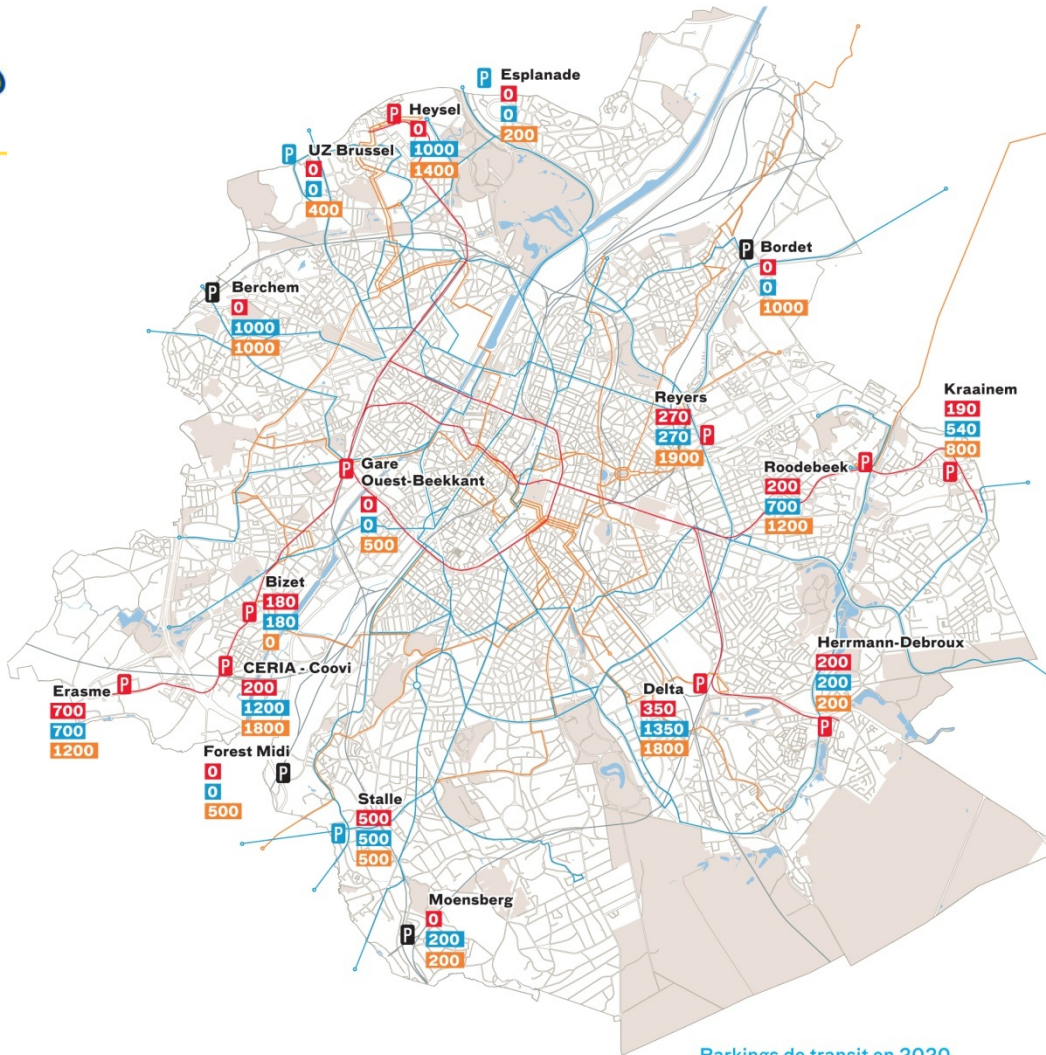
- Gare existante
- ◐ Gare à mettre en service
- ◑ Gare prévue au PRD (mise en service ultérieure)
- SNCB
- 2007-2010
- 2010-2012
- 2012-2015
- 2015-2020
- Après 2020
- Tunnel existant
- Site propre existant
- Site franchissable existant
- Site propre ou franchissable à créer sur lignes existantes
- Idem nouvelle ligne
- Protection via plan de circulation

NB: Les modalités d'aménagement de ces lignes sont toutefois dépendantes du traitement des demandes de permis d'urbanisme par les instances administratives compétentes. Par ailleurs, les extensions et adaptations du réseau seront étudiées en concertation avec les habitants et acteurs socio-économiques concernés et feront l'objet de communications appropriés.



Carte du nouveau réseau métro
(avec numérotation des lignes)

- Ligne 1**
 - Existant
 - Station
- Ligne 2**
 - Existant
 - - - > 2020
 - Station
- Ligne 3**
 - Existant
 - - - 2011-2015
 - x x x 2016-2020
 - - - > 2020
 - Station
- Ligne 4**
 - Existant
 - - - > 2020
 - Station



Parkings de transit en 2020

Type Parking Transit

- Parking RER
- Parking Métro - Prémétro
- Parking Tram

Parkings

- Nombre actuel de places
- Nombre prévu de places (suivant IRIS et PRD)
- Nombre prévu de places IRIS 2

Total actuel de places : 2790

Total de places prévues (suivant IRIS) : 8840



PLANIFICATION BUDGÉTAIRE ET FINANCEMENT: le financement actuel des transports publics par la Région

Dépenses en terme d'ordonnancement	2000 ajusté	2004 ajusté	2008 initial	Rapport 2004/2008
Total général dépenses RBC	1 968 351	2 320 072	3 050 630	+ 31%
Dotation à la STIB dont fonctionnement dont investissement	291 478 203 297 88 265	366 932 213 187 153 745	470 891 270 278 200 613	+ 28 %
Autres moyens financiers régionaux (infra DITP, VICOM)	32 648	59 914	107 469	+ 79 %
Total dépenses régionales transport public	324 210	426 846	578 360	+ 35 %
Ratio TP/ budget Région	16 %	18 %	19 %	



PLANIFICATION BUDGÉTAIRE ET FINANCEMENT: le financement actuel des transports publics par la Région

bruxellesmobilité
mobiëlbrussel

(X 1.000 €)	31/12/02	31/12/03	31/12/04	31/12/05	31/12/06	31/12/07
Total dette directe RBC (1)	1.360.662	1 295 437	1 541 813	1 316 252	1 301 658	1.307.661
Dette STIB	324 047	290 264	256 823	244 921	211 245	127.636
Total dette selon sec 95 (2)	1 714 131	1 661 658	1 889 922	1 747 365	1 792 324	1 666 865



PLANIFICATION BUDGÉTAIRE ET FINANCEMENT: Coût indicatif des investissements nouveaux

	2008-2010	2011-2015	2016-2020	<2020
Métro/prémétro	9	310	222	555
THNS	154	158	23	0
BHNS	0	17	0	0
Matériel roulant sup.	0	142	283	120
Parking de transit	0	33,5	28	92,5
Voiries	10	58	120	30
Total	163	718,5	676	797,5

Conclusions: période 2008-2020: €1557,5 Mios

Soit €120 Mios moyens par an. Région + Beliris apportent 70 Mios

De nouveaux moyens sont nécessaires



1 Métro-Prémétro	2008- 2010	2011- 2015	2016- 2020	>2020
1.1 Dédoublement ligne 1 (Mérode-Porte de Namur)				130
1.2 Tangentielle Bockstael-gare Nord-Avenue Rogier-Schaerbeek-Josaphat				
Pont Picard	9			
Tunnel gare du Nord/av Rogier		80		
Ouvrage Rogier-Wahis		25		
Supplément si Tram-Train Meiser-Plasky-ligne 26			47	
Ligne 26 – Delta - Etterbeek			30	



1.Métro-Prémétro	2008- 2010	2011- 2015	2016- 2020	>2020
1.3 Prolongement nord-sud				
1.3.1 Nord				
Gare du Nord-Verboeckhoven		55		
Verboeckhoven-Place de la Paix		90		
Place de la Paix – Schaerbeek - Formation			80	
1.3.2 Sud				
Place Albert–Calevoet via chée d’Alsemberg				140
Via avenue Coghén				
1.3.3 Abords gare du Midi				
Midi-Lemonnier-Anneessens		35		
Fonsny souterrain			35	



1.Métro-Prémétro	2008- 2010	2011- 2015	2016- 2020	>2020
1.4 Amélioration Prémétro Moyenne ceinture				
Meiser		25		
Plaine-Etterbeek B - Couronne			30	
Cambre				40
1.5 Extension Luxembourg (B) - Uccle				
Gare du Luxembourg-Vanderkindere				170
1.6 Prolongement 39/44 jusqu'à Mérode				35
1.7 Tram-train Wielemans - Arcades				
Dédoublement Haren-Bordet				36
Aménagement Wielemans Arcades				4
Total Métro-Prémétro	9	310	222	555



2. Lignes THNS nouvelles	2008- 2010	2011- 2015	2016- 2020	>2020
33 Gare Ouest Mettewie		21		
33 Mettewie-Westland		21		
33 Yser-CCN		5		
8/10 Simonis Adaptation	2			
8/10 Simonis-UZ--Heymbosch	23	13		
8/10 Heymbosch-Houba	10	6		
8/10 Extension Wemmel (section RBC)		9		
25/10 Wahis-Bordet	46			
Tunnel Otan	20			
Bordet-Otan-Diegem B (section RBC)	26			



2. Lignes THNS nouvelles	2008- 2010	2011- 2015	2016- 2020	>2020
93/42 Hermann Debroux-Dépôt Woluwe	27			
Dépôt Woluwe - Roodebeek		25		
Roodebeek-Guilledelle		22		
92/93 Déviation gare centrale		12		
42 Déviation par Roosevelt			23	
16 Déviation par par Picard/Yser (cfr 33)		0		
23/24 Place Albert		9		
9 Raccordement L26		7		
10 Carton de Wiart-Werrie (cfr 33 et 16)		8		
Total THNS	154	158	23	0



Sources de financement « traditionnelles » de ce programme d'extension

2008-2010	Budget régional + Beliris + Octopus 1: 13,5 Mios 2009 18,9 Mios 2010
2011-2015	Budget régional: 35 Mios/an Beliris: 35 Mios/an STIB (matériel roulant): 18 Mios/an Octopus 1: 20 Mios/an Compléments à négocier (fédéral?): 38 Mios/an
2015-2020	Idem avec compléments à négocier (fédéral?): 28 Mios/an



-Recettes stationnement voirie: 15% recettes nettes pour Région -> grands besoins parking riverains zone dense et parkings de transit

-Tarification parking bureaux: hypothèse 140€/mois
à partir 2014 : 157 Mios/an

-Tarification d'usage routière: hypothèse 3€ + 0,3 €/km
à partir 2018 non Bruxellois: 134 Mios/an

Bruxellois : 0, car compensé par autres taxes



- Versement transport en France (hors Ile de France):
45% ressources TP
Ersatz belge: 80/20 -> tiers payant plutôt que financement complémentaire
- Taxe additionnelle carburants cfr. RFA : compétence fédérale
- Captation plus values foncières: maîtrise préalable du site (SAF...)
(Heysel, Schaerbeek Formation, Delta, Schaerbeek Josaphat)
Ersatz belge – charge d’urbanisme



Etude de cas: prolongement Nord-Sud

2 scénarios:

1) prolongements successifs de sections de tunnel pré-métro en fonction de la densification urbaine progressive, et puis basculement final au mode métro. Ce choix influence la technique de construction :-1 sous voirie cfr. Erasme

2) accélérer la programmation à cause du « catalyseur » stade: 5,5 km d'un coup : bouclier possible, en minimisant l'impact population mais surcoûts importants.



Quel type de PPP

- Partenariat foncier? Maitrise foncière publique régionale pour des développements immobiliers: faible
 - Exploitation possible de la ligne par le partenaire privé: difficile, dans le contexte Bruxellois
 - Maintenance possible par le privé
 - Risque de construction et de financement par le partenaire privé: oui
- => DBFLMT (Design, Build, Finance, Lease, Maintain and Transfert)



Critère d'un PPP ***

Fiabilité juridique

- DBFM ->risque de disponibilité transféré ≈ marché de travaux
- Procédure négociée avec publicité
- Consortium investisseurs + entrepreneurs
- Pas de clauses restrictives en matière de concurrence
- Formulation intelligente pour sous-traitance obligatoire
- Pas de limitation du droit de jouissance du foncier

Neutralité sec 95

- Transfert du risque de construction
- Transfert soit du risque lié à la demande, soit du risque de disponibilité (attention aux sous-traitants obligatoires)



Critère d'un PPP ***

Bancabilité

- Montant > 50 Mios €
- Délai construction < 5 ans
- Transfert des actifs en fin de contrat pour 1 €
- Ratio dette/moyen propres = 75/25 phase construction
- Objectif ROE (fonds propres) = 12%



MERCI POUR VOTRE ATTENTION