



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

---

**Bulletin van de interpellaties  
en mondelinge vragen**

---

**Commissie voor de infrastructuur,  
belast met openbare werken  
en verkeerswezen**

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 23 MAART 2005**

---

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

---

**Bulletin des interpellations et  
des questions orales**

---

**Commission de l'infrastructure,  
chargée des travaux publics  
et des communications**

**RÉUNION DU  
MERCREDI 23 MARS 2005**

---

---

Het **Bulletin van interpellaties en mondelinge vragen** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Le **Bulletin des interpellations et questions orales** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

**INHOUD****SOMMAIRE**

<b>MONDELINGE VRAGEN</b>	<b>2</b>	<b>QUESTIONS ORALES</b>	<b>2</b>
- van mevrouw Céline Delforge	2	- de Mme Céline Delforge	2
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het bezorgen, door de MIVB, aan de omwonenden van de resultaten van studies over trillingen in de woningen. "		concernant "la transmission par la STIB aux habitants de résultats d'études de vibrations dans des habitations".	
- van mevrouw Danielle Caron	4	- de Mme Danielle Caron	4
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "een busbaan verboden voor de fietsers in Sint-Lambrechts-Woluwe".		concernant "une bande bus interdite aux cyclistes à Woluwe-Saint-Lambert".	
- van mevrouw Céline Delforge	7	- de Mme Céline Delforge	7
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de weigering van de MIVB om een duplicaat af te geven bij verlies van een maandabonnement".		concernant "le refus de la STIB de délivrer un duplicata en cas de perte d'un abonnement mensuel."	
- van mevrouw Isabelle Emmery	10	- de Mme Isabelle Emmery	10
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de methode die de MIVB aanwendt om slecht bediende wijken af te bakenen".		concernant "la méthodologie utilisée par la STIB afin de définir les quartiers mal desservis".	

*Voorzitter: de heer Willem Draps, voorzitter.  
Présidence de M. Willem Draps, président.*

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER  
VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,

betreffende" het bezorgen, door de MIVB,  
aan de omwonenden van de resultaten van de  
studies over trillingen in de woningen. "

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *In juni 2003 hebben bewoners van de Brouwerijstraat, een gewestweg, de trillingen in een privé-woning door het vrachtwagenverkeer dat van het Flageyplein komt laten meten.*

*Ze stelden vast dat de hinderdrempel ook 's nachts werd overschreden, wanneer de vrachtwagens niet rijden. Voorbijrijdende trams bleken aan de oorzaak van de hinder te liggen. Dat is niet verwonderlijk: het wegdek en de rails zijn in slechte staat.*

*De MIVB stond sceptisch tegenover de resultaten en heeft een tweede studie bij een ander bureau besteld. Jammer genoeg hebben de bewoners nooit een kopie van de resultaten ontvangen. Zij vermoeden dat de studie de vernieuwing van de rails aanbeveelt en dat de MIVB niet veel zin heeft om die werken uit te voeren.*

*Kent u de resultaten van de studie? Is het niet beter om de resultaten van de studie ook aan de*

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA  
MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la transmission par la STIB aux  
habitants de résultats d'études de vibrations  
dans des habitations".

**M. le président.-** La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.-** En juin 2003, des habitants de la rue de la Brasserie, voirie régionale, ont financé des mesures de vibrations dans une maison privée afin de déterminer les nuisances subies par le passage de nombreux camions en provenance du chantier Flagey.

A cette occasion, ils ont constaté qu'un dépassement des seuils de gêne se produisait également la nuit, à un moment où les camions du chantier ne circulent pas et en ont déduit que les trams qui passent par cette rue constituaient également une intense source de vibrations. Cela n'a rien d'étonnant, dans la mesure où cette voirie est particulièrement dégradée et que les rails empruntés par le tram le sont également, ce qui implique des nuisances supérieures à la normale en termes de bruit et vibrations.

Face à cette première étude de vibrations, la STIB, sceptique quant aux résultats présentés, a commandé une seconde étude à un autre bureau que celui engagé par les habitants.

*bewoners te bezorgen, om een goede verstandhouding met de overheidsinstellingen te garanderen? Hoe staat de MIVB tegenover het bezorgen van studieresultaten aan derden?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Er bestaan in België geen dwingende normen over geluid en trillingen van trams. Toch hebben het Brussels Gewest en de MIVB een milieuovereenkomst over geluid en trillingen afgesloten, waarin drempelwaarden werden afgesproken. Het zijn geen dwingende waarden, maar in de mate van het mogelijke moet er rekening mee worden gehouden.*

*De tramrails in de Brouwerijstraat dateren van de jaren tachtig en zijn in behoorlijke staat. Na klachten van buurtbewoners heeft de MIVB op 4 en 5 december 2003 een studie laten uitvoeren. Daaruit bleek dat de drempelwaarden 's nachts soms licht worden overschreden. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de resultaten negatief werden beïnvloed door een bijzonder buigzame plankenvloer van een gebouw.*

*Een tweede studie bevestigde de overschrijding van de drempelwaarden.*

*De MIVB heeft de resultaten van de studies niet aan de bewoners bezorgd, omdat dit aanleiding zou kunnen geven tot verkeerde interpretaties die in het*

Malheureusement, malgré leurs multiples demandes, les habitants n'ont jamais pu obtenir de copie de cette seconde étude. Ce refus de transmission d'informations laisse penser aux habitants que les résultats de l'étude conduiraient à la conclusion que des travaux de réfection ou de renouvellement des rails s'imposent et que la STIB réchignerait à effectuer de tels travaux dans un avenir proche.

Avez-vous eu connaissance de cette étude de vibrations commandée par la STIB ?

Dans le cadre de la consultation des comités de quartier des voiries régionales entamée (et à laquelle le comité de la rue de la Brasserie a répondu), ne serait-il pas opportun de transmettre ces résultats aux habitants afin d'entretenir un climat de bonne collaboration entre les habitants et les institutions publiques ?

Quelle est la politique générale de la STIB en matière de transmission de résultats d'études à un tiers ?

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- En Belgique, il n'existe pas de normes contraignantes en matière de bruit et vibrations causées par les tramways. Cependant, en juin 2004, la Région et la STIB ont signé une Convention environnementale relative aux bruits et vibrations dans laquelle elles définissent des recommandations de seuils limites. Il s'agit de valeurs de référence et non d'obligation qui, même s'il n'est pas toujours possible de les respecter, doivent constituer l'objectif d'une politique de réduction du bruit et des vibrations.

En ce qui concerne la rue de la Brasserie, les rails de tramway datent des années 80 et sont en assez bon état. Suite aux plaintes de riverains, une étude ponctuelle des bruits et vibrations a été faite pour la STIB les 4 et 5 décembre 2003, avant la signature de cette Convention. Cette étude permet de constater que la nuit, certaines valeurs mesurées dépassent légèrement les valeurs de référence adoptées dans le cadre de la Convention (tout en précisant que la structure particulièrement souple des planchers d'un immeuble influence défavorablement les résultats).

Une deuxième étude plus systématique a été

*nadeel van de MIVB zouden kunnen uitvallen. Ik ga niet akkoord met die redenering en vind dat de MIVB beter open kaart zou spelen met de bewoners.*

*Er is beslist om de sporen in het begin van de Brouwerijstraat te vervangen nadat de werken van de NMBS zijn afgerond. De MIVB zal van de gelegenheid gebruik maken om technieken toe te passen die de geluidshinder en de trillingen beperken, zodat de drempelwaarden gerespecteerd worden.*

*De MIVB zal van deze operatie gebruik maken om de installatietechnieken te gebruiken die de geluidsoverlast en de trillingen moeten beperken.*

*De normaal toegelaten waarde is 105 decibel. In 25 gevallen op 90 wordt die met niet meer dan 8 decibel overschreden, dus niet zoveel.*

*- Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "een busbaan verboden voor de fietsers in Sint-Lambrechts-Woluwe".

**De voorzitter.** - Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron** (in het Frans). - *In Sint-Lambrechts-Woluwe mogen fietsers in een zijstraat van de gewestelijke fietsroute nr. 13, de Jacques*

réalisée plus récemment et confirme ce dépassement.

La STIB n'a pas diffusé ces rapports aux riverains, parce que la communication de tels rapports spécialisés à des tiers, qui n'ont pas de compétence en cette matière, pourrait facilement donner lieu à des interprétations erronées et défavorables à la STIB suivant le contexte de leur approche. Je ne suis pas d'accord avec ce raisonnement, car il me semble plus judicieux de jouer cartes sur table et d'entamer la discussion avec les riverains. Il ne faut pas donner le rapport à l'état brut mais bien le rapport accompagné d'explications.

Suite aux conclusions de la seconde étude, une concertation a eu lieu avec le gestionnaire de la voirie, et il a été décidé de renouveler les voies au début de la rue de la Brasserie, en prolongement des travaux de renouvellement des voies que la STIB exécutera sur le pont du Gerموir, et après la fin des travaux exécutés par la SNCB à cet endroit.

La STIB profitera de cette opération pour adopter des techniques de pose qui amélioreront la situation acoustique et vibratoire et permettront de respecter les valeurs recommandées par la convention.

Le critère normal était de 105 décibels. Dans 25 cas sur 90, les dépassements s'échelonnent entre 0 et 8 décibels. Le dépassement est relatif, sur les critères non contraignants.

*- L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "une bande bus interdite aux cyclistes à Woluwe-Saint-Lambert".

**M. le président.** - La parole est à Mme Caron.

**Mme Danielle Caron.** - A Woluwe-Saint-Lambert, sur une perpendiculaire à l'itinéraire cyclable régional n° 13 - la rue Jacques Brel -, une bande

*Brelstraat, de busstrook niet gebruiken.*

*Volgens het Reglement van de wegbeheerder mogen enkel busstroken van 3,5m breed voor fietsers worden opengesteld. In bepaalde gevallen is dat terecht, bijvoorbeeld wanneer de straat sterk stijgt, waardoor de fietsers langzamer gaan rijden en er veel bussen voorbijkomen.*

*In andere gevallen is die regel echter absurd. Zo gaat het in de Jacques Brelstraat maar om een vrij kleine afstand die bovendien sterk afhelt. De fietsers rijden er bijna even snel als de bussen. Bovendien moeten de bussen sowieso stoppen aan de halte aan het einde van de busstrook en eventueel stoppen aan de verkeerslichten.*

*De fietsers zorgen er dus niet voor problemen, maar moeten nu wel een omweg maken via een veel gevaarlijkere straat. Het gewestbestuur overweegt zelfs die straat opnieuw in te richten, wat bijzonder duur is.*

*Is het niet mogelijk de mobiliteit van de bussen en de fietsen te combineren zonder dure werken uit te voeren? Is het niet mogelijk die verouderde regel af te schaffen?*

**De voorzitter.** - De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans). - *Op pagina 64 van mijn fietsplan wordt verwezen naar een "herziening van de wetgeving over de breedte*

bus est interdite aux cyclistes. Or, tout le monde s'accorde à dire qu'il n'y a aucune raison d'en interdire l'accès aux cyclistes, si ce n'est la règle du Code du gestionnaire qui souligne que seules les bandes bus d'au moins 3,50 mètres de largeur peuvent être ouvertes aux cyclistes.

On rencontre le même problème au centre-ville et en d'autres endroits de Woluwe-Saint-Lambert, comme l'avenue Marcel Thiry ou devant l'école Saint-Jeanne-de-Chantal.

Cette règle n'a aucun fondement. Certes, des conditions locales peuvent exister et interdire la circulation des cyclistes dans une bande bus de moins de 3,50 mètres, par exemple en présence d'une forte montée qui ralentit sérieusement les cyclistes sur une grande distance, combinée à un trafic intense de bus. Cependant, cela ne justifie pas l'interdiction des cyclistes dans toute bande bus mesurant moins de 3,50 mètres. Dans notre cas d'espèce, le tronçon en question est assez court avec une forte descente. Les cyclistes peuvent rouler sensiblement à la même vitesse que les bus. Ceux-ci doivent de toute façon faire halte à un arrêt juste avant la fin de la bande, puis attendre le changement des feux.

Les cyclistes ne posent aucun problème mais sont pourtant contraints de faire un grand détour par une rue beaucoup plus dangereuse. L'administration régionale réfléchit même à un aménagement coûteux, rendu nécessaire par cette interdiction aux cyclistes. L'idéal est bien évidemment de parvenir à concilier les lignes de bus et la mobilité des cyclistes.

Compte tenu de ce rapport bus/cyclistes, puis-je demander au ministre s'il existe une solution afin d'exploiter au mieux cette situation avant d'entreprendre des travaux coûteux, d'autant plus que le cyclisme s'est particulièrement développé au cours des dernières années et que de nombreuses voies ont été créées pour le plus grand bonheur des adeptes de ce moyen de transport? Peut-il envisager la suppression de cette règle qui me semble obsolète?

**M. le président.** - La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.** - Mme Caron, votre question rejoint mes préoccupations.

*van de rijstroken voor bussen, zodat de fietsers er gemakkelijker gebruik van kunnen maken".*

*Ik heb federaal minister Landuyt geschreven om de breedte van 3,50 m uit het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 te laten schrappen. Ik vind dat de beheerder van de weg zelf een goede oplossing moet vinden, die rekening houdt met de plaatselijke omstandigheden.*

*Het heeft weinig zin dat fietsers maar op een busstrook mogen rijden als die minstens 3,50 m breed is. Dat is voor een bus sowieso te weinig om een fietser veilig te passeren.*

*De ingenieurs van de MIVB vinden de regel trouwens overbodig, want bussen worden slechts zelden opgehouden door fietsers die op hun rijstrook rijden.*

*Bij het aanleggen van nieuwe busbeddingen houden we daarom rekening met een mogelijke afschaffing van de minimumbreedte. Dat is het geval in de Wolvengrachtstraat en de Schildknaapstraat in Brussel. Eenmaal het ministerieel besluit gewijzigd is, kunnen deze busstroken toegankelijk worden voor fietsers zonder zware aanpassingswerken. Later wil ik ook de bestaande busstroken aanpassen en hen in de toekomst openstellen voor taxi's.*

Je voudrais me référer à la page 64 de mon plan vélo, que nous discuterons tout à l'heure. Il y est littéralement écrit : "au niveau fédéral, introduction de nouvelles possibilités pour les cyclistes dans le code de la route : faire réviser la législation relative à la largeur des bandes réservées aux bus, de sorte que les cyclistes puissent les emprunter plus facilement". Cela signifie donc que je suis d'accord avec vous.

J'ai écrit récemment au ministre Landuyt pour que la largeur de 3,50 m soit supprimée des articles 12.5 et 12.5 bis de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière. En effet, je pense que c'est au gestionnaire de voirie à prévoir un bon aménagement, tout en sachant que la solution retenue dépendra aussi très fort de la configuration des lieux.

La largeur minimale de 3,50 mètres, requise pour une bande bus afin que les cyclistes soient autorisés à y circuler, a peu de sens. Cette largeur n'est pas suffisante pour qu'un bus puisse doubler un cycliste en toute sécurité. Il faut pour cela une largeur de 4,50 mètres minimum, ce qui, en milieu urbain, est presque impossible.

Les ingénieurs de la STIB estiment également que la largeur minimale est superflue, sans qu'ils ne remettent pour autant en question l'autorisation pour les cyclistes de circuler sur la bande bus. Par ailleurs, ils ont attiré mon attention sur le fait qu'il y a très peu de conflits entre bus et cyclistes et que les bus sont très rarement ralentis par des cyclistes circulant sur la bande bus.

Désormais, lors de la création de nouvelles bandes-bus en site propre, on tiendra compte, dans la mesure du possible, de la suppression possible de la largeur minimale. C'est ce qui a été fait lors du réaménagement de la rue Fossé aux Loups et la rue de l'Ecuyer, dans le centre de Bruxelles.

Une fois l'arrêté ministériel modifié, il sera possible de rendre la bande bus de ces rues accessible aux cyclistes sans que cela n'occasionne de lourds travaux. Dans une phase suivante, toutes les bandes bus existantes seront adaptées si nécessaire. A l'avenir, je voudrais aussi ouvrir les bandes bus aux taxis.



**De voorzitter.-** Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron** (in het Frans).- *Wanneer hebt u die brief naar de federale minister gestuurd? Hebt u antwoord gekregen?*

*Hebt u sindsdien nog contacten gehad met de minister om te streven naar een redelijke termijn?*

*Ik heb het niet alleen over de Jacques Brellaan, maar ook over andere wegen in Sint-Lambrechts-Woluwe, zoals de Marcel Thiryiaan.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik zie de heer Landuyt twee maal per week. Ik heb hem over de zaak gesproken en hem eraan herinnerd in een brief van gisteren, waarop ik nog geen antwoord gekregen heb.*

*Er is geen wetswijziging nodig. De minister moet het advies van de gewesten vragen, maar het kan tamelijk snel gaan.*

*- Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CÉLINE DELFORGE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER  
VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,

betreffende "de weigering van de MIVB om  
een duplicaat af te geven bij verlies van een  
maandabonnement".

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Elke houder van een jaarabonnement van de MIVB kan bij verlies een duplicata aanvragen, met een*

**M. le président.-** La parole est à Mme Caron.

**Mme Danielle Caron.-** Quand la lettre a-t-elle été envoyée au ministre du fédéral ? Avez-vous reçu une réponse ?

Etant donné la longueur des travaux parlementaires, avez-vous eu des contacts avec le ministre du fédéral depuis l'envoi de cette lettre, pour qu'on puisse envisager un délai relativement raisonnable ?

Cela ne concerne pas uniquement l'avenue Jacques Brel, mais aussi d'autres voiries à Woluwé-Saint-Lambert, dont l'avenue Marcel Thiry, où toute une bande réservée aux bus pourrait servir aux cyclistes.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je vois mon collègue Landuyt deux fois par semaine. J'en ai parlé avec lui il y a quelques semaines. Je lui ai rappelé cette question dans une lettre datée d'hier et à laquelle je n'ai pas encore reçu de réponse.

Il s'agit d'un arrêté ministériel et non d'une modification de la loi. Le ministre doit demander l'avis des Régions, mais cela pourrait aller relativement vite.

*- L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE  
DELFORGE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA  
MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le refus de la STIB de délivrer un  
duplicata en cas de perte d'un abonnement  
mensuel."

**M. le président.-** La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.-** Tout détenteur d'un abonnement annuel de la STIB peut se voir délivrer un duplicata en cas de perte ou de vol, au prix de 8

*maximum van drie duplicaten per jaar. Het eerste duplicaat kost 8 euro, het tweede 16 euro en het derde 24 euro.*

*De houders van een maandabonnement kunnen geen duplicaat krijgen. Die maandabonnements worden nochtans op dezelfde manier als de jaarabonnements in de computer ingevoerd. De reden die de MIVB voor die weigering opgeeft is dat de verzekering wel het verlies of de diefstal van een jaarabonnement, maar niet dat van een maandabonnement dekt.*

*Dat lijkt mij een weinig overtuigend antwoord. Het bedrag van 8 tot 24 euro dekt de administratiekosten. Bovendien heeft de persoon die over een duplicaat beschikt, zijn abonnement betaald, zodat de MIVB geen enkel verlies lijdt.*

*Een maandabonnement kost 40 euro. Dat is een zware last voor het maandbudget van heel wat Brusselaars, die dus de grootste moeite zouden hebben dit bedrag nog een tweede keer te betalen. Veel personen met een laag inkomen opteren bovendien voor een maandabonnement omdat ze het bedrag voor het jaarabonnement niet in een keer op tafel kunnen leggen.*

*Waarom zou de MIVB geen duplicaat voor het maandabonnement kunnen afgeven?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *De MIVB registreert alle jaarabonnements in een databestand. Dat gebeurt ook met de maandabonnements die in de verkooppunten van de MIVB worden verkocht, maar niet met de maandabonnements die in krantenwinkels, stations, warenhuizen en dergelijke worden*

euros pour le premier, 16 euros pour le second et 24 euros pour le troisième, avec un maximum de trois duplicata par an.

Ce n'est pas le cas des détenteurs d'abonnements mensuels. Pourtant, ceux-ci sont enregistrés dans le système informatique de la STIB de la même façon que les personnes disposant d'un abonnement annuel. Il est donc aisé de vérifier les déclarations de tout abonné victime d'une perte ou du vol de son abonnement. La raison du refus invoquée habituellement par la STIB serait liée à l'existence d'une assurance couvrant la perte ou le vol d'un abonnement annuel mais pas d'un abonnement mensuel.

Cette réponse semble peu convaincante puisque, en cas de délivrance d'un duplicata, une somme de 8 à 24 euros est réclamée et devrait logiquement couvrir les frais administratifs. Par ailleurs, la personne en possession d'un duplicata a, dans un premier temps, payé son abonnement et on ne peut donc considérer qu'il y a une perte pour la STIB.

Pour rappel, un abonnement mensuel coûte 40 euros, somme qui présente une lourde charge dans le budget mensuel de nombreux Bruxellois, lesquels seraient bien en peine de reproduire cet effort financier une seconde fois au cours du même mois.

La situation est d'autant plus problématique que de nombreuses personnes à bas revenus ne disposent pas de la somme nécessaire pour se payer un abonnement annuel et se rabattent donc sur l'abonnement mensuel, certes plus cher au bout de l'année, mais qui est, in fine, la seule formule accessible à elles.

Pourriez-vous me dire la raison pour laquelle la STIB ne pourrait délivrer de duplicata pour les abonnements mensuels ?

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La STIB encode tous les abonnements annuels à l'aide d'un système informatique, ce qui n'est pas le cas pour tous les abonnements mensuels.

Actuellement, seuls les abonnements mensuels STIB achetés dans les agences commerciales de la

*verkocht. Dat is logisch: we kunnen alle betrokken personen moeilijk vragen om de administratie van die abonnementen te verzorgen.*

*Bijgevolg beschikt de MIVB niet over een volledige lijst van personen die een maandabonnement hebben gekocht, en kan ze geen duplicaat uitreiken in geval van diefstal of verlies.*

*Met de nieuwe chipkaarten kan dat probleem misschien worden verholpen. Er moeten echter nog een aantal zaken worden onderzocht voor er een chipkaart komt, zoals het respect van de persoonlijke levenssfeer.*

*De regering en ikzelf maken ons zorgen over de moeilijkheden voor kansarmen. Tijdens de ministerraad van 20 januari zijn de nieuwe tarieven van de MIVB goedgekeurd. Leefloners reizen nu gratis.*

*Ik zal het probleem op de voet volgen. Ondertussen zal ik de MIVB vragen of het mogelijk is om duplicaten uit te reiken van abonnementen die in verkooppunten van de MIVB zijn gekocht. Er moet dan op worden gelet dat de wachtrijen niet nog langer worden en dat in de andere verkooppunten niet minder abonnementen worden gekocht.*

STIB font l'objet d'un encodage dans la base de données centrale.

Par contre, les abonnements mensuels disponibles dans près de 450 points de vente hors STIB, tels que les librairies, les gares, les grandes surfaces, ne font pas l'objet d'un encodage, ce qui est compréhensible. On ne peut pas demander aux libraires, pour prendre cet exemple, d'effectuer des démarches administratives auprès des demandeurs d'abonnements mensuels.

Par conséquent, la STIB ne dispose d'aucun listing répertoriant le nom des abonnés ayant acheté des titres dans ces points de vente. Elle est donc dans l'impossibilité de vérifier les dires d'une personne déclarant avoir perdu, ou s'être fait voler, un abonnement mensuel et de lui délivrer un duplicata pour ce dernier.

Cependant, lors de la mise en place de la nouvelle télébilletique (carte à puce), cette situation pourrait évoluer et il pourrait être possible de disposer, y compris pour tous les abonnements mensuels, de données permettant de délivrer des duplicata. Comme je l'ai déjà dit lors d'une réunion précédente de la commission, en réponse à une question de M. Rachid Madrane, ce projet de télébilletique doit encore faire l'objet d'un examen, notamment en ce qui concerne le respect de la vie privée, avant de voir le jour.

Le gouvernement et moi-même partageons votre souci par rapport à la situation des personnes les plus défavorisées et aux difficultés qu'elles pourraient rencontrer lors de l'achat d'un abonnement et, à fortiori, d'un duplicata. Lors du conseil des ministres du 20 janvier dernier, la nouvelle grille tarifaire de la STIB a été approuvée, et elle prévoit la gratuité pour les titulaires du revenu d'insertion et équivalent.

Je resterai attentif à cette problématique, notamment lorsque le projet de modernisation de la télébilletique de la STIB me sera soumis. Entretemps, je demanderai à la STIB si les duplicata sont envisageables pour les abonnements mensuels achetés dans les agences commerciales de la STIB. Si l'on entre dans un tel système, il faudra faire attention à ne pas entraîner davantage de ventes et de files dans les agences commerciales, et moins de ventes dans les autres points de vente. Je vais demander aux organes de la STIB d'examiner

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Hoewel er een aantal kleine nadelen aan zijn verbonden, zoals langere wachtrijen, zou het voor veel mensen belangrijk zijn om een duplicaat van een verloren abonnement te kunnen krijgen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
ISABELLE EMMERY

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER  
VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,

betreffende "de methode die de MIVB  
aanwendt om slecht bediende wijken af te  
bakenen".

**De voorzitter.**- Mevrouw Emmery heeft het woord.

**Mevrouw Isabelle Emmery** (*in het Frans*).- *De MIVB heeft tien wijken afgebakend die slecht bediend worden door het openbaar vervoer. Zij baseert zich daarvoor op de gemiddelde tijd om er te geraken vanuit andere wijken. Die wijken kunnen erg verschillen van elkaar. Details staan in het document "MIVB 2000".*

*De prestaties in de wijken worden ook gelinkt aan de motorisatiegraad. Die graad is hoger in de NIS-sectoren van de tweede kroon, maar niet evenveel ten noorden van het kanaal en ten zuiden ervan. Dat het noorden van de stad meer gemotoriseerd is, verklaart niet waarom deze wijken slecht bediend worden.*

*Zeven van de tien zones liggen in het noorden. De MIVB moet deze achterstand inhalen. Is er de afgelopen jaren niet te weinig geïnvesteerd in de*

cette éventualité et de me faire un rapport.

**M. le président.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.**- Même si la formule pourrait présenter de petits désavantages, par exemple en termes de files, il serait très important pour toute une série de personnes, qui n'entrent pas dans les conditions pour avoir un libre parcours, de pouvoir continuer à se déplacer normalement.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE  
EMMERY

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA  
MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la méthodologie utilisée par la  
STIB afin de définir les quartiers mal  
desservis".

**M. le président.**- La parole est à Mme Emmery.

**Mme Isabelle Emmery.**- La STIB a mis en évidence dix quartiers mal desservis par les transports publics. Pour ce faire, elle se base sur l'efficacité de l'offre, tenant compte des temps d'accès moyens depuis les autres quartiers. Les caractéristiques de l'ensemble de ces quartiers peuvent être fort différentes. Je ne repréciserai pas les choses ici, puisque tout cela est repris de manière approfondie dans le document STIB 2000.

Par rapport à cette typologie s'ajoute une remarque plus générale qui lie les performances de l'institution dans les quartiers à leur taux de motorisation. C'est là dessus que j'émettrai certains commentaires et remarques. De manière générale, les taux de motorisation sont plus élevés dans les secteurs INS (Institut national de Statistique) de la seconde couronne, mais pas avec la même intensité au nord qu'au sud du canal. Bien que les taux de

*sociaal achtergestelde wijken, waar de bevolking meer afhangt van het openbaar vervoer? De verbindingen tussen de gewestelijke en subregionale werkgelegenheidsbekkens en de woonwijken in het noorden en noordoosten moeten prioritair zijn.*

*Welke methodologie werd gebruikt om de tien wijken af te bakenen? Wat verstaat de minister onder een "wijk"?*

*Wie zal de hiërarchie van de projecten bepalen? Zal hij ervoor zorgen dat de investeringen in de eerste plaats gebruikt worden ten voordele van de mensen die het meest afhangen van het openbaar vervoer?*

**De voorzitter.** - Het woord is aan de heer Smet.

*(De heer Joseph Parmentier, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - "Wijk" is een algemene term voor gebieden, kernen, stukken grondgebied en assen.

*De MIVB heeft "wijken" die onvoldoende bediend zijn bepaald op basis van gegevens uit de studie IRIS 2 van het Nationaal Instituut voor de Statistiek en de gegevens van de MIVB over haar netwerk.*

*Om deze wijken te definiëren gaat de MIVB uit van een aantal parameters zoals het marktaandeel van het openbaar vervoer, de autodichtheid, het aanbod en de gemiddelde toegangsuren, de bevolking en*

motorisation du nord de la ville soient plus élevés que ceux du centre, cela n'explique en rien la mauvaise desserte de ces quartiers, alors qu'à taux de motorisation supérieur, les communes du sud sont mieux desservies.

Sur les dix zones dont l'accessibilité doit être améliorée, qui sont précisées dans le document STIB 2000, sept concernent le nord de la ville. J'encourage la STIB à rattraper ce retard. J'en arrive à me demander si, ces dernières années, les quartiers socialement défavorisés n'ont pas fait l'objet d'un sous-investissement, alors que la population est déjà davantage captive des transports publics. Les propositions devront être hiérarchisées, avec comme priorité la liaison entre les bassins d'emploi régionaux et sous-régionaux et les quartiers résidentiels du nord et du nord-ouest de Bruxelles.

Mes questions sont les suivantes.

Le ministre peut-il m'expliquer ou me préciser la méthodologie utilisée afin de définir ces dix quartiers? Qu'entend-il par quartier? Est-ce quartier au sens INS ou a-t-il repris une autre classification?

Qui sera chargé de définir cette hiérarchie des projets? Portera-t-il une attention particulière à ce que les futurs investissements ainsi que les redéploiements des réseaux trams et bus touchent de manière prioritaire les populations les plus "captives" des transports en commun?

**M. le président.** - La parole est à M. Smet.

*(M. Joseph Parmentier, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel.)*

**M. Pascal Smet, ministre.** - La dénomination "quartier" est un terme général qui recouvre à la fois des zones, des pôles, des morceaux de territoire et des axes.

Les "quartiers" mal desservis ont été identifiés par la STIB sur la base de différentes données provenant notamment de l'étude IRIS 2 en cours, de l'Institut national de Statistique et de données de la STIB relatives à son réseau. Ces dix quartiers ont été présentés dans le document Vision 2020 de la STIB.

*het activiteitenaanbod zoals tewerkstelling en scholen.*

*Deze elementen worden in de IRIS-studie vergeleken en leiden tot de ontwikkeling een mathematisch model dat het bestaande aanbod simuleert en toelaat alternatieve scenario's te ontwikkelen.*

*Een wijk die met de auto makkelijk te bereiken is, kent een zwak marktaandeel van het openbaar vervoer. Ook de mogelijkheid om te parkeren op de werkplek werkt contraproductief inzake openbaar vervoer.*

*Voor een volledige lijst van de geïdentificeerde wijken verwijst ik naar hoofdstuk 4 van de brochure "MIVB 2020: Toekomstvisie voor het stedelijk openbaar vervoer te Brussel".*

*Er zijn gegevens verzameld over de motoriseringsgraad, het marktaandeel en dergelijke en er is een lijst opgesteld van wijken die beter moeten worden bediend door het openbaar vervoer. Er zijn 80 personen geraadpleegd die betrokken zijn bij de besluitvorming en de technische aspecten van het openbaar vervoer. Hun besluiten zijn quasi dezelfde als die van de MIVB, die tien wijken heeft geïdentificeerd.*

*Het document "MIVB 2020" is een reflectie over de toekomst van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest. Het is een aanzet tot een debat, maar de beslissing komt uiteindelijk van de regering. De doelstelling bestaat erin om de mensen die het openbaar vervoer nu al gebruiken beter te bedienen, maar ook om automobilisten te overtuigen om hun wagen aan de kant te laten staan.*

*Om dat te bereiken, gaan we het verplaatsingsgedrag in de wijken bestuderen en verschillende scenario's en projecten uittesten. Op basis van de resultaten, die tijdens de tweede helft van dit jaar bekend zullen zijn, leggen we onze prioriteiten tot 2015 vast.*

*Het plan "MIVB 2020" dient om ons zonder vooroordelen en taboes te buigen over de uitdagingen van het openbaar vervoer. Binnen enkele weken zal ik u een ontwerp van het tram- en busplan voorleggen, zodra het in eerste lezing is goedgekeurd door de regering.*

Les éléments utilisés pour déterminer ces quartiers sont :

- la part de marché des transports publics ;
- le taux de motorisation ;
- le niveau de l'offre en transport public à travers les temps moyens d'accès ;
- les caractéristiques de population et d'activités, notamment l'emploi et la fréquentation scolaire.

Dans le cadre de l'étude IRIS, ces éléments sont mis en équation et permettent de développer le modèle mathématique simulant la demande existante et les comportements qui pourraient être adoptés dans le cadre de scénarios alternatifs.

Concrètement, un quartier connaissant un fort taux de motorisation et des temps d'accès en transport public beaucoup plus élevés qu'en voiture individuelle induit généralement une part de marché des transports publics assez faible dans les déplacements domicile-travail. Notons également que la mise à disposition d'un emplacement de stationnement sur le lieu de travail agit en sens inverse puisqu'il inhibe quasi totalement l'usage des transports publics, même si ceux-ci sont performants.

Le maillage du réseau de transport public bruxellois est un des plus performants d'Europe. Toutefois, un certain nombre de quartiers restent aujourd'hui insuffisamment desservis, dans la mesure où la desserte actuelle est inexistante ou faible et surtout où les temps de parcours restent trop importants pour relier ces quartiers aux autres quartiers de la ville.

Ils correspondent :

- à des zones d'emploi ou des pôles excentrés, zone située au nord-est de la Région, site de l'AZ-VUB ;
- à des lieux de résidence ou d'activités souffrant d'une mauvaise liaison avec les autres quartiers de la ville du fait de la congestion et de son impact sur le réseau de surface - quartiers situés au nord de la gare du Nord - et/ou d'une offre insuffisante en

termes de liaison vis-à-vis des centres d'activités urbains et d'emplois - Neder-over-Hembeek, Uccle sud -;

- à des quartiers situés sur les grandes rocades de la ville et disposant d'une offre actuelle ou future potentiellement inadaptée par rapport à la demande - grande rocade Est et grande rocade Ouest -;
- des pôles émergents qui, dans les années à venir, sont appelés à se développer et à engendrer un trafic automobile important si une offre alternative en transport public n'est pas proposée - Zone d'Intérêt Régional (ZIR) Tour & Taxis et ZIR Josaphat -;
- à des quartiers existants disposant d'une offre actuelle insuffisante et qui se développeront dans les années à venir - Berchem-centre et la ZIR Porte de ville, à proximité de la gare de Berchem -;
- à un pôle de déplacement important situé au coeur d'un quartier à forte densité d'emploi en plein développement et ne disposant pas d'une liaison efficace vis-à-vis d'autres quartiers de la ville - gare du Luxembourg.

A côté des analyses basées sur les taux de motorisation, les parts de marché, les temps d'accès moyen, les chiffres de population et d'activités, un classement des quartiers à mieux desservir a été établi en consultant 80 personnes impliquées dans les processus décisionnels et techniques de la mobilité et des transports publics à Bruxelles. Les résultats de cette consultation conduisent à des conclusions quasiment identiques à l'identification par la STIB des dix quartiers concernés.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer à cette tribune, le document Vision 2020 est une contribution à la réflexion stratégique sur l'avenir de la mobilité et des transports publics dans notre Région. Il permet d'amorcer la discussion, la décision revenant, en dernier ressort, au gouvernement. L'objectif est tout autant de desservir de manière optimale les populations "captives" que d'amener des possesseurs d'automobile à l'abandonner au profit des transports publics, quel que soit le quartier concerné.

Pour ce faire, étant donné que la Région a lancé une

vaste mise à jour du plan IRIS comprenant un outil de simulation, nous allons d'une part approfondir l'analyse des comportements de mobilité dans les quartiers concernés et d'autre part tester différents scénarios et projets. Sur la base des résultats de ces tests, nous définirons les priorités à mettre en oeuvre jusqu'à l'horizon 2015. Pour rappel, le résultat de ces simulations sera connu au cours du deuxième semestre de cette année.

En conclusion, l'intérêt de la démarche entreprise par la STIB avec Vision 2020 est de mettre à plat un grand nombre d'enjeux et de nous ouvrir les yeux sur les nombreux enjeux et défis d'avenir pour les transports publics, sans tabous et sans préjugés, sauf celui de vouloir mettre en oeuvre une politique de mobilité durable pour notre Région.

Nous aurons bientôt l'occasion de parler plus concrètement du réseau tram et bus, puisque, comme je l'ai déjà dit plusieurs fois, je viendrai vous présenter les projets de plan tram et bus dans les toutes prochaines semaines, une fois qu'ils auront été approuvés en première lecture par le gouvernement.

**De voorzitter.**- Mevrouw Emmery heeft het woord.

**Mevrouw Isabelle Emmery** (*in het Frans*).- *U wijst op het criterium van de toegangstijd. Is die aangepast naargelang het tijdstip van de dag? Sommige wijken zijn alleen in de spits gemakkelijk toegankelijk.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik denk van wel, maar zal het nagaan.*

- *Het incident is gesloten.*

**M. le président.**- La parole est à Mme Emmery.

**Mme Isabelle Emmery.**- Parmi les critères, vous soulignez celui qui est relatif au temps d'accès. Celui-ci est-il modulé en fonction de la période de la journée ? En effet, certains quartiers ne sont facilement accessibles qu'aux heures de pointe.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il me semble que oui, mais je vous le confirmerai après vérification.

- *L'incident est clos.*