

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2000-2001

27 NOVEMBRE 2000

PROPOSITION DE RESOLUTION

**visant à l'instauration d'un
«passeport mobilité» au profit des habitants
de la Région de Bruxelles-Capitale**

(déposée par M. Benoît CEREXHE,
Mmes Béatrice FRAITEUR, Julie de GROOTE,
M. Denis GRIMBERGHS, Mme Joël RIGUELLE
et M. Michel LEMAIRE (F))

Développements

La régionalisation des transports, et plus spécialement du «transport en commun urbain et vicinal» (article 6, § 1^{er}, X, 8^o de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988), aurait été l'occasion pour la Région de Bruxelles-Capitale de mettre en oeuvre une politique dynamique de transport en commun urbain.

Si du travail concret a été effectué lors de la première législature, le constat des dernières années est malheureusement décevant.

En analysant les transports en commun dans notre Région, force est de convenir qu'ils sont coûteux, pas assez fréquents et pas assez utilisés.

Un abonnement annuel coûte aujourd'hui 14.300 francs par personne. L'abonnement mensuel est de 1.430 francs. Pour les moins de 25 ans et les plus de 60 ans, le prix de l'abonnement annuel est de 10.450 francs. L'abonnement scolaire est, quant à lui, vendu au prix de 8.350 francs. La

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2000-2001

27 NOVEMBER 2000

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot invoering van een mobiliteitspaspoort
voor de inwoners van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest**

(ingediend door de heer Benoît CEREXHE,
mevr. Béatrice FRAITEUR, Julie de GROOTE,
de heer Denis GRIMBERGHS, mevr. Joël RIGUELLE
en de heer Michel LEMAIRE (F))

Toelichting

Het vervoer, en met name het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, is krachtens artikel 6, § 1, X, 8^o van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, een bevoegdheid van de Gewesten geworden. Dat zou voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de gelegenheid geweest zijn om een dynamisch beleid inzake openbaar vervoer op te zetten.

Tijdens de eerste zittingsperiode zijn concrete resultaten geboekt, maar de resultaten van de jongste jaren zijn ontgoochelend.

Wij kunnen alleen maar vaststellen dat het openbaar vervoer in ons Gewest duur is, de frequentie ervan laag is en dat er onvoldoende gebruik van gemaakt wordt.

Een jaarabonnement kost vandaag 14.300 frank per persoon. Het maandabonnement kost 1.430 frank. Voor personen onder de 25 jaar en boven de 60 jaar kost een jaarabonnement 10.450 frank. De prijs voor een schoolabonnement bedraagt 8.350 frank. De MIVB kent een kor-

STIB accorde une réduction aux enfants de familles nombreuses: le prix de l'abonnement est alors fixé à 4.525 francs par enfant.

Il s'en suit que le budget annuel «abonnement tram-bus-métro» pour une famille avec deux enfants de plus de 6 ans avoisine les 45.000 francs...

Dans ces conditions, il paraît impossible d'oser affirmer que les transports en commun sont réellement compétitifs par rapport à la voiture.

Pourtant, la mobilité est l'un des grands problèmes auxquels une ville comme Bruxelles est confronté. Il appartient aux pouvoirs politiques de prendre toutes les mesures qui s'imposent pour éviter la paralysie totale de Bruxelles.

Contrairement à ce que d'aucuns affirment, une action en matière de mobilité est une véritable nécessité sociale, économique et environnementale. L'amélioration de la qualité de vie des Bruxellois et le respect de leur droit à la mobilité passe par une fluidification du trafic routier afin d'améliorer la circulation de chacun selon ses véritables besoins et de protéger l'environnement de tout le monde.

Il appartient au pouvoir politique d'agir maintenant pour assurer une meilleure mobilité aujourd'hui mais aussi pour garantir celle du futur.

Le désengorgement automobile doit permettre d'assurer une meilleure mobilité intra-urbaine, d'améliorer la qualité de l'air, de diminuer le bruit et de renforcer la sécurité dans les zones résidentielles.

On estime que le citoyen est principalement agressé par le bruit en provenance de la circulation motorisée. Le jour plus de 70% des habitants subiraient plus de 65 dB alors que la nuit ils sont près de 80% à subir plus de 55 dB (décibels)!

De plus, une diminution de la durée des trajets influencerait positivement la qualité de vie des citoyens. Des trajets qui prennent moins de temps, c'est plus de temps pour soi et pour sa famille. (Pour une analyse de l'impact global de la circulation, voyons C. Delpierée-Dramais, Rapport de synthèse «Le compte transport voyageurs pour la Région de Bruxelles-Capitale», par l'ULB et Systra, octobre 1998).

Nous en avons assez d'entendre toujours les mêmes discours sur la mobilité sans politique visionnaire et sans aucune mesure concrète permettant de remédier à l'asphyxie de la ville prévue pour 2005 ou 2010 par les plus optimistes.

Compte tenu de ces considérations, nous estimons qu'un accès libre au réseau de la STIB doit être instauré pour tous les habitants de la Région moyennant une redevance peu

ting toe aan kinderen van grote gezinnen. De prijs bedraagt dan 4.525 frank per kind.

Het jaarlijkse budget van een gezin met twee kinderen ouder dan 6 voor een abonnement op tram, bus en metro, bedraagt dus ongeveer 45.000 frank...

Men kan dus moeilijk beweren dat het openbaar vervoer werkelijk met de wagen kan concurreren.

Nochtans vormen de verplaatsingen een van de grote problemen waarmee een stad zoals Brussel af te rekenen heeft. De overheid moet alle nodige maatregelen nemen om te voorkomen dat het verkeer in Brussel volledig vastloopt.

In tegenstelling tot wat sommigen beweren zijn initiatieven ter verbetering van de mobiliteit een echte noodzaak voor de maatschappij, de economie en het milieu. Wil men de leefomgeving van de Brusselaars verbeteren en hun recht op mobiliteit eerbiedigen dan moet de verkeersdoorstroming zo worden verbeterd dat iedereen zich beter zou kunnen verplaatsen naargelang zijn werkelijke behoeften en dat eenieders leefomgeving beschermd wordt.

De overheid moet niet alleen nu, maar ook in de toekomst zorgen voor betere mobiliteit.

Als we het autoverkeer kunnen terugdringen, zorgen we meteen voor vlottere verplaatsingen binnen de stad, zuiverder lucht, minder lawaai en meer veiligheid in de woonwijken.

De stadsbewoners ondervinden voornamelijk hinder van het lawaai van de motorvoertuigen. Overdag zouden meer dan 70% van de bewoners moeten leven met meer dan 65 decibel en 's nachts zou bijna 80% van hen meer dan 55 decibel te verwerken krijgen!

Bovendien zouden snellere verplaatsingen de kwaliteit van het leven van de burgers verbeteren. Indien de verplaatsingen minder tijd in beslag nemen, heeft men meer tijd voor zichzelf en zijn gezin. (Voor een analyse van de algemene gevolgen van het verkeer, zie C. Delpierée-Dramais, syntheseverslag "Le compte transport voyageurs pour la Région de Bruxelles-Capitale", door de ULB en Systra, oktober 1998).

Wij zijn het beu steeds opnieuw hetzelfde te moeten horen over de mobiliteit zonder enige toekomstvisie en concrete maatregelen om te voorkomen dat het verkeer tegen 2005, of tegen 2010 volgens het meest optimistische scenario, volledig vastloopt.

Op grond van deze argumenten vinden wij dat alle inwoners van het Gewest gratis gebruik moeten kunnen maken van het MIVB-net, mits een kleine retributie, afhankelijk

élevée qui prenne en compte la situation économique des ménages (personnes âgées, chômeurs, minimexés et personnes handicapées, etc.).

Les recettes de la STIB en provenance de la clientèle s'élèvent à quelques 3,5 milliards sur un budget de fonctionnement de 10 milliards, soit approximativement 34% de ses recettes. Ce montant pourrait être assez aisément couvert par la perception d'une redevance qui serait d'autant moins élevée qu'elle serait perçue sur tous les ménages et que l'efficacité retrouvée des transports en commun devrait permettre non seulement de conserver les utilisateurs actuels non bruxellois mais également d'en attirer de nouveaux.

Nous proposons que le Gouvernement étudie de manière approfondie la manière dont on pourra instaurer cette «mutualisation» du transport public et le montant de la redevance qui devra être fixée pour chaque catégorie d'habitant de la Région. De même, les tarifs devant être appliqués aux autres utilisateurs de la STIB devront être revus de manière à ce que les transports en commun constituent une véritable alternative à la voiture notamment pour les navetteurs.

D'autre part, pour assurer une politique de mobilité qui freine l'utilisation de la voiture privée, notamment pour les déplacements domicile-travail et ce surtout pour les navetteurs, il convient d'instaurer une véritable politique de stationnement à l'échelle de l'ensemble de la Région.

Dans cet esprit, nous proposons l'instauration généralisée en voirie du parking payant à Bruxelles pour toutes les zones de bureaux (de 9 h à 17 h), soit selon le PRAS les zones administratives, de forte mixité et le liseré commercial.

Il n'est pas inintéressant de voir que d'autres villes, tant en Belgique qu'à l'étranger, ont mis en place des plans de circulation limitant de manière drastique l'offre de stationnement. Pensons à la ville de Mons qui dispose de 10 minibus équipés au LPG et sont utilisés chaque jour par 6.000 voyageurs sur deux itinéraires de Mons Intra Muros. A Montréal, depuis 1990, le stationnement est interdit dans certaines voiries et limité à de courtes durées. En effet, le tarif des parcomètres est bas pour les courtes durées et élevé pour les longues durées (en 1990: 70 francs pour 1/4 h et plus de 800 francs la journée).

Dans notre pays, l'exemple d'Hasselt est relativement significatif puisque la ville a généralisé la gratuité sur ses bus urbains depuis 1997. Pour l'année 1999, il en aura coûté 31 millions à la Ville; mais il y a 8 fois plus de voyageurs dans les bus. Par contre, les études semblent indiquer que la circulation et le nombre de voitures n'a pas encore diminué de manière suffisamment significative.

Cela confirme notre position selon laquelle des mesures coercitives doivent accompagner toutes les mesures incitatives.

van de draagkracht van de gezinnen (bejaarden, werklozen, bestaansminimumtrekkers, gehandicapten enz.).

De ontvangsten van de MIVB uit het reizigersverkeer bedragen ongeveer 3,5 miljard frank op een werkingsbegroting van 10 miljard frank. Dat komt neer op ongeveer 34% van de ontvangsten. Dit bedrag zou vrij gemakkelijk teruggewonnen kunnen worden door middel van een retributie die niet te hoog mag zijn omdat die door alle gezinnen betaald zal worden. Door de herwonnen efficiëntie van het openbaar vervoer zouden niet alleen de huidige niet-Brusselse gebruikers klant blijven, maar zouden ook nieuwe gebruikers aangetrokken worden.

Wij stellen voor dat de gewestregering grondig onderzoekt hoe men alle inwoners van het Gewest kan doen bijdragen tot het openbaar vervoer en hoe hoog het bedrag van die retributie moet zijn voor iedere categorie van inwoners. Daarnaast zouden de tarieven voor de andere reizigers op het MIVB-net zodanig aangepast moeten worden dat het openbaar vervoer werkelijk een alternatief wordt voor de wagen, en in het bijzonder voor de pendelaars.

Wil men een mobiliteitsbeleid voeren dat het gebruik van de wagen ontmoedigt, onder meer voor het woonwerkverkeer en vooral voor de pendelaars, dan moet men een echt gewestelijk parkeerbeleid opzetten.

Daarom stellen wij voor dat het betaald parkeren op parkeerplaatsen op straat ingevoerd wordt in alle kantoorgebieden (van 9 tot 17uur), of overeenkomstig het GBP, in de administratieve gebieden, de sterk gemengde gebieden en de linten voor handelskernen.

In andere steden in België en in het buitenland zijn verkeersplannen aangenomen die het aantal parkeerplaatsen fors verminderen. Wij denken bijvoorbeeld aan de stad Bergen die over 10 minibussen op LPG beschikt en waarvan per dag 6.000 reizigers gebruik maken op twee stadslijnen. In Montreal geldt sinds 1990 op bepaalde wegen een parkeerverbod of wordt het parkeren slechts voor korte tijd toegestaan. Het tarief is laag voor kortparkeerders en hoog voor langparkeerders (in 1990 : 70 frank voor een kwartier en meer dan 800 frank per dag).

In ons land is Hasselt een tamelijk goed voorbeeld, aangezien de stad de stadsbussen sinds 1997 gratis gemaakt heeft. Voor het jaar 1999 heeft dit de stad 31 miljoen gekost, maar er zijn acht maal meer reizigers op de bussen. Uit onderzoek blijkt echter dat het autoverkeer en het aantal auto's nog niet veel verminderd is.

Dat bevestigt ons standpunt dat stimulerende maatregelen gepaard moeten gaan met dwingende maatregelen.

Il suffit pour s'en convaincre de se référer à la malheureuse expérience de la STIB à la fin de l'année 1998. Pour tenter de désengorger le quartier Léopold, celui des institutions européennes, la STIB a lancé en décembre 1997 deux nouvelles lignes de bus, baptisées Eur. 21 et Eur. 22. Hervé Hasquin avait présidé à la naissance de ces deux lignes censées convaincre les eurocrates d'abandonner leurs voitures au profit du transport public. Deux incitants avaient été spécifiquement prévus. Tout d'abord, l'itinéraire des bus avait été élaboré de telle sorte que le plus grand nombre de bâtiments de l'Union européenne soit desservi. Ensuite, sur simple présentation de leur carte de service, tous les fonctionnaires de service bénéficiaient de la gratuité. Pour rentabiliser l'opération, la STIB misait sur un public cible large créant des recettes de 5 millions et une aide forfaitaire de la Commission européenne de l'ordre de 7,5 millions. Il a fallu vite déchanter. La fréquentation resta limitée et la STIB fut donc contrainte de modifier les lignes. La moralité est qu'un ticket gratuit ne suffit pas pour persuader un fonctionnaire européen, assuré de sa place de parking, d'abandonner le volant au profit des «voitures de demain».

Le tarif dudit parking payant devra être harmonisé sur l'ensemble du territoire régional et devra être suffisamment élevé pour dissuader concrètement les automobilistes de prendre leur voiture pour se rendre sur leur lieux de travail et pour pénaliser le stationnement de longue durée.

La première heure de parking serait, en toute hypothèse, gratuite afin de favoriser les commerces et les déplacements induits par des nécessités telles le dépôt des enfants à l'école ou à la crèche.

La Région percevrait 1/3 du prix de chaque heure de parking en vue de couvrir notamment le coût de la perception ainsi que de l'installation et de l'entretien des horodateurs. Un second prélèvement d'1/3 de ce prix horaire serait exclusivement affecté à un «Fonds de Mobilité», lequel serait créé en vue de participer au financement des investissements nécessaires à l'amélioration des fréquences des transports en commun dans les 19 communes. En effet, nous ne souhaitons pas que l'on perde de vue que l'offre de la STIB doit être améliorée. L'offre doit correspondre le mieux possible à la demande. (Pierre Wunsch et Pierre Berquin, Les transports en commun bruxellois en perspective, août 1997: estimant que la STIB est en sous-performance productive par rapport aux sociétés de transport d'autres villes comparables).

Le solde du prix horaire, soit le dernier 1/3, serait ristourné aux communes, à charge pour celles-ci de prendre les mesures préventives et répressives nécessaires au respect desdites dispositions.

Les bénéfices affectés aux communes seraient ventilés entre elles au prorata du nombre et de l'occupation moyenne des emplacements gérés sur le territoire de

Dat blijkt voldoende uit het ontgoochelende experiment van de MIVB op het einde van het jaar 1998. In een poging om het autoverkeer in de Leopoldwijk, de wijk van de Europese instellingen, terug te dringen, had de MIVB in december 1997 twee nieuwe bussen ingezet, Eur. 21 en Eur. 22. Hervé Hasquin had het initiatief daartoe genomen met de bedoeling de Eurocraten ervan te overtuigen hun auto te laten staan en gebruik te maken van het openbaar vervoer. Twee troeven werden daarbij uitgespeeld. De bussen deden zoveel mogelijk gebouwen van de Europese Unie aan en alle ambtenaren die van dienst waren konden gratis reizen op voorlegging van hun dienstkaart. Om dit initiatief rendabel te maken mikte de MIVB op een ruime doelgroep die 5 miljoen frank aan ontvangsten kon opbrengen en rekende zij op een forfaitaire bijdrage van de Europese commissie van 7,5 miljoen frank. De ontgoocheling kwam snel. Er werd weinig gebruik gemaakt van de lijnen en de MIVB zag zich dus genooddacht die te wijzigen. De moraal van het verhaal is dat een gratis ticket niet volstaat om een Europees ambtenaar die over een parkeerplaats beschikt, ervan te overtuigen zijn wagen aan de kant te laten en gebruik te maken van de "voertuigen van de toekomst".

Het tarief voor het betaald parkeren zal voor het hele Gewest hetzelfde moeten zijn en hoog genoeg moeten zijn om de autobestuurders ertoe aan te zetten om niet met de wagen naar het werk te gaan en niet lang te parkeren.

Het eerste uur parkeren zou in ieder geval gratis zijn, opdat men boodschappen zou kunnen doen en de kinderen naar de school of naar de crèche zou kunnen brengen.

Een derde van het parkeertarief voor een uur zou naar het Gewest gaan om de kosten voor de inning, de plaatsing en het onderhoud van de parkeermeters te dekken. Een tweede derde zou dienen om een mobiliteitsfonds te sterven. Dit fonds zou opgericht worden om de investeringen die nodig zijn om de frequentie van het openbaar vervoer in de 19 gemeenten te verbeteren mee te financieren. Men mag immers niet vergeten dat het aanbod van de MIVB verbeterd moet worden. Het aanbod moet zo veel mogelijk op de vraag afgestemd worden. De heren Pierre Wunsch en Pierre Berquin, auteurs van 'Les transports en commun bruxellois en perspective' (augustus 1997), menen dat de MIVB minder productief is dan de openbaarvervoermaatschappijen in vergelijkbare steden.

Het laatste derde zou aan de gemeenten teruggestort worden om de nodige preventieve en repressieve maatregelen te nemen om de voorgestelde voorschriften te doen naleven.

De winst zou onder de gemeenten verdeeld worden volgens het aantal parkeerplaatsen en de gemiddelde bezetting ervan per gemeente. Dat werd reeds in mei 1993 voorge-

chaque commune ainsi que l'étude réalisée par la firme Stratec l'avait déjà proposé en mai 1993.

Dans le cadre de l'instauration d'une redevance globale «mobilité», les Bruxellois doivent avoir accès à une série d'avantages qu'ils financent d'ailleurs avec leurs impôts. Cela doit notamment être le cas pour ce qui concerne le coût du stationnement.

Par conséquent, nous prévoyons, en contrepartie du transport public gratuit moyennant le cas échéant redevance et de la généralisation du stationnement payant aux zones de bureaux, la mise à disposition aux bruxellois d'une «carte bruxelloise de stationnement» par ménage. Cette carte permettrait le stationnement à prix réduit aux zones de parking en voirie sur l'ensemble du territoire régional.

Il s'agit à nos yeux d'un véritable choix de société. Par conséquent, nous estimons que l'instauration de ce «passport mobilité» doit être soumise en priorité à la population par la voie d'une consultation populaire organisée par les communes.

Benoît CEREXHE (F)
Béatrice FRAITEUR (F)
Julie de GROOTE (F)
Denis GRIMBERGHS (F)
Joël RIGUELLE (F)
Michel LEMAIRE (F)

steld op grond van het onderzoek dat het bedrijf Stratec heeft uitgevoerd.

In het kader van de invoering van een algemene 'mobiliteitsretributie' moeten de Brusselaars een aantal voordelen krijgen die zij trouwens met hun belastinggeld betalen. Dat moet bijvoorbeeld het geval zijn voor de parkeerretributie.

Wij stellen dan ook voor dat aan ieder Brussels gezin een 'Brusselse parkeerkaart' bezorgd wordt, als compensatie voor het gratis openbaar vervoer waarvoor echter wel een retributie ingevoerd zou worden. Tevens zou de regeling van het betaald parkeren in alle kantoorwijken gelden. Met deze kaart kan op de parkeerplaatsen langs de wegen van het Gewest tegen een lager tarief geparkeerd worden.

Volgens ons gaat het om een echte maatschappelijke keuze. Wij menen dus dat de bevolking zich eerst over de invoering van dit mobiliteitspaspoort via een volksraadpleging moet kunnen uitspreken.

PROPOSITION DE RESOLUTION

visant à l'instauration d'un passeport «mobilité» au profit des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

- soucieux de contribuer au désengorgement de la ville et de permettre un développement harmonieux de la ville;
- conscient de l'importance des coûts financiers et de santé inhérents à l'utilisation de véhicules automobiles;
- conscient de la nécessité d'une politique incitative afin de diminuer l'utilisation de véhicules automobiles et ce en parallèle avec l'instauration de la gratuité des transports publics;
- désireux de mettre en oeuvre une politique de gestion du stationnement cohérente sur l'ensemble du territoire régional;
- désireux de favoriser les déplacements de tous les habitants de la Région sans discrimination;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'inciter les communes à organiser à brève échéance une consultation populaire portant sur:

- le transport public gratuit des habitants des communes sur leur territoire;
- la généralisation du stationnement payant, en concertation avec les 19 communes, dans les zones de bureaux;
- la délivrance d'une carte bruxelloise de stationnement par ménage permettant un stationnement à prix réduit en voirie.

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, de tirer les conséquences des dites consultations populaires et, le cas échéant, d'organiser – moyennant si nécessaire la perception d'une redevance annuelle par ménage – un passeport mobilité contenant le transport gra-

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van een mobiliteitspaspoort voor de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

- Ernaar strevend bij te dragen tot een vlotter stadsverkeer en een harmonieuze stadsontwikkeling mogelijk te maken;
- Zich ervan bewust dat het autoverkeer hoge kosten teweegbrengt en ernstige gevolgen heeft voor de gezondheid;
- Zich ervan bewust dat er stimulerende beleidsmaatregelen genomen moeten worden om het gebruik van de wagen te verminderen en dat daarnaast gratis openbaar vervoer aangeboden moet worden;
- Wensend een samenhangend parkeerbeleid op te zetten voor heel het Gewest;
- Wensend alle inwoners van het Gewest zonder onderscheid een betere mobiliteit aan te bieden;

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de gemeenten ertoe aan te sporen om op korte termijn een volksraadpleging te organiseren in verband met:

- gratis openbaar vervoer voor de inwoners van de gemeenten op hun grondgebied;
- de invoering van de regeling van het betaald parkeren in alle kantoorwijken na overleg met de 19 gemeenten;
- de afgifte van een Brusselse parkeerkaart per gezin die recht geeft op een lager tarief op de parkeerplaatsen langs de wegen.

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering conclusies te trekken uit de resultaten van deze volksraadplegingen en in voorkomend geval een mobiliteitspaspoort in te voeren dat recht geeft op gratis vervoer voor de inwoners van het Gewest op het MIVB-netwerk op het hele grond-

tuit des habitants de la Région sur le réseau de la STIB pour tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

Le 23 mai 2000.

Benoît CEREXHE (F)
Béatrice FRAITEUR (F)
Julie de GROOTE (F)
Denis GRIMBERGHS (F)
Joël RIGUELLE (F)
Michel LEMAIRE (F)

gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en waarvoor indien nodig een jaarlijkse retributie per gezin geheven zou worden.

23 mei 2000.

