



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

Compte rendu intégral

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 23 NOVEMBRE 2005**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 23 NOVEMBER 2005**

Le **Compte rendu intégral** 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.

Het **Integraal verslag** 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.

SOMMAIRE**INHOUD**

| | | | |
|--|----|--|----|
| QUESTIONS ORALES | 3 | MONDELINGE VRAGEN | 3 |
| - de M. Serge de Patoul | 3 | - van de heer Serge de Patoul | 3 |
| à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "les nouvelles initiatives prises en vue de créer une image moderne de la STIB". | | betreffende "de nieuwe initiatieven om het imago van de MIVB te moderniseren". | |
| Question orale jointe de Mme Nadia El Yousfi, | 3 | Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Nadia El Yousfi | 3 |
| concernant "l'idée du ministre de transformer l'image de la STIB". | | betreffende "het voorstel van de minister om het imago van de MIVB te vernieuwen". | |
| - de Mme Brigitte De Pauw | 10 | - van mevrouw Brigitte De Pauw | 10 |
| à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "les sites réservés aux bus". | | betreffende "de rechtsgeldige busbeddingen". | |
| - de Mme Isabelle Molenberg | 14 | - van mevrouw Isabelle Molenberg | 14 |
| à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "l'éventuelle surtarification par la STIB pour les passagers voyageant avec une poussette d'enfant". | | betreffende "het mogelijke hogere tarief bij de MIVB voor passagiers met een kinderwagen". | |

| | | | |
|---|----|--|----|
| - de M. Philippe Pivin | 16 | - van de heer Philippe Pivin | 16 |
| à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "le tarif des amendes appliquées par la STIB". | | betreffende "de boetes van de MIVB". | |
| - de M. Philippe Pivin | 19 | - van de heer Philippe Pivin | 19 |
| à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "la confusion régnant dans l'application de la règle de la priorité de droite lors du franchissement d'une piste cyclable". | | betreffende "de verwarring over de toepassing van de voorrang-van-rechts-regel bij het oversteken van een fietspad". | |
| - de Mme Julie de Grootte | 22 | - van mevrouw Julie de Grootte | 22 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "les modifications apportées à la ligne de bus 71 pour résorber les retards inhérents aux travaux du boulevard du Triomphe". | | betreffende "de wijzigingen aan buslijn 71 om de vertragingen als gevolg van de werkzaamheden aan de Triomfiaan op te vangen". | |

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "les nouvelles initiatives prises en vue de créer une image moderne de la STIB".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME NADIA EL YOUSFI,

concernant "l'idée du ministre de transformer l'image de la STIB".

M. le président.- La parole est à M. De Patoul.

M. Serge de Patoul.- J'avais introduit une demande d'interpellation, qui a été transformée en question orale.

Ces derniers mois, un ensemble de prises de position du ministre de la Mobilité ont distrait les citoyens bruxellois sur des décisions prises au sujet de la STIB. Ces décisions concernent l'image d'une société qui reflète l'image de la Région. Il s'agit de la Société de transport intercommunal bruxellois.

Une société de transport public contribue à forger l'image de la ville et de la région où elle circule. De plus, elle représente, pour l'ensemble des citoyens de cette ville ou de cette région, un caractère

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de nieuwe initiatieven om het imago van de MIVB te moderniseren".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NADIA EL YOUSFI

betreffende "het voorstel van de minister om het imago van de MIVB te vernieuwen".

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *De voorbije maanden heeft de minister van Mobiliteit heel wat uitspraken gedaan over het imago van de MIVB, dat een weerspiegeling moet zijn van dat van het Gewest.*

De minister van Mobiliteit vraagt de MIVB om de trams en bussen te herschilderen om ze een moderne look te geven. Door voor een grijze kleur te opteren, zullen de bussen echter minder zichtbaar en dus gevaarlijker zijn.

Bovendien creëert de minister een nieuwe woordenschat, een mengeling van Vlaams en Engels, met een heel nieuwe spelling. Die

symbolique indéniable.

Le ministre de la Mobilité engage la STIB à repeindre à grands frais son charroi. La volonté est de rendre les trams et les bus plus « design ». La concrétisation de la mise en gris des trams et des bus aura, entre autres, comme effet de les rendre plus dangereux, car moins visibles.

De plus, un nouveau vocabulaire devrait être créé sur base de la volonté du ministre. Ce vocabulaire est un mélange de flamand-anglais, avec une orthographe qui ne correspond ni à l'un, ni à l'autre. Les termes ainsi créés sont plus adaptés à une bouffonnerie théâtrale qu'à la création d'une image digne d'une capitale de l'Europe. Outre le fait que plus de 90% de la population ne retrouvera pas sa culture dans les termes utilisés, l'image de patois localiste sera celle donnée par ces nouvelles expressions.

Y a-t-il eu concertation avec les utilisateurs des transports en commun pour établir cette nouvelle image de la STIB ?

Des sociétés de communication ont-elles été consultées ?

Qui exactement a pris ces décisions ?

Seront-elles effectivement mises en exécution et quel en est le calendrier ?

Y a-t-il eu d'autres propositions dans le nouveau vocabulaire utilisé ?

Quelle est la justification des changements ?

Quels sont les coûts que susciteront ces modifications ?

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi pour sa question orale jointe.

Mme Nadia El Yousfi.- M. le ministre, lors de vos dernières déclarations aux médias, vous réitériez l'idée de transformer l'image de la STIB. A part le coût, qui a été revu à la baisse - de dix millions à trois millions d'euros - on n'a constaté que peu de modifications au niveau des propositions de changement. J'aurais dès lors quelques questions à

woordenschat past meer bij een theatrale klucht dan bij een imago dat een hoofdstad van Europa waardig is. Bovendien vindt 90% van de bevolking zijn cultuur niet terug in de gebruikte terminologie, die aan een plaatselijk dialect doet denken.

Heeft de minister de gebruikers geraadpleegd? Heeft de minister met communicatiebureaus samengewerkt? Wie heeft de beslissingen genomen? Wanneer zullen ze worden uitgevoerd? Zal hij nog meer nieuwe woorden introduceren? Waarom moest het imago eigenlijk worden veranderd? Wat zullen die wijzigingen kosten?

De voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Nadia El Yousfi (in het Frans).- *De minister heeft in de media herhaald dat hij iets wil doen aan het imago van de MIVB. Er is weinig veranderd aan zijn voorstellen, behalve dat de geschatte kosten zijn gedaald van 10 miljoen euro tot 3 miljoen euro.*

vous soumettre.

Premièrement, par rapport au logo et à la couleur, lors de votre réponse aux questions d'actualité en séance du 20 mai 2005, vous affirmiez que les bus et trams font partie intégrante du paysage urbain, et qu'ils peuvent même colorer la ville. Certes, mais je reste sceptique sur le choix - il est vrai moderniste, mais peu coloré dans la grisaille quotidienne -, du gris et or.

De plus, le changement de la couleur du logo régional va apparemment de pair avec sa rareté sur les nouveaux trams et bus, ce qui est plus que regrettable, et va jusqu'à remettre en question la visibilité de la Région. Pourriez-vous me rassurer sur le caractère visible, à l'avenir, du logo de la Région, qui met l'accent sur le caractère public de nos transports en commun ?

Deuxièmement, ne pensez-vous pas qu'il serait plus utile de mettre ces moyens dans des actions visant à améliorer les tarifs sociaux par exemple ?

Enfin, je suis interpellée par les termes que vous souhaitez utiliser pour rebaptiser des équipements de la STIB, du style « kiosk », « bootik », « go »... qui sont soit en flamand phonétique, soit en anglais. M. Le ministre, que faites-vous du français, qui, je vous le rappelle, constitue la première langue utilisée à Bruxelles, à la différence de l'anglais ? Ne serait-il pas logique que l'on retrouve les termes dans les deux langues utilisées à Bruxelles, à savoir le français et le flamand, dans leurs orthographes correctes, afin que les usagers puissent s'y retrouver ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - La création d'une nouvelle identité visuelle de la STIB traduit tout naturellement l'évolution qu'a connue l'entreprise au cours des dernières années. Comme la plupart des autres sociétés de transport public, la STIB était autrefois dirigée par des ingénieurs dont le souci premier était la fonctionnalité. Aujourd'hui, le client est placé à juste titre au centre des préoccupations. Cette nouvelle dynamique implique de marier fonctionnalité technique et aspect esthétique, car un opérateur de transport

Op 20 mei 2005 antwoordde u op een dringende vraag dat bussen en trams deel uitmaken van het stedelijk landschap en dit kleur kunnen geven. Ik sta dan ook sceptisch tegenover de keuze voor grijs en goud.

Bovendien wordt het gewestelijke logo erg zeldzaam op de nieuwe trams en bussen. Kunt u garanderen dat het logo zichtbaar zal blijven, zoals past bij het openbare karakter van het openbaar vervoer?

Weliswaar is de kostprijs verlaagd, maar kunnen deze middelen toch niet beter ingezet worden om bijvoorbeeld de sociale tarieven te verbeteren?

De nieuwe namen die u gebruikt, zoals "kiosk", "bootik", "go"... zijn ofwel fonetisch Vlaams ofwel Engels. Wat doet u dan met het Frans, de meest gebruikte taal in Brussel? Moet u geen termen gebruiken in de twee Brusselse talen, Frans en Nederlands, en met de correcte spelling?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *De nieuwe look van de MIVB is een logisch gevolg van de evolutie van deze maatschappij. Vroeger werd ze geleid door ingenieurs, die vooral in termen van functionaliteit dachten. Tegenwoordig is de MIVB meer klantgericht. Naast functionaliteit wordt nu ook met het esthetische aspect rekening gehouden. Het openbaar vervoer bepaalt immers het uitzicht van een stad.*

Een mooie look maakt het openbaar vervoer

public contribue à forger l'image d'une ville. Il est plus qu'un transporteur, c'est un acteur majeur de l'univers urbain.

L'esthétique du transport public est aussi un facteur d'attractivité. Les constructeurs automobiles ont compris depuis longtemps qu'au-delà des performances techniques d'un véhicule, sa beauté participait tout autant aux motivations d'achat. Pour inciter les gens à abandonner leur voiture au profit du transport public, il paraît dès lors indispensable d'accorder aux critères esthétiques une place de choix. Il faut rendre les transports en commun sexy.

Début 2005, j'ai chargé la direction de la STIB et le conseil d'administration de lancer les démarches en vue d'élaborer une nouvelle identité visuelle globale. En septembre, le gouvernement bruxellois a été consulté sur la question. Et le 25 octobre dernier, le conseil d'administration de la STIB a marqué son accord sur le projet présenté. Celui-ci concerne la livrée des véhicules mais aussi le look et la dénomination des agences commerciales et les nouveaux uniformes des agents. Le coût de ces modifications est de l'ordre de 3 millions d'euros. Pour repeindre les trams, le coût s'élève à 1,5 million d'euros sur trois ans. Je reviendrai sur cette somme qui est négligeable.

La Région s'est récemment lancée dans un important programme d'acquisition de matériel roulant. C'était donc une excellente opportunité à saisir pour créer la nouvelle identité visuelle au niveau de chacun des types de véhicules. Déjà en octobre 2003, pour renouveler sa flotte et s'adapter à la croissance de la clientèle, la STIB a commandé 46 nouveaux trams, et elle vient en septembre dernier de procéder à une commande supplémentaire de 22 véhicules. Le design du nouveau tram, construit par la firme Bombardier Transportation, a été spécialement conçu par le designer Axel Enthoven afin de s'intégrer dans le paysage bruxellois.

Le véhicule se distingue par l'emprunt qu'il fait aux formes et concepts esthétiques caractéristiques de la période Art Nouveau. Dans ce contexte, il est rapidement apparu que la livrée jaune et bleu traditionnelle de la STIB s'harmoniserait difficilement avec la ligne et l'esthétique globale du nouveau tram. En accord avec les organes

aantrekkelijk. Autoconstructeurs hebben al lang begrepen dat hun klanten niet alleen een wagen willen, omdat hij goed presteert, maar ook omdat hij er goed uitziet. Als we mensen ertoe willen aanzetten om met het openbaar vervoer te reizen, moeten we ervoor zorgen dat het openbaar vervoer sexy is.

Ik heb de MIVB begin 2005 verzocht om een nieuwe look voor te stellen. In september is de Brusselse regering over deze aangelegenheid geraadpleegd. Op 25 oktober heeft de raad van bestuur van de MIVB zijn fiat gegeven voor het voorgestelde plan betreffende het uitzicht van de bussen, de look en de benaming van de agentschappen en de nieuwe uniformen voor het personeel. Al deze wijzigingen kosten samen 3 miljoen euro. Het herschilderen van de trams kost 1,5 miljoen euro op een periode van drie jaar.

Het Brussels Gewest is kort geleden begonnen met de aankoop van een aanzienlijke hoeveelheid rollend materieel. Dat was de perfecte gelegenheid om een nieuwe look te introduceren. In oktober 2003 heeft de MIVB reeds 46 trams besteld en in september 2005 is er een bijkomende bestelling van 22 voertuigen geplaatst. Designer Axel Enthoven heeft een tram ontworpen die op maat is geschreven van het Brussels Gewest.

Het ontwerp van de nieuwe trams is geïnspireerd op de art nouveau. Al snel bleek dat het traditionele blauw en geel van de MIVB niet bij de nieuwe trams past. In samenspraak met de MIVB heeft de ontwerper voor een look met brons- en staalkleur gekozen.

In 2004 heeft de MIVB 15 nieuwe metrostellen besteld bij het Spaanse bedrijf CAF. De design van deze metrostellen is eveneens van de hand van Enthoven. Voor de metro opteerde de designer voor koperrood en metaalgrijs.

Dit jaar werden 115 standaardbussen besteld bij Van Hool en 25 gelede bussen bij Evobus. De ontwerper stelde een metaalkleurig en koperrood design voor. We moeten nu voor alle drie de vervoerswijzen nieuwe voertuigen kopen. Dat is een unieke gelegenheid om de visuele identiteit van heel de vloot te wijzigen, want die toestellen moeten toch geschilderd worden. Nieuwe kleuren kosten

décisionnels de la STIB, le designer a opté pour un habillage bronze et acier.

En 2004, la STIB a également commandé 15 nouvelles rames de métro - de type boa - à la firme espagnole CAF. Le design intérieur et extérieur de ces véhicules a été confié au même designer. Le bureau Enthoven Associates a cherché à créer une identité propre pour ces nouveaux véhicules, tout en essayant d'inscrire celle-ci dans la même logique que celle retenue pour le mode Tram. Dans le souci de préserver cette cohérence globale, la livrée retenue est une combinaison de couleurs cuivre et acier.

Enfin, cette année, 115 bus standard ont été commandés à la firme Van Hool et 25 autres bus articulés à Evobus, toujours dans un souci de donner au mode Bus une identité propre mais s'inscrivant dans la philosophie globale de l'identité de la STIB. Le designer Enthoven associated a proposé une livrée acier et rouge cuivré. L'acquisition de nouveaux véhicules pour les trois modes offre ainsi une occasion unique de procéder à un changement d'identité visuelle de l'ensemble de la flotte de la STIB puisque, lorsque l'on reçoit de nouvelles rames, celles-ci sont peintes. C'est gratuit. On paye évidemment, mais les nouvelles couleurs sont gratuites.

L'objectif est d'harmoniser progressivement le parc actuel, et ceci par souci de cohérence visuelle et esthétique. Le délai d'uniformisation de la flotte ne devrait pas excéder trois ans. La dernière fois, quand la STIB a changé ses couleurs, cela a duré plus de onze ans. Onze ans, c'est trop long : on veut le faire en trois ans.

La présence du logo régional n'est en rien affectée par le changement de livrée. L'iris continuera, comme par le passé, à être apposé sur tous les véhicules de la STIB. Si les utilisateurs des transports en commun n'ont pas été consultés lors du processus d'élaboration de la nouvelle identité visuelle, leurs réactions, M. De Patoul, - et j'ai vraiment regretté de ne pas vous avoir invité - lors de la présentation du tram 3000, à l'occasion du dimanche sans voitures, également lors des tests effectués par le nouveau tram sur le réseau, furent très positives. Moi-même, j'ai effectué, avec un ou deux ingénieurs de la STIB, le premier tour que le

dus niets meer.

Het huidige park moet stapsgewijs aangepast worden. Binnen drie jaar moeten alle voertuigen er hetzelfde uitzien. Elf jaar, zoals bij de vorige verandering, is te lang.

Het gewestelijke logo blijft aanwezig op de voertuigen van de MIVB. Hoewel de gebruikers van het openbaar vervoer niet betrokken werden bij het uitwerken van de nieuwe identiteit, was hun reactie bij de voorstelling van de tram 3.000 en bij de tests erg positief. Ik heb zelf de eerste rit meegemaakt en vastgesteld dat de nieuwe tram op applaus onthaald werd.

(Gelach)

De ingenieurs van de MIVB en ikzelf waren zeer opgetogen met dit onthaal. De mensen zijn tevreden over een eerste klas openbaar vervoer voor iedereen.

De regering besteedt ook aandacht aan de sociale tarieven, maar dat is een andere aangelegenheid. We werken zowel aan de kwaliteit, de kwantiteit als aan de tarieven. De totale kostprijs van dit project bedraagt 3 miljoen euro op drie jaar tijd, waarvan de helft voor de uniformen en de helft voor de nieuwe kleuren, dus 500.000 euro per jaar, of 0,2% van de uitgaven van de MIVB. Dat is erg goedkoop voor een wijziging van deze omvang. Dat komt omdat we een hele reeks trams, bussen en metrostellen meteen in de nieuwe kleuren kunnen aankopen.

De verkooppunten zijn een belangrijk uithangbord van de MIVB. In het najaar van 2004 is een offerteaanvraag uitgeschreven om ze zichtbaarder te maken en de look en de benaming te wijzigen.

Er werden twee adviesbureaus aangewezen: Minale Design Strategy, dat gespecialiseerd is in het ontwerpen van logo's en merknamen, en Zest, dat gespecialiseerd is in de inrichting van commerciële onthaalpunten. Beide bureaus hebben voor deze opdracht een tijdelijke vereniging opgericht.

De nieuwe benamingen werden op 25 oktober jongstleden door de raad van bestuur van de MIVB

tram a réalisé en soirée en ville. Je peux vous garantir que les jeunes, à Schaerbeek, sont sortis de leur snack-bar pour applaudir le nouveau tram. Les gens, partout dans cette ville, s'arrêtaient, bouche ouverte, pour l'accueillir. C'était très amusant.

(Rires)

J'aurais pu imaginer que c'était pour moi, mais je suis lucide : c'était pour le tram ! Les deux ingénieurs de la STIB et moi, nous étions néanmoins très contents de cette réaction. Le tram était vraiment adopté. Cela s'est manifesté aussi pendant le dimanche sans voitures : les gens sont très contents, puisque l'on donne, à la limite, un transport en commun de première classe à tout le monde.

En ce qui concerne le coût et les tarifs préférentiels, la question des tarifs sociaux fait également l'objet des attentions du gouvernement. On traite ces dossiers par ailleurs avec tout le sérieux requis, mais on ne doit pas mélanger les choses : il faut travailler sur la qualité, la quantité et les tarifs. Mais je voudrais dire clairement que le coût global est en effet de 3 millions d'euros sur trois ans, dont un million et demi pour les uniformes, un million et demi sur trois ans pour les nouvelles couleurs, c'est-à-dire 500.000 euros par an, c'est-à-dire 0,2% des dépenses de la STIB. Lorsque d'autres organismes dans cette Région, ou d'autres compagnies, comme Heyzel par exemple, ont opéré leur stratégie de changement, c'était beaucoup plus que 0,2%. C'est donc très bon marché et on peut le faire. Pourquoi ? On achète un tel nombre de nouveaux trams, bus et rames de métro, qui seront livrés immédiatement dans la nouvelle couleur, que l'on va pas payer forcément plus.

En ce qui concerne les nouvelles dénominations, le réseau commercial est, lui aussi, un des maillons de la chaîne identitaire de la STIB. Un appel d'offres a dès lors été lancé en automne 2004, afin d'améliorer la visibilité et de changer le look et la dénomination des points de vente de la STIB.

Il a débouché sur le choix de deux bureaux-conseils, l'un spécialisé en design de logos et noms de marque (Minale Design Strategy), l'autre en aménagement de points d'accueil commerciaux (Zest). Ces deux agences travaillent en association

goedgekeurd. Het gaat om intuïtieve benamingen die de specificiteit van elk agentschap benadrukken: "Bootik" voor de 6 handelsagentschappen die gericht zijn op informatieverlening, "Kiosk" voor de 19 verkooppunten en "Go" voor de verkoopautomaten.

Die namen zijn telkens gekozen uit vier voorstellen en zijn niet opgesteld in een of ander plaatselijk dialect. Brussel is een tweetalig en zelfs meertalig gewest. De namen verwijzen naar de vereenvoudigde en fonetische taal die jongeren in hun sms'jes gebruiken. Het Paleis voor Schone Kunsten heeft niet gearzeld om zich tot "Bozar" om te dopen.

Beide bureaus zijn Franstalig. Die keuze heeft dus niets te maken met een vervlaamsing of verengelsing van Brussel. Er moesten aantrekkelijke namen worden gevonden en dat is gelukt.

momentanée pour finaliser le nouveau design des 19 mini-agences commerciales en station - dont l'architecture de base a été élaborée par l'AED) -, redéfinir l'accueil et les couleurs des 6 agences commerciales existantes et trouver un nom plus accrocheur pour ces points de contact.

La nouvelle dénomination, approuvée par le conseil d'administration de la STIB en date du 25 octobre dernier, représente les marques du réseau commercial: un nom intuitif, synonyme de fonctionnalité et qui exprime la spécificité de chaque canal commercial. « Bootik » pour les 6 agences commerciales axées sur le conseil à la clientèle, « Kiosk » pour les 19 points de vente en station centrés sur la vente rapide et « Go » pour les automates de vente destinés à la vente ultra rapide.

Ces noms, qui ont été choisis par la STIB sur recommandation des consultants parmi quatre propositions, n'ont rien à voir avec ce que vous appelez « un patois localiste ». Ils répondent tout simplement aux contraintes linguistiques d'une Région bilingue, même multilingue. Ils rappellent le langage simplifié et phonétique utilisé par les jeunes dans les sms. Une institution culturelle comme le Palais des Beaux-Arts n'a pas hésité à user du même procédé en se rebaptisant « Bozar ».

Les bureaux qui ont fait ces propositions sont français. Ce choix ne répond en rien à un objectif de flamandisation ou d'anglicisation de Bruxelles. Il s'agit simplement de trouver des noms sexy, qui illustrent notre volonté et qui sont attrayants aux yeux de la clientèle. Mission accomplie.

M. le président.- La parole est à M. De Patoul.

M. Serge de Patoul.- Bien que cette décision ait été approuvée par le gouvernement, le vocabulaire utilisé, issu de la culture sms, me paraît inapproprié. Les transports en commun participent à l'image de la Région. Profiter d'un changement de charroi pour moderniser une image de marque relève d'une bonne gestion. En revanche, utiliser un vocabulaire issu de la culture sms me paraît inapproprié et ne correspond pas à l'image que l'on veut donner de la ville et de la capitale de l'Europe.

La couleur choisie constitue en outre un danger en

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *Hoewel de regering deze beslissing heeft goedgekeurd, vind ik dit sms-taalgebruik ongepast voor de hoofdstad van Europa. Het openbaar vervoer draagt immers bij tot het imago van het gewest.*

Het getuigt daarentegen wel van goed beheer dat u gebruik maakt van de vernieuwing van het rollend materieel om het imago te moderniseren.

Bij het kiezen van de kleur is echter onvoldoende rekening gehouden met criteria inzake veiligheid.

termes de sécurité. Il convient de multiplier les critères à prendre en considération, lesquels doivent être modernes mais également conformes à la sécurité. Dans ce cas-ci, il s'agit d'une faille.

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi.- Je réitère mon scepticisme quant au choix de la couleur. J'attire à nouveau l'attention sur l'importance de la visibilité du logo, donc de l'image de la Région, sur les transports en commun.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "les sites réservés aux bus".

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (*en néerlandais*).- *Depuis longtemps déjà, des bandes bus et des sites spéciaux franchissables sont aménagés en Région de Bruxelles-Capitale. L'objectif principal est de réduire le temps de voyage des bus.*

Ces bandes bus et sites spéciaux franchissables soulèvent souvent des discussions au sein des comités de quartier, lesquelles s'inscrivent dans le cadre du débat social sur la nécessité d'un service de transport public efficace, sur la sécurité des infrastructures publiques et la circulation actuelle.

Une bande bus ou un site spécial franchissable ne sont efficaces que s'ils sont réservés.

De voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

Mevrouw Nadia El Yousfi (*in het Frans*).- *Ik blijf sceptisch over de kleur en dring erop aan dat het logo van het gewest zichtbaar blijft.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "de rechtsgeldige busbeddingen".

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Elke maatregel die de verkeersveiligheid en het gebruik van het openbaar vervoer stimuleert, verdient onze steun. Sinds geruime tijd worden er in het Brussels Gewest busstroken en bijzonder overrijdbare beddingen aangelegd. De belangrijkste bedoeling is om de reistijd van de bussen in te korten. Daardoor wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt.

De busstroken en bijzonder overrijdbare beddingen geven vaak aanleiding tot discussies bij buurtverenigingen, die deel uitmaken van het maatschappelijk debat over de noodzaak van een efficiënt openbaar vervoer, de veiligheid van de openbare infrastructuur en over de huidige

Or, lors de l'événement "Bus Academy" organisé par la STIB, l'une des principales plaintes était que les usagers de la route ont peu de respect pour les bandes bus et autres sites.

Il y a quelques semaines, la STIB a dès lors organisé une action visant à sanctionner par une carte jaune les usagers qui utilisaient indûment ces sites. Quant à la signalisation installée pour indiquer l'accès réservé aux bus, on peut se demander si elle est légale.

Pour réserver valablement une partie de la voirie publique pour les bus, il faut améliorer le règlement de police ou encore prendre un arrêté ministériel.

La légalité de tous ces sites est-elle couverte par un règlement communal ou un arrêté ministériel? Dans la négative, quand un tel arrêté ministériel sera-t-il pris et quels efforts déploierez-vous pour en garantir la validité sur les voiries communales?

(M. Mahfoudh Romdhani, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La loi sur la police de la circulation routière stipule que les panneaux routiers d'interdiction ou d'obligation doivent être couverts par un règlement complémentaire fixé par le ministre compétent.*

verkeerssituatie.

Een busstrook of een bijzonder overrijdbare bedding is slechts efficiënt als ze ook rechtsgeldig is, anders kunnen overtreders immers niet worden bestraft.

Tijdens het evenement "Bus Academy", dat de MIVB enige tijd geleden heeft georganiseerd, was een van de meest gehoorde klachten dat de weggebruikers weinig respect hebben voor busstroken en dergelijke.

Enkele weken geleden organiseerde de MIVB een actie waarbij weggebruikers die onrechtmatig gebruik maakten van busstroken of van bijzonder overrijdbare beddingen een gele kaart kregen. Er werd wel degelijk bewegwijzing aangebracht om erop te wijzen dat de busstroken enkel voor bussen zijn bedoeld, maar het is maar de vraag of ze eigenlijk wettelijk zijn.

Om een deel van de openbare weg op een rechtsgeldige manier te reserveren voor bussen, moet er een aanvullend politiereglement worden opgesteld voor busbanen of beddingen op gemeentewegen, of moet er een ministerieel besluit worden genomen als dergelijke voorzieningen op gewestwegen worden aangelegd.

Wordt de wettigheid van alle busbanen en bijzonder overrijdbare beddingen gedekt door een gemeentelijk reglement of een ministerieel besluit? Zo neen, wanneer wordt er zo'n ministerieel besluit genomen en welke inspanningen zult u doen om ook de rechtsgeldigheid op de gemeentewegen te garanderen?

(De heer Mahfoudh Romdhani, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De wet op de politie van het wegverkeer bepaalt inderdaad dat de verkeersborden die een verplichting opleggen of een verbod aangeven, gedekt moeten zijn door een aanvullend reglement vastgesteld door de bevoegde minister. Er moet dus ook een aanvullend

Un règlement complémentaire doit donc être établi pour les panneaux de signalisation qui ont trait aux bandes de bus et aux sites spéciaux franchissables.

Pour les bandes de bus, le panneau de signalisation routière F17 est utilisé ainsi que la ligne discontinue ; pour les sites spéciaux franchissables c'est le F18 et une ligne blanche continue. Cela prête souvent à confusion pour les usagers de la route.

Les articles 72.5 et 72.6 de la même loi signalent les droits et obligations de chaque type d'usager de la route à propos de l'usage de ces portions de route réservées. Ainsi, un véhicule peut circuler sur une bande de bus pour changer de direction au carrefour suivant. Cela explique pourquoi il est plus aisé de verbaliser un dépassement de véhicule sur un site franchissable que sur une bande de bus.

C'est avant tout aux communes d'établir les règlements complémentaires qui sont nécessaires. Elles peuvent le faire pour toutes les voiries sur le territoire communal, y compris pour les voiries régionales si la Région ne l'a pas encore fait. La Région a toutefois la tutelle sur les communes dans le cadre de ces règlements complémentaires.

A la conférence interministérielle, il y a eu un accord pour que le ministre fédéral exerce encore provisoirement cette tutelle jusqu'à ce que les communes aient pris les mesures nécessaires afin que la situation concrète et la théorie concordent.

En ce qui concerne les voiries régionales, dont je suis en charge, les changements apportés aux panneaux de circulation routière ne sont pas systématiquement régularisés via un règlement complémentaire. Il n'est pas évident de gérer cet aspect vu l'ampleur du réseau des voiries et le nombre d'intervenants. Mes prédécesseurs ont également été confrontés à ce problème. Ce dossier accuse des années de retard.

Selon l'article 5 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, les panneaux de signalisation routière doivent être respectés, même s'ils ne sont pas couverts par un arrêté complémentaire.

reglement opgesteld worden voor verkeersborden die betrekking hebben op busstroken en bijzonder overrijdbare beddingen.

Voor busstroken worden het verkeersbord F17 en de onderbroken markering gebruikt. Voor de bijzonder overrijdbare bedding geldt het verkeersbord F18, aangevuld met een doorlopende witte lijn. Hoewel het hier gaat om twee verschillende verkeersborden, geven ze vaak aanleiding tot verwarring bij de weggebruikers.

Artikels 72.5 en 72.6 van dezelfde wet wijzen op de rechten en de plichten van elk soort weggebruiker inzake het gebruik van deze voorbehouden weggedeelten. Zo mag een voertuig in een busstrook rijden om van richting te veranderen op het volgende kruispunt. Met andere woorden, het voertuig mag de busstrook volgen, die in het algemeen rechts gelegen is, als het rechtsaf moet slaan. Geen enkel voertuig mag daarentegen op een overrijdbare bedding rijden. Dit verklaart waarom het makkelijker is om overtredingen van voertuigen op een overrijdbare bedding te beboeten dan deze die te maken hebben met een busstrook.

Het is inderdaad in de eerste plaats de taak van de gemeenten om de aanvullende reglementen die noodzakelijk zijn, vast te stellen. De gemeenten kunnen dit doen voor alle wegen op het gemeentelijk grondgebied, inclusief de gewestwegen. Het gewest kan dit enkel voor de gewestwegen en wanneer het dat doet, kunnen de gemeenten het voor die wegen uiteraard niet meer doen. Niettemin houdt het gewest, zoals een jaar geleden nog bevestigd werd door het Arbitragehof, wel het wettelijk toezicht op de gemeenten in het kader van de aanvullende reglementen. Er is een afspraak binnen de interministeriële conferentie om de federale minister dit toezicht voorlopig nog te laten waarnemen totdat de gewesten de nodige maatregelen genomen hebben om de feitelijke situatie met de theoretische te laten overeenstemmen.

Wat de gewestwegen betreft, waarvoor ik inderdaad bevoegd ben, worden de wijzigingen aan de verkeersborden niet systematisch via een aanvullend reglement geregulariseerd. Het is niet evident om dit aspect te beheren gelet op de omvang van het wegennet en de talrijke

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Vous comptez prendre prochainement un arrêté ministériel. Au vu du nombre de voiries régionales, cela représente un travail considérable. Comptez-vous prendre un arrêté relatif à certaines voiries régionales ou procéder à un inventaire complet avant de prendre un arrêté général ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je procéderai d'abord à un inventaire. Beaucoup de terrains n'ont encore jamais été recensés. L'administration régionale n'a pas été en mesure de me fournir le nombre de carrefours régionaux comportant des zones avancées pour cyclistes (sas vélo). Nous allons redresser la situation. Bien que cela prenne du temps, nous y parviendrons grâce à la réorganisation.*

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Tarder à prendre un arrêté ne risque-t-il pas d'entraîner des problèmes ? Les gens réagissent seulement lorsqu'ils sont verbalisés.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les amendes sont justifiées vu qu'il y a des panneaux indicateurs à respecter. L'usager ignore d'ailleurs si un règlement complémentaire a été ou non adopté.*

betrokkenen. Ook mijn voorgangers werden met dit probleem geconfronteerd. Net als u stel ik vast dat dit dossier al jaren vertraging heeft opgelopen.

Artikel 5 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg licht als volgt de bindende kracht van de verkeerstekens toe: "De weggebruikers moeten de verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen in acht nemen wanneer deze regelmatig zijn naar de vorm, voldoende zichtbaar zijn en overeenkomstig de voorschriften van dit reglement zijn aangebracht." Met andere woorden, de verkeersborden moeten worden nageleefd, ook als ze niet gedekt zijn door een aanvullend besluit.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- U zegt dat er een ministerieel besluit zal worden genomen, maar dat dit nog niet rond is omdat dat veel werk vraagt, gelet op het aantal gewestwegen.

Bent u van plan een besluit te nemen voor bepaalde gewestwegen of wilt u eerst de volledige inventaris opmaken en nadien een algemeen besluit uitwerken?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik wil eerst een inventaris maken. Er zijn overigens nog heel wat andere terreinen waar nog nooit een inventaris is opgemaakt. Zo kon de gewestadministratie mij niet zeggen hoeveel fietssluisen er aan de gewestelijke kruispunten zijn. Dat willen wij nu rechtzetten. Dat zal tijd vergen, maar dankzij de reorganisatie moet dat lukken.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Kan het uitblijven van een besluit niet voor problemen zorgen? Sommige mensen luisteren alleen maar wanneer zij worden geverbaliseerd!

De heer Pascal Smet, minister.- Er kan worden geverbaliseerd, aangezien de verkeersborden moeten worden nageleefd. De gebruiker weet overigens niet of er al dan niet een aanvullend reglement is genomen.

Mme Brigitte De Pauw (*en néerlandais*).- *Certaines personnes feront tout pour ne pas payer d'amende.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*) .- *Je crains que vous leur en suggérez l'idée, Mme De Pauw.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE MOLENBERG

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

concernant "l'éventuelle surtarification par la STIB pour les passagers voyageant avec une poussette d'enfant".

M. le président.- Vu l'absence de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question est lue par M. Serge de Patoul (art. 106.3, 3^e alinéa du règlement).

La parole est à M. De Patoul.

M. Serge de Patoul.- A la lecture de la presse du 30 septembre dernier, Mme Molenberg a été surprise de voir la STIB revenir avec l'idée d'une surtarification pour les passagers voyageant avec une poussette d'enfant.

Cette idée, proposée il y a maintenant environ deux ans, avait déjà suscité un tollé de protestations et, face au grand nombre de réactions, la STIB avait abandonné l'idée. Alors qu'on pensait le projet enterré, il resurgit aujourd'hui.

La place que prennent les poussettes d'enfant dans les transports en commun n'est certes pas négligeable, mais il me semble que des adaptations ont été apportées lors des commandes des nouveaux bus et trams et que des places leur sont

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Sommige mensen spitten alles uit om maar geen boete te hoeven betalen.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik vrees dat u ze op ideeën brengt, mevrouw De Pauw.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE MOLENBERG

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

betreffende "het mogelijke hogere tarief bij de MIVB voor passagiers met een kinderwagen".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de vraag door de heer Serge de Patoul voorgelezen (art. 106.3, 3^e lid van het reglement).

De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *Volgens de pers van 30 september denkt de MIVB er opnieuw aan om passagiers met een kinderwagen meer te laten betalen.*

Dit voorstel dateert van twee jaar geleden en werd na hevige protesten weer afgevoerd. Nu duikt het blijkbaar weer op.

Kinderwagens nemen inderdaad veel plaats in. De nieuwe trams en bussen werden daaraan aangepast en beschikken over voorbehouden plaatsen. Dat blijkt althans uit een antwoord van de minister aan de heer Simonet over de toegankelijkheid voor kinderwagens in de trams en bussen van de MIVB.

In de lente van volgend jaar zou een

réservées. C'est en tout cas ce qui ressort d'une réponse que le ministre a adressé à M. Simonet sur l'accessibilité des poussettes d'enfant dans les trams et bus de la STIB.

La presse nous apprend qu'une campagne de sensibilisation aura lieu au printemps prochain, campagne qui pourrait amener à l'instauration de cette tarification particulière pour ces poussettes.

Le ministre semble opposé à cette surtarification. Pourrait-il dès lors nous faire savoir quelles mesures il entend prendre afin de marquer son opposition à cette proposition saugrenue ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les nouveaux bus et les trams 3000 et 4000 (tout comme le tram 2000 déjà en service depuis 1994) sont munis d'un plancher surbaissé. Les portes de ces véhicules sont également plus larges.

A titre d'exemple : une largeur de 1,30 m pour les T3000 contre 61 cm au maximum pour les anciens modèles (séries 7000). Leur accessibilité est ainsi améliorée. En outre, un accès spécifique par la deuxième porte avant droite leur est réservé, tout comme aux personnes à mobilité réduite. Un emplacement pour les poussettes et les personnes à mobilité réduite est également prévu à l'intérieur des véhicules.

Depuis le rétablissement de la montée à l'avant dans les bus, des aménagements ont aussi été réalisés sur le parc existant. Les voyageurs avec poussette doivent en principe monter par la porte avant. Mais le chauffeur garde une certaine liberté d'appréciation et peut, le cas échéant, autoriser la montée par la porte centrale, la validation ou la présentation du titre de transport se faisant toujours à l'avant.

Il est évident que l'occupation des espaces réservés aux poussettes doit se faire en parfaite convivialité. A cet égard, depuis janvier 2002, la STIB a reçu 134 plaintes relatives à la présence de voitures d'enfant et d'autres objets de grande dimension à bord des véhicules sur un total de 43.137 observations. Moins de dix plaintes traitaient de l'application de la tarification des poussettes.

bewustmakingscampagne lopen over de invoering van dit hogere tarief voor kinderwagens.

De minister schijnt daar tegen te zijn. Welke maatregelen zal hij nemen om tegen dit voorstel te reageren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De nieuwe bussen en trams 3000 en 4000 hebben net als de trams 2000 een verlaagde vloer en bredere deuren, wat de toegankelijkheid sterk verbetert. Bovendien is er voor kinderwagens en personen met beperkte mobiliteit een specifieke toegang via de centrale deur. Ze beschikken ook over een specifieke ruimte in de voertuigen zelf.*

Wat de bussen betreft, moet iedereen in principe vooraan instappen, dus ook de personen met een kinderwagen. De bestuurder behoudt echter een beoordelingsvrijheid en kan die personen via de centrale deur laten instappen. Het vervoerbewijs moet echter nog steeds vooraan worden getoond of afgestempeld.

Sinds januari 2002 gingen 134 van de 43.137 klachten over kinderwagens of andere grote voorwerpen in de voertuigen. Minder dan tien klachten betroffen het supplement voor kinderwagens.

De MIVB werkt aan een communicatiecampagne voor ouders die met hun kinderen het openbaar vervoer nemen (al dan niet met kinderwagen). Doel is niet alleen informatie te verstrekken over de bestaande regelgeving (met name inzake toegankelijkheid en tarificatie), maar ook over de sociale leefregels en de elementaire hoffelijkheidsbeginselen die de verschillende gebruikers van het openbaar vervoer moeten naleven.

La STIB prépare une campagne de communication à l'adresse des parents qui voyagent avec leurs enfants (avec ou sans poussette) dans les transports en commun. Il s'agira d'informer la clientèle sur la réglementation existante (notamment en matière d'accessibilité et de tarification), mais aussi de rappeler les règles de vie en société et les gestes élémentaires de courtoisie entre les différents utilisateurs du transport public.

En matière de tarification, la STIB accorde aujourd'hui la gratuité aux caddies ménagers, voitures d'enfant pliables, pliées ou non, et appareils pour personnes handicapées ainsi qu'aux colis de petit volume, pesant moins de 15 kilos, pouvant être placés sous les banquettes ou sur les genoux, sans inconvénient pour les autres voyageurs.

Par contre, le transport des voitures d'enfant non pliables est aujourd'hui encore payant, mais je veux faire disparaître cette réglementation dépassée.

A ce jour, le conseil d'administration de la STIB ne s'est pas prononcé sur un changement de réglementation en la matière, mais le fera dans les mois qui viennent. Il ne sera alors pas question de faire payer un supplément aux personnes voyageant avec une poussette. Tout comme Mme Molenberg, j'ai été surpris par la teneur de cet article, ayant clairement dit au journaliste qu'une surtarification n'était aucunement envisagée.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

**concernant "le tarif des amendes appliquées
par la STIB".**

M. le président.- La parole est à M. Pivin.

Vandaag moeten de reizigers niets betalen voor boodschappencaddies, plooibare kinderwagens, rolstoelen en kleine pakjes van minder dan 15 kg die onder de zetels of op de schoot kunnen worden geplaatst. Voor niet-plooibare kinderwagens moet nog altijd een supplement worden betaald, maar ik zal de raad van bestuur van de MIVB de komende maanden een afschaffing van deze voorbijgestreefde regelgeving voorstellen.

Net zoals mevrouw Molenberg ben ik verbaasd over het artikel, te meer daar ik de journalist duidelijk had gezegd dat er geen tariefverhoging werd overwogen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de boetes van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

M. Philippe Pivin.- Par arrêt du 26 octobre 2005, la Cour d'Arbitrage a décidé que la SNCB est soumise aux dispositions de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur. Cette loi contient une disposition prévoyant que les amendes ou clauses pénales soient proportionnelles au préjudice subi.

La Cour d'Arbitrage répondait de la sorte à une question préjudicielle posée par le tribunal de police de Huy. Cette question résultait d'un litige entre un usager de la SNCB et la compagnie ferroviaire que je vais exposer succinctement pour illustrer mon propos.

Le 23 avril 2003, un usager prend le train mais ne paie pas le billet d'un montant de 3,90 euros. Surpris par le contrôleur, il se voit infliger une amende de 12,50 euros dont il refuse de s'acquitter. La SNCB continue alors à appliquer son règlement et l'amende atteint in fine le plafond maximum de 190 euros. L'usager doit donc payer 193,90 euros, soit une amende 49,7 fois supérieure au préjudice subi par la SNCB. Devant un nouveau refus de l'usager de régler le montant de l'amende, la SNCB le poursuit devant le tribunal de police.

Le magistrat s'est interrogé sur les fondements légaux du règlement de la SNCB et a posé la question préjudicielle susmentionnée à la Cour d'Arbitrage, avec la réponse que l'on connaît, soit la proportionnalité par rapport au préjudice. En toute logique, le juge de police doit maintenant décider que le règlement de la SNCB ne respecte pas la loi de 1991 et donc que l'amende est illégale, puisque disproportionnée par rapport au préjudice.

Cet arrêt pourrait avoir de larges répercussions sur la STIB. En effet, le règlement en vigueur à la STIB prévoit qu'un voyageur dépourvu d'un titre de transport valable devra s'acquitter, s'il est contrôlé, d'une surtaxe de 72 euros payable dans les trois jours ouvrables. En cas de non paiement dans les trois jours ouvrables, cette surtaxe s'élève à 80 euros. Le prix actuel d'une carte 'un voyage' étant de 1,50 euros, le règlement de la STIB inflige donc une amende de 48 à 53 fois supérieure au préjudice réellement subi. Comme pour la SNCB, on peut raisonnablement penser que le montant des amendes serait jugé disproportionné par rapport au

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Het Arbitragehof heeft in zijn arrest van 26 oktober 2005 beslist dat de NMBS onderworpen is aan de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument. Deze wet bepaalt dat boetes of strafbepalingen voor klanten in verhouding moeten zijn met de schade die een onderneming heeft geleden.*

De uitspraak was het gevolg van een prejudiciële vraag van de politierechtbank van Hoei, naar aanleiding van een geschil tussen een reiziger en de NMBS dat ik kort zal uiteenzetten.

Op 23 april 2003 nam de reiziger de trein zonder een ticket, dat 3,90 euro kostte, te betalen. De kaartjesknipper gaf hem een boete van 12,50 euro die hij weigerde te betalen. De NMBS paste het reglement toe en gaf hem uiteindelijk de maximale boete van 190 euro. De boete bedroeg dus 49,7 maal de schade die de NMBS had geleden. Toen de reiziger ook die boete weigerde te betalen, werd hij voor de politierechtbank gedaagd.

De politierechter heeft daarop een prejudiciële vraag gesteld aan het Arbitragehof, dat besliste dat de boete van de NMBS geen wettelijke grondslag had, omdat ze niet in verhouding staat tot de geleden schade.

De uitspraak kan ernstige gevolgen hebben voor de MIVB. Het reglement bepaalt immers forse boetes voor zwaarrijders die tot meer dan 50 maal de prijs van een ticket kunnen bedragen.

Is de MIVB zich bewust van dit probleem? Welke maatregelen zal de maatschappij nemen? Worden de boetes aangepast? Het is uiteraard evenmin de bedoeling dat overtredingen niet worden bestraft.

préjudice subi.

J'aimerais par conséquent vous demander si la STIB a pris conscience de ce problème et quelles mesures elle envisage prendre pour y répondre. Le montant des amendes va-t-il être adapté ? Si oui, sur quelles bases ? Il ne faudrait évidemment pas que les infractions restent impunies ou qu'un montant trop faible des surtaxes n'incite à la fraude.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Mon cabinet et la STIB ont pris connaissance de l'arrêt du 26 octobre 2005 rendu par la Cour d'Arbitrage à propos d'un litige opposant la SNCB et un usager qui s'était vu infliger une amende pour avoir pris le train sans payer son billet.

Dans cet arrêt, la Cour d'Arbitrage estime que la loi sur les pratiques du commerce du 14 juillet 1991 doit s'appliquer aux missions de service public de la SNCB. Toutefois, la question de savoir si les amendes prévues par le règlement général pour le transport des voyageurs de la SNCB violent ces dispositions n'est pas tranchée, ce débat devant encore avoir lieu devant le juge du fond ayant posé la question préjudicielle à la Cour d'Arbitrage.

A cet égard, la SNCB a observé devant la Cour d'Arbitrage que le montant de l'indemnité administrative n'est pas disproportionné, eu égard notamment aux frais auxquels la SNCB doit faire face (dressement d'un procès-verbal, constitution de partie civile, etc.). Il est clair que les coûts de recouvrement engendrés par le comportement de l'usager qui n'a pas payé son billet sont bien supérieurs à la majoration appliquée. Les conséquences à tirer par la STIB sont actuellement à l'étude.

Il est possible que la loi sur les pratiques du commerce s'applique également au transport de voyageurs par la STIB et aux arrêtés du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale établissant les surtaxes en cas de fraude. Si cette hypothèse est confirmée, il conviendrait de comparer le montant des surtaxes non au seul prix du billet (qui est déjà bien inférieur au coût réel du transport d'un voyageur), mais à ce prix augmenté du coût supplémentaire subi par la STIB et

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Op 26 oktober 2005 sprak het Arbitragehof zich uit over het geding tussen de NMBS en een klant die beboet werd, omdat hij een trein had genomen zonder te betalen.*

Het Hof stelt dat de openbare dienstverlening van de NMBS valt onder de wet op de handelspraktijken van 14 juli 1991. Het ging echter niet in op de vraag of de boetes die de NMBS eist, tegen die wet ingaan. Daarover moet de rechter die de zaak ten gronde behandelt, zich nog uitspreken.

De NMBS vindt dat de administratieve boete niet buiten verhouding is, gezien de kosten die ze moet maken (proces-verbaal opstellen, zich burgerlijke partij stellen, enzovoort). De kosten voor het innen van de boete zijn duidelijk hoger dan de boete zelf. De MIVB bestudeert welke besluiten ze hieruit kan trekken.

Mogelijk geldt de wet op de handelspraktijken ook voor het reizigersvervoer van de MIVB. In dat geval moeten we de boetes niet enkel vergelijken met de prijs van een ticket, maar ook met de bijkomende kosten die de MIVB moet doen in geval van wanbetaling.

Om te bepalen of de boetes die de MIVB eist overdreven zijn, moet rekening worden gehouden met de openbare opdracht van de maatschappij. Ze is niet enkel verplicht om voor openbaar vervoer te zorgen, maar ook om fraude te bestrijden.

engendré par le comportement de l'usager fraudeur (intervention des services de contrôle et de recouvrement notamment).

Enfin, si la loi sur les pratiques du commerce devait s'appliquer aux missions de service public de la STIB, il conviendrait de tenir compte de ces missions dans l'appréciation du caractère abusif d'une clause, au regard notamment de l'obligation qu'a la STIB non seulement d'effectuer le transport public urbain de voyageurs, mais aussi de lutter contre la fraude.

M. le président.- La parole est à M. Pivin.

M. Philippe Pivin.- Je prends acte de ce que la question est à l'étude et j'attends d'en connaître le fruit.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "la confusion régnant dans l'application de la règle de la priorité de droite lors du franchissement d'une piste cyclable".

M. le président.- La parole est à M. Pivin.

M. Philippe Pivin.- L'article 12, paragraphe 4, du code de la route a été modifié. Suite à cette modification, cet article stipule qu'un conducteur qui exécute une manœuvre doit céder le passage aux autres usagers et que le fait de traverser une piste cyclable est considéré comme une manœuvre.

Il résulte de cette disposition qu'un automobiliste qui vient de la droite et qui a donc normalement priorité, mais qui traverse une piste cyclable, perd cette priorité de droite parce qu'il effectue une manœuvre. Par contre, un cycliste venant de la

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (*in het Frans*).- *Ik wacht op het resultaat van de studie.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de verwarring over de toepassing van de voorrang-van-rechts-regel bij het oversteken van een fietspad".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (*in het Frans*).- *Artikel 12, paragraaf 4 van de wegcode werd gewijzigd en bepaalt voortaan dat een bestuurder die een maneuver uitvoert, de andere weggebruikers voorrang moet verlenen. Het oversteken van een fietspad wordt beschouwd als een maneuver.*

Dat zou betekenen dat een automobilist die van rechts komt en daarbij een fietspad oversteeft, zijn voorrang verliest. Een fietser die van rechts komt, zou echter zijn voorrang behouden, als hij oversteekt. Een fietser die op een fietspad rijdt,

droite dans le même cas de figure, conservera sa priorité, puisque dans sa situation, traverser la piste cyclable n'est pas considéré comme une manœuvre, cet espace lui étant réservé.

Cette nouvelle règle est complexe et confuse. Ainsi, à l'heure actuelle, malgré la présence au carrefour d'un panneau B17 (triangle renversé avec une croix au centre), l'automobiliste qui traverse une piste cyclable en venant de la droite n'a pas priorité. La disposition est confuse, puisque le panneau lui laisserait penser qu'il a cette priorité. Elle va engendrer une confusion certaine, tant dans le chef du cycliste que de l'automobiliste.

Il est évident que cette confusion est une source réelle de danger, particulièrement pour les cyclistes. Je vous laisse imaginer les conséquences si un automobiliste venant de la droite pense de bonne foi avoir la priorité et s'engage sur la piste cyclable alors que survient un cycliste.

Dès lors, pour garantir la sécurité de chacun dans les croisements où existe une piste cyclable, il me semble que deux solutions sont possibles en l'état actuel. Soit, on ne veut pas maintenir la priorité de droite et on place alors un signal STOP sur la voirie venant de droite, soit on veut garder la priorité de droite et on interrompt alors la piste cyclable en appliquant sur celle-ci un marquage au sol en forme de triangle inversé (les dents de requin).

Face à cette situation, je désirerais poser les questions suivantes. En temps que ministre responsable des voiries régionales et de leur signalisation, êtes-vous au fait de ce problème et, le cas échéant, avez-vous pris des mesures pour y remédier ?

Existe-t-il sur nos voiries régionales des croisements où ce genre de problème pourrait se poser et, le cas échéant, quels types de mesures préconisez-vous pour diminuer ce danger ?

En tant que ministre de la Mobilité, ne serait-il pas utile de sensibiliser les autorités communales face à cette problématique pouvant survenir sur les voiries dont elles ont la charge ?

Ne serait-il pas opportun de prendre contact avec votre collègue du gouvernement fédéral pour tâcher

voert immers geen maneuver uit.

Overal waar verkeersborden van het type B17 staan, zal de automobilist er echter spontaan van uitgaan dat hij voorrang heeft. Zowel voor de fietsers als de automobilisten is dat verwarrend en daardoor gevaarlijk.

Om de veiligheid te garanderen op kruispunten met een fietspad, zijn er twee mogelijkheden. De voorrangregel wordt afgeschaft en er wordt een STOP-teken geplaatst op de weg die van rechts komt, of de voorrangregel blijft van toepassing en het fietspad wordt onderbroken met haaiantanden.

Bent u op de hoogte van dit probleem?

Zijn er op de gewestwegen kruispunten waar dit probleem zich voordoet? Welke maatregelen zult u nemen?

Moet u de gemeenten er niet toe aanzetten om oog te hebben voor dit probleem?

Zult u contact opnemen met uw federale collega om deze regel te vereenvoudigen?

de clarifier et simplifier cette règle ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis bien conscient du problème que vous soulevez dans votre question.

La modification du code de la route intervenue depuis janvier 2004 pose effectivement plusieurs problèmes. En effet, un conducteur circulant sur une voirie prioritaire perd sa priorité lorsqu'il franchit une piste cyclable ou un trottoir traversant puisqu'il fait une manoeuvre. Il doit donc céder le passage aux autres conducteurs qui, eux, doivent respecter un signal leur signalant de « céder le passage » ou un STOP. En l'occurrence, chacun des conducteurs doit céder le passage à l'autre, ce qui ne peut qu'amener des hésitations, voire des accidents.

Une réunion informelle a eu lieu en avril 2005 entre la Région bruxelloise, l'administration fédérale et l'Institut Belge de la Sécurité Routière pour essayer de dégager une solution.

Suite à cela, j'ai envoyé un courrier à l'attention de mon collègue Renaat Landuyt, le ministre fédéral compétent, en lui demandant de se pencher sur cette question. Je lui ai demandé de bien vouloir examiner la possibilité de retirer le franchissement d'une piste cyclable de l'art 12.4 et de créer un nouvel article qui indiquerait que tout conducteur doit céder le passage aux cyclistes et cyclomoteurs se trouvant sur la piste cyclable, de même qu'aux piétons sur les trottoirs traversants, mais conservent leur priorité vis-à-vis des autres conducteurs. La question est à l'étude au cabinet du ministre Landuyt.

En attendant, sur nos voiries régionales, nous appliquons le principe de ne plus tracer des pistes cyclables perpendiculairement à une voirie prioritaire. De même, dans un carrefour où la priorité de droite est d'application, les marquages pour cyclistes sont interrompus : pas de piste cyclable marquée, ni d'ailleurs de bande cyclable suggérée.

Le cas de la piste cyclable traversant une voirie prioritaire subsiste cependant encore sur certaines

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben mij bewust van dit probleem.*

Een bestuurder die op een voorrangsweg rijdt, verliest inderdaad zijn voorrang wanneer hij een fietspad of een voetpad oversteeft, want dan voert hij een manoeuvre uit. Hij moet dus de anderen laten voorgaan, maar die worden geconfronteerd met een STOP of een teken dat ze voorrang moeten verlenen. Iedereen moet dus aan iedereen voorrang verlenen.

In april 2005 hebben het Brussels Gewest, de federale overheid en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid hierover vergaderd.

Ik heb daarna een brief gestuurd naar de federale minister Landuyt met de vraag om eventueel de fietspaden uit artikel 12.4 te halen en een apart artikel te maken waarin staat dat de bestuurders enkel fietsers, bromfietzers en voetgangers moeten laten voorgaan, maar hun voorrang behouden tegenover andere bestuurders. Het kabinet van minister Landuyt bestudeert deze kwestie.

Op de gewestwegen worden geen fietspaden meer gemarkeerd die loodrecht staan op een voorrangsweg. Ook op kruispunten met voorrang van rechts, wordt de markering onderbroken.

Er zijn echter nog enkele plaatsen waar de situatie zich voordoet. We wachten op het federale standpunt om te zien wat we daaraan kunnen doen.

Problemen op snijpunten van gewestwegen en gemeentelijke wegen worden steevast besproken met de mobiliteitsadviseurs van de gemeenten.

We stellen voor de gemeenten ook een vademecum op van alle fietsvoorzieningen. In dit vademecum komt dit probleem aan bod en wordt voorgesteld de markeringen voor de fietspaden te onderbreken op een kruispunt waar de voorrangsregel van toepassing is.

voiries régionales. Cette situation sera revue en fonction de la position que prendra le fédéral en la matière.

D'une manière générale, lorsque des cas problématiques se présentent à l'intersection entre une voirie régionale et communale, ceux-ci sont toujours discutés avec les conseillers en mobilité des communes.

Par ailleurs, un vade-mecum des aménagements cyclables est en cours de rédaction. Ce problème y est soulevé, avec la recommandation d'interrompre les marquages pour cyclistes dans un carrefour où la priorité de droite est d'application. Ce vade-mecum sera bien entendu distribué aux communes.

M. le président.- La parole est à M. Pivin.

M. Philippe Pivin.- M. Le ministre, je ne sais pas si c'est d'usage, mais pouvons-nous recevoir communication du courrier que vous avez adressé à votre collègue du fédéral ? Ou alors le contenu de celui-ci, car, vu que cette discussion est fort technique, j'aimerais pouvoir mesurer exactement ce qui est demandé et quel est l'enjeu de l'étude chez lui.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "les modifications apportées à la ligne de bus 71 pour résorber les retards inhérents aux travaux du boulevard du Triomphe".

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Het is een nogal ongebruikelijk vraag, maar gezien dit nogal een technische beslissing is, wil ik graag de inhoud kennen van uw brief aan de federale minister.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat kan.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de wijzigingen aan buslijn 71 om de vertragingen als gevolg van de werkzaamheden aan de Triomflaan op te vangen".

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mme Julie de Grootte.- M. Le ministre, vous savez combien l'entrée de la ville par cette autoroute pose parfois problème, et donne lieu à de nombreuses questions. Il ne s'agit ici que d'une mini question très précise. Elle concerne la ligne 71 qui est une ligne importante - vous me direz qu'elles le sont toutes - et qui traverse la ville de part en part. Elle est donc particulièrement importante à ce titre, puisqu'elle relie des points stratégiques dans la ville.

Pendant toute une période, les passagers étaient débarqués à deux arrêts - l'arrêt Ducale et l'arrêt Porte de Namur - sans autre sommation : tout d'un coup le bus s'arrêtait là. L'arrêt Ducale se trouve un peu au milieu de nulle part. On pourrait se demander pourquoi le trajet s'arrêtait là et pas à l'arrêt Trône. Je sais qu' entretiens, il a été remédié à ce problème.

Lorsque ce genre de perturbation arrive, ne peut-on avoir une meilleure information, par des dépliants ou des flyers qui seraient régulièrement distribués dans les lignes en question ? Si le voyageur est bien informé, il peut décider de s'arrêter plus tôt, à la porte de Namur ou à Trône. Il serait intéressant de voir la communication réalisée par rapport à ce genre de perturbations, qui risquent de se produire ailleurs, sur d'autres lignes.

Ma deuxième question n'est, je pense, pas résolue à ce jour. Du fait des travaux du boulevard du Triomphe, il y a un arrêt provisoire à l'entrée de l'ULB - pas au Pont Fraiteur, mais à l'avenue Adolphe Buyl -. Il y a ensuite une navette qui va jusqu'à Delta. Le problème est qu'on s'arrête et qu'il faut ensuite prendre une navette, sans s'arrêter un arrêt plus loin, au rond point du Cimetière. Pourquoi avoir choisi l'arrêt ULB-Buyl et non celui du Cimetière ou de l'ULB-Pont Fraiteur ? Cela met en péril une zone d'habitations et de commerces.

Il serait aussi intéressant pour d'autres travaux de ce genre de savoir si vous avez effectué un sondage auprès des commerçants du quartier du Cimetière d'Ixelles par rapport à cet arrêt, qui se situe relativement loin.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis plusieurs

Mevrouw Julie de Grootte (in het Frans).- *Buslijn 71 is een belangrijke lijn die de hele stad doorkruist.*

Al een hele tijd moeten de reizigers, zonder enige waarschuwing, afstappen aan de haltes Hertogstraat en Naamse Poort, omdat de bus niet verder rijdt. Het was onbegrijpelijk dat de bus niet stopte aan het Troonplein in plaats van in de Hertogstraat, maar dat probleem is nu opgelost.

Kan de MIVB de reizigers niet beter informeren over dergelijke wijzigingen, bijvoorbeeld door folders te verspreiden op de betrokken lijnen? Als de reiziger dan vroeger wenst af te stappen, dan kan hij dat doen.

Door de werken aan de Triomfplaan is er een voorlopige halte aan de Adolphe Buyllaan, ter hoogte van de ULB. Een pendel rijdt vandaar naar Delta. Die stopt niet aan de rotonde van het Kerkhof. Waarom kon de eindhalte daar niet worden gelegd? Deze situatie heeft negatieve gevolgen voor de woon- en handelswijk.

Hebt u met de plaatselijke handelaars overlegd over de plaatsing van de halte, die nu tamelijk ver van hun winkels ligt?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-

semaines, la ligne de bus 71 a connu effectivement de très importantes perturbations liées au chantier du boulevard du Triomphe. Ces perturbations sont telles que des retards atteignant parfois 25 minutes ont été enregistrés. Cette situation obligeait les bus à faire demi-tour à la Porte de Namur et à renoncer à poursuivre leur itinéraire jusqu'au terminus De Brouckère.

L'actuelle phase de chantier du boulevard du Triomphe doit se terminer normalement à la fin de cette année. D'ici-là, et afin de réduire l'importance des perturbations entre De Brouckère et l'Université, la ligne est désormais scindée à hauteur de l'ULB, une navette assurant un service entre le square Devèze et le terminus Delta.

Cette décision n'a pas été prise à la légère par la STIB. L'installation d'un terminus provisoire à hauteur de l'ULB a été choisie en connaissance de cause, après examen de toutes les autres alternatives.

L'instauration d'un terminus à hauteur du rond-point situé au carrefour de la chaussée de Boondael et de l'avenue de l'Université, tel que vous l'évoquez, aurait nécessité la suppression d'un nombre important d'emplacements de parking, afin de permettre à deux bus articulés d'y stationner sans gêner les autres utilisateurs de l'espace public.

Un terminus provisoire, juste avant le rond-point du Cimetière, là où sont installés de nombreux commerces et où les livraisons sont fréquentes, n'était guère plus souhaitable.

Par contre, la solution finalement adoptée comporte plusieurs avantages. Elle ne nécessite aucun aménagement particulier, l'espace à hauteur du square Devèze étant suffisant pour y accueillir un terminus, même provisoire. Le choix de cet emplacement permet également aux bus articulés de manœuvrer aisément autour du rond-point de l'avenue de l'Université.

Dans le cas qui nous occupe, il s'agit de mesures temporaires. Un communiqué annonçant l'instauration d'un terminus provisoire a été diffusé sur le site internet de la STIB. Par ailleurs, des plaques vertes d'info voyageurs ont été installées sur les tronçons de la ligne où les voyageurs sont

Sinds enkele weken ondervindt buslijn 71 inderdaad problemen door de werken op de Triomflaan. De vertraging kan oplopen tot 25 minuten, waardoor de bussen moeten terugkeren aan de Naamse Poort en niet verder rijden tot eindhalte de Brouckère.

De huidige fase van de werken loopt eind dit jaar af. Tot dan wordt de lijn gesplitst ter hoogte van de ULB en rijdt er een pendel tussen het Devèze-square en de eindhalte Delta.

Vóór deze keuze voor een tijdelijke eindhalte aan de ULB, heeft de MIVB alle mogelijke alternatieven overwogen.

Om een eindhalte in te richten aan het kruispunt van de Boondaalsesteenweg en de Hogeschoollaan zou een groot aantal parkeerplaatsen moeten verdwijnen.

Een tijdelijke halte aan de rotonde van het Kerkhof, zou heel wat hinder veroorzaken voor de vele winkels in die omgeving.

De uiteindelijke keuze heeft echter veel voordelen. Er zijn geen aanpassingswerken nodig, omdat er aan het Devèze-square voldoende ruimte is. De gelede bussen kunnen ook vlot manœuvreren aan de rotonde van de Hogeschoollaan.

Deze maatregelen zijn tijdelijk en werden aangekondigd op de website van de MIVB. Op de delen van de lijn die erdoor getroffen kunnen worden, worden de maatregelen ook meegedeeld op groene informatieborden.

Ik heb de MIVB gevraagd om de reizigers voortaan systematisch via folders te informeren.

De MIVB heeft geen contact kunnen opnemen met alle handelaars. Ze heeft echter geprobeerd alle belangen te verzoenen. De pendels rijden met dezelfde frequentie als de bussen van lijn 71, zodat de reizigers niet te lang moeten wachten en de winkels bereikbaar blijven. Volgens de schattingen moeten de standaardbussen volstaan om als pendel te dienen.

susceptibles de rencontrer ces mesures temporaires.

Le dépliant était effectivement une bonne méthode pour informer les clients et j'ai demandé à la STIB d'agir de la sorte systématiquement à l'avenir. Il est vrai que les dépliants améliorent la communication.

La STIB m'informe que, dans le cadre de sa communication sur ce chantier, elle n'a pas pu prendre contact avec l'ensemble des commerçants. Mais elle a veillé à concilier au mieux les intérêts de chacun. C'est ainsi que la fréquence des navettes entre le terminus provisoire et le terminus Delta est identique aux fréquences en vigueur sur le reste de la ligne 71, ce qui devrait limiter les temps d'attente pour les voyageurs. Par ailleurs, d'après les estimations effectuées et compte tenu du fait qu'il s'agit d'une solution provisoire, l'exploitation de la navette au moyen de bus standard devrait offrir une capacité suffisante. Quant aux commerçants, la régularité de cette navette devrait favoriser la desserte de leur quartier.

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte.- Il est intéressant d'entendre les autres alternatives. Par exemple, au Cimetière, un bus articulé vient déjà y stationner. J'ignore s'il a fallu supprimer autant d'emplacements de parking.

En ce qui concerne les dépliants, on pourrait penser a priori que beaucoup de voyageurs empruntent toujours la même ligne, qu'ils seront tôt ou tard informés et qu'ils pourront s'organiser par rapport à un trajet qu'ils prennent régulièrement.

Quant aux navettes, j'espère qu'elles sont en plus grand nombre que le 71 lui-même. Il faut arriver là où part le 71. Elles ne doivent pas être identiques, mais plus fréquentes.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vérifierai.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (in het Frans).- *De alternatieven zijn interessant. Aan het Kerkhof stopt al een gelede bus. Ik weet niet of er inderdaad zoveel parkeerplaatsen zouden hebben moeten verdwijnen.*

Wat de folders betreft, veel reizigers nemen altijd dezelfde lijn en moeten zich kunnen organiseren wanneer er iets wijzigt aan dat traject.

Ik hoop dat er meer pendels zijn dan het aantal bussen van lijn 71. Hetzelfde aantal is onvoldoende.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal dat nagaan.*

- *Het incident is gesloten.*