

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

**INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN MONDELINGE
VRAGEN**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET DES
QUESTIONS ORALES**

**COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERKEERSWEZEN**

**COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, CHARGÉE DES TRAVAUX
PUBLICS ET DES COMMUNICATIONS**

VERGADERING VAN WOENSDAG 1 APRIL 2009

RÉUNION DU MERCREDI 1^{ER} AVRIL 2009

VOORLOPIG VERSLAG

og niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

Présidence : M. Willy Decourty, vice-président.

QUESTIONS ORALES

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

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 "l'état et le réglage des installations de feux de signalisation".

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

M. Philippe Pivin.- Bruxelles-Mobilité a publié une étude sur la durée d'attente moyenne à un feu rouge. On sait qu'elle dépasse une minute dans dix carrefours à Bruxelles. Pourriez-vous nous expliquer la raison pour laquelle ces dix feux rouges sont plus longs que les autres ? Ces délais sont-ils justifiés ?

Le carrefour Charles Quint-Gloires Nationales-Panthéon fait partie de ces dix endroits problématiques. L'aménagement-même de ce carrefour ne pose-t-il pas un problème qui s'ajoute à celui du phasage des feux ?

Avez-vous procédé à une évaluation des installations en 2008 ? Si oui, quels en sont les résultats ? Un cahier des charges a-t-il été réalisé ? Combien d'inventaires de l'ensemble des installations de feux ont-ils été réalisés en 2008 en Région bruxelloise ? Quels constats importants avez-vous retenus pour agir efficacement ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La presse a récemment publié un top 10 des carrefours les plus lents en Région de Bruxelles-Capitale. En fait, cette appellation est erronée puisque les carrefours en question sont les plus compliqués à gérer par leur configuration, et non les plus lents puisque réglés selon une gestion dynamique : le temps de vert octroyé dépend des flux de trafic détectés à concurrence d'un temps maximum fixé par le cycle de feux.

Il s'agit des carrefours suivants :

le square Jules de Trooz, le pont Van Praet, la place Meiser, le carrefour Wielemans-Ceuppens/Van Volxem, le carrefour Charles Quint/Gloires nationales, le carrefour de l'Étoile, la place Saintelette, la place Rogier ; - le boulevard Général Jacques, le boulevard du Midi.

Le temps de cycle de ces carrefours n'est jamais supérieur à deux minutes, sauf pour le cas complexe du square De Trooz. Là, comme ailleurs, le temps de cycle s'explique par la complexité du carrefour. A la base, le cycle est construit autour de la multitude de mouvements en conflit ayant chacun une phase verte, séparés d'une durée minimale légale de sept secondes suivie d'une phase orange de trois secondes.

Ces phases sont séparées par des phases rouges de sécurité et de dégagement dont la durée dépend de la géométrie du carrefour. Avant que la direction opposée ne reçoive le vert, il y a un laps de temps pendant lequel tous les feux sont rouges pour permettre l'évacuation du carrefour par les véhicules engagés.

Ainsi, quand le feu est vert pour un usager, c'est qu'il est rouge pour les flux en conflit.

A cela viennent se greffer :

- l'insertion et la gestion parfois séparée des transports publics dans le trafic ;
- la gestion des feux pour cyclistes ;
- la gestion sécurisée des traversées piétonnes en attribuant des temps de vert suffisants ainsi que des temps de dégagement réglementaires correspondant à une vitesse de déplacement d'un mètre par seconde.

Selon ces principes, qui doivent nécessairement être appliqués pour garantir la sécurité de l'ensemble des usagers des carrefours, il est dès lors effectivement possible que, pour un feu précis dans une direction déterminée, le temps de rouge paraisse relativement long. C'est donc la configuration des lieux qui l'impose. Ceci est valable quel que soit le mode de gestion des feux du carrefour.

Dans le cas précis du carrefour Charles Quint-Gloires Nationales, il est vrai que la configuration des lieux ne plaide pas pour une gestion facile des feux. Ce carrefour est fréquenté par tous les navetteurs débouchant de l'E40, rejoints par du trafic local provenant de Berchem-Sainte-Agathe et de Ganshoren. C'est un véritable entonnoir, dont la capacité est parfois dépassée par la demande.

De plus, il ne faut pas perdre de vue que ce carrefour est en bout d'une chaîne de carrefours qui jalonnent l'axe Charles Quint, pourvus de feux synchronisés pour créer une vague verte de véhicules. L'aménagement du carrefour est à l'étude au sein de mon administration, dans le cadre d'une réflexion globale sur le nouveau profil de l'avenue Charles Quint.

Les dix carrefours que je viens de citer font partie des carrefours dits stratégiques : toute panne ou tout dysfonctionnement les concernant font l'objet d'une intervention rapide, dans l'heure de l'appel, de la part de l'entrepreneur en charge de l'entretien des installations.

Le réglage des feux est régulièrement adapté en fonction des nouveaux aménagements ou des notes stratégiques faisant état de modifications importantes dans les flux de circulation, en fonction de la mise en application des plans de déplacements des objectifs du Plan Iris, ou encore de la mise en œuvre de stratégies particulières, telle celle visant à donner la plus grande facilité de passage aux véhicules de transport en commun. Ces réglages sont donc permanents, et non limités à 2008. Ils sont essentiellement étudiés et mis au point au sein de l'administration.

- 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 système de vélos partagés 'Villo' en Région bruxelloise ».

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

M. Philippe Pivin.- Je reviens au système des vélos partagés. Vous avez récemment dévoilé le nom du nouveau système. J'aimerais connaître l'origine de celui-ci. Est-il le fruit de votre réflexion ou a-t-il été suggéré par la firme attributaire du marché, Decaux ?

Pourriez-vous m'indiquer la manière dont les choses doivent, en principe, se dérouler ? En effet, le réseau a été dessiné pour que la distance entre deux stations n'excède pas 400 m. Dans un premier temps, la livraison et l'installation de 2.500 vélos, répartis en 180 stations, est envisagée. Est-il réaliste de penser que tout cela sera terminé à la mi-mai, pour l'organisation du congrès cycliste mondial, qui se tiendra à Bruxelles ?

Vous n'ignorez pas que les communes sont plus que réticentes, non - et j'insiste - au projet, mais bien au cadre administratif et juridique dans lequel celui-ci s'inscrit. Quel est l'état précis des négociations ?

Enfin, une campagne de marketing a-t-elle été prévue afin de faire découvrir le nouveau système aux Bruxellois et de le leur faire adopter ? Je suppose que oui. Dans ce cas, comment concilierez-vous les impératifs de cette campagne de marketing avec ceux d'une campagne électorale ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La recherche d'un nom approprié pour le système de location de vélos a tenu compte d'une série de prémisses, à savoir que le nom devait être court, et comporter de

préférence deux et maximum trois syllabes, afin de favoriser sa reconnaissance. Le nom devait également avoir un lien avec l'usage du vélo dans un contexte urbain. Il devait être simple à lire et à prononcer plusieurs langues. Avant de porter notre choix sur Villo, le concessionnaire et moi-même avons soumis une série de propositions qui n'ont pas été retenues. Une partie des noms proposés bénéficiaient déjà d'une protection de marque au niveau européen. C'est ainsi qu'il est à peu près impossible d'utiliser "cyc" dans un nom. Le nom Villo est l'une des propositions, qui a subsisté à l'issue des différentes séances de remue-ménages entre le concessionnaire et moi-même.

Pourquoi "Villo" ? On y retrouve "ville" et "vélo". Le mot vélo existe tant en néerlandais qu'en français. Ville est un mot français. Dans l'usage, lorsque l'on dira : je prends mon "villo", cela ressemblera à vélo.

C'est dommage que M. de Patoul ne soit plus là. Il faudrait lui raconter l'origine du nom.

Il y a une base francophone, mais ça reste assez néerlandophone pour ne pas énerver les néerlandophones.

En tant que bourgmestre de l'une des communes concernées, vous êtes bien placé pour savoir comment se déroulent les contacts avec les différentes communes. Un premier élément de ces réunions porte sur l'emplacement des différentes stations. Pour sept communes - Molenbeek, Saint-Gilles, Ville de Bruxelles, Jette, Anderlecht, Saint-Josse et Forest -, cela a entre-temps conduit à l'introduction effective d'une demande de permis d'urbanisme. Bien entendu, les 180 stations et les 2.500 vélos ne seront pas opérationnels en même temps. Mais même s'il reste peu de temps jusqu'à la mi-mai, nous avons toujours bon espoir qu'une partie importante du réseau sera mise en place d'ici là.

Un autre volet concerne la discussion de la convention tripartite. Le texte que vous avez reçu a été remanié et adapté sur la base des différentes réunions et des remarques formulées par les communes. J'espère qu'on pourra, dans les jours qui viennent, trouver un accord entre toutes les parties.

Une campagne médiatique accompagnera l'opération Villo. Elle est conçue, réalisée et payée par le concessionnaire. Pour lever d'éventuelles craintes, je précise que mon nom ne sera pas mentionné

dans cette campagne marketing. Les communes et les bourgmestres qui travaillent avec nous au lancement du système seront autant mis en valeur que les acteurs régionaux. Mon but est, avant tout, de bien collaborer et d'apporter un peu de soleil à tout le monde.

INTERPELLATIONS

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

Interpellation de M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la ligne de tram 4".

M. le président.- La parole est à M. de Jonghe d'Ardoye d'Erp.

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- La ligne de tram 4 est la seule ligne de tram à Bruxelles en site propre intégral. Ce tram est donc censé rouler à une allure plus vive que les autres et ne pas être perturbé par les aléas de la circulation.

C'est la raison pour laquelle la STIB l'avait accepté dans son tunnel de pré-métro nord-sud, délesté de toute autre ligne "traversante" depuis la mise en oeuvre du fameux Plan de restructuration du réseau tram, en dehors de la "navette" constituée par le tram 3 entre Churchill et la Gare du Nord. La STIB estimait en effet que, pour améliorer la régularité dans le tunnel, il fallait en éliminer toutes les lignes susceptibles d'être ralenties, en amont, par les embouteillages.

Les performances de la ligne 4 constituent donc un enjeu important pour Bruxelles en ce qu'elle peut constituer un exemple pour d'autres lignes qui, si le même traitement leur était appliqué, pourraient prétendre à une qualité de service nettement meilleure, voire traverser à nouveau le fameux tunnel nord-sud.

Une campagne de relevés détaillés de la circulation réelle d'une série de parcours de trams de la ligne 4 a eu lieu il y a un an, au printemps 2008. Je n'ai malheureusement pas entendu le ministre en tirer le moindre enseignement. Pour mémoire, en voici les principales conclusions :

- la vitesse moyenne observée est de 18,4 km/h ;
- le temps de parcours est partagé entre temps où le tram roule et temps d'arrêt, à concurrence respectivement de 70 et 30% ;
- les arrêts eux-mêmes sont pour un peu plus de la moitié - 16% de la durée totale du trajet - des arrêts commerciaux, destinés à embarquer, débarquer et faire payer les voyageurs, et pour un peu moins de la moitié - 14% - des attentes aux feux de circulation générale ou feux instaurés par la STIB elle-même.

Ceci permet de conclure que si les feux étaient réellement influencés par les trams - avec effet à concurrence par exemple de la moitié du temps perdu -, le temps de parcours total du 4 s'en trouverait réduit de 7%.

Si vous vouliez faire du 4 une ligne de tram performante, en agissant sur l'influence des feux de signalisation, les points noirs, la signalisation en tunnel et en travaillant un peu sur la durée des arrêts commerciaux, on obtiendrait une augmentation de sa vitesse commerciale de plus de 15%.

Quand allez-vous enfin prendre ce dossier à bras-le-corps en optimisant le temps de trajet de la ligne 4 pour disposer d'une référence en la matière, puisque vous semblez plébisciter l'option du site propre ?

Disposez-vous ou avez-vous commandé une autre étude pour d'autres lignes de trams en site propre et, si oui, pour quelles lignes ? Quelles en sont, le cas échéant, les conclusions ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- C'est avec plaisir que je prends acte de votre souci de voir améliorées les performances de la ligne de tram 4, comme d'ailleurs des autres lignes de tram de Bruxelles, par la mise en site propre et la mise en œuvre du système de télécommande des feux de signalisation. Je souhaiterais que tous les membres de votre parti adoptent ce point de vue.

Les chiffres que vous reprenez en matière de performances de la ligne 4 sont toujours d'actualité. Il faut toutefois noter que, dès à présent, le succès de cette ligne auprès du public est très important. On peut donc tabler sur un succès encore plus grand et plus prometteur lorsque celle-ci atteindra les performances visées par le programme VICOM approuvé par le gouvernement en 2006, à savoir une vitesse commerciale moyenne de 20 km/h. La ligne 4 fait d'ailleurs partie des lignes "Chrono", désignées par la STIB pour être l'objet de toutes les attentions et être transformées en véritables modèles de fonctionnement et de régularité, afin d'être un efficace complément au réseau de métro.

Je voudrais aussi apporter une petite nuance à votre propos concernant la vitesse des trams.

Si l'objectif poursuivi est en effet d'améliorer les performances de vitesse commerciale moyenne, ce n'est pas pour faire rouler les trams à vive allure, mais, essentiellement, pour atteindre un maximum de régularité de temps de parcours et éviter tous les arrêts inutiles.

Je tiens à vous rassurer en ce qui concerne la mise en œuvre du système de télécommande des feux de signalisation. J'ai effectivement pris ce problème à bras-le-corps : l'équipement de la ligne 23, première sur la liste des lignes prioritaires, est quasiment terminé, et l'équipement des trams est lui aussi presque finalisé. Il ne reste plus que deux trams à équiper à ce jour.

Tous les carrefours de la ligne 4, ce qui représente quatorze contrôleurs de feux, seront équipés et opérationnels avant les prochaines grandes vacances. Les performances et surtout la régularité de la ligne 4 seront dès lors concrètement améliorées.

Il est évident qu'à terme, tout le réseau de la STIB doit pouvoir bénéficier de cette technologie. Dans un premier temps, 150 carrefours seront équipés du nouveau système, en donnant la priorité aux lignes de tram précitées, mais aussi aux lignes de bus 71 et 95. En phases ultérieures, il y aura lieu de procéder à l'équipement des 300 autres carrefours régionaux ainsi que des carrefours dont les feux sont gérés par les communes.

En ce qui concerne le retour dans l'axe nord-sud de lignes qui en ont été écartées pour raison d'irrégularité, il préfigure la future mutation des lignes de métro, débattue et acceptée à l'unanimité par cette commission. Nous devons relever le défi de construire une nouvelle ligne entre Nederover-Heembeek et Uccle en huit ans, grâce à une collaboration entre le fédéral, le régional et le privé. L'axe central nord-sud deviendra alors un axe de métro et plus de tram.

- L'incident est clos.

Interpellatie van de heer Frédéric Erens

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de optimalisatie van de verkeerslichten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frédéric Erens.- Files zorgen elke dag voor heel wat tijdverlies, brandstofverspilling en stress. U zult het daar allicht mee eens zijn. Als de verkeerslichten van een op de vijf Vlaamse kruispunten beter worden afgesteld, is het mogelijk om het aantal file-uren met 2,5 miljoen eenheden te doen afnemen. De berekening werd gemaakt door de Vlaamse Automobilistenbond

(VAB). De tijdswinst die een betere afstemming van de verkeerslichten oplevert, kan volgens de VAB jaarlijks 25 miljoen euro opleveren.

De VAB dringt er bij de bevoegde ministers op aan dat er een uitgebreid team van technici wordt opgericht om 330 belangrijke kruispunten in Vlaanderen en een twintigtal kruispunten in Brussel aan te pakken. De VAB liet zich inspireren door het Nederlandse groenegolfteam. Het bestaat uit 23 technici en wordt ingezet om de werking en afstemming van verkeerslichten te optimaliseren. Midden 2008 werd voorgesteld om verbeteringen aan te brengen aan 350 belangrijke kruispunten. Uit analyses blijkt dat daarmee jaarlijks 2,5 file-uren kunnen worden vermeden.

Een groene golf is een term uit de verkeerskunde. Met het begrip wordt bedoeld dat automobilisten op een verkeersweg met meerdere verkeerslichten steeds kunnen doorrijden zonder dat ze telkens moeten stoppen. Telkens wanneer ze een kruispunt moeten oversteken, staan de lichten op groen. Dit wordt gerealiseerd door de cyclussen van de verkeerslichten op elkaar af te stemmen en aan de gemiddelde rijnsnelheid aan te passen. De bedoeling bestaat er niet enkel in dat de automobilisten tijd winnen, maar ook dat de veiligheid verbetert. Groene golven kunnen de routekeuze van automobilisten bovendien beïnvloeden, zodat woonstraten bijvoorbeeld autolouwer worden. Tot slot zijn groene golven ook goed voor het milieu. In de Wetstraat is gebleken dat de invoering van groene golven een verbetering van de luchtkwaliteit met zich meebrengt.

De VAB vraagt dus dat een gespecialiseerd team belangrijke kruispunten aanpakt. Met eenvoudige ingrepen kan de doorstroming verbeteren. Zo kunnen de tijdsinstellingen van de lichten beter worden afgestemd of kan de volgorde waarin het groen wordt voor de verschillende verkeersstromen worden gewijzigd. Volgens de VAB heeft een optimalisatie van de verkeerslichten een pak voordelen. Er zijn minder files, het is beter voor het milieu omdat de uitstoot van de voertuigen afneemt en is het financieel voordelig voor de overheid.

Het staat buiten kijf dat ook in Brussel de verkeerslichten moeten worden geoptimaliseerd. Op verschillende invalswegen worden automobilisten geconfronteerd met rode golven. Ze staan dus met andere woorden bij elk kruispunt voor een rood licht. Tijdens de ochtend- en de avondspits worden heel wat kruispunten geblokkeerd omdat de verkeerslichten slecht zijn geregeld.

Mijnheer Smet, tijdens de vorige legislatuur bestond er nog een groene golf als je van de E40 via de Keizer Karellaan naar het centrum reed. De ideale snelheid om steeds door een groen licht te kunnen redden was ongeveer 65 km/u. Tegenwoordig sta je op die laan echter altijd voor een rood licht. Ook op andere plekken in Brussel, zoals op de Lambermontlaan, waar trouwens borden staan

die een groene golf aankondigen, worden automobilisten geconfronteerd met rode golven die files, frustraties en vervuiling voor de buurtbewoners met zich meebrengen.

Ook elders in Brussel, waar er trouwens verkeersborden staan die een groene golf aankondigen, heeft de automobilist meestal te kampen met een rode golf met alle verkeersopstoppingen, frustraties en vervuiling voor de buurtbewoners vandien. Hetzelfde geldt voor de Vorstlaan, de Franklin Rooseveltlaan, de Leopold III-laan. Er zijn genoeg voorbeelden van lanen in Brussel waar automobilisten automatisch afgeremd worden.

Welke dienst is in Brussel verantwoordelijk voor de optimalisatie van de verkeerslichten en door hoeveel personen wordt deze dienst bemand? Ik neem aan dat de rode golf geen beleidsmaatregel is. Welke concrete punten zullen prioritair worden aangepakt? Ziet de minister enig heil in het oprichten van een dienst van specialisten om de verkeerslichten in Brussel te optimaliseren? Ziet u deze optimalisering eerder als het veralgemenen en goed doen werken van de groene golven of eerder als het strategisch inplanten van zogenaamde zelfregulerende verkeerslichten, of als een combinatie van beide?

Twee jaar geleden liet u reeds uitschijnen dat u een proefopstelling voor zelfregulerende verkeerslichten zou organiseren. Wanneer is die er gekomen en wat waren de resultaten?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Mijn diensten hebben kennis genomen van de studie van VAB. Het Groene Golfteam waarvan sprake is in de studie, bestaat uit 23 speciaal opgeleide verkeersregeltechnici die op vraag van de verschillende wegbeheerders de werking van assen en kruispunten analyseren waar een doorstromingsprobleem of fileprobleem werd vastgesteld.

De verkeerslichten op de gewestwegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden afgesteld in functie van het openbaar vervoer, dat absolute prioriteit krijgt. Dit betekent niet dat er geen groene golven bestaan op bepaalde assen in Brussel. Dergelijke groene golven werden onder andere ingesteld op de volgende wegen: de Leuvensesteenweg van Meiser tot het Sint Joostplein, de Waterlooosesteenweg, de Brugmannlaan, de Stallestraat, de Churchillaan, de Leopold III-laan, de Kleine Ring West en de Hallepoort tot Saintelette, de Woluwelaan, de Tervurenlaan, de Rooseveltlaan, de Terhulpensesteenweg, de Delleurlaan, de Bergensesteenweg tussen de

gesteeg en de Lenniksebaan, de Leopold II-laan tussen Jubil? en Saintelette, de Werkhuizenkaai, de Ninoofsesteenweg, de Louizalaan, de Belliardstraat, de Wetstraat, de Keizer Karellaan, de Mettewielaan, de De Smet de Naeyerlaan en de Wereldtentoonstellingslaan.

Op deze assen is zowel tijdens de ochtendspits (richting centrum) als tijdens de avondspits (in de tegenovergestelde richting) een groene golf ingesteld. Het is technisch onmogelijk om tezelfdertijd in beide richtingen een groene golf in te stellen. Wanneer een tram of een bus zich aanmeldt, wordt deze groene golf echter onderbroken om voorrang te verlenen aan het openbaar vervoer.

Bovendien wordt een groene golf altijd ingesteld voor een welbepaalde snelheid. Wanneer op bepaalde assen, tijdens pieken van luchtvervuiling, de toegelaten snelheid verlaagd wordt van 70 km/uur naar 50 km/uur, werkt deze groene golf niet langer. Op dit moment is het heel moeilijk om daar iets aan te veranderen. De verkeerslichten worden op dit ogenblik immers enkel lokaal aangestuurd, dus met verkeersregelaars die ter plaatse door specialisten moeten aangepast worden. Dit is een zeer arbeidsintensieve en dure operatie. In de toekomst zullen alle verkeerslichten en verkeersregelaars aangesloten worden op het glasvezelkabelnetwerk en aangestuurd worden met behulp van één centrale verkeerscomputer. Hierdoor zal het mogelijk worden om het seinrooster van één of meerdere verkeerslichten vanuit het Mobiris-centrum met een paar muisklikken aan te passen.

Voordat dit kan worden toegepast, moeten wij nog een aantal noodzakelijke investeringen doen, zoals het plaatsen van observatiecamera's, waarvoor de aanbesteding dit jaar zal worden uitgeschreven, de aankoop van de centrale verkeerscomputer, waarvoor de aanbesteding in 2010 zal worden uitgeschreven, en de aansluiting van alle verkeerslichten en verkeersregelaars op het glasvezelnetwerk. Dat laatste proces is in continue uitvoering.

Nederland beschikt over ongeveer 5.500 regelautomaten, Vlaanderen over 1.600 en Mobiel Brussel over 450.

Momenteel is een persoon van de cel Signalisatie voltijds belast met de optimalisatie van de verkeerslichten en het opstellen van de werkingsroosters.

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frédéric Erens.- Hoe zit het met de zelfregulerende verkeerslichten? Zullen die verder worden uitgebouwd? Wat waren de bevindingen van het proefproject? Op heel wat verkeersassen, zoals de Franklin Rooseveltlaan, de Lambertmontlaan en de Leopold III-laan, is er eerder sprake van een rode golf. Zodra een licht groen wordt, wordt het volgende licht rood. Dat veroorzaakt enorm veel frustratie bij de individuele weggebruikers en de buschauffeurs. Er is dus nog heel wat verbetering mogelijk.

De heer Pascal Smet, minister.- Er is altijd verbetering mogelijk.

De heer Frédéric Erens.- Tot besluit van deze interpellatie kondig ik een gemotiveerde motie aan.

Interpellation de Mme Céline Delforge

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la mise en oeuvre du plan Move sur le réseau de métro de la STIB et les temps de conduite des conducteurs de la STIB, tous modes confondus".

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

Mme Céline Delforge.- Le plan Move est en phase de test sur le réseau de métro de la STIB. Si mes informations sont exactes, il implique entre autres des modifications dans les heures de conduite des métros. En effet, jusqu'à présent, un conducteur conduisait trois heures d'affilée, puis bénéficiait d'une pause de vingt minutes. Avec le plan Move, le temps de conduite sans interruption varie de trois heures à quatre heures trente, puis est suivi d'une pause de trente minutes. A chaque

fin de parcours, de très courtes pauses de glissement sont prévues.

Par ailleurs, les planchettes sont simplifiées et ne détaillent plus le temps de conduite, puisque les seules informations qu'elles reprennent désormais sont l'heure et le lieu de début et de fin de service. Il devient donc quasiment impossible d'estimer le temps de conduite réel d'un conducteur de métro.

Afin que le test se déroule dans des conditions idéales, des gradés ont été remis à la conduite. Pourtant, malgré cet apport supplémentaire, il n'est pas rare qu'au moindre incident, technique ou autre, le temps de conduite sans pause atteigne les cinq heures. Il est à prévoir que, hors conditions de test, cela se produira encore plus régulièrement.

Certains conducteurs des tests se plaignent d'éprouver des difficultés à être attentifs aux feux de signalisation lorsque leur temps de conduite atteint les quatre heures trente ou les cinq heures sans pause suffisante pour reposer leurs yeux et leur esprit. Ils craignent qu'une baisse d'attention liée à cet allongement du temps de conduite aboutisse à un accident : par exemple, si au moment de quitter une station, ils ne remarquent pas qu'un voyageur est coincé par une porte. Il y a déjà eu des accidents de ce type ; il serait dommage d'en augmenter les risques.

Pour des raisons de sécurité, il est généralement conseillé de faire une pause de quinze minutes toutes les deux heures lorsqu'on conduit une voiture.

La conduite d'un métro se fait en souterrain et donc est bien plus monotone que celle d'une automobile en surface et plus fatigante pour les yeux puisqu'elle se fait sans lumière naturelle. M. le ministre, comment peut-on estimer respecter la sécurité des usagers du métro en dépassant largement les temps de conduite conseillés ?

Je m'inquiète d'autant plus que j'ai lu que la tension montait sérieusement chez les conducteurs de métro. On a parlé d'un préavis de grève, qui n'a finalement pas été déposé. J'ai lu aujourd'hui dans le journal qu'outre l'augmentation du temps de conduite, les agents qui doivent travailler avec le nouveau logiciel et le nouveau dispatching n'ont suivi que quatre jours de formation au lieu du mois initialement prévu.

De plus, les conducteurs de métro prennent désormais leur service et le terminent parfois à des endroits différents. De ce fait, ils ne peuvent plus disposer d'un vestiaire. Par ailleurs, une série de conducteurs de métro n'ont plus le statut de conducteur de métro, conforme aux directives européennes, mais un statut de manoeuvre ! Cela implique qu'ils n'ont pas droit aux primes "cheminots", ni à la reconnaissance d'une série de maladies professionnelles.

Ce qui me préoccupe surtout, c'est la sécurité des usagers. Je me demande si ces conducteurs de métro ne sont pas reconnus comme tels pour des raisons telles que la non-reconnaissance de maladies ou le non-octroi de primes, ou parce qu'ils n'ont reçu pas la formation et n'ont pas la compétence d'un conducteur de métro. A priori, un conducteur de métro, c'est un conducteur de métro !

Depuis la mise en oeuvre du nouveau réseau ce week-end, partout les usagers se plaignent. Quelle est l'implication de ces cafouillages sur le temps de conduite des conducteurs de métro ? Certaines personnes attendent une demi-heure leur métro.

On constate le même phénomène chez les conducteurs de bus, avec le plan Vision 2009, qui prévoit également un temps de conduite plus élevé par l'introduction de mini-dépôts. Ils vont disposer de beaucoup moins de temps en début et en fin de service pour vérifier l'état de leur bus avant de le faire démarrer. Ils vont conduire plus longtemps. J'entends que certains conducteurs de bus conduisent six heures non-stop, sans pause, dans la circulation bruxelloise. Je trouve cela assez original en termes de conduite souple et assez inquiétant en termes de sécurité pour les usagers, qu'ils soient dans le bus ou hors du bus. Je n'ose même pas m'inquiéter de la santé et de la sécurité des chauffeurs de bus...

Je relie cela au plan de gestion de la STIB, qui prévoit une augmentation annuelle de la productivité de 1%. On n'a jamais précisé quels étaient les moyens pour y parvenir. Au vu des plans Move et Vision 2009, il est fort à craindre que les gains de productivité se fassent au détriment des conditions de travail des conducteurs de la STIB et donc de la sécurité des voyageurs qu'ils transportent.

Quelle réglementation la STIB applique-t-elle en matière de temps de repos ?

Pendant un certain temps, il existait une dérogation à la loi de 1971 prévoyant un temps de repos de 11h entre deux prestations. Cette dérogation, qui portait le temps de repos à 9h à la STIB, n'a pas été prolongée. La prolongation a purement et simplement été rejetée. Dans la pratique, le temps de repos entre deux services continue de ne pas excéder 9 heures. Il n'est donc pas rare qu'un conducteur de bus qui termine son service à 22h recommence à travailler le lendemain à 7h. Dans la mesure où la STIB a pour mission de transporter des voyageurs, il ne convient pas de mettre ainsi sur le côté les considérations de sécurité.

Qui avez-vous consulté dans le cadre de ces plans Move et Vision 2009, en ce qui concerne les questions de sécurité liées au temps de conduite ? Quelles garanties scientifiques ont-elles été prises pour que les nouvelles cadences n'entraînent pas de perte de vigilance et d'attention dans le chef des conducteurs qui détiennent, chaque jour, entre leurs mains, la sécurité de milliers de personnes ?

Je le répète : il est inutile de me dire que tout cela relève de concertations entre syndicats et direction, ou que ces points doivent simplement être traités au sein du conseil d'administration de la STIB. La question se pose également sous l'angle de la sécurité des usagers et a tout à fait sa place dans cette enceinte. Je souhaite en savoir davantage. Entre le moment où j'ai déposé cette interpellation et aujourd'hui, je découvre que la situation est encore pire que celle que l'on m'avait décrite.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Tout d'abord, contrairement à ce que Mme Delforge affirme, je ne trouve pas que ce lieu soit approprié pour débattre d'une telle question. En effet, celle-ci relève, en ce qui me concerne, de l'organisation interne de la STIB et de son autonomie de gestion. Ceci est d'autant plus vrai que le débat est toujours en cours au sein des organes reconnus. Chaque membre du conseil d'administration peut, bien entendu, toujours interroger la direction de la STIB sur le plans Move ou Vision 2009. La STIB m'assure que la sécurité reste un souci permanent pour ses responsables.

Le plan Move a été longuement négocié avec les organisations professionnelles de la STIB et les représentants des conducteurs de métro. Un accord est intervenu pour effectuer un test pendant une période significative de huit mois, qui permettra d'évaluer le fonctionnement du système en hiver, durant les vacances d'été et de nouveau en hiver. Cette période d'essai sera mise à profit pour apporter des améliorations si nécessaire. Un suivi permanent de fonctionnement de cette nouvelle organisation sera effectué par le management, comme il se doit, mais également avec le concours des conducteurs et de leurs délégués. A l'issue de cette période de test, la direction de la STIB

organisera une évaluation paritaire officielle. Mme Delforge serait mieux avisée de prendre contact avec la direction de la STIB pour en parler.

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

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, je ne doutais pas de la teneur de votre réponse. On peut, certes, dire que la STIB s'occupe de tout. Le jour où un accident se produira et que le chauffeur expliquera qu'il n'était plus en état d'être vigilant, je vous aurai prévenu. Libre à vous de dire qu'il revenait à la STIB de gérer ce problème et non à vous, en tant que ministre.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous n'allons pas revenir à une situation dans laquelle un ministre va diriger la société de transport en commun.

Mme Céline Delforge.- Je ne vous parle pas de cela.

M. Pascal Smet, ministre.- Chacun son rôle. La STIB nous donne des garanties. Si un problème survient et que la direction n'a pas fait son travail, celle-ci en assumera les conséquences. C'est ainsi que cela fonctionne en démocratie.

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, il ne faut pas être grand clerc pour constater que quelqu'un qui conduit plusieurs heures en souterrain et sans pause est inévitablement fatigué.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas à moi de juger, mais aux responsables de la STIB, au conseil d'administration, aux syndicats, au médecin du travail. Ils sont spécialistes et il leur revient de se prononcer.

Mme Céline Delforge.- Cela va tellement bien que, hier, deux tiers des conducteurs de métro étaient prêts à partir en grève. On peut déclarer que tout va bien et qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter !

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne dis pas cela. Il y a parfois des problèmes sur le réseau, mais il peut être intéressant d'en connaître la raison.

Mme Céline Delforge.- Les choses ont été dites. Le jour où un accident survient et qu'un chauffeur explique qu'il n'était plus dans un état de vigilance suffisant parce qu'il avait conduit trop longtemps, vous prendrez vos responsabilités.

- L'incident est clos.

Question orale de M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant « le paiement par sms ».

M. le président.- En l'absence de M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, et avec l'accord du ministre, la question orale est transformée en question écrite.

Question orale de M. Mustapha El Karouni

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant « les problèmes techniques des bus Citaro de la STIB ».

M. le président.- La parole est à M. El Karouni.

M. Mustapha El Karouni.- Nous avons récemment appris que la STIB avait commandé 31 bus Mercedes Citaro articulés. Cette acquisition vise à renforcer la flotte existante. Ces bus diesel ont été récemment livrés et commencent à remplacer les anciens modèles sur les lignes 71, 63, 66 et 95.

D'une longueur de 17 mètres et d'une capacité de 160 personnes assises et debout, ces bus seraient, selon la STIB, «une solution aux heures de pointe sur ces lignes très fréquentées».

Le journal "La Capitale" s'est fait l'écho de réactions favorables telles que "davantage de place", ou encore "plus dégagés".

Toutefois, il me revient que le "bus de l'année 2007" connaît quelques problèmes techniques. En effet, plusieurs personnes m'ont signalé avoir été témoins de difficultés en ce qui concerne la fermeture des portes. Ce problème a été constaté sur les lignes 71 et 63. Le chauffeur doit en effet s'y reprendre à plusieurs reprises et doit même parfois quitter sa cabine de conduite pour fermer les portes manuellement. Ces incidents ne facilitent pas la tâche des conducteurs, ralentissent la vitesse commerciale de lignes déjà fortement perturbées, comme le 71, et agacent également les usagers.

Avez-vous eu connaissance de ces problèmes ? Des plaintes de chauffeurs et d'usagers ont-elles été enregistrées par la STIB ? Le cas échéant, quelle est la nature exacte de ces problèmes ? Des mesures ont-elles été prises afin de mettre un terme à ces incidents techniques récurrents ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB me confirme qu'elle a effectivement été confrontée à quelques difficultés techniques au niveau des portes, lors de la mise en service de la première série de bus Citaro, fin 2007. Pendant la période de rodage, des réglages supplémentaires ont été nécessaires afin d'adapter de manière adéquate le système de sécurité. Grâce à l'adaptation du logiciel, la fréquence de ces problèmes a cependant pu être ramenée à un niveau normal et acceptable.

La seconde série de Citaro, livrée fin 2008 - début 2009 et mise progressivement en service sur la ligne 71, nécessite, par ailleurs, une certaine accoutumance de la part des conducteurs, qui doivent se familiariser avec les commandes. Il subsiste certaines difficultés lors de la conversion du mode automatique vers la commande manuelle. Cependant, la STIB constate actuellement une nette diminution du nombre de dépannages, comparé avec ceux des deux derniers mois.

La mise en service de nouveaux véhicules nécessite toujours une période d'adaptation, mais soyez assuré que les techniciens de la STIB mettent tout en œuvre pour limiter au maximum les désagréments pour les voyageurs.

M. Mustapha El Karouni.- Différents témoignages me sont parvenus qui attestent que les problèmes perdurent.

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB est consciente du problème et entend le résoudre le plus rapidement possible.

- L'incident est clos.

Question orale de M. Joël Riguelle

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les conséquences des changements de lignes sur la mobilité des personnes handicapées".

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

M. Joël Riguelle.- J'ai été alerté par des personnes à mobilité réduite (PMR) qui éprouvent - ou craignent d'éprouver - des difficultés dans un avenir proche. Le changement de lignes et de réseau qui intervient le 6 avril prochain pose quelques soucis aux PMR.

A titre d'exemple, la STIB a prévenu les usagers du bus 85, qui circule de la station de métro Delacroix à la gare de Berchem, que la ligne sera supprimée le 6 avril prochain. Nous avons à l'époque réagi assez fortement à cette suppression. Cet arrêt sera compensé aux heures de pointe par des trams 82 supplémentaires pour le trajet qui va de la gare de Berchem à la gare de l'Ouest.

L'avantage qu'avait cette ligne de bus était d'être accessible aux personnes à mobilité réduite, ce qui n'est pas le cas du tram, loin de là. Cette accessibilité des bus est un changement intervenu depuis peu de temps, depuis que la STIB a mis en service des bus équipés d'une rampe d'accès amovible avec plancher bas et d'un aménagement pour recevoir des chaises roulantes. C'est devenu un moyen pour de nombreuses personnes handicapées d'augmenter leur mobilité.

Le changement de lignes, notamment sur ce tronçon gare de Berchem - gare de l'Ouest, sur Berchem et Molenbeek, a-t-il été étudié en tenant compte de cette accessibilité aux personnes handicapées ?

Pour des raisons que j'ignore, les lignes 19 et 82/83 ne sont guère desservies par de nouveaux véhicules de la STIB - les trams en particulier - dotés d'un accès pour chaise roulante. Le matériel en service est ancien, d'une époque où la personne handicapée n'était sans doute pas censée se déplacer en tram ou en bus. L'arrivée des nouveaux bus place de la Gare était donc particulièrement bienvenue et le retrait du 85 devient une déconvenue.

Le nouveau matériel de la STIB est, si j'ai bien compris, toujours commandé avec des équipements pour accepter les chaises roulantes, mais il faudra des années avant d'avoir un service uniforme. La période actuelle est hybride et compliquée pour les personnes handicapées, car elles savent qu'il y a du matériel accessible en service sur l'ensemble du réseau, ce qui est un progrès considérable, mais elles ne savent pas toujours où ces bus ou ces trams sont exploités. Il faut donc effectuer un repérage préalable et être certain que le matériel sera exploité en permanence.

C'est le même problème, par ailleurs, avec les accès des stations de métro où les ascenseurs ne sont pas encore généralisés, loin de là. Vous nous avez expliqué entre-temps dans une commission précédente que la politique d'installation de ces ascenseurs était largement en route.

Le ministre pourrait-il me dire si l'accessibilité des personnes handicapées a été prise en considération lors du changement de réseau ? Si la STIB a bien réalisé qu'elle suscitait un espoir vite déçu sur la ligne 85 par exemple, et si du matériel roulant, accessible aux handicapés, sera mis en service sur les lignes 19 et 82/83 dans les meilleurs délais ?

Par ailleurs, un examen du nouveau réseau à la lumière des difficultés rencontrées par les PMR est-il prévu ? Dans cette période de développement des transports en commun et en attendant la généralisation de matériel roulant accessible aux PMR, ne serait-il pas opportun d'augmenter encore l'offre de transports spéciaux PMR de la STIB ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Même si d'autres lignes sont exploitées avec du matériel potentiellement accessible - plancher bas et rampe d'accès -, leur exploitation ne prévoit pas actuellement l'accès de PMR en fauteuil roulant via la rampe. En effet, la STIB ne peut garantir que tous les arrêts ou presque soient accessibles, ni que le matériel mis en service sur ces lignes soit systématiquement le même. Le remplacement du bus 85 par un tram ne change donc rien à la situation qui prévaut actuellement.

La restructuration du réseau, de même que l'affectation du matériel à chaque ligne, doit tenir compte de multiples critères et contraintes, en particulier la faisabilité. Ceci rend la cohérence de la démarche d'accessibilité difficile, surtout dans un contexte de changement majeur du réseau et de renouvellement du parc.

Pour ce qui concerne Berchem et Molenbeek, la ligne 82 fait partie des lignes prioritaires qui bénéficieront des 102 nouveaux trams à plancher bas qui seront mis en service progressivement au cours des mois qui viennent.

Par ailleurs, la stratégie PMR 2008-2012 prévoit que les lignes de bus 12, 21, 48 et 84 seront rendues accessibles d'ici 2011, de même que les lignes de tram 3, 4, 23, 24, 25 et 94. Ces choix de lignes, établis en concertation avec les représentants des PMR, pourraient évoluer en fonction de la transformation du réseau et de la volonté de planifier l'amélioration de l'accessibilité dans une logique d'axes et de réseau.

Enfin, la suppression de la ligne 85 est une décision prise de longue date. Elle est liée au bouclage de la Petite Ceinture et à la mise en service du nouveau schéma d'exploitation du métro. En effet, cette ligne ne se distingue de la ligne de tram 82 que par la desserte de la station Beekkant qui, aujourd'hui, offre une correspondance avec les lignes 1A et 1B, contrairement à la station Gare de l'Ouest, où ne passe que la ligne 1B.

Avec le bouclage, la Gare de l'Ouest se transformera, dès ce 4 avril, en véritable pôle d'échange. Elle disposera en effet non seulement des deux lignes de métro vers le centre - lignes 1 et 5 - mais également des deux lignes de métro de la Petite Ceinture - lignes 2 et 6. Ceci explique le choix de concentrer l'offre en un seul point - Gare de l'Ouest -, en accordant la préférence au mode ferré, qui offre davantage de capacité et est meilleur d'un point de vue environnemental.

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

M. Joël Riguelle.- Je vous remercie pour ces réponses très complètes et me réjouis de ce que nous puissions bénéficier dans un avenir proche de ce nouveau matériel. L'un des grands défis pour la prochaine législature consistera à regarder la ville à travers les yeux des personnes handicapées. Trop peu de choses sont mises en place pour ces personnes dans cette grande métropole mondiale qu'est Bruxelles.

- L'incident est clos.

Question orale de Mme Céline Delforge

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'introduction de panneaux publicitaires numériques dans les stations de métro".

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

Mme Céline Delforge.- Le métro parisien est actuellement en cours d'équipement de panneaux publicitaires numériques qui ciblent les usagers des transports en commun de façon personnalisée.

En effet, ces panneaux visent, selon la RATP, à ce que les "voyageurs mobiles passent d'un univers (station de métro, bus, tramway...) à un autre sans rupture" et que "la publicité les accompagne tout au long de leurs parcours", car "dans ces univers clos, mais ouverts sur la ville, le voyageur est plus attentif et plus disponible pour recevoir les messages publicitaires".

C'est le cauchemar !

Concrètement, cela signifie des panneaux numériques derrière lesquels sont installées des caméras qui permettent de mesurer le nombre de personnes qui passent, d'analyser leurs réactions afin de détecter quel élément de l'image a retenu leur attention, et également de donner des informations sur l'âge et le sexe des passants réceptifs à chaque campagne. Par ailleurs, ces écrans sont équipés de la technologie Bluetooth et sont capables d'envoyer des messages publicitaires sur les téléphones portables.

En gros, il s'agit d'une vidéosurveillance à des fins publicitaires, et les usagers des transports en commun deviennent des rats de laboratoire pour publicitaires sans qu'on leur demande leur avis.

Par ailleurs, l'usage du Bluetooth soulève la question du rayonnement électromagnétique auquel sont soumis les voyageurs. Des panneaux utilisant cette technologie ont déjà été utilisés dans les abribus de la station Trône, lesquels, je sais, ne dépendent pas de vous.

Pouvez-vous me dire si des panneaux tels que ceux que tente - en effet, le débat est particulièrement vif en France - d'imposer à ses usagers la RATP sont susceptibles d'être autorisés dans les infrastructures de la STIB ?

La STIB a-t-elle déjà été sollicitée pour l'installation de tels panneaux ?

Des panneaux utilisant une technologie particulière - Bluetooth, mais aussi diffusion de parfums synthétiques, par ailleurs très dangereux pour les allergiques et les asthmatiques, etc. - ont-ils déjà été utilisés sur le réseau de la STIB ?

Quelles limites la STIB fixe-t-elle aux fonctionnalités des panneaux publicitaires présents dans ses infrastructures ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En Belgique, des campagnes publicitaires munies de panneaux interactifs ont déjà eu lieu, notamment dans les gares SNCB, ainsi qu'à l'aéroport. La STIB, pour sa part, n'a jamais autorisé sur son réseau l'utilisation des technologies auxquelles vous faites allusion.

L'expérience menée dans les abribus de la rue du Trône a été menée indépendamment de la STIB. Je vous rappelle en effet que la gestion des abribus du réseau de surface est du ressort des communes et non de la STIB, qui vient seulement d'entamer - non sans problèmes - le processus de réappropriation des arrêts tel que le prévoit le nouveau contrat de gestion.

Bien que ClearChannel - partenaire de la STIB au sein de sa filiale publicitaire MTB, qui gère les espaces publicitaires du réseau souterrain, ait déjà été sollicité pour l'installation de panneaux d'affichage équipés de systèmes permettant d'analyser le comportement des passants et ce, afin de pouvoir leur envoyer des messages publicitaires personnalisés, il n'entre pas dans ses intentions d'implanter ou d'exploiter ce type de panneaux.

Lors de vos précédentes questions sur la publicité à la STIB, j'ai à de multiples reprises eu l'occasion de faire référence à la charte d'éthique publicitaire de la STIB, qui lui permet de garder la maîtrise sur le contenu des messages publicitaires. Je ne reviendrai donc pas sur le contenu de celle-ci.

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

Mme Céline Delforge.- Je suis ravie que la Charte de la STIB lui permette d'interdire ce genre de pratiques. Même si elle interdit aussi la publicité pour les petites voitures de ville, et que sauf à considérer qu'une Ford dont je ne citerai pas le nom n'en est pas une, j'ai déjà vu de la publicité contraire à la Charte de la STIB dans les stations de métro.

- L'incident est clos.