

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1991-1992

8 SEPTEMBRE 1992

PROPOSITION D'ORDONNANCE

visant à autoriser les communes
à mettre sur pied des services de transports
en commun à caractère local

(déposée par MM. de Lobkowicz et Cools)

DEVELOPPEMENTS

Le système des transports en commun est relativement bien développé à Bruxelles, que ce soit au niveau du réseau de la STIB par ses trams, bus, métro et navettes pour handicapés, qu'au niveau de la SNCB qui dessert plusieurs gares d'importances très variées.

Un système de taxis, relevant de plusieurs sociétés privées, est également très efficace même s'il affiche des prix en rapport avec la qualité des services offerts.

Tout le monde s'accorde toutefois pour reconnaître que le système actuel est encore loin d'être parfait et nécessite des idées et des investissements nouveaux.

Parmi les reproches les plus souvent cités, à l'heure actuelle, figurent notamment l'insuffisance ou l'absence de passage de véhicules dans certains quartiers peu ou mal desservis par les transports en commun.

Lorsqu'un de nos concitoyens se trouve dans une telle situation, et si par définition il ne dispose pas de moyen de transport personnel, il n'hésite pas à rejoindre à pied un arrêt de la STIB même distant de plusieurs kilomètres, pour peu que cela lui permette ensuite de traverser la ville rapidement et à bon compte.

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1991-1992

8 SEPTEMBER 1992

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

houdende toelating voor de gemeenten
tot oprichting van lokaal openbaar vervoer

(ingediend door de heren de Lobkowicz
en Cools)

TOELICHTING

Het openbaar vervoer is in Brussel relatief goed ontwikkeld, zowel op het vlak van de MIVB, met zijn trams, bussen, metro's en bussen voor gehandicapten, als op het vlak van de NMBS, die meerdere stations van variërend belang bedient.

Taxi's, gerund door verschillende privé-maatschappijen, zijn ook heel doeltreffende vervoermiddelen, zelfs al zijn de prijzen naar verhouding van de kwaliteit van de dienstverlening.

Iedereen gaat er echter wel mee akkoord dat het huidige systeem nog ver van perfect is en dat er nood is aan nieuwe ideeën en investeringen.

Vandaag is één van de meest gehoorde verwijten, het feit dat er in sommige wijken te weinig of geen openbaar vervoer is.

Wanneer een stadsgenoot in dergelijke wijk woont en niet over eigen vervoer beschikt, schrikt hij er niet voor terug zich te voet naar een MIVB-halte te begeven. Hij heeft er geen erg in hiervoor meerdere kilometers te moeten stappen, als dit hem dan toelaat snel en goedkoop de stad te doorkruisen.

Il n'en est plus de même en ce qui concerne les « petites courses ». L'éloignement des arrêts de la STIB ainsi que le prix relativement élevé des taxis, et dans ce prix celui de la prise en charge, prive de mobilité toute une série de nos concitoyens et ceci tout particulièrement pour les personnes âgées.

La présente ordonnance a pour but de remédier à cette situation en autorisant les communes à mettre sur pied un service de minibus effectuant de petites navettes en boucle fermée en s'inspirant de l'exemple notamment des villes de Neuilly, Puteaux, Boulogne, St-Cloud Suresnes,... en France.

(Annexe : Documentation concernant la « Navette municipale » de Neuilly-sur-Seine.)

Ces services seraient complémentaires à ceux de la STIB et de la SNCB puisqu'ils permettraient à des personnes d'en rejoindre le réseau.

Les services de navettes seraient organisés par les communes intéressées selon leurs propres itinéraires. Puisque proches du citoyen, les communes savent parfaitement quels sont leurs besoins à satisfaire et il était donc normal que la proposition d'ordonnance leur réserve un rôle moteur.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article fixe le cadre légal de la proposition d'ordonnance.

Article 2

L'ordonnance précise le caractère communal du service dont la création est proposée.

Elle précise qu'elle déroge à toutes les législations et réglementations antérieures qui instaurent les monopoles de la STIB, de la SNCB et en matière de taxis.

Le principe de circuit en boucle fermée, autrement dit de navette, est établi.

Article 3

Le choix de l'itinéraire est de compétence communale même si l'avis de la STIB doit être sollicité.

Dit geldt echter voor de « korte verplaatsingen ». Door de verre afstand tot de MIVB-haltes en de relatief hoge prijs voor de taxi's, met in deze prijs de eerste aanslag, wordt de mobiliteit van een hele groep stadsgenoten, vooral bejaarden, sterk beperkt.

Deze ordonnantie is bedoeld om aan deze toestand een einde te maken, door de gemeenten de mogelijkheid te bieden een dienst met minibussen, op een gesloten traject, in te voeren, zoals in Frankrijk in steden als Neuilly, Puteaux, Boulogne, St-Cloud Suresnes, enz.

(Bijlage : documentatie betreffende de « Navette municipale » van Neuilly-sur-Seine.)

Deze diensten zouden een aanvulling zijn van de diensten van de MIVB en de NMBS, daar men op deze netten zou kunnen overstappen.

De pendeldiensten zouden worden georganiseerd door de gemeenten zelf, die eigen trajecten uitstippelen. Aangezien ze dicht bij de burger staan, weten de gemeenten perfect aan welke noden moet worden voldaan. Het is dus normaal dat hen in het voorstel van ordonnantie een stuwende rol wordt toevertrouwd.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Het artikel bepaalt het wettelijk kader van het voorstel van ordonnantie.

Artikel 2

De ordonnantie bepaalt het lokale karakter van de dienst wiens oprichting wordt voorgesteld.

Zij bepaalt dat zij afwijkt van alle vroegere wetgevingen en reglementeringen die de MIVB en de NMBS monopolies geven. Zij wijkt ook af van alle regelingen inzake taxi's.

Men voert het principe in van een gesloten traject, met andere woorden van een pendeldienst.

Artikel 3

De gemeente bepaalt het traject, ook al moet de MIVB advies verlenen.

Par contre, toute concurrence directe à la STIB ou à la SNCB est empêchée par une règle contraignante en matière d'itinéraire.

Tout au contraire, l'obligation d'arrêt à un arrêt de la STIB ou de la SNCB permettra une collaboration entre les trois réseaux au bénéfice des trois parties.

Article 4

Pour éviter toute concurrence déloyale, les services de transports en commun à caractère local doivent exiger pour un aller simple au moins le tiers du prix d'un aller simple demandé par la STIB, au moins le tiers d'un abonnement demandé par la STIB,...

Article 5

La collaboration entre plusieurs communes est autorisée mais limitée à trois entités toujours pour éviter la concurrence déloyale aux services de transports en commun régionaux.

Article 6

L'article a pour but de permettre une collaboration maximum entre les communes et la STIB en permettant aux communes de charger la STIB moyennant rémunération du service d'assurer la gestion d'une ligne de transports en commun à caractère local ou de collaborer seulement en partie au service (vente et entretien de véhicules, formation de personnel, contrôle du paiement des voyages, gestion de la billetterie, conseils techniques,...).

Article 7

Le rôle dirigeant des communes est précisé. Les partages de responsabilité entre les conseils communaux et les collègues également.

Article 8

Le moment de l'entrée en vigueur de l'ordonnance est fixé.

Stéphane de LOBKOWICZ
Marc COOLS

Daarentegen wordt elke concurrentie met de MIVB of de NMBS uitgesloten, dank zij een beperkende regel inzake het traject.

Integendeel, door het verplicht samenvallen van een halte met een halte van de MIVB of de NMBS, zullen de drie netten kunnen samenwerken, waar ze alle drie baat bij hebben.

Artikel 4

Om elke oneerlijke concurrentie te vermijden moet het plaatselijk openbaar vervoer voor een kaartje heen een prijs vragen die tenminste gelijk is aan een derde van een kaartje heen bij de MIVB, tenminste een derde van een abonnement bij de MIVB,...

Artikel 5

Meerdere gemeenten mogen samenwerken. Deze samenwerking wordt altijd tot drie gemeenten beperkt, ten einde oneerlijke concurrentie met het gewestelijk openbaar vervoer te vermijden.

Artikel 6

Dit artikel is bedoeld om de gemeenten en de MIVB maximaal te laten samenwerken. Hiertoe mogen de gemeenten de MIVB, tegen vergoeding voor deze dienst, de lokale openbare lijn laten beheren of slechts gedeeltelijk met de MIVB samenwerken (verkoop en onderhoud van voertuigen, opleiding van personeel, controle van betalingsbewijzen, ticketverkoop, technisch advies,...).

Artikel 7

De leidinggevende rol van de gemeenten wordt verduidelijkt, alsmede de gedeelde verantwoordelijkheid van de gemeenteraden en de colleges.

Artikel 8

Bepaalt de datum van inwerkingtreding van de ordonnantie.

PROPOSITION D'ORDONNANCE

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée par l'article 107^{quater} de la Constitution.

Article 2

Nonobstant les dispositions en vigueur relatives à la matière des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, les communes ont le droit d'organiser sur leur territoire des services de transports en commun en boucles fermées par des minibus n'excédant pas 20 places.

Article 3

Les itinéraires sont décidés par les communes après consultation de la STIB.

Ils ne peuvent emprunter sur plus de 1.000 mètres consécutifs un itinéraire emprunté par un véhicule de la STIB.

Durant leur itinéraire, ils doivent obligatoirement s'arrêter au moins une fois à un arrêt de la STIB ou de la SNCB.

Article 4

Le système des transports en commun à caractère local est organisé par les communes sous leur responsabilité financière.

Il leur appartient d'exiger des usagers une participation aux frais de transport égale au moins au tiers du tarif exigé par la STIB pour un billet correspondant.

Les communes fixent dans les mêmes proportions le montant de la surtaxe qui sera réclamée aux voyageurs ne pouvant présenter un titre de transport valable.

Article 5

Un maximum de trois communes peuvent mettre sur pied, de commun accord, un système de transports en commun à caractère local couvrant leurs territoires respectifs.

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 107^{quater} van de Grondwet.

Artikel 2

Ongeacht de bepalingen die gelden inzake het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, hebben de gemeenten het recht op hun grondgebied openbaar vervoer te organiseren, dat wil zeggen op een gesloten traject en met minibussen met ten hoogste 20 plaatsen.

Artikel 3

Na raadpleging van de MIVB leggen de gemeenten de trajecten vast.

Hun traject mag niet meer dan 1.000 meter samenvallen met een traject van een MIVB-voertuig.

Tijdens hun traject moeten ze tenminste een keer stoppen bij een halte van de MIVB of de NMBS.

Artikel 4

Het lokale openbaar vervoer wordt georganiseerd door de gemeenten die hiervoor de financiële verantwoordelijkheid dragen.

Ze hebben het recht van de gebruikers een bijdrage in de vervoerkosten te vragen. Deze is gelijk aan tenminste een derde van het tarief dat bij de MIVB voor een gelijksoortig kaartje wordt gevraagd.

De gemeenten bepalen ook op die basis het bedrag van de boete die de reizigers zonder geldig vervoerbijwils zullen moeten betalen.

Artikel 5

Ten hoogste drie gemeenten kunnen, met wederzijds akkoord, samen openbaar vervoer organiseren dat hun respectievelijke grondgebieden bestrijkt.

Article 6

Une ou plusieurs communes peuvent contractuellement confier à la STIB tout ou partie de la création et de la gestion d'une ligne de transports en commun à caractère local.

Article 7

La décision de créer une ligne de transports en commun à caractère local est du ressort du conseil communal, les autres décisions relèvent du collège des bourgmestre et échevins.

Article 8

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

8 juillet 1992

Stéphane de LOBKOWICZ
Marc COOLS

Artikel 6

Een of meerdere gemeenten mogen de MIVB contractueel geheel of gedeeltelijk het totstandbrengen en het beheren van een lokale openbare vervoerlijn toevertrouwen.

Artikel 7

De beslissing om een lokale openbare vervoerlijn tot stand te brengen wordt door de gemeenteraad genomen. De andere beslissingen komen het college van burgemeester en schepenen toe.

Artikel 8

Deze ordonnantie treedt in werking de dag van haar bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

8 juli 1992

