

**Réponse :** Les infractions à l'article 3, 10°, ne sont pas sanctionnées par une amende mais bien par une surtaxe de 84 EUR. Depuis le 13 décembre 2007, 35 procès-verbaux ont été dressés.

**Question n° 339 de M. Jef Van Damme du 19 novembre 2010 (N.) :**

**Insertion d'un terminus supplémentaire au milieu d'une ligne de bus de la STIB.**

Il arrive que les bus qui accumulent un retard très important sur leur trajet n'achèvent pas entièrement leur circuit. Le bus ne roule donc pas jusqu'au terminus prévu initialement et le terminus est déplacé au milieu de la ligne. Tous les passagers doivent alors descendre et emprunter un bus ultérieur.

Mes questions sont les suivantes :

- Sur quelles lignes de bus existe-t-il de tels terminus supplémentaires ? Où sont-ils situés ?
- À partir de combien de retard instaure-t-on un terminus supplémentaire ?
- Combien de fois un bus a-t-il dû s'arrêter à un terminus provisoire en 2009 et 2010 ?
- Quelle communication les voyageurs lésés reçoivent-ils à leur « terminus » quant à la poursuite de leur voyage ?

**Réponse :** Les bus de la STIB roulent en site propre sur seulement 20 % du réseau, ce qui affecte sensiblement la ponctualité du service. Les retards s'accumulent en cas d'intempéries, de manifestations ou d'un Sommet européen. Ces événements pouvant se produire partout sur le réseau, il est en principe possible d'ajouter un terminus supplémentaire sur n'importe quelle ligne de bus. Ce terminus supplémentaire permet au bus de faire demi-tour.

Précisons que cette mesure a un caractère exceptionnel. Elle n'est activée que lorsque toutes les autres possibilités de rétablissement de l'horaire normal ont été envisagées et à condition que le bus qui fait demi-tour puisse ainsi arriver à l'heure pour son prochain service ou combler un temps d'attente trop important entre deux autres véhicules. La décision d'appliquer cette mesure exceptionnelle dépend donc de l'horaire de la ligne.

C'est le régulateur qui détermine l'endroit où le bus fait demi-tour. Pour ce faire, il tient compte des flux de voyageurs, des alternatives (le bus suivant, sur la même ligne ou sur une ligne ayant un trajet similaire, ou la mise en service de véhicules en réserve) et de la topologie du terrain, qui doit permettre au bus d'effectuer un demi-tour. L'objectif est toujours de rattraper le retard autant que faire se peut, sur le trajet retour et au départ du prochain service.

**Antwoord :** Inbreuken op het artikel 3, 10°, worden niet bestraft met een administratieve boete maar wel met een toeslag van 84 EUR. Tijdens de bijna drie jaar die verliepen sedert 13 december 2007 en vandaag werden in totaal 35 processen verbaal opgemaakt.

**Vraag nr. 339 van de heer Jef Van Damme d.d. 19 november 2010 (N.) :**

**Het inlassen van een extra eindpunt in het midden van een buslijn van de MIVB.**

Het gebeurt dat bussen die tijdens het afleggen van hun route zeer grote vertraging oplopen, hun rit niet helemaal uitrijden. De bus rijdt dus niet tot het eindpunt dat aanvankelijk aangeduid stond. Er wordt een terminus in het midden van de lijn ingelegd. Alle passagiers moeten dus uitstappen en overstappen op een latere bus.

Mijn vragen :

- Op welke buslijnen worden dergelijke extra eindpunten ingelast ? Waar liggen die eindpunten ?
- Vanaf hoeveel vertraging wordt er een extra terminus ingelast ?
- Hoe vaak is in 2009 en 2010 een bus moeten stoppen aan een provisoire terminus ?
- Welke communicatie krijgen de gedupeerde reizigers aan hun « eindhalte » over het verderzetten van hun reis ?

**Antwoord :** Doordat de bussen van de MIVB op minder dan 20 % van het netwerk in een eigen bedding kunnen rijden, is het busnet zeer gevoelig voor vertragingen. Die kunnen door allereerste factoren, zoals onder meer het weer, manifestaties of een Europese Top, sterk oplopen. Omdat deze omstandigheden zich overal op het net kunnen voordoen, is het inleggen van een extra eindpunt, waarbij de bus rechtsomkeer maakt, in principe op elke buslijn mogelijk.

Het moet wel duidelijk zijn dat het gaat om een uitzonderlijke maatregel die enkel toegepast wordt als de uurregeling van de lijn op geen enkele andere manier kan hersteld worden, wanneer een bus die rechtsomkeer maakt hierdoor net op tijd kan zijn voor zijn doorkomst in de andere richting of een te grote wachttijd kan dichten tussen twee andere voertuigen. Het al dan niet toepassen van deze maatregel is dus afhankelijk van de uurregeling van de lijn.

Het is de regulator die de plaats bepaalt waarop de bus rechtsomkeer maakt. Hij houdt hierbij rekening met de reizigersstromen, mogelijke alternatieven (de volgende bus, op dezelfde lijn of op lijnen met een gezamenlijk deel, het inleggen reservebus) en de topologie van het terrein die moet toelaten de bus te laten keren. De bedoeling is steeds zoveel mogelijk vertraging in te lopen op de terugweg en bij de start van de volgende rit.

Les régulateurs appliquent cette mesure en moyenne 400 fois par mois. Ce qui signifie qu'en moyenne, moins de 0,2 % des trajets en bus sont arrêtés à un terminus supplémentaire.

Si le régulateur décide de faire faire un demi-tour à un bus, il avertit le chauffeur de manière à ce qu'il puisse inviter les clients à bord à emprunter le bus suivant et informer les clients qui souhaitent embarquer (directement ou via le film). Le régulateur vérifie également le taux de remplissage du bus suivant et avertit le chauffeur de manière à faciliter le passage d'un bus à l'autre.

**Question n° 340 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du 23 novembre 2010 (Fr.) :**

***La participation de la STIB au concours du conseil supérieur pour la prévention et la protection du travail.***

La STIB a décroché le premier prix du conseil supérieur pour la prévention et la protection au travail, pour la sécurité au dépôt de métro Jacques Brel. Un prix décerné dans le cadre d'une campagne européenne pour la sécurité et la santé au travail. Cette campagne vise à réduire le nombre d'accidents de travail.

Le dépôt Jacques Brel a été conçu pour le bien-être et à la sécurité au travail du personnel. Par exemple avec des quais se situant à la hauteur des postes de conduite. La lumière naturelle entre dans l'atelier et la remise grâce à des verrières. Les circulations à l'intérieur de l'atelier se font en dehors de tout risque via une passerelle métallique, ou via un tunnel. Depuis 2007, à peine 16 accidents de travail bénins sont à déplorer sur le site.

Pourriez-vous m'en dire plus au sujet de la participation de la STIB à un tel concours ? Quels sont les enjeux d'une telle participation et quelles sont les probables retombées ?

Disposez-vous des informations relatives aux accidents de travail dans les autres sites de la STIB, ce de 2007 à aujourd'hui ?

**Réponse :** Le thème 2010 du prix du conseil supérieur pour la prévention et la protection au travail était « Effectuer des travaux d'entretien en sécurité » et celui du candidat belge à l'award européen des bonnes pratiques était « Lieux de travail sains ».

Suite à une conférence de presse réalisée sur le site Jacques Brel pour le lancement de la campagne européenne, la STIB a décidé de poser sa candidature pour ces deux prix, qu'elle a remportés.

La STIB a posé sa candidature car elle pense que son projet est particulièrement original et innovant dans la conception même du bâtiment, mais aussi dans l'approche préalable multidisciplinaire (aspects environnementaux, équipements humains et organisationnels) liée à la mise en service de ce dépôt de métro.

La STIB pense aussi que cette approche peut servir de modèle pour la conception d'un atelier de maintenance et d'une remise

De regulatoren zien zich genoodzaakt deze maatregel gemiddeld 400 keer per maand toe te passen. Dit wil zeggen dat gemiddeld minder dan 0,2 % van het totaal aantal busritten eindigen aan een voorlopig eindpunt.

Als de regulator beslist om een bus rechtsomkeer te laten maken, verwittigt hij de chauffeur zodat die de reizigers kan inlichten en hen uitnodigen om de volgende bus te nemen en reizigers die willen opstappen op de hoogte kan brengen (mondeling of door film te wijzigen). De regulator gaat ook de bezetting van de daaropvolgende bus na en verwittigt de chauffeur van deze bus om zo de overstap vlot te laten verlopen.

**Vraag nr. 340 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d. 23 november 2010 (Fr.) :**

***Deelname van de MIVB aan de wedstrijd van de Hoge Raad voor Preventie en Veiligheid op het werk.***

De MIVB heeft de eerste prijs behaald van de Hoge Raad voor Preventie en Veiligheid op het werk, voor de veiligheid in het metrodepot Jacques Brel. Dat gebeurde in het kader van een Europese campagne voor veiligheid en gezondheid op het werk, die tot doel heeft het aantal arbeidsongevallen te doen dalen.

Het Jacques Brel depot is ontworpen met het oog op de welzijn en de veiligheid van het personeel op het werk. De perrons bevinden zich bijvoorbeeld ter hoogte van de stuurcabines. Dankzij glaspartijen valt natuurlijk licht binnen in de werkplaats en de stelplaats. Interne verplaatsingen gebeuren volkomen gevaarloos, via een metalen bruggetje of via een tunnel. Sedert 2007 vallen nauwelijks 16 arbeidsongevallen te betreuren in het depot.

Kan u me meer vertellen over de deelname van de MIVB aan een dergelijke wedstrijd: wat houdt dat werkelijk in en welke weerslag kan dat hebben ?

Beschikt u over informatie over arbeidsongevallen in de andere werkplaatsen van de MIVB, van 2007 tot op heden ?

**Antwoord :** Het thema van 2010 voor de prijs van de Hoge Raad voor Preventie en Veiligheid op het Werk was het « Veilig uitvoeren van onderhoudswerk » en het thema van de Belgische kandidaat voor de Europese Goede Praktijken Award was « Gezonde werkplekken ».

Naar aanleiding van een persconferentie dat op de Jacques Brel site werd gehouden voor de lancering van de Europese campagne, heeft de MIVB besloten om zich kandidaat te stellen voor de twee awards, die ze allebei gewonnen heeft.

De MIVB heeft zich kandidaat gesteld omdat ze meent dat haar project bijzonder origineel en vernieuwend is, niet alleen wat betreft de creatie van het gebouw maar ook wat betreft de voorafgaandelijke multidisciplinaire aanpak (omgevingsaspecten, menselijke en organisatorische uitrusting) verbonden aan de ingebruikstelling van dit metrodepot.

De MIVB meent ook dat deze aanpak als model kan dienen voor de ontwikkeling van een onderhoudsatelier en een metrore-