

**HOOFDSTUK VI****Ontbinding en opheffing****ARTIKEL 41**

Bij de ontbinding van de Maatschappij, besloten door de Brusselse Hoofdstedelijke Raad, zal de opheffing worden uitgevoerd door de voorzitter van de raad van bestuur en een bestuurder die door de raad van bestuur wordt voorgesteld. Zij zullen rechtens het ambt van curator uitoefenen en zullen tot de afsluiting van de opheffing de bezoldiging ontvangen die zij voorheen ontvingen.

**ARTIKEL 42**

Het netto actief zal onmiddellijk worden verdeeld onder de aandeelhouders en volgens het aantal maatschappelijke aandelen die elke aandeelhouder bezit.

**CHAPITRE VI****Dissolution et liquidation****ARTICLE 41**

En cas de dissolution de la Société décidée par le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, la liquidation sera assurée par les soins du président du conseil d'administration et d'un administrateur proposé par le conseil d'administration, lesquels exerceront de plein droit les fonctions de liquidateurs ; ils continueront à percevoir jusqu'à la clôture de la liquidation les émoluments dont ils bénéficiaient antérieurement.

**ARTICLE 42**

L'actif net sera réparti immédiatement entre les associés, à concurrence du nombre de parts sociales détenues par chaque associé.

N. 90 — 3125

**6 DECEMBER 1990.** — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve tot bepaling van het algemeen lastenkohier waaraan de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel is onderworpen

De Brusselse Hoofdstedelijke Executieve,

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 betreffende de Brusselse instellingen, inzonderheid op artikel 4;

Gelet op de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, inzonderheid op artikel 2;

Gelet op het besluit van de Executieve van 6 december 1990 tot goedkeuring van de statuten van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij het enig artikel van de wet van 4 juli 1989;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat voornoemd algemeen lastenkohier met name de verplichtingen van openbare dienstverlening bepaalt van de Maatschappij, dat deze verplichtingen zonder uitstel moeten worden aanvaard en nagekomen;

Dat de Executieve de nieuwe maatschappij inderdaad wil oprichten voor 1 januari 1991;

F. 90 — 3125

**6 DECEMBRE 1990.** — Arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale arrêtant le cahier général des charges auquel est soumise la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles

L'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, notamment l'article 4;

Vu l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun de la Région de Bruxelles-Capitale, notamment l'article 2;

Vu l'arrêté de l'Exécutif du 6 décembre 1990 portant approbation des statuts de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1<sup>er</sup>, modifié par l'article unique de la loi du 4 juillet 1989;

Vu l'urgence;

Considérant que le dit cahier général des charges détermine notamment les obligations des services publics de la Société, que celles-ci doivent être assumées et assurées sans délais;

Qu'en effet, la volonté de l'Exécutif est de créer la nouvelle société avant le 1<sup>er</sup> janvier 1991;

Op voorstel van de Minister bevoegd voor Verkeerswezen,

Besluit :

**Artikel 1.** Dit besluit regelt een materie bedoeld in artikel 107<sup>quater</sup> van de Grondwet.

**Art. 2.** De Executieve bepaalt, overeenkomstig de bij dit besluit gevoegde tekst, het algemeen lastenkohier waaraan de M.I.V.B. is onderworpen.

**Art. 3.** Dit besluit treedt in werking op de vijfde dag die volgt op deze van de publikatie ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel, 6 december 1990.

Door de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve :  
De Minister-Voorzitter,  
Ch. PICQUE

De Minister van Openbare Werken, Verkeerswezen  
en de Vernieuwing van afgedankte bedrijfsruimten,  
J.-L. THYS

**Bijlage bij het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 6 december 1990 tot bepaling van het algemeen lastenkohier waaraan de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel is onderworpen.**

**Algemeen lastenkohier van de Maatschappij voor het Intercommunale vervoer te Brussel.**

### Inleiding

1. Het vervoersbeleid, vastgelegd door de Executieve van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest werd bij de verklaring van het algemeen beleid van de Executieve op 18 oktober 1989 voorgesteld aan de Raad van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

In het kader van de tenuitvoerlegging van dit beleid, heeft het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest een publiek-rechtelijke vereniging opgericht, die belast wordt met de exploitatie van de openbare dienst voor stedelijk openbaar vervoer binnen het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest (de M.I.V.B.), bij ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Sur la proposition du Ministre ayant les Communications dans ses attributions,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté règle une matière visée à l'article 107<sup>quater</sup> de la Constitution.

**Art. 2.** L'Exécutif arrête, conformément au texte annexé au présent arrêté, le cahier général des charges auquel est soumis la S.T.I.B.

**Art. 3.** Le présent arrêté entre en vigueur le cinquième jour qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 6 décembre 1990.

Par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale :  
Le Ministre-Président,  
Ch. PICQUE

Le Ministre des Travaux publics, des Communications  
et de la Rénovation des sites d'activité économique désaffectés,  
J.-L. THYS

**Annexe à l'Arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 décembre 1990 arrêtant le cahier général des charges auquel est soumise la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles.**

**Cahier général des charges de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles.**

### Préambule

1. La politique des déplacements arrêtée par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, a été présentée au Conseil Régional lors de la déclaration de politique générale de l'Exécutif le 18 octobre 1989.

Dans le cadre de la mise en oeuvre de cette politique, la Région de Bruxelles-Capitale a constitué une association de droit public chargée de l'exploitation du service public de transports en commun urbains au sein de la Région de Bruxelles-Capitale (la S.T.I.B.), par l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Naast de exploitatie van de lijnen die uitsluitend op het grondgebied van het Gewest gelegen zijn, wordt de exploitatie van bepaalde lijnen die zich uitstrekken op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, overgelaten aan de M.I.V.B., met inachtneming van de verdeling van bevoegdheden tussen de Gewesten. (cf. bijlage 1 : samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten in verband met het gewestgrensoverschrijdend openbaar vervoer van en naar het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest).

2. In de memorie van toelichting van deze ordonnantie worden de oriëntaties uitgedrukt die het Gewest aan deze openbare dienst wil geven :

- beschikken over een net van stedelijk openbaar vervoer dat efficiëntie, snelheid, veiligheid en comfort verenigt,
- bevorderen van vervoer voor allen, tegen de laagst mogelijke kost voor de gemeenschap,
- verbetering van de frequentie van de bediening en van de dichtheid van het net, en op meer algemene wijze, van de service aan de klanten.

De ordonnantie zelf preciseert dat (cf. artikel 1 van de ordonnantie) :

- het stedelijk openbaar vervoer in de meest voordelige economische en sociale omstandigheden voor de gemeenschap, de behoeften van de klanten moet voldoen,
- de ontwikkeling van het openbaar vervoer van personen als prioriteit gesteld wordt en moet aangemoedigd worden,
- deze ontwikkeling bijdraagt tot de regionale eenheid, tot de economische en sociale ontwikkeling, evenals tot een evenwichtige ruimtelijke ordening,

Outre l'exploitation des lignes situées exclusivement sur le territoire de la Région, l'exploitation de certaines lignes s'étendant sur le territoire de la Région flamande est laissée à la S.T.I.B., dans le respect de la répartition des compétences entre les Régions (voir annexe 1 : accord de coopération entre les Régions concernant les transports en commun publics régionaux, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale).

2. L'exposé des motifs de cette ordonnance exprime les orientations que la Région entend donner à ce service public :

- disposer d'un réseau de transports en commun urbains qui allie l'efficacité, la rapidité, la sécurité et le confort,
- promouvoir un transport pour tous au moindre coût pour la collectivité,
- améliorer les fréquences des dessertes, le maillage, et de manière plus générale, le meilleur service à la clientèle.

L'ordonnance elle-même précise que (cf. article 1 de l'ordonnance) :

- les transports en commun urbains doivent satisfaire les besoins de la clientèle dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité,
- le développement des transports en commun de personnes revêt un caractère prioritaire et doit être encouragé,
- ce développement concourt à l'unité régionale, au développement économique et social, ainsi qu'à l'aménagement équilibré du territoire,

- bovendien het recht op mobiliteit door openbaar vervoer gemaximaliseerd zal worden.
3. Naast de principiële keuze de openbare dienst voor openbaar vervoer van personen in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest toe te vertrouwen aan de M.I.V.B., wordt de keuze, de werking van deze dienst enerzijds te financieren met eigen middelen (klanten, inkomsten uit verhuring,...), waarvan de inning aan de M.I.V.B. zelf wordt toevertrouwd, en anderzijds met openbare middelen (dotatie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest), bevestigd.
  4. De ordonnantie voorziet (cf. artikel 2 van de ordonnantie) dat
 

"De Executieve het lastenkohier, waaraan de maatschappij onderworpen wordt, vastlegt.

Het lastenkohier legt met name de verplichtingen vast van de openbare diensten van de maatschappij."
  5. De nieuwe dynamiek die het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest wil geven aan zijn dienst voor openbaar vervoer wordt vertaald in dit algemeen lastenkohier, door de keuze voor een functionele benadering, veeleer dan de klassieke technische benadering.
 

Deze keuze werd door de Executieve vastgelegd op 19 juli 1990, op basis van de volgende overwegingen :

    - (1) het behoort tot de bevoegdheid van het Gewest de regels en principes te bepalen waaraan de M.I.V.B. moet voldoen;
    - (2) het behoort tot de bevoegdheid van de M.I.V.B. alle passende technische maatregelen te nemen om zich naar deze principes op de meest efficiënte en economische wijze te richten;

- en outre, le droit à la mobilité par le transport en commun sera maximalisé.
3. Outre le choix de principe de confier le service public de transport en commun urbain au sein de la Région de Bruxelles-Capitale à la S.T.I.B., le choix de financer le fonctionnement de ce service, d'une part par des ressources propres (clients, revenus de locations,...) dont la perception est confiée à la S.T.I.B. elle-même et, d'autre part, par des ressources publiques (dotation de la Région de Bruxelles-Capitale) est confirmé.
  4. L'ordonnance prévoit (cfr article 2 de l'ordonnance) que
 

"l'Exécutif arrête le cahier des charges auquel est soumise la société.

Le cahier des charges détermine notamment les obligations de service public de la société."
  5. La dynamique nouvelle que la Région de Bruxelles-Capitale entend imprimer à son service de transport en commun est traduite dans le présent cahier général des charges par le choix de mener une approche fonctionnelle plutôt qu'une approche technique classique.
 

Ce choix a été arrêté par l'Exécutif le 19 juillet 1990, sur la base des considérations suivantes :

    - (1) il est de la compétence de la Région de définir les règles et les principes auxquels la S.T.I.B. doit se conformer;
    - (2) il est de la compétence de la S.T.I.B. de prendre toutes les mesures techniques appropriées pour se conformer à ces principes de la façon la plus efficace et la plus économique;

(3) In deze optiek voorziet een klassiek lastenboek, zoals dat toegepast op de M.I.V.B. sedert 1953, een zeker aantal normen of specificaties die hetzij ontoereikend zijn, of niet pertinent in de zin dat :

- het niet aan de Executieve is ze te bepalen, want het zijn technische kenmerken waarvoor zij niet bevoegd is,
- de enge analytische definitie ervan, zonder functioneel kader, ertoe leidt dat ze snel achterhaald of onaangepast zijn ten gevolge van de evolutie van het milieu en zo wegen op de rationaliteit van het beheer en onaangepaste en/of nutteloos dure beslissingen met zich meebrengen;

(4) deze nadelen worden uit de weg gegaan door een functioneel lastenboek vast te leggen, met een beschrijving van de taken die de onderneming moet vervullen, essentieel in de vorm van verwachte functies of functies die worden opgelegd door de context waarin de onderneming opereert.

Een dergelijk lastenboek beschrijft de specificaties met een hogere globaliteitsgraad en maakt zo in een later stadium een meer geoptimaliseerde conceptie van de keuzen voor oplossingen mogelijk, door

- beter rekening te houden met de behoeften waaraan moet worden voldaan,
- rekening te houden met het kennisniveau en de praktijken van het ogenblik,
- de regel na te leven de beste dienst aan te bieden en tegelijk de kosten voor de gemeenschap tot een minimum te herleiden,

zonder interpretatie of a priori keuze van het middel om de vereiste functies te vervullen;

(3) dans cette optique, un cahier des charges classique, tel celui qui était appliqué à la S.T.I.B. depuis 1953, prévoit un certain nombre de normes ou de spécifications qui sont soit insuffisantes, soit non pertinentes dans le sens où :

- ce n'est pas à l'Exécutif de les définir, car ce sont des caractéristiques techniques pour lesquelles il n'est pas compétent,
- leur définition analytique étroite, sans cadre fonctionnel, mène à ce qu'elles deviennent rapidement dépassées ou inadaptées par suite de l'évolution de l'environnement, et pèsent ainsi sur la rationalité de la gestion, entraînant des décisions inadéquates et/ou inutilement coûteuses;

(4) ces inconvénients sont évités en définissant un cahier des charges fonctionnel, décrivant les charges que doit remplir l'entreprise essentiellement sous la forme de fonctions attendues ou imposées par l'environnement de l'entreprise.

Un tel cahier des charges décrit les spécifications à un degré supérieur de globalité, et permet en cela une conception ultérieure plus optimisée des choix de solutions, en

- respectant mieux les besoins à satisfaire,
- tenant compte du niveau de connaissance et des pratiques de l'époque,
- respectant la règle d'offrir le meilleur service en minimisant les coûts pour la collectivité,

sans interprétation ou choix à priori du moyen d'assumer les fonctions requises;

- (5) specifieke technische lastenkohieren moeten worden opgesteld en bijgehouden in het licht van te voeren acties of te maken keuzen, ingegeven door de Europese ISO 9000-normen, betreffende kwaliteitsbeheer;
- (6) bij wijze van uitzondering echter werden technische elementen ingevoerd in het functionele stramien van dit algemeen lastenkohier voor het geval dit noodzakelijk zou blijken.
6. De opdrachten en functies, bepaald in dit algemeen lastenkohier, worden wanneer het noodzakelijk is, in het beheercontract geconcretiseerd in werkingsprincipes.
7. Niettegenstaande de wezenlijk functionele aard van dit algemeen lastenkohier, bepaalt het de verplichtingen waaraan de M.I.V.B. moet voldoen voor de uitoefening van haar opdracht, overeenkomstig de vermelde ordonnantie.
8. Het Bestuur van de Uitrusting en van het Vervoerbeleid (B.U.V.) wordt ermee belast na te gaan of dit algemeen lastenkohier wordt nageleefd.

## Hoofdstuk 1

### Algemene kenmerken van het algemeen lastenkohier van de M.I.V.B.

#### Artikel 1 : Voorwerp

- 1.1. Het algemeen lastenkohier bepaalt en specificeert :
- 1° de opdrachten die de M.I.V.B. moet verzekeren (cf. hoofdstuk 2)
- 2° de andere functies die de M.I.V.B. moet verzekeren, en die samenhangen met de specifieke elementen van het milieu waarin zij opereert (externe vereisten en moeilijkheden; cf. hoofdstuk 3).

(5) des cahiers de charges techniques spécifiques doivent être établis et tenus à jour en fonction des actions à mener ou des choix à établir en s'inspirant des normes européennes ISO 9000, concernant la gestion de la qualité;

(6) toutefois, à titre exceptionnel, lorsque cela s'est avéré nécessaire, des éléments techniques ont été introduits dans le canevas fonctionnel du présent cahier général des charges.

6. Les missions et fonctions définies dans le présent cahier général des charges sont concrétisées lorsque c'est nécessaire, en principes de fonctionnement dans le contrat de gestion.
7. Nonobstant le caractère essentiellement fonctionnel du présent cahier général des charges, celui-ci définit les obligations auxquelles la S.T.I.B. doit satisfaire pour l'exercice de sa mission en conformité avec l'ordonnance précitée.
8. L'Administration de l'Équipement et de la politique des Déplacements (A.E.D.) est chargée de vérifier le respect du présent cahier général des charges.

## Chapitre 1

### Caractéristiques générales du cahier général des charges de la S.T.I.B.

#### Article 1 : Objet

- 1.1. Le présent cahier général des charges définit et spécifie :
- 1° les missions que doit assurer la S.T.I.B. (cf chapitre 2)
- 2° les autres fonctions qui doivent être assurées par la S.T.I.B. et qui sont liées à des éléments spécifiques de son environnement (contraintes extérieures de la S.T.I.B.; cf chapitre 3)

Noch dit onderscheid, noch de volgorde van voorstelling van de opdrachten en functies voert onder deze elementen een hiërarchie in : elk van deze opdrachten en functies moet vervuld worden opdat de M.I.V.B. zou beantwoorden aan de doelstellingen van de Executieve en aan haar finaliteiten, en opdat ze zo haar verplichtingen zou nakomen.

#### 1.2. De specificaties waaraan

- de M.I.V.B. moet voldoen, in het bijzonder bepaalde verplichtingen van de M.I.V.B. tegenover het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, de reizigers en derden,
- bepaalde elementen van het milieu waarin de M.I.V.B. opereert (Gewest, Gemeenten, klanten, ...) zich moeten onderwerpen,

worden gepreciseerd in de context van elk van de functies die beschreven worden in dit algemeen lastenkohier, wanneer de Executieve het nuttig en noodzakelijk geacht heeft voor de realisatie van de doelstellingen die ze gesteld heeft.

- 1.3. Geen enkele beschikking van onderhavig algemeen lastenkohier heeft tot doel de aansprakelijkheid van de M.I.V.B. t.o.v. derden en gebruikers te regelen; deze aansprakelijkheid blijft door de wetten en reglementen bepaald. De M.I.V.B. staat alleen voor deze aansprakelijkheid in, met volledige ontlasting van het Gewest.

- 1.4. Met ingang van de datum van publicatie van de statuten van de M.I.V.B., bepaald bij toepassing van de ordonnantie van 22 november 1990, vernietigt en vervangt dit algemeen lastenkohier het algemeen lastenkohier dat van kracht was.

#### Artikel 2 : Auteur

Overeenkomstig de ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, wordt dit lastenkohier vastgelegd door de Executieve van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest (cf. <sup>1</sup>).

<sup>1</sup> Verder in dit document verwijst de term "Executieve" naar de Executieve van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Ni cette distinction, ni l'ordre de présentation des missions et fonctions n'introduisent entre elles une hiérarchie : chacune des missions et fonctions doit être remplie pour que la S.T.I.B. réponde aux objectifs de l'Exécutif et à ses finalités, et satisfasse ainsi à ses obligations.

#### 1.2. Les spécifications auxquelles

- la S.T.I.B. est tenue de se conformer, en particulier certaines obligations de la S.T.I.B. envers la Région de Bruxelles-Capitale, les voyageurs et les tiers,
- certains éléments de l'environnement de la S.T.I.B. (Régions, Communes, clients, ...) doivent se soumettre,

sont précisées dans le contexte de chacune des missions et fonctions décrites dans le présent cahier général des charges, lorsque l'Exécutif l'a estimé nécessaire ou utile à la réalisation des objectifs qu'il a fixés.

- 1.3. Aucune disposition du présent cahier général des charges n'a pour objet de régler la responsabilité de la S.T.I.B. envers les tiers et les usagers, laquelle reste régie par les lois et règlements. La S.T.I.B. assume seule cette responsabilité, à l'entière décharge de la Région.

- 1.4. A la date de publication des statuts de la S.T.I.B. pris en application de l'ordonnance du 22 novembre 1990, le présent cahier général des charges annule et remplace le cahier général des charges qui était en vigueur.

#### Article 2 : Auteur

Conformément à l'ordonnance relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, le présent cahier général des charges est arrêté par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale (cfr <sup>1</sup>).

<sup>1</sup> dans la suite de ce document, le terme "Exécutif" fera référence à l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale.

**Artikel 3 : Herziening**

Dit algemeen lastenkohier kan worden herzien door de Executieve in het licht van de evolutie van haar eigen milieu of dat van de M.I.V.B.

Gezien de vernieuwende aard van de functionele benadering van dit algemeen lastenkohier, heeft de Executieve voorzien aan het einde van elk van de twee eerste jaren van toepassing, er een evaluatie van te maken. Deze evaluaties kunnen leiden tot wijzigingen in dit algemeen lastenkohier, bij besluit overlegd in de Executieve.

**Artikel 4 : Technische lastenkohieren**

De specifieke technische lastenkohieren die worden opgesteld op grond van de aan te nemen procedures of door te voeren technieken om de opdrachten te vervullen en zich te houden aan de functies, bepaald in dit algemeen lastenkohier, dienen de Europese ISO 9000 en volgende normen betreffende kwaliteitsbeheer, als voorbeeld te nemen.

**Artikel 5 : Toezicht**

Een systeem voor het kwaliteitsbeheer van elk van de opdrachten en functies, moet door de M.I.V.B. geleidelijk worden opgezet teneinde met name de Minister van de Executieve van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, tot wiens bevoegdheid <sup>2</sup> het openbaar vervoer behoort, in staat te stellen, op elk ogenblik na te gaan of de vereisten van dit algemeen lastenkohier worden nageleefd.

Het kwaliteitsbeheersysteem en de voorwaarden voor het invoeren ervan worden omschreven in het beheercontract <sup>3</sup>.

<sup>2</sup> verder in dit document verwijst de term "Minister" naar de Minister van de Executieve van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die het openbaar vervoer onder zijn bevoegdheden heeft.

<sup>3</sup> verder in dit document verwijst de term "beheercontract" naar het beheercontract dat afgesloten werd tussen de Executieve van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de M.I.V.B.

**Article 3 : Révision**

Le présent cahier général des charges peut être revu par l'Exécutif en fonction de l'évolution de son propre environnement ou de celui de la S.T.I.B.

Etant donné le caractère novateur de l'approche fonctionnelle du présent cahier général des charges, l'Exécutif a prévu de l'évaluer au terme de chacune des deux premières années d'application, ces évaluations pouvant déboucher sur des modifications du présent cahier général des charges, par arrêté délibéré en Exécutif.

**Article 4 : Cahiers des charges techniques**

Les cahiers des charges techniques spécifiques qui sont établis en fonction des procédures à adopter ou des techniques à mettre en oeuvre pour remplir les missions et respecter les fonctions définies dans le présent cahier général des charges, doivent s'inspirer des normes européennes ISO 9000 et suivantes, concernant la gestion de la qualité.

**Article 5 : Surveillance**

Un système de gestion de la qualité de chacune des missions et fonctions doit être progressivement mis en place par la S.T.I.B. afin notamment de permettre au Ministre de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale qui a les transports en commun dans ses attributions <sup>2</sup> de vérifier en tout temps si les exigences du présent cahier général des charges sont respectées.

Le système de gestion de la qualité et les conditions de sa mise en place sont définis dans le contrat de gestion <sup>3</sup>.

<sup>2</sup> dans la suite de ce document, le terme "Ministre" fera référence au Ministre de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale qui a les transports en commun dans ses attributions.

<sup>3</sup> dans la suite de ce document, le terme "contrat de gestion" fera référence au contrat de gestion conclu entre l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale et la S.T.I.B.

**Artikel 6 : Geval van overmacht**

Indien de M.I.V.B. dit algemeen lastenboek niet kan naleven omwille van overmacht, brengt zij de Minister daarvan dadelijk op de hoogte.

De M.I.V.B. is verplicht zich te organiseren opdat haar installaties en uitrusting gevrijwaard zouden blijven in geval van staking van haar personeel.

**Hoofdstuk 2****Opgaven van de M.I.V.B.****Artikel 7 : Opsomming van de opgaven van de M.I.V.B.**

De M.I.V.B. dient de volgende opgaven te vervullen :

- (1) klanten vervoeren die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs
- (2) vervoerbewijzen verkopen aan potentiële klanten
- (3) haar financiële middelen zo goed mogelijk beheren
- (4) haar deskundigheid op het vlak van "vervoer" ter beschikking stellen van de regionale overheden
- (5) haar diensten en middelen aanpassen aan de evoluties van haar context.

Eik van deze opgaven wordt hierna beschreven.

**Artikel 8 : Klanten vervoeren die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs**

- 8.1. Deze opgave is een gevolg van de keuze van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in te spelen op de verplaatsingsbehoeften van fysieke personen door middel van een openbare vervoerdienst voor personen, en het gebruik van deze vervoerswijze te ontwikkelen.

**Article 6 : Cas de force majeure**

Lorsque la S.T.I.B. ne peut respecter le présent cahier général des charges pour cas de force majeure, elle en informe le Ministre sans délais.

La S.T.I.B. est tenue de s'organiser pour que ses installations et son équipement soient préservés en cas de grève de son personnel.

**Chapitre 2****Missions de la S.T.I.B.****Article 7 : Énumération des missions de la S.T.I.B.**

La S.T.I.B. est tenue de remplir les missions suivantes :

- (1) assurer le transport des clients munis de titres de transport valables
- (2) vendre des titres de transport aux clients potentiels
- (3) gérer au mieux ses ressources financières
- (4) apporter sa compétence "transport" aux autorités régionales
- (5) adapter ses services et ses moyens aux évolutions de son environnement.

Chacune de ces missions est décrite ci-après.

**Article 8 : Assurer le transport des clients munis de titres de transport valables**

- 8.1. Cette mission est une conséquence du choix de la Région de Bruxelles-Capitale de répondre aux besoins de déplacement des personnes physiques par un service de transport en commun de personnes, et de développer le recours à ce mode de déplacement.

De vervoerdiensten voor personen die door de M.I.V.B. verzorgd worden, worden omschreven in het beheercontract.

8.2. De principiële keuze om de gebruikers van de diensten van de M.I.V.B. financieel te doen bijdragen in de kost van de geleverde dienst, wordt door de Executieve bevestigd; diensgevolge kan de M.I.V.B. slechts klanten vervoeren die over een geldig vervoerbewijs beschikken, overeenkomstig het tariefsysteem beschreven in het beheercontract.

8.3. Deze vervoerdiensten zijn

(1) georganiseerd, rekening houdende met :

- verplaatsingsstromen (volumes, omvang, oorsprong en bestemming, vervoerwijze, motivaties ...),
- de kenmerken en de expliciete en impliciete verwachtingen van potentiële klanten (bijvoorbeeld, verwachting van comfort, informatie, duur van hun verplaatsing, frequentie, betrouwbaarheid van de dienst, veiligheid, ...);

(2) opgevat, rekening houdende met het feit dat klanten vervoertijd kopen tussen een punt van vertrek en een punt van aankomst, en geen verplaatsingswijze : de vervoerdienst dient dus te worden verstaan als beginnende aan de halte van instappen (of ingang van het instapstation) tot aan de halte waar de klant de diensten van de M.I.V.B. verlaat (of de uitgang van het station van aankomst).

De M.I.V.B. let er, in de mate van het mogelijke, op haar dienst te integreren in de globale verplaatsing van de gebruiker, vanaf het vertrekpunt tot aan het punt van aankomst.

**Artikel 9 : Vervoerbewijzen verkopen aan potentiële klanten**

9.1. De Executieve legt een principiële keuze vast, volgens dewelke de M.I.V.B. overgaat tot het verkopen van vervoerbewijzen en het beheer van de inkomsten die eruit voortvloeien.

Les services de transport de personnes qui sont assurés par la S.T.I.B. sont définis dans le contrat de gestion.

8.2. Le choix de principe de faire participer financièrement les utilisateurs des services de la S.T.I.B. au coût du service rendu est confirmé par l'Exécutif; dès lors, la S.T.I.B. ne peut assurer le transport que des clients disposant de titres de transport valables, conformément au système tarifaire décrit dans le contrat de gestion.

8.3. Ces services de transport sont

(1) organisés en tenant compte :

- des flux de déplacement (volumes, amplitudes, origines et destinations, modes de transport, motivations,...),
- des caractéristiques et des attentes explicites et implicites des clients potentiels (par exemple, les attentes de confort, d'information, de durée de leur déplacement, de fréquence, de fiabilité du service, de sécurité, ...);

(2) conçus en tenant compte du fait que les clients achètent du temps de déplacement entre un point de départ et un point d'arrivée, et non un mode de déplacement : le service de transport s'entend dès lors depuis l'arrêt d'embarquement (ou l'entrée de la station d'embarquement) jusqu'à l'arrêt où le client quitte les services de la S.T.I.B. (ou la sortie de la station d'arrivée).

La S.T.I.B. est attentive, dans la mesure du possible, à intégrer son service dans le déplacement global de l'utilisateur, depuis le point de départ de celui-ci jusqu'à son point d'arrivée.

**Article 9 : Vendre des titres de transport aux clients potentiels**

9.1. L'Exécutif arrête un choix de principe selon lequel la S.T.I.B. procède à la vente des titres et à la gestion des recettes en découlant.

9.2. De vervoerbewijzen zijn het materiële bewijs van de betaling van de vervoerdienst door de gebruiker.

Het vervoerbewijs dat door de gebruiker rechtstreeks of onrechtstreeks werd verworven, verleent hem het recht op het gebruik van de vervoerdienst, binnen de grenzen bepaald door het tariefsysteem dat beschreven wordt in het beheercontract.

9.3. De M.I.V.B. zet een rechtstreeks verkoopsysteem op voor potentiële klanten. Dit systeem dient te beantwoorden aan de verwachtingen en kenmerken van potentiële klanten.

Dit systeem wordt opgevat om te beantwoorden aan situaties waarin de potentiële klant

(1) actief is (hij komt naar de M.I.V.B. of de afgevaardigden ervan om ten minste één vervoerbewijs te kopen); in dit geval houdt het verkoopsysteem in het bijzonder rekening met

- de verwachtingen van de klant op het vlak van onthaal en type service die hem worden aangeboden,
- zijn motivatie tot aankoop,
- de plaats van verkoop;

(2) passief is; dan is het aangewezen een actief verkoopsysteem op te zetten, dat de potentiële klanten of toonaangevers (t.t.z. de personen die tot aankoop van vervoerbewijzen kunnen aansporen) identificeert, die de M.I.V.B. nu probeert te benaderen, waarbij een verkoopcontact gecreëerd wordt met haar potentiële klanten, en in de mate van het mogelijke de verkoop gerealiseerd wordt.

**Artikel 10 : Haar financiële middelen zo goed mogelijk beheren**

10.1. Bij de verwezenlijking van haar opdrachten en functies ontstaan er bij de M.I.V.B. financieringsbehoeften die moeten gedekt worden door de financiële middelen die tot stand gebracht worden door haar activiteiten en die, welke voorzien zijn door het Gewest.

9.2. Les titres de transport matérialisent la preuve du paiement du service de transport par les utilisateurs.

Le titre acquis directement ou indirectement par l'utilisateur représente un droit d'usage du service de transport, dans les limites définies par le système tarifaire décrit dans le contrat de gestion.

9.3. Un système de vente directe aux clients potentiels est mis en place par la S.T.I.B., répondant aux attentes et aux caractéristiques des clients potentiels.

Ce système est conçu pour répondre aux situations où le client potentiel est

(1) actif (il vient vers la S.T.I.B. ou ses délégués pour acheter au moins un titre de transport); dans ce cas, le système de vente tient compte notamment

- des attentes du client au niveau de l'accueil et du type de service qui lui sont offerts,
- de ses motivations d'achat,
- du lieu de la vente;

(2) passif; il convient alors de mettre en place un système de vente actif, identifiant les clients potentiels ou les prescripteurs (c'est-à-dire les personnes susceptibles d'inciter à l'achat de titres de transport) vers lesquels une démarche est entreprise par la S.T.I.B., créant un contact de vente avec ses clients potentiels, et réalisant dans la mesure du possible la vente.

**Article 10 : Gérer au mieux ses ressources financières**

10.1. La réalisation de ses missions et de ses fonctions par la S.T.I.B. nécessite des besoins de financement qui doivent être couverts par les ressources financières générées par son activité et celles prévues par la Région.

Het autonoom financieel beheer dat aan de M.I.V.B. werd toevertrouwd in het kader van haar statuten en het beheercontract, impliceert dat ze het beheer van de financiële middelen verzekert die nodig zijn voor haar activiteit en dat zij de financiële verbintenissen nakomt die met haar activiteiten gepaard gaan, enerzijds op het vlak van de exploitatie en anderzijds op het vlak van investeringen.

- 10.2. Op het vlak van de exploitatie van haar diensten verzekert de M.I.V.B. de inning van de ontvangsten (ontvangsten die tot stand komen door haar hoofdfunctie "vervoer" en de inkomsten uit bijhorende activiteiten); de dotaties van het Gewest komen bovenop deze ontvangsten, overeenkomstig het beheercontract.

Het beheer van deze middelen en de betaling van de verschillende schuldeisers van de M.I.V.B. worden door haarzelf verwezenlijkt, teneinde ten minste een financieel evenwicht te bereiken, met inachtneming van het beheercontract.

- 10.3. Op het vlak van investeringen dient de M.I.V.B. erover te waken dat de programma's die rechtstreeks of onrechtstreeks gefinancierd worden door dotaties van het Gewest, gerealiseerd worden overeenkomstig de verwachtingen, bevat in het beheercontract. Ze verzekert er het financieel beheer van volgens de regels van de kunst op grond van de middelen, voorzien in het beheercontract, op dusdanige wijze dat de verbintenissen die aangegaan zijn ten opzichte van de leveranciers, kunnen nagekomen worden.

**Artikel 11 :** Haar deskundigheid op het vlak van "vervoer" ter beschikking stellen van de regionale overheden

- 11.1. De Executieve heeft er in haar verklaring van algemeen beleid aan de Raad van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest op gewezen dat ze "het vertrouwen van de inwoners, de pendelaars, de lokale overheden en de economische sociaal kringen in het openbaar vervoer wou herstellen door het geïntegreerd beleid van Openbare Werken en Verkeer."

L'autonomie de gestion financière confiée à la S.T.I.B. dans le cadre de ses statuts et du contrat de gestion, implique qu'elle assure la gestion des moyens financiers nécessaires à son activité et remplisse les engagements financiers liés à son activité, d'une part au niveau de l'exploitation, de l'autre au niveau des investissements.

- 10.2. Au niveau de l'exploitation de ses services, la S.T.I.B. assure la perception de ses recettes (recettes générées par sa fonction principale "transport" et celles générées par des activités annexes); les dotations régionales s'ajoutent à ces recettes, conformément au contrat de gestion.

La gestion de ces ressources et le paiement des différents créanciers de la S.T.I.B. sont réalisés par elle-même, en vue d'atteindre au moins l'équilibre financier, dans le respect du contrat de gestion.

- 10.3. Au niveau des investissements, la S.T.I.B. doit veiller à ce que les programmes financés directement ou indirectement par des dotations de la Région soient réalisés conformément aux prévisions retenues dans le contrat de gestion. Elle en assure la gestion financière, selon les règles de l'art, en fonction des ressources prévues dans le contrat de gestion, de façon à ce que les engagements pris envers les fournisseurs puissent être respectés.

**Article 11 :** Apporter sa compétence "transport" aux autorités régionales

- 11.1. L'Exécutif a indiqué, dans sa déclaration de politique générale au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, qu'il entendait "rétablir la confiance des habitants, des navetteurs, des autorités locales et des milieux socio-économiques dans le transport public par la politique intégrée des Travaux Publics et des Communications."

Het is in dit kader dat de M.I.V.B., gewestelijke onderneming, haar deskundigheid ter beschikking stelt op het vlak van vervoer, in het bijzonder op het vlak van de exploitatie in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

- 11.2. Deze deskundigheid wordt ter beschikking gesteld in projecten die collectieve werken omvatten in de ruime zin, en die verband houden met het openbaar vervoer, of in engere zin, in het geval van projecten ter aanpassing van het net of diensten die geleverd worden door de M.I.V.B.

Ze kan op occasionele of op permanente wijze ingebracht worden, naargelang de belangrijkheid en wat er voor het "vervoer" op het spel staat in de betreffende regionale projecten.

Het beheercontract voorziet de situaties waarin de M.I.V.B. de verplichting tot initiatief heeft, en die waarin de M.I.V.B. optreedt op vraag van het Gewest.

**Artikel 12 : Haar diensten en middelen aanpassen aan de evoluties van het milieu waarin ze opereert**

- 12.1. Dit algemeen lastenkohier werd opgesteld in het licht van het milieu waarin de M.I.V.B. opereert. Deze context gaat door min of meer belangrijke en min of meer toevallige evoluties.

Deze evoluties kunnen bijvoorbeeld slaan op :

- gedragwijze of verwachtingen van potentiële klanten,
- verplaatsingsstromen,
- gedragwijze van voortverkopers,
- politieke keuzen,
- economische sociaal omstandigheden,
- verplaatsingssystemen (concurrenten, ter aanvulling van en eigen aan de M.I.V.B.),

C'est dans ce cadre que la S.T.I.B., entreprise régionale, apporte sa compétence dans le domaine des transports, en particulier dans celui de l'exploitation, à la Région de Bruxelles-Capitale.

- 11.2. Cette compétence est apportée dans les projets d'aménagements collectifs au sens large, qui ont des relations avec le transport en commun ou de façon plus étroite, dans les projets d'adaptation du réseau ou des services prestés par la S.T.I.B.

Elle peut l'être de façon ponctuelle ou permanente, en fonction de l'importance et de l'enjeu "transport" des projets régionaux concernés.

Le contrat de gestion prévoit les situations dans lesquelles la S.T.I.B. a un devoir d'initiative, et celles dans lesquelles la S.T.I.B. intervient à la demande de la Région.

**Article 12 : Adapter ses services et ses moyens aux évolutions de son environnement**

- 12.1. L'environnement de la S.T.I.B., en fonction duquel le présent cahier général des charges est établi, connaît des évolutions plus ou moins importantes, plus ou moins accidentelles.

Ces évolutions sont susceptibles de concerner, par exemple :

- les comportements ou les attentes des clients potentiels,
- les flux de déplacements,
- les comportements des revendeurs,
- les choix politiques,
- les conditions socio-économiques,
- les systèmes de déplacement (concurrents, complémentaires et propres à la S.T.I.B.),

- technieken (voor beheer, productie, voor de bouw van de uitrustingen en infrastructuur, ...),
- markten van leveranciers,
- klimatologische omstandigheden,
- ...

12.2. De doelstellingen, bepaald door de Executieve (cf. Inleiding), impliceren dat de M.I.V.B. haar diensten en actiemiddelen aanpast aan deze evoluties.

De inspanning die de M.I.V.B. aan deze functie wijdt, en meer in het bijzonder aan evoluties, moet gerechtvaardigd worden ten opzichte van de waarschijnlijke impact van de bestudeerde veranderingen op de werking van de M.I.V.B. op korte en middellange termijn, vergeleken bij de investeringen en nodige middelen voor de studie-inspanning.

12.3. Een aantal van deze evoluties wordt voorzien op middellange termijn, andere op korte termijn. Bij het inspelen op deze evoluties houdt de M.I.V.B. in het bijzonder rekening met het feit dat de evoluties op korte termijn vaak van toevallige aard zijn.

Deze veranderingen op korte termijn houden het risico in dat de M.I.V.B. verhinderd wordt haar opdrachten en functies te volbrengen, zij bepaalt en voert alternatieve plannen door die het mogelijk maken deze veranderingen het hoofd te bieden, teneinde de gevolgen ervan tot een minimum te beperken.

Het gaat bijvoorbeeld om :

- voorlopige trajectwijzigingen (werken, manifestaties, ...),
- sociale gebeurtenissen,
- dienstonderbrekingen te wijten aan externe redenen (ongevallen, opstoppingen, ...).

Preventieve acties worden gevoerd naargelang de waargenomen gebeurtenissen.

- les techniques (de gestion, de production, de construction des équipements et des infrastructures, ...),
- les marchés-fournisseurs,
- les conditions climatiques,
- ...

12.2. Les objectifs définis par l'Exécutif (cf préambule) impliquent que la S.T.I.B. adapte ses services et ses moyens d'action à ces évolutions.

L'effort que la S.T.I.B. consacre à cette fonction, doit être justifié au regard de l'impact probable des changements étudiés sur le fonctionnement de la S.T.I.B., à court terme et à moyen terme, comparé à l'investissement en moyens nécessaires à l'effort d'étude.

12.3. Certaines de ces évolutions s'envisagent à moyen terme, d'autres à court terme. La réponse que la S.T.I.B. apporte à ces évolutions tient compte notamment du fait que les évolutions à court terme ont souvent un caractère accidentel.

Ces changements à court terme risquant d'empêcher la S.T.I.B. de remplir ses missions et fonctions, celle-ci définit et met en oeuvre des plans alternatifs permettant de faire face à ces changements, afin de minimiser leurs conséquences.

Ils concernent par exemple :

- les modifications provisoires d'itinéraires (travaux, manifestations,...),
- les événements sociaux,
- les arrêts de services dus à des causes extérieures (accidents, embouteillages, ...).

Des actions de prévention sont réalisées en fonction des événements observés.

12.4. Wat de evoluties op middellange termijn betreft, stelt de M.I.V.B. de nodige middelen in het werk om :

- de te voorziene veranderingen te identificeren,
- de gevolgen te evalueren van de veranderingen op haar werking,
- het belang te evalueren van vastgelegde procedures of de aangenomen technieken te wijzigen of van preventieve acties te ontwikkelen,
- te beslissen of een verandering al dan niet noodzakelijk is,
- ze te realiseren,
- na te gaan of de doorvoering overeenstemt met de vooruitzichten.

12.5. Het beheercontract bepaalt de rollen en verantwoordelijkheid van het Gewest en van de M.I.V.B. bij de aanpassing van de diensten aan de evoluties van het milieu.

### Hoofdstuk 3

#### Functies in verband met externe verplichtingen van de M.I.V.B.

**Artikel 13 :** Opsomming van de functies in verband met de externe verplichtingen van de M.I.V.B.

De M.I.V.B. volbrengt haar opdrachten en houdt daarbij rekening met externe elementen die een zekere invloed hebben op de keuze die ze maakt voor procedures of technieken. Het gaat in het bijzonder om de volgende functies :

- (1) de van kracht zijnde wetgeving naleven;
- (2) het gebruik van nationale, regionale, provinciale, gemeentelijke en privé-infrastructuren delen;

12.4. En ce qui concerne les évolutions à moyen terme, la S.T.I.B. met en oeuvre les moyens nécessaires pour

- identifier les changements prévisibles,
- évaluer les conséquences des changements sur son fonctionnement,
- évaluer l'intérêt de changer les procédures définies ou les techniques retenues, ou de développer des actions de prévention,
- décider si un changement est nécessaire ou non,
- le réaliser,
- vérifier si la mise en oeuvre est conforme aux prévisions.

12.5. Le contrat de gestion définit les rôles et les responsabilités de la Région et de la S.T.I.B. au niveau de l'adaptation des services aux évolutions de l'environnement.

### Chapitre 3

#### Fonctions résultant de contraintes extérieures de la S.T.I.B.

**Article 13 :** Enumération des fonctions résultant de contraintes extérieures de la S.T.I.B.

La S.T.I.B. exécute ses missions en tenant compte des éléments extérieurs qui ont une influence certaine sur les choix de procédures ou de techniques qu'elle fait; en particulier, les fonctions suivantes doivent être assumées :

- (1) respecter la législation en vigueur;
- (2) partager l'utilisation des infrastructures nationale, régionale, provinciale, communale et privée;

- (3) vandalisme en agressies het hoofd bieden;
- (4) fraude het hoofd bieden;
- (5) het M.I.V.B.-aanbod coördineren met dat van andere vervoermaatschappijen;
- (6) rekening houden met de gemeenschap;
- (7) de ombudsdienst op de hoogte brengen;
- (8) rekening houden met representatieve groepen van gebruikers of potentiële klanten;
- (9) inspelen op de vragen van het Gewest.

**Artikel 14 : Naleven van de van kracht zijnde wetgeving**

14.1. De M.I.V.B. verwezenlijkt haar opdrachten en functies, en voert het beheercontract uit met inachtneming van het geheel van de wetgeving en reglementeringen die haar betreffen.

14.2. Het zijn in het bijzonder het verkeersreglement, het reglement op de politie van het personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar (dit staat vermeld in bijlage 2 van dit algemeen lastenboek), evenals de wetgeving op overheidsopdrachten die toepasselijk zijn op de M.I.V.B.

14.3. Het is de taak van de M.I.V.B., met de hulp van het Gewest, de administratieve machtigingen aan te vragen, met de bedoeling ze te verkrijgen, die nodig zijn voor het behoud of de realisatie van de opdracht die bij ordonnantie werd verleend. Hetzelfde geldt voor toestemmingen van privé-personen wanneer de wetten en reglementen de M.I.V.B. er niet van vrijstellen.

De betaling van vergoedingen, verschuldigd aan derden ten gevolge van hoger vermelde machtigingen, is ten laste van de M.I.V.B.

- (3) faire face au vandalisme et aux agressions;
- (4) faire face à la fraude;
- (5) coordonner l'offre S.T.I.B. avec celle des autres sociétés de transport;
- (6) respecter la collectivité;
- (7) informer le service de médiation
- (8) prendre en compte les groupes représentatifs des utilisateurs ou des clients potentiels;
- (9) répondre aux demandes de la Région.

**Article 14 : Respecter la législation en vigueur**

14.1. La S.T.I.B. réalise ses missions et ses fonctions, et exécute le contrat de gestion en respectant l'ensemble de la législation et des réglementations qui la concernent.

14.2. En particulier, le code de la route, le règlement sur la police des transports de personnes par tramway, prémetro, métro, autobus et autocars (celui-ci est repris en annexe 2 du présent cahier général des charges), ainsi que la législation sur les marchés publics s'appliquent à la S.T.I.B.

14.3. Il appartient à la S.T.I.B., avec l'aide de la Région, de solliciter, en vue de leur obtention, les autorisations administratives nécessaires au maintien ou à la réalisation de la mission confiée par l'ordonnance. Il en est de même des consentements des personnes privées lorsque les lois et règlements n'en dispensent pas la S.T.I.B.

Le paiement des indemnités dues à des tiers en suite des autorisations susdites est à la charge de la S.T.I.B.

**Artikel 15:** Het gebruik van de nationale, regionale, provinciale, gemeentelijke en privé-infrastructuur delen

- 15.1. De uitoefening van de functies van de M.I.V.B impliceert dat zij de infrastructuur van het grondgebied van het Brusselse Gewest gebruikt en deelt, en in het geval van de lijnen die het Vlaamse Gewest aandoen, de infrastructuur van dat grondgebied.

Hieruit vloeien bepaalde rechten en verplichtingen voort.

Het beheercontract preciseert de respectieve rollen van het Gewest en van de M.I.V.B. in deze functie.

- 15.2. De M.I.V.B heeft het recht op het gratis gebruik van het openbaar wegennet voor het aanleggen van de lijnen, dienstwegen en vertakkingen naar de opslagplaatsen en ateliers, en voor alles wat er bij hoort en de uitrusting ervoor, evenals voor de exploitatie ervan en het parkeren van het rollend materieel.

Vallen onder artikel 16 alinea 2 van de ordonnantie : de installatie van bovengrondse schuilhuisjes, de openbare stadsvoorzieningen die erop slaan en de dienstlokalen, bestemd voor het besturend en ermee gelijkgesteld personeel.

- 15.3. Tijdelijke haltes en tijdelijke trajectwijzigingen

In geval van een storende oorzaak van commerciële aard (straatmarkt, wielervedstrijd, antiquiteiten, handelsbeurs, ...), is de M.I.V.B. gemachtigd aan de organisatoren een financiële compensatie te vragen voor de bijkomende bedrijfskosten die de M.I.V.B. moet dragen in het kader van dit soort manifestatie.

In geval van een storende oorzaak, te wijten aan het feit dat de overheden en openbare diensten hun rechten uitoefenen, waardoor belangrijke storingen optreden, is de M.I.V.B. gemachtigd de bijkomende bedrijfskosten door hen te laten dragen.

**Article 15:** Partager l'utilisation des infrastructures nationale, régionale, provinciale, communale et privée

- 15.1. L'exercice des fonctions de la S.T.I.B. implique qu'elle utilise et partage l'infrastructure du territoire de la Région bruxelloise, et pour les lignes desservant la Région flamande, l'infrastructure du territoire de celle-ci.

Il en découle certains droits et obligations.

Le contrat de gestion précise les rôles respectifs de la Région et de la S.T.I.B. dans cette fonction.

- 15.2. La S.T.I.B. a le droit d'usage gratuit de la voirie publique pour l'établissement des lignes, des voies de service et d'accès aux dépôts et ateliers, de leurs accessoires et de leurs équipements, ainsi que pour leur exploitation et le stationnement du matériel roulant.

Sont soumis à l'article 16 alinea 2 de l'ordonnance, l'installation des abris de surface, le mobilier urbain y afférent et les locaux de service à destination du personnel de conduite et y assimilé.

- 15.3. Arrêts provisoires et modifications provisoires d'itinéraires

Dans le cas d'une cause perturbatrice à caractère commercial (braderie, course cycliste, brocante, foire commerciale, ...), la S.T.I.B. est autorisée à demander aux organisateurs une compensation financière pour les frais d'exploitation supplémentaires supportés par la S.T.I.B. dans le cadre de ce type de manifestation.

Dans le cas d'une cause perturbatrice due à l'exercice de leurs droits par les pouvoirs et services publics, entraînant des perturbations importantes, la S.T.I.B. est autorisée à faire supporter les frais d'exploitation supplémentaires par ceux-ci.

## 15.4. Technische bepalingen

15.4.1. De M.I.V.B. is, overeenkomstig de regels van de kunst en onder haar volledige verantwoordelijkheid, gehouden,

- de onderhoudswerken uit te voeren en te zorgen voor de onderhoudsbehoeften,
- de vernieuwingswerken uit te voeren en te zorgen voor de behoeften voor vernieuwing,

die nodig zijn voor de exploitatie van de metro-, tram- en buslijnen waarmee zij belast is.

15.4.2. Artistieke werken en archeologische overblijfselen die in de metrowerken geïntegreerd zijn, zijn eigendom van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest; het specifieke onderhoud en verlichting ervan zijn voor rekening van het Gewest, op dezelfde wijze als alle verzekeringskosten, in voorkomend geval.

15.4.3. Infrastructuurwerken van het metro- en premetronet

De volgende bepalingen vernietigen en vervangen de voorlopige overeenkomst tussen de Belgische Staat en de M.I.V.B. betreffende de exploitatie van een infrastructuurwerkennet met het oog op de promotie van het openbaar vervoer binnen het Brusselse Gewest van 5 oktober 1971.

- a) De M.I.V.B. heeft het recht op het gratis gebruik van en wordt door het Gewest belast met de exploitatie en het beheer van infrastructuurwerken van het metro- en premetronet, met alle uitrustingen die er bijhoren. De M.I.V.B. neemt alle onderhouds- en exploitatiekosten voor deze werken en de uitrustingen ervan te haren laste (behoeften, arbeid, belastingen en verbruik), onder voorbehoud van hetgeen bepaald is onder de punt "d" en "e".

## 15.4. Dispositions techniques

15.4.1. La S.T.I.B. est tenue d'exécuter conformément aux règles de l'art et sous son entière responsabilité,

- les travaux et fournitures d'entretien,
- les travaux et fournitures de renouvellement,

nécessaires à l'exploitation des lignes de métro, tramway et autobus dont elle a la charge.

15.4.2. Les oeuvres d'art et vestiges archéologiques intégrés dans les ouvrages du métro sont propriété de la Région de Bruxelles-Capitale; leur entretien et éclairage spécifiques sont à charge de la Région, de même que tous les frais d'assurances, s'il échet.

15.4.3. Ouvrages d'infrastructure du réseau Métro et prémetro

Les dispositions qui suivent annulent et remplacent la convention provisoire entre l'Etat belge et la S.T.I.B. relative à l'exploitation d'un réseau d'ouvrages d'infrastructure en vue d'assurer la promotion des transports en commun urbains dans la Région bruxelloise du 5 octobre 1971.

- a) La S.T.I.B. a le droit d'usage gratuit et est chargée, par la Région, de l'exploitation et de la gestion des ouvrages d'infrastructure du réseau Métro et prémetro, avec tous leurs équipements. La S.T.I.B. prend à sa charge toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation des ouvrages et de tous leurs équipements (fournitures, main d'oeuvre, redevances et consommations), sous réserve de ce qui est prévu au point "d" et "e" ci-après.

b) Het plan van deze werken staat in bijlage 3 van dit algemeen lastenkohier.

c) Wat de infrastructuurwerken betreft die voltooid werden na datum van het in praktijk brengen van dit algemeen lastenkohier, overhandigt het Gewest deze aan de M.I.V.B. naargelang ze voltooid worden, met het oog op de exploitatie ervan.

Deze overhandiging wordt in processen-verbaal opgenomen die gezamenlijk worden opgesteld tussen het Gewest en de M.I.V.B.; deze processen-verbaal dienen vergezeld te gaan van een beschrijvende staat van de installaties met een uitsplitsing van de goederen die eigendom van het Gewest zijn en die welke eigendom van de M.I.V.B. zijn.

d) Het beheercontract bepaalt het ten laste nemen van de onderhoudswerkzaamheden en de herstellingen aan de roltrappen en toegangshekken tot de infrastructuurwerken van de metro en premetro, van de herstellingen en diverse werkzaamheden die betrekking hebben op de andere uitrustingen en op de infrastructuur van deze werken, alsmede van de herstellingen en vernieuwingen van de ruwbouw en van de afwerking van deze werken, alsmede van de programmeerbare vernieuwingen van de uitrustingen.

e) Uitbreidingen, verbeteringen of wijzigingen van de kunstwerken en de uitrustingen ervan.

Indien het Gewest beslist uitbreidingen, verbeteringen of wijzigingen aan te brengen aan de werken en de uitrustingen ervan, worden deze uitgevoerd op kosten van het Gewest en in onderling akkoord tussen de partijen; zij leiden niet tot de betaling van enige vergoeding aan de M.I.V.B.

De uitbreidingen, verbeteringen of wijzigingen die de M.I.V.B. wenst aan te brengen, dienen door de Minister goedgekeurd te worden.

b) Le plan de ces ouvrages, propriété de la Région, figure en annexe 3 du présent cahier général des charges.

c) En ce qui concerne les ouvrages d'infrastructure achevés après la date de mise en application du présent cahier général des charges, la Région en fait remise à la S.T.I.B., au fur et à mesure de leur achèvement, en vue de leur exploitation.

Cette remise est actée par procès-verbaux établis contradictoirement entre la Région et la S.T.I.B.; ces procès-verbaux sont accompagnés d'un état descriptif des installations comportant une ventilation des biens qui sont la propriété de la Région et de ceux qui sont la propriété de la S.T.I.B.

d) Le contrat de gestion règle la prise en charge de l'entretien et des réparations des escalators et grilles d'accès des ouvrages de l'infrastructure Métro et prémetro, des réparations et travaux divers relatifs aux autres équipements et à l'infrastructure de ces ouvrages, des réparations et renouvellements du gros oeuvre et des parachèvements des ouvrages, ainsi que les renouvellements programmables des équipements.

e) Extensions, retouches ou modifications des ouvrages et de leurs équipements.

Si la Région décide d'apporter des extensions, retouches ou modifications aux ouvrages et à leurs équipements, celles-ci sont exécutées aux frais de la Région et de commun accord entre les parties; elles ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité à la S.T.I.B.

Les extensions, retouches ou modifications que la S.T.I.B. souhaite apporter doivent être approuvées par le Ministre.

De M.I.V.B. bericht, indien het geval zich voordoet en te zijner tijd, de Minister in verband met de noodzaak werken voor rekening van het Gewest te ondernemen.

f) Verantwoordelijkheid

Het Gewest staat borg voor de M.I.V.B. tegen alle schade die voortvloeit uit ontwerp- of bouwfouten van de kunstwerken en alle uitrustingen die het Gewest te harer beschikking stelt, en tegen alle verantwoordelijkheid ten opzichte van derden uit hoofde hiervan; de M.I.V.B. zal echter geen beroep kunnen aantekenen tegen het Gewest, op grond van de weerslag op haar onderhouds- en exploitatiekosten, van een ontwerp- of bouwfout van de kunstwerken en alle uitrustingen die erbij horen en waarvan zij het gebruik heeft.

De M.I.V.B. stelt zich aan geen enkele verantwoordelijkheid bloot in geval van schade, nadelen of burenhinder die veroorzaakt worden door het feit van het bestaan van kunstwerken en alle uitrustingen ervan of de exploitatie ervan in openbare dienst, hetzij aan bouwwerken, gelegen in de nabijheid van kunstwerken of de toegang ertoe, hetzij aan de personen die zich in deze bouwwerken bevinden en aan de goederen die ze bevatten, behalve in geval van zware fout van de M.I.V.B. bij de exploitatie of uitvoering van haar verplichtingen. Het Gewest neemt het op voor de M.I.V.B. in de betwistingen die zouden kunnen rijzen in de voormelde gevallen en staat voor elke veroordeling voor haar borg, behalve in geval van zware fout van de M.I.V.B.

Onverminderd de alinea die voorafgaat, verbindt de M.I.V.B. er zich toe alle voorzorgsmaatregelen te nemen die redelijk in haar macht liggen om de schade of nadelen te voorkomen of te verminderen die voor het Gewest of derden zouden kunnen voortvloeien uit het gebruik of de exploitatie van de werken en uitrustingen ervan.

La S.T.I.B. avise, le cas échéant et en temps utile, le Ministre de la nécessité d'entreprendre les travaux à charge de la Région.

f) Responsabilité

La Région garantit la S.T.I.B. contre tous les dommages résultant d'un vice de conception et de construction des ouvrages et de tous leurs équipements qu'elle met à sa disposition, et contre toutes responsabilités à l'égard des tiers de ce chef; toutefois, la S.T.I.B. ne pourra exercer aucun recours contre la Région, fondé sur l'incidence, sur ses frais d'entretien et d'exploitation, d'un vice de conception et de construction des ouvrages et de tous leurs équipements dont elle a l'usage.

La S.T.I.B. n'encourt aucune responsabilité en cas de dommages, inconvénients ou troubles de voisinage occasionnés du fait de l'existence des ouvrages et de tous leurs équipements ou de leur exploitation en service public, soit aux constructions situées aux abords des ouvrages ou de leurs accès, soit aux occupants de ces constructions et aux biens qu'elles renferment, sauf le cas de faute lourde de la S.T.I.B. dans l'exploitation ou dans l'exécution de ses obligations. La Région prend fait et cause pour la S.T.I.B. dans les contestations qui pourraient surgir dans les cas susvisés et la garantit de toute condamnation, sauf cas de faute lourde de la S.T.I.B.

Sans préjudice à l'alinéa qui précède, la S.T.I.B. s'engage à prendre toutes les précautions qui sont raisonnablement en son pouvoir pour éviter ou diminuer les dommages ou inconvénients qui pourraient résulter, pour la Région ou des tiers, de l'usage ou de l'exploitation des ouvrages et de tous leurs équipements.

g) Reclame en andere commerciële activiteiten

De M.I.V.B. heeft het recht de reclameruimten, die beschikbaar zijn in de metro- en premetro-infrastructuurwerken te exploiteren, en andere commerciële activiteiten uit te oefenen in deze kunstwerken; zij kan dit recht aan derden verlenen.

Alle inkomsten uit reclame en andere commerciële activiteiten worden voor de M.I.V.B. verworven; zij neemt alle kosten die er verband mee houden, voor haar rekening.

15.4.4. Systeem van elektrische tractie

De toevoer van elektrische tractie-energie gebeurt via luchtleiding of contactrail, met name in de volgende omstandigheden :

geen enkele paal of steun mag geïnstalleerd worden voor een ingang of loodrecht op de vensters van een openbaar of privé-gebouw;

de M.I.V.B. verleent aan de eigenaars van ondergrondse installaties die het vragen, alle faciliteiten voor de installatie en exploitatie, op kosten en verantwoordelijkheid van de **a a n v r a g e r s**, van beschermingsapparatuur voor hun installaties tegen de effecten van vagabonderende stroom; de installatieplannen van deze apparatuur moeten goedgekeurd worden door de M.I.V.B.

15.4.5. Fouten bij de uitvoering van de werken

Indien er, tijdens de uitvoering van de werken aan de spoorlijnen vastgesteld wordt dat de M.I.V.B. de regels van de kunst niet naleeft, of zonder machtiging afwijkt van dit algemeen lastenboek, kan de Minister bevel geven tot het in overeenstemming brengen van de installaties op kosten van de M.I.V.B.

g) Publicité et autres activités commerciales

La S.T.I.B. a le droit d'exploiter les espaces publicitaires disponibles dans les ouvrages d'infrastructure Métro et prémétro, et d'exercer d'autres activités commerciales dans ces ouvrages; elle peut concéder ce droit à des tiers.

Toutes les recettes afférentes à la publicité et autres activités commerciales sont acquises à la S.T.I.B.; celle-ci prend à sa charge tous les frais y relatifs.

15.4.4. Système de traction électrique

L'alimentation en énergie électrique de traction se fait par ligne aérienne ou rail de contact, notamment aux conditions ci-après :

aucun poteau ou potence ne peut être installé devant une entrée ou au droit des fenêtres d'un bâtiment public ou privé;

la S.T.I.B. donne aux propriétaires d'installations souterraines qui le demandent toutes facilités pour l'installation et l'exploitation, aux frais et sous la responsabilité des demandeurs, d'appareils de protection de leurs installations contre les effets des courants vagabonds; les plans d'installation de ces appareils doivent être approuvés par la S.T.I.B.

15.4.5. Défauts d'exécution des ouvrages

Si, pendant l'exécution des travaux aux voies ferrées, il est constaté que la S.T.I.B. ne respecte pas les règles de l'art ou s'écarter sans autorisation du présent cahier général des charges, le Ministre peut ordonner la mise en conformité des installations aux frais de la S.T.I.B.

15.4.6. Algemene bepalingen betreffende de spoorlijnen

De spoorlijnen moeten op elk ogenblik de verkeersveiligheid verzekeren in normale omstandigheden van belasting en snelheid van de spoorvoertuigen. De goede afvoer van het oppervlaktewater en het in goede staat onderhouden van het wegdek van de ingenomen zone, hieronder bepaald, moeten verzekerd worden.

De zone die ingenomen wordt door de spoorlijn op de openbare weg, omvat de zone of zones tussen de rails, de zone tussen de lijnen, indien dit het geval is, en buiten de rails, twee zones met elk een breedte van 0,35 m. Deze zone strekt zich uit tot aan de rand van de rijweg wanneer de afstand, begrepen tussen de rijweg en de dichtstbijzijnde rail minder bedraagt of gelijk is aan 1 m.

De M.I.V.B. zorgt voor het onderhoud van de zone van de lijnen, zoals bepaald in de paragraaf hieronder, met uitzondering van de greppel. Ze is niet gehouden de beschadigingen, veroorzaakt door werken van derden te herstellen.

De lijnen worden aangelegd in het openbaar wegennet. De reinheid van het openbaar wegennet is de verantwoordelijkheid van het bestuur dat er de beheerder van is.

De profielen van de zone van de lijnen en rijwegen moeten technisch verenigbaar zijn.

15.4.7. Waterafvoer - rioolkolken enz.

Bij de aanleg van de spoorlijn, tref de M.I.V.B. de nodige schikkingen om rekening te houden met alle waterafvoer; ze herstelt de afvoer die in de loop van de werken moet gestopt of opgeschort worden.

15.4.6. Dispositions générales relatives aux voies ferrées

Les voies doivent assurer en tout temps la sécurité de la circulation des véhicules ferrés dans des conditions normales de charge et de vitesse. Le bon écoulement des eaux de surface et le maintien en bon état du revêtement de la zone occupée et définie ci-après doivent être assurés.

La zone occupée par la voie ferrée sur la voie publique comprend la ou les zones entre les rails, la zone entre voies s'il y a lieu et, extérieurement aux rails, deux zones ayant chacune une largeur de 0,35 m. Cette zone s'étend jusqu'à la bordure de la chaussée lorsque l'intervalle compris entre celle-ci et le rail le plus proche est inférieur ou égal à 1 m.

La S.T.I.B. assure l'entretien de la zone des voies telle que définie au paragraphe ci-dessus, à l'exception du filet d'eau. Elle n'est pas tenue de réparer les dégradations occasionnées par des travaux de tiers.

Les voies sont établies en voirie publique. La propreté de la voirie publique incombe à l'administration qui en est gestionnaire.

Les profils de la zone des voies et des chaussées doivent être techniquement compatibles.

15.4.7. Ecoulement des eaux - Regards d'égouts, etc.

Lors de l'établissement de la voie ferrée, la S.T.I.B. prend les dispositions voulues pour respecter tous les écoulements des eaux; elle rétablit les écoulements qui, au cours de travaux, doivent être arrêtés ou suspendus.

Wanneer de M.I.V.B., voor de goede uitvoering van de werken voor aanleg, vernieuwing of verplaatsing van de spoorlijn, wijzigingen aanbrengt aan het niveau van de greppels, aan de rioolkokers en aan de trottoirranden, verzekert zij er de werken van volgens de instructies die zij krijgt van de besturen waarvan deze installaties afhangen.

Hetzelfde geldt, maar enkel tijdens een eerste aanleg van de lijn, voor de verplaatsing van de openbare leidingen of privé-leidingen.

Indien de verplaatsing van ondergrondse, en openbare leidingen of privé-leidingen evenals de toegang ertoe vanaf de bovengrond, echter noodzakelijk blijken, zal het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest opdracht geven tot de werken die er betrekking op hebben en ze voor zijn rekening nemen.

#### 15.4.8. Werken aan het wegennet

Wanneer het, voor de bouw van nieuwe wegen, evenals voor de verplaatsing of de vernieuwing van bestaande lijnen, noodzakelijk is een deel van de openbare weg buiten de zones, bedoeld in de 2e paragraaf van punt 15.4.6, op te breken, in het bijzonder om de niveau-aansluitingen te herstellen met het bestaande wegennet, wordt de demontage en de heropbouw van dit deel uitgevoerd voor rekening van de begroting van de M.I.V.B.; deze moet er bovendien gedurende één jaar, beginnende op de dag van de voorlopige oplevering van de werken, het onderhoud van verzekeren, met uitzondering van de greppel.

Vooraleer de werken aan het wegennet, die voorzien of noodzakelijk zijn, door de M.I.V.B. ondernomen worden, pleegt deze overleg met het Gewest om de volledige herstelling van het wegennet technisch te coördineren. In geval het Gewest belangstelling toont voor dergelijke werken, neemt het Gewest of de betrokken gemeente de financiering voor de werken die buiten de zone ten laste van de M.I.V.B. vallen, voor zijn of haar rekening.

Lorsque, pour la bonne exécution des travaux d'établissement, de renouvellement ou de déplacement de la voie ferrée, la S.T.I.B. apporte des modifications aux niveaux des filets d'eau, aux cheminées d'égouts et aux bordures des trottoirs, elle en assure les travaux suivant les instructions qui lui sont données par les administrations dont ces installations dépendent.

Il en est de même, mais seulement lors du premier établissement de la ligne, en ce qui concerne le déplacement de canalisations publiques ou privées.

Toutefois, si le déplacement des canalisations souterraines publiques ou privées ainsi que leur accès depuis la surface s'avèrent nécessaires, les travaux y afférents sont ordonnés par la Région de Bruxelles-Capitale et sont réalisés pour compte de celle-ci.

#### 15.4.8. Travaux de voiries

Lorsque, pour la construction de voies nouvelles ainsi que pour le déplacement ou le renouvellement ou la désaffectation de voies existantes, il est nécessaire de démolir une partie de la voie publique en dehors des zones visées au 2e paragraphe du point 15.4.6., en particulier pour rétablir les raccords de niveau aux voiries existantes, le démontage et la reconstruction de cette partie sont effectués à charge du budget de la S.T.I.B.; celle-ci doit, en outre, pendant une année prenant cours le jour de la réception provisoire des travaux, en assurer l'entretien, à l'exception du filet d'eau.

Avant que les travaux de voirie prévus ou nécessaires ne soient entrepris par la S.T.I.B., celle-ci se concerta avec la Région pour coordonner techniquement la réfection complète de la voirie. En cas d'intérêt exprimé par la Région pour de tels travaux, le financement relatif aux travaux, en dehors des zones à charge de la S.T.I.B., est pris en charge par la Région ou la commune concernée.

## 15.4.9. Opbreken en heropbouwen van rijwegen

Het opbreken van de rijwegen en het openen van greppels voor het plaatsen van de lijn enz., gebeuren met alle gewenste voorzorgsmaatregelen en volgens de aanwijzingen van het bestuur dat het wegennet beheert.

De rijwegen moeten, indien nodig, en indien het kan gedaan worden, opgebroken en hersteld worden op dezelfde dag, zodanig dat de vrijheid en de veiligheid van het verkeer zo weinig mogelijk geschaad worden. De werken worden 's nachts uitgevoerd indien de omstandigheden het vereisen.

## 15.4.10. Aansluitingen aan het bestaande wegennet

Wanneer men het, na de aanleg van de spoorlijn, nodig acht aansluitingen te maken aan het bestaande wegennet, zijn alle kosten van om het even welke algemene aard, die voortvloeien uit de aanleg van deze aansluitingen, ten laste van de M.I.V.B., of deze werken nu rechtstreeks door haar uitgevoerd worden of door aannemers die hiertoe opdracht gekregen hebben van het bestuur dat het wegennet beheert.

## 15.4.11. Werken uit te voeren in de zone van de spoorlijnen

Het herstel van het wegdek in zijn oorspronkelijke staat komt ten laste van de M.I.V.B., of die werken nu rechtstreeks door haar uitgevoerd werden of door aannemers die hiertoe opdracht kregen van de beherende administratie van het wegennet.

Het omvat :

- 1° voor doorlopend wegdek : het gebruik van nieuw materiaal;
- 2° voor niet doorlopend wegdek : het gebruik van gedemonteerd materiaal, onder beding dat afbraakmateriaal vervangen

## 15.4.9. Démontage et reconstruction des chaussées

La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées pour la pose de la voie, etc. sont effectuées avec toutes les précautions désirables et selon les indications de l'administration gestionnaire de la voirie. Les chaussées doivent, si nécessaire et si faire se peut, être démontées et rétablies dans la même journée, de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les travaux sont exécutés de nuit, si les circonstances l'exigent.

## 15.4.10. Raccords aux voiries existantes

Lorsque, par suite de l'établissement des voies ferrées, il est reconnu nécessaire d'établir des raccords aux voiries existantes, tous les frais généralement quelconques résultant de l'établissement de ces raccords sont à charge de la S.T.I.B., que ces travaux soient effectués directement par elle ou par les entrepreneurs commissionnés à cette fin par l'administration gestionnaire de la voirie.

## 15.4.11. Travaux à exécuter dans la zone des voies

Le rétablissement des revêtements dans leur état primitif est à charge de la S.T.I.B., que ces travaux soient exécutés directement par elle ou par des entrepreneurs commissionnés à cette fin par l'administration gestionnaire de la voirie.

Il comprend :

- 1° pour les revêtements continus : l'emploi de matériaux neufs;
- 2° pour les revêtements discontinus : l'emploi des matériaux démontés, sauf à remplacer les déchets par des

wordt door nieuw materiaal, en eventueel het nodige materiaal geleverd wordt voor de aansluiting van het wegdek aan de rails.

De aanleg of versteviging van de funderingen is voor rekening van de M.I.V.B.; het type ervan moet erkend worden door het bestuur dat het wegennet beheert.

#### 15.4.12. Oud materiaal

Het materiaal dat afkomstig is van het opbreken van het wegdek en van de funderingen, en dat niet gebruikt wordt voor de herstelling, wordt overgelaten aan de vrije beschikking van de M.I.V.B. die het onverwijld moet ontruimen.

#### 15.4.13. Onderhoud van spoorlijnen en vaste installaties

De spoorlijnen, zowel toekomstige als hoofdlijnen, en de vaste installaties worden door de M.I.V.B. op haar kosten constant in perfecte staat onderhouden zodanig dat niet alleen de voertuigen van de M.I.V.B. er steeds makkelijk en veilig kunnen rijden, maar dat ook het algemeen verkeer er niet door belemmerd of gestoord zou worden.

#### 15.4.14. Buiten dienst stellen van spoorlijnen

Wanneer de spoorlijnen niet langer geëxploiteerd worden, wordt het beheer van hun zone geregeld door de M.I.V.B., die ook instaat voor het onderhoud ervan gedurende een periode van maximum drie jaar, te rekenen vanaf de datum waarop de stopzetting van de exploitatie van de betrokken spoorlijn besloten werd. Na deze termijn, en na betekening, worden de installaties overgedragen aan de beheerder van het wegennet, die er dientengevolge het onderhoud van waarneemt op eigen kosten.

De beslissing tot het beëindigen van de exploitatie van de spoorlijnen wordt geregeld door het beheercontract.

matériaux neufs et à fournir éventuellement les matériaux nécessaires pour le raccordement des revêtements aux rails.

L'établissement ou le renforcement des fondations est à charge de la S.T.I.B.; leur type doit être agréé par l'administration gestionnaire de la voirie.

#### 15.4.12. Vieux matériaux

Les matériaux provenant de la démolition des revêtements, des fondations, et qui ne sont pas utilisés dans leur rétablissement, sont laissés à la libre disposition de la S.T.I.B. qui est tenue de les évacuer sans retard.

#### 15.4.13. Entretien des voies ferrées et des installations fixes

Les voies ferrées, tant accessoires que principales, et les installations fixes, sont constamment tenues en parfait état par la S.T.I.B. et à ses frais, de sorte que, non seulement les voitures de la S.T.I.B. puissent toujours y circuler avec facilité et sécurité, mais encore que la circulation générale ne puisse être ni entravée ni gênée.

#### 15.4.14. Désaffectation de voies

Lorsque les voies ferrées ne sont plus exploitées, la gestion de leur zone est réglée par la S.T.I.B. qui en assure l'entretien pendant un délai maximum de 3 ans à partir de la date de décision d'arrêt de l'exploitation de la voie ferrée; passé ce délai, les installations sont remises, après notification, au gestionnaire de la voirie qui, dès lors, en assume l'entretien à ses frais.

La décision d'arrêt d'exploitation de voies ferrées est régie par le contrat de gestion.

Zodra het besluit tot het niet langer exploiteren genomen is, neemt de M.I.V.B. het initiatief het demonteren van deze installaties aan het Gewest voor te stellen. Het Gewest bepaalt vervolgens het programma der werkzaamheden en duidt de overheid aan die het demonteren van deze installaties en het bergen van het materiaal waaruit de spoorinfrastructuur bestaat, ten laste neemt, evenals het herstellen van het wegdek in zijn eventuele oorspronkelijke staat, waarbij de M.I.V.B. kan tussenkomen voor het ontruimen van het materiaal waaruit de lijn bestaat (rails, dwarsbalken, palen, enz.).

Voor de spoorlijnen die niet meer gebruikt worden op de datum van invoeging van onderhavig lastenkohier, dient de beslissing tot stopzetting van de exploitatie bevestigd te worden binnen de volgende 24 maanden. De periode van drie jaar, waarvan sprake hierboven, begint voor deze lijnen vanaf de bevestiging van dit niet meer exploiteren.

15.4.15. Onderhoudswerken over de hele breedte van het wegdek van straten en openbare pleinen

Wanneer de overheid buiten de gevallen die voorzien zijn in artikel 15.4.8., paragraaf 2, beslist onderhoudswerken uit te voeren over de hele breedte van het wegdek van straten en openbare pleinen waarop spoorlijnen aangelegd zijn, komt de M.I.V.B. niet tussen in de kost van de werken.

15.4.16. Vernieuwing van het wegdek

Wanneer de overheid buiten de gevallen die voorzien zijn in artikel 15.4.8., paragraaf 2, beslist het wegdek te vervangen over de hele breedte van de straten en openbare pleinen, waarop spoorlijnen aangelegd zijn, door een wegdek van hetzelfde type als het bestaande, of door om het even welk ander wegdek, met of zonder versteviging van de fundering, komt de M.I.V.B. niet tussen in de kost van de werken.

La S.T.I.B. prend l'initiative, dès la décision d'arrêt d'exploitation, de proposer le démontage de ces installations à la Région; celle-ci arrête le programme des travaux et définit l'autorité publique qui prend à sa charge le démontage de ces installations et la récupération des matériaux constitutifs de l'infrastructure ferrée, ainsi que le rétablissement des revêtements dans leur éventuel primitif état, la S.T.I.B. pouvant intervenir pour l'évacuation des matériaux constitutifs de la voirie (rails, traverses, poteaux, ...).

Pour les voies ferrées qui ne sont plus exploitées à la date d'entrée en vigueur du présent cahier général des charges, la décision d'arrêt d'exploitation de ces lignes devra être confirmée dans les 24 mois qui suivent. Le délai de 3 ans dont question ci-dessus court, pour ces lignes, dès confirmation de l'arrêt d'exploitation.

15.4.15. Travaux d'entretien sur toute la largeur du revêtement des rues et des places publiques

Lorsque les pouvoirs publics décident, en-dehors des cas prévus par l'article 15.4.8, paragraphe 2, d'effectuer des travaux d'entretien sur toute la largeur du revêtement des rues et places publiques sur lesquelles des lignes ferrées sont établies, la S.T.I.B. n'intervient pas dans le coût des travaux.

15.4.16. Renouvellement des revêtements

Lorsque les pouvoirs publics décident, en-dehors des cas prévus par l'article 15.4.8, paragraphe 2, de remplacer le revêtement sur toute la largeur des rues et places publiques sur lesquelles des lignes ferrées sont établies, par un revêtement analogue à celui existant ou par tout autre revêtement, avec ou sans renforcement de la fondation, la S.T.I.B. n'intervient pas dans le coût des travaux.

## 15.4.17. Zorg voor de wijzigingen

Het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest kan, met name op aanvraag van het bestuur dat het beheer waarneemt van het wegennet, het tracé van de lijnen laten wijzigen, de parkeerplaatsen laten verplaatsen en opdracht geven tot alle wijzigingen van de plaatsing van de installaties van de M.I.V.B. die vereist worden door een tracéwijziging, een niveau- of breedtewijziging van de openbare weg.

Alle kosten te wijten aan nieuwe constructies of wijzigingen van de bestaande installaties, zijn voor rekening van het bestuur of het organisme dat er de aanvraag voor deed.

Voor het overige worden de principes in verband met de aanleg, de wijziging, de uitbreiding, de afschaffing van lijnen van de M.I.V.B. vastgelegd door het beheercontract, overeenkomstig artikel 3, lid 1, 2° van de ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

**Artikel 16 : Vandalisme en agressies het hoofd bieden**

16.1. Het vandalisme en de agressies tegen de M.I.V.B., haar personeel en haar klanten zijn een bron van ontevredenheid, zowel voor de gemeenschap in het algemeen als voor het personeel van de onderneming.

De gevolgen zijn van uiteenlopende aard :

- aanslag op de fysieke en/of morele integriteit,
- financiële kost,
- imago,
- motivatie.

16.2. In verband met vandalisme en agressies,

(1) is het aan de gemeentelijke politie dat de hoofdtaak toekomt de onveiligheid op het bovengrondse net en in het metronet te bestrijden;

## 15.4.17. Prise en charge des modifications

La Région de Bruxelles-Capitale peut faire modifier, notamment à la demande de l'administration gestionnaire de la voirie, le tracé des lignes, faire déplacer les endroits de stationnement et ordonner toutes modifications de l'emplacement des installations de la S.T.I.B. nécessitées par les changements de tracé, de niveau ou de largeur de la voie publique.

Tous les frais dus aux nouvelles constructions ou aux modifications des installations existantes sont à charge de l'administration ou de l'organisme qui en fait la demande.

Pour le surplus, les principes relatifs à l'établissement, la modification, l'extension, la suppression de lignes de la S.T.I.B. sont fixés par le contrat de gestion, conformément à l'article 3, alinéa 1er, 2°, de l'ordonnance relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale.

**Article 16 : Faire face au vandalisme et aux agressions**

16.1. Le vandalisme et les agressions contre la S.T.I.B., ses agents et ses clients sont source d'insatisfactions tant pour la collectivité en général que pour le personnel de l'entreprise.

Les conséquences sont de différents ordres :

- atteinte à l'intégrité physique et/ou morale,
- coût financier,
- image de marque,
- motivation.

16.2. En ce qui concerne le vandalisme et les agressions,

(1) c'est aux polices communales que revient la mission principale de lutte contre l'insécurité sur le réseau de surface, et dans le réseau métro;

- (2) in de mate dat de politie niet op elk ogenblik aanwezig is, is de M.I.V.B. gehouden voldoende toezicht te houden op het metronet;
- (3) de bijzondere brigade van de metropolitie kan politietoezicht uitoefenen en overgaan tot interventies;
- (4) de beëdigde personeelsleden van de M.I.V.B. kunnen overgaan tot identiteitscontroles in het kader van de politiebevoegdheden die hen toegekend worden;
- (5) de M.I.V.B. zal aan de politie-overheden alle nodige hulp verlenen teneinde preventieve acties uit te voeren en veiligheidsmaatregelen te nemen;
- (6) de M.I.V.B. neemt preventieve maatregelen van verschillende aard dan de hierboven voorziene, die geschikt zijn om de agressies en het vandalisme tegen haar uitrustingen, haar personeelsleden en haar klanten het hoofd te kunnen bieden.

#### Artikel 17 : Fraude het hoofd bieden

Aangezien de M.I.V.B. verantwoordelijk is voor de inning van haar inkomsten, neemt zij de nodige maatregelen teneinde fraude het hoofd te bieden (gebruikers die niet beschikken over een geldig vervoerbewijs).

Bijgevolg,

- ontwikkelt zij preventieve acties;
- organiseert zij regelmatig controles in de rijtuigen of betaalzone : ze deelt in bijlage bij het jaarlijks activiteitenrapport de resultaten mee aan het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

De M.I.V.B. is verplicht de heffingstoeslag te innen, bepaald door de tarieven, bij de klanten die geen geldig vervoerbewijs kunnen voorleggen (cf. artikel 18 van de ordonnantie).

Haar beëdigde personeelsleden kunnen overgaan tot een identiteitscontrole in het kader van de politiebevoegdheden die hen toegekend worden.

- (2) dans la mesure où les polices ne sont pas présentes à tous moments, la S.T.I.B. est tenue d'assurer une surveillance suffisante du réseau de métro;
- (3) la brigade spéciale de la police du métro peut exercer une surveillance policière et procéder à des interventions;
- (4) les agents assermentés de la S.T.I.B. peuvent procéder à des contrôles d'identité, dans le cadre des compétences de police qui leurs sont conférées;
- (5) la S.T.I.B. apportera aux autorités de police toute l'aide nécessaire en vue d'effectuer des actions de prévention et de prendre les mesures de sécurité;
- (6) la S.T.I.B. prend des mesures préventives de nature différente de celles prévues ci-dessus, susceptibles de faire face aux agressions et au vandalisme contre ses équipements, ses agents et ses clients.

#### Article 17 : Faire face à la fraude

La S.T.I.B. étant responsable de la perception de ses recettes, elle prend les mesures nécessaires en vue de faire face à la fraude (utilisateurs ne disposant pas de titre de transport valable).

En conséquence, elle

- développe des actions de prévention;
- organise régulièrement des contrôles sur voiture ou en zone payante; elle communique en annexe du rapport annuel d'activité les résultats à la Région de Bruxelles-Capitale.

La S.T.I.B. est tenue de percevoir la surtaxe définie par les tarifs, auprès des voyageurs qui ne peuvent présenter un titre valable (cf. article 18 de l'ordonnance).

Ses agents assermentés peuvent procéder à des contrôles d'identité, dans le cadre des compétences de police qui leur sont conférées.

**Artikel 18 : Het M.I.V.B.-aanbod coördineren met dat van andere vervoermaatschappijen**

De coördinatie van de M.I.V.B.-diensten met die van andere vervoermaatschappijen die het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest aandoen, in een geest van complementariteit in sommige gevallen, en van concurrentie in andere, maakt het mogelijk de gemeenschap meer voldoening te schenken en het aantal klanten van de M.I.V.B. te vergroten.

De M.I.V.B. bestudeert, binnen de grenzen voorzien door het beheercontract, elk project ter aanpassing van haar net of tariefwijzigingen die uit deze coördinatie voortvloeien.

In geval de voorgelegde voorstellen er belang bij hebben, belast het Gewest er zich mee, indien nodig, de coördinatie te organiseren met de voorgedij-overheden van de exploiterende maatschappijen die bij deze projecten betrokken zijn, teneinde de noodzakelijke overeenkomsten ter zake te bepalen.

**Artikel 19 : Rekening houden met de gemeenschap**

Het imago van de M.I.V.B. en het Gewest is sterk verbonden met de mate waarin de M.I.V.B. rekening houdt met de gemeenschap, op het vlak

- van de veiligheid van gebruikers en het publiek in ruime zin,
- van een vermindering van hinder,
- van een bijdrage tot de kwaliteit van de activiteiten in de stad,
- van het respect voor en het productief maken van het cultureel patrimonium, al dan niet geïntegreerd in de installaties van de M.I.V.B.

Het beheercontract bepaalt de doelstellingen en de door de M.I.V.B. in dit kader na te leven richtlijnen.

**Artikel 20 : De ombudsdienst informeren**

De M.I.V.B. informeert de ombudsdienst, die bij besluit van de Executieve georganiseerd wordt, teneinde het regelen van conflicten tussen de M.I.V.B. en haar gebruikers te vergemakkelijken.

**Article 18 : Coordonner l'offre S.T.I.B. avec celle des autres sociétés de transport**

La coordination des services S.T.I.B. avec ceux des autres sociétés de transport desservant la Région de Bruxelles-Capitale, dans un esprit de complémentarité dans certains cas, de compétition dans d'autres, permet d'améliorer la satisfaction de la collectivité et d'augmenter la clientèle de la S.T.I.B.

La S.T.I.B. étudie, dans les limites prévues par le contrat de gestion, tout projet d'adaptation de l'offre de son réseau ou des modifications tarifaires résultant de cette coordination.

En cas d'intérêt pour les propositions présentées et lorsque c'est nécessaire, la Région se charge d'organiser la coordination avec les autorités de tutelle des sociétés exploitantes impliquées dans ces projets en vue de définir les conventions nécessaires en la matière.

**Article 19 : Respecter la collectivité**

L'image de marque de la S.T.I.B. et de la Région est fortement liée au respect par la S.T.I.B. de la collectivité, aux niveaux

- de la sécurité des utilisateurs et du public au sens large,
- de la réduction des nuisances,
- d'une contribution à la qualité des activités en ville,
- du respect et de la mise en valeur du patrimoine culturel, qu'il soit intégré ou non aux installations de la S.T.I.B.

Le contrat de gestion définit les objectifs et les directives à respecter par la S.T.I.B. dans ce cadre.

**Article 20 : Informer le service de médiation**

La S.T.I.B. informe le service de médiation organisé par un arrêté de l'Exécutif, en vue de faciliter le règlement des conflits entre la S.T.I.B. et ses utilisateurs.

**Artikel 21: Rekening houden met representatieve groepen van gebruikers of potentiële klanten**

Het Imago van de M.I.V.B. verloopt ook via het luisteren naar de verschillende representatieve groepen van gebruikers of potentiële klanten die zich uitdrukken in verband met het openbaar vervoer te Brussel.

Een consultatieve structuur wordt opgericht bij besluit van de Executieve.

**Artikel 22: Inspelen op de vragen van het Gewest**

De M.I.V.B. is een gewestelijke onderneming die de openbare gemeenschappelijke vervoerdienst verzekert en die kadert in het regionale beleid, bijvoorbeeld

op het vlak van de bepaling van het regionale vervoerbeleid, speelt de M.I.V.B. in op de vragen tot deelname aan studies of reflectie en/of advies die haar door het Gewest worden geformuleerd;

op het vlak van communicatie, waakt de M.I.V.B. erover dat haar communicatiebeleid zou kaderen in dat van het Gewest, en dat de keuzen van het vervoerbeleid die door het Gewest worden geformuleerd, productief worden gemaakt; alle communicatiedragers van de M.I.V.B., bestemd voor het publiek, waaronder de voertuigen, dragen met name naast het letterwoord van de M.I.V.B., de vermelding, "Brusselse Hoofdstedelijk Gewest", in het Frans en in het Nederlands;

in geval van overmacht, behoudt het Gewest zich het recht voor de middelen van de M.I.V.B. geheel of gedeeltelijk in beslag te nemen, zonder aan de M.I.V.B. enig specifiek middel op te leggen dat met een dergelijke situatie verband zou houden.

De modaliteiten van deze samenwerking tussen het Gewest en de M.I.V.B. worden bepaald in het beheercontract.

N.B. De hiernagenoemde bijlagen van het algemeen lastenkohier zijn verkrijgbaar bij het Ministerie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, Bestuur van de Uitrustingen en van het Verkeersbeleid (B.U.V.).

**Article 21: Prendre en compte les groupes représentatifs des utilisateurs ou des clients potentiels**

L'image de marque de la S.T.I.B. passe également par une écoute des différents groupes représentatifs des utilisateurs ou des clients potentiels qui s'expriment sur les transports en commun à Bruxelles.

Une structure consultative est organisée par un arrêté de l'Exécutif.

**Article 22: Répondre aux demandes de la Région**

La S.T.I.B. est une entreprise régionale assurant le service public de transport en commun, et s'inscrit dans la politique régionale, par exemple

au niveau de la définition de la politique régionale des déplacements, la S.T.I.B. répond aux demandes de participation à des études ou des réflexions, et/ou de conseil qui lui sont formulées par la Région;

au niveau de la communication, la S.T.I.B. veille à ce que sa politique de communication s'inscrive dans celle de la Région, et mette en valeur les choix de politique des déplacements formulés par celle-ci; en particulier, tous les supports de communication de la S.T.I.B. à destination du public, dont les véhicules, portent, aux côtés du sigle de la S.T.I.B., la mention "Région de Bruxelles-Capitale", en français et en néerlandais;

en cas de force majeure, la Région se réserve le droit de réquisitionner totalement ou partiellement les moyens de la S.T.I.B., sans imposer à la S.T.I.B. aucun moyen spécifique qui serait lié à une telle situation.

Les modalités de cette coopération entre la Région et la S.T.I.B. sont définies dans le contrat de gestion.

N.B. Les annexes du cahier général des charges, ci-après mentionnées, sont disponibles au Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Administration de l'Équipement et de la politique des Déplacements (A.E.D.).

**Bijlage 1** Samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten in verband met het gewestgrensoverschrijdend openbaar vervoer van en naar het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest (cf. inleiding)

**Bijlage 2** Reglement op de politie van personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar (cf. artikel 14)

**Bijlage 3** Plan van het net van infrastructuurwerken toevertrouwd aan de M.I.V.B. (cf. artikel 15, paragraaf 15.3.4.)

**Annexe 1** Accord de coopération entre les Régions concernant les transports en commun publics régionaux, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale (cf. préambule)

**Annexe 2** Règlement sur la police des transports de personnes par tram, prémetro, métro, autobus et autocar (cf. article 14)

**Annexe 3** Plan du réseau d'ouvrages d'infrastructures confiés à la S.T.I.B. (cf. article 15, paragraphe 15.4.3.)

## ANDERE BESLUITEN

### DIENSTEN VAN DE EERSTE MINISTER EN MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

#### Nationale Orden Benoemingen. — Bevorderingen

Bij koninklijk besluit van 8 augustus 1988 worden bevorderd tot Officier in de Leopoldsorde:

de heren:

Mortier, Joseph, hoofdinspecteur-directeur.

Ranginneming: 8 april 1987.

Hij zal het burgerlijk ereteken dragen.

Tys, Silvester S., hoofdlandbouwkundig ingenieur-directeur.

Ranginneming: 15 november 1986.

Hij zal het burgerlijk ereteken dragen.

Bij hetzelfde koninklijk besluit wordt de heer Van Lerberghe, Erik, directeur-generaal, benoemd tot Officier in de Leopoldsorde.

Ranginneming: 8 april 1988.

Hij zal het burgerlijk ereteken dragen.

Bij hetzelfde koninklijk besluit worden benoemd tot Ridder in de Leopoldsorde:

de heren:

Baeyens, Jan, eerstaanwezend industrieel ingenieur.

Ranginneming: 8 april 1988.

Berghmans, Wilfried F., geneesheer-hoofd van dienst.

Ranginneming: 8 april 1988.

Coenen, Philibert, geestelijk raadsman.

Ranginneming: 8 april 1988.

De Witte, Gustaaf A.M.-A., eerstaanwezend ingenieur-hoofd van dienst.

Ranginneming: 8 april 1988.

Maes, Jacques, adjunct-adviseur.

Ranginneming: 8 april 1988.

Rouffa, Jean-Pierre, eerstaanwezend inspecteur.

Ranginneming: 8 april 1988.

Schildermans, Jan B., gegradueerd hoofdverpleger.

Ranginneming: 8 april 1988.

Mevr. 't Kindt, Georgette C., bestuurschef.

Ranginneming: 8 april 1988.

## AUTRES ARRÊTÉS

### SERVICES DU PREMIER MINISTRE ET MINISTÈRE DE LA COMMUNAUTE FLAMANDE

#### Ordres nationaux Nominations. — Promotions

Par arrêté royal du 8 août 1988 sont promus Officier de l'Ordre de Léopold:

MM.:

Mortier, Joseph, inspecteur en chef-directeur.

Prise de rang: 8 avril 1987.

Il portera la décoration civile.

Tys, Silvester S., ingénieur agronome en chef-directeur.

Prise de rang: 15 novembre 1986.

Il portera la décoration civile.

Par le même arrêté royal M. Van Lerberghe, Erik, directeur général, est nommé Officier de l'Ordre de Léopold.

Prise de rang: 8 avril 1988.

Il portera la décoration civile.

Par le même arrêté royal sont nommés Chevalier de l'Ordre de Léopold:

MM.:

Baeyens, Jan, ingénieur industriel principal.

Prise de rang: 8 avril 1988.

Berghmans, Wilfried F., médecin-chef de service.

Prise de rang: 8 avril 1988.

Coenen, Philibert, conseiller spirituel.

Prise de rang: 8 avril 1988.

De Witte, Gustaaf A.M.-A., ingénieur principal-chef de service.

Prise de rang: 8 avril 1988.

Maes, Jacques, conseiller adjoint.

Prise de rang: 8 avril 1988.

Rouffa, Jean-Pierre, inspecteur principal.

Prise de rang: 8 avril 1988.

Schildermans, Jan B., chef infirmier gradué.

Prise de rang: 8 avril 1988.

Mme 't Kindt, Georgette, C., chef administratif.

Prise de rang: 8 avril 1988.