



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**Bulletin van de interpellaties
en mondelinge vragen**

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 16 MAART 2005**

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

**Bulletin des interpellations et
des questions orales**

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 16 MARS 2005**

Het **Bulletin van interpellaties en mondelinge vragen** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Le **Bulletin des interpellations et questions orales** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

INHOUD**SOMMAIRE**

<p>INTERPELLATIES 4</p> <p>- van de heer Béa Diallo 4</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de toegang voor de personen met beperkte mobiliteit tot het MIVB-net".</p> <p><i>Bespreking – Sprekers de heer Béa Diallo, de heer Pascal Smet, minister.</i></p> <p>- van de heer Joël Riguelle 12</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de zorgwekkende toestand met de Brusselse taxi's en de gevolgen van de workshops die momenteel plaatshebben".</p> <p><i>Bespreking – Sprekers : de heer Joël Riguelle, de heer Mohamed Daïf, de heer Hervé Doyen, de heer Pascal Smet, minister.</i></p>	<p>INTERPELLATIONS 4</p> <p>- de M. Béa Diallo 4</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant : "l'accès des personnes à mobilité réduite au réseau de la STIB".</p> <p><i>Discussion – Orateurs : M. Béa Diallo, M. Pascal Smet, ministre.</i></p> <p>- de M. Joël Riguelle 12</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la situation préoccupante dans le domaine des taxis à Bruxelles et les suites des ateliers actuellement en cours".</p> <p><i>Discussion – Orateurs : M. Joël Riguelle, M. Mohamed Daïf, M. Hervé Doyen, M. Pascal Smet, ministre.</i></p>
---	--

MONDELINGE VRAGEN	21	QUESTIONS ORALES	21
- van de heer Vincent De Wolf	22	- de M. Vincent De Wolf	22
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het personeel voor bijstand en thuiszorg is in het bijzonder het slachtoffer van het gebrek aan parkeerplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "le personnel d'aide et de soins à domicile particulièrement victime du manque de parking en Région de Bruxelles-Capitale".	
- van de heer Didier Gosuin	24	- de M. Didier Gosuin	24
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
en aan de heer Emir Kir, staatssecretaris voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Openbare Netheid en Monumenten en Landschappen,		et à M. Emir Kir, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Propreté publique et des Monuments et Sites,	
betreffende "het beheer van de vuilnisbakken rondom de MIVB-haltes".		concernant "la gestion des poubelles à proximité des arrêts de la STIB".	
- van de heer Jos Van Assche	27	- de M. Jos Van Assche	27
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de extra uitgaven bij de totstandkoming van het GEN".		concernant "les dépenses supplémentaires liées à la réalisation du RER".	

<p>INTERPELLATIE 31</p> <p>- van de heer Jacques Simonet 31</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de besluitvorming bij de MIVB".</p> <p><i>Bespreking – Sprekers de heer Jacques Simonet, de heer Hervé Doyen, de heer Pascal Smet, minister.</i></p>	<p>INTERPELLATION 31</p> <p>- de M. Jacques Simonet 31</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la structure décisionnelle à la STIB".</p> <p><i>Discussion – Orateurs: M. Jacques Simonet, M. Hervé Doyen, M. Pascal Smet, ministre.</i></p>
--	---

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BÉA DIALLO

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

betreffende "de toegang voor de personen met beperkte mobiliteit tot het MIVB-net".

De voorzitter.- De heer Diallo heeft het woord.

De heer Béa Diallo (*in het Frans*).- *In haar beleidsverklaring zegt de regering dat mobiliteit in de eerste plaats het recht is om zich te verplaatsen.*

De regering zal er ook op toezien dat personen met beperkte mobiliteit een betere toegang krijgen tot het openbaar vervoer.

Volgens het stedenbouwkundig reglement van 11 april 2003 vallen trein- en metrostations onder de bedoelde infrastructuren.

Ook in het beheerscontract met de MIVB komt een geleidelijke verbetering van de toegang voor personen met beperkte mobiliteit tot het openbaar vervoer aan bod.

Het investeringsprogramma bepaalt:

- *dat haltes en voertuigen beter toegankelijk moeten zijn door een keuze van geschikte materialen en voorzieningen bij de renovatie ervan;*
- *dat nieuwe stations en voertuigen worden ontworpen rekening houdend met een betere toegankelijkheid voor personen met*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. BÉA DIALLO

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

concernant "l'accès des personnes à mobilité réduite au réseau de la STIB".

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

M. Béa Diallo.- "La mobilité n'est pas seulement affaire de déplacements, elle est avant tout un droit : le droit de chacun de se rendre là où il le désire." C'est en ces termes que s'exprime le gouvernement concernant la mobilité publique, dans la déclaration de politique générale, sous l'intitulé "Bouger dans la ville".

Il précise qu'il veillera à ce que les politiques d'accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite (PMR) soient intensifiées. Il prévoit dans ce cadre que les achats de nouveau matériel, ainsi que les aménagements des espaces d'embarquement et de débarquement, devront faire l'objet d'une étude d'impact sur cette accessibilité des PMR.

Le règlement d'urbanisme de la Région de Bruxelles-Capitale du 11 avril 2003, concernant l'accessibilité des bâtiments par les PMR, précise que les infrastructures visées sont, entre autres, les gares et les stations de métro.

Dans le contrat de gestion 2001-2005 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB, la Région confirme son intention de rendre les transports en commun progressivement accessibles aux PMR. Le

bepaalde mobiliteit;

- *dat minstens twee metrostations per jaar worden aangepast in het kader van grote renovatiewerken.*

De MIVB behoudt de speciale vervoersdienst voor gehandicapten. Ze belooft in haar voorstel minstens het volgende te overwegen: behoud van de huidige dienst, mogelijke herziening van diensten en prijzen, ontwikkeling van de reservatiecentrale, ontwikkeling van avond- en weekenddiensten, uitbreiding van de criteria voor verschillende prijsklassen, partnerschappen met andere organisaties.

In haar toekomstvisie "MIVB 2020" bevestigt de maatschappij dat zij een bijzondere aandacht wil besteden aan de toegankelijkheid van het netwerk voor personen met een beperkte mobiliteit.

Ondanks meerdere inspanningen en verbeteringen, blijft de dienst voor deze mensen onvolledig en slecht aangepast.

Ik ben erg tevreden over de aanpassing van de bussen van lijn 71. De vrijheid van de personen met een beperkte mobiliteit om zich te verplaatsen, is beperkt doordat ze afhangen van de beschikbaarheid van het personeel. Ze moeten voor elke verplaatsing vooraf reserveren.

De procedure om bij de metro te geraken is vrij zwaar. De recente aanpassingen zijn nog in een experimenteel stadium, maar misschien kunnen we toch al een eerste balans opmaken.

Ook bij de bussen en de trams is er weinig evolutie. Sommige zijn toegankelijk voor rolstoelgebruikers, maar nog te weinig haltes zijn daaraan aangepast.

De MIVB is zich bewust van het probleem en zou het logisch vinden dat ze zelf bevoegd zou zijn voor het plaatsen en installeren van tram- en bushokjes.

Er is nood aan een globaal mobiliteitsplan om een efficiënt en coherent beleid te kunnen voeren. Staat zo'n plan op het programma? Komt de aangekondigde studie over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperkte mobiliteit er binnenkort?

Het Brussels Gewest heeft beloofd om elk jaar twee

programme d'investissement prévoit :

- que l'accès aux arrêts et aux véhicules de surface soit facilité par un choix de matériel et d'équipement adaptés lors de leur renouvellement ;
- que les nouvelles stations de métro et le nouveau matériel roulant soient systématiquement conçus pour faciliter l'accessibilité et l'utilisation par des PMR ;
- qu'au moins deux stations de métro par an soient adaptées, dans le cadre des travaux de grande rénovation.

La STIB précise quant à elle que le service spécial de transport de personnes handicapées est maintenu. Dans le cadre de son étude et pour ce qui concerne ces minibus spécialisés, elle s'engage à prendre en considération dans sa proposition au moins les aspects suivants : le maintien du service actuel; la possibilité de révision du service et du prix; le développement de la centrale de réservation; le développement du service le soir et le week-end; l'élargissement des critères d'accès à prix différents; l'établissement de partenariats avec d'autres prestataires de service.

Les personnes à mobilité réduite semblent donc, depuis ces dernières années, prises en considération. Dans les visions pour le transport public urbain à Bruxelles, « STIB 2020 », la société des transports en commun réaffirme son intention d'accorder une attention toute particulière à développer une accessibilité généralisée du réseau aux PMR.

Malgré tout, leur droit à la mobilité reste très limité sur le terrain. Bien que de multiples efforts aient été entrepris, le service qui leur est proposé, même s'il a été amélioré au fil des années, demeure incomplet et mal adapté.

Je suis très heureux d'avoir vu dans la presse que les bus 71 étaient aménagés. C'est très bien pour les PMR. Les personnes à mobilité réduite utilisant les transports en commun sont totalement dépendantes de la disponibilité du personnel sur place. Leur liberté de se déplacer quand elles le désirent est de ce fait restreinte, tout déplacement nécessitant une réservation préalable allant d'une heure au minimum à plusieurs jours, en fonction du mode de

haltes beter toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit. Wordt daar werk van gemaakt? De minibussen voor gehandicapten van de MIVB zouden stipter, beter toegankelijker en goedkoper worden. Komt daar iets van in huis?

Is er overleg gepleegd over de diverse maatregelen om het openbaar vervoer beter toegankelijk te maken met organisaties van gehandicapten? Zijn ze uitgetest door personen met een beperkte mobiliteit?

Zal het personeel dat contact heeft met personen met een beperkte mobiliteit opgeleid worden?

We moeten het dagelijks leven van personen met een beperkte mobiliteit eenvoudiger maken. Als ze weer mobieler worden, wordt het risico op maatschappelijk isolement kleiner.

Mobiliteit is een uitdaging, een noodzaak en een recht voor mensen met een beperkte mobiliteit. Materiële problemen mogen hun mobiliteit in geen geval in de weg staan.

transport utilisé.

La procédure à suivre par ces personnes pour accéder au métro s'avère assez lourde. Il est évident que la mise en place récente des dispositifs leur permettant cet accès est encore à un stade expérimental. Cependant, il serait peut-être utile d'effectuer un premier bilan de leur utilisation.

De même l'accès aux installations de surface ne connaît que peu d'évolution. Si certains bus et trams sont dorénavant à fond plat et permettent le transport des personnes en chaise roulante, les arrêts sont encore trop rarement adaptés au matériel roulant de ce type. Ce que j'ai vu que dans le 71 était vraiment bien.

La STIB est consciente du problème et précise que la logique serait que l'installation et l'entretien des abris pour voyageurs soit une compétence qui leur revienne. Cela lui permettrait d'homogénéiser la gamme du mobilier urbain affecté au transport public, de même que les fonctionnalités ainsi offertes à la clientèle.

Il paraît en effet indispensable d'avoir un plan global de la mobilité intégrant tous les facteurs et acteurs qui entrent en jeu pour rendre celle-ci efficace et cohérente sur l'ensemble du réseau. Un tel plan est-il au programme ? L'étude de l'impact sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite citée dans la déclaration politique est-elle prochainement prévue ?

En ce qui concerne l'engagement qu'a pris la Région d'équiper le réseau de tels dispositifs au rythme de deux stations par an, où en est-on ? Le rythme d'équipement est-il respecté ? Le service des minibus devant être amélioré du point de vue des délais, de l'accès et des prix, qu'en est-il, à ce jour, des améliorations nécessaires ?

Les divers services et installations à destination des personnes à mobilité réduite, pour leur permettre un meilleur accès au réseau, ont-ils fait l'objet d'une concertation avec des associations qui les représentent et ont-ils été testés avant leur mise en service définitif par les PMR elles-mêmes ?

Au-delà de toutes ces spécificités matérielles, il en est des non moins importantes pour ce qui est de la formation du personnel en contact avec les PMR. Trop souvent, il existe un malaise face à la prise en

charge d'une personne à mobilité réduite dans les transports en commun, les chauffeurs et accompagnants manquant sans doute de la formation adéquate pour les accueillir de façon appropriée. Envisage-t-on des formations spécifiques à cette problématique ?

Nombre de questions, donc, concernant ce droit qu'ont les personnes à mobilité réduite. Considérant que la nature même de leur appellation met le doigt sur le problème qui les touche, à savoir une mobilité réduite, il est indispensable de ne pas les handicaper davantage. Au contraire, il faut d'autant plus leur faciliter la vie quotidienne, qui est, pour eux, un combat de chaque jour. Il faut leur rendre une mobilité qu'ils n'ont pas ou qu'ils ont perdue pour éviter de les marginaliser et d'en faire des citoyens de deuxième zone.

Plus que pour aucun d'entre nous, la mobilité représente pour eux un enjeu, une nécessité et un droit qui ne devrait pas être bafoué par de simples problèmes matériels. Pour ces multiples raisons, je vous adresse ces questions, qui, j'en suis certain, permettront de dresser un bon état des lieux pour un premier bilan sur le sujet

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De toegang van personen met beperkte mobiliteit (PBM) tot het MIVB-net verdient inderdaad ons aller aandacht.*

De MVIB heeft een studie uitgevoerd over de verplaatsingen van de personen met beperkte mobiliteit met het openbaar vervoer en de resultaten in juni 2002 aan de toezichthoudende overheid meegedeeld. Het gewest zal nu een studie laten maken over de toegankelijkheid voor PBM van de tramhaltes op de lijnen van de grote ring.

De wijzigingen zullen geleidelijk aan worden doorgevoerd (plaatsing van liften in de metrostations, aanpassing van het rollend materieel). Ik heb in december jongstleden het programma voor de aanpassing van de metrostations al uitgebreid toegelicht in antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Simonet.

De metrostations zullen worden uitgerust met een specifiek oriëntatiesysteem voor blinden en

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

M. Pascal Smet, ministre.- La problématique des droits qu'ont les personnes à mobilité réduite (PMR) à une utilisation optimale du réseau de la STIB, que vous venez de si bien développer, me préoccupe également et requiert une attention particulière de la part de tous.

En matière de déplacement des PMR au sein des transports publics, la STIB a mené une étude qui a été remise à son autorité de tutelle en juin 2002, conformément aux engagements repris dans son contrat de gestion. D'autre part, la Région prépare un contrat pour une étude d'impact sur l'accessibilité PMR des haltes de tramways sur les lignes de la grande ceinture. Ces études feront à la fois le point sur la situation actuelle et sur les développements nécessaires pour permettre une accessibilité "totale et autonome" des PMR aux transports publics.

Des améliorations seront apportées progressivement en fonction, par exemple, de l'implantation d'ascenseurs dans les stations de métro ou d'équipement du matériel roulant ferré ou

slechtzienden dat in samenwerking met de blindenverenigingen is uitgewerkt. Het gaat om een interactief systeem van informatieborden (weergave in leesbaar schrift en reliëftekst in braille) en grondmarkeringen om visueel gehandicapten te informeren en te leiden en hun aandacht te vestigen op de gevarenczones.

Momenteel zijn 49 van de 68 metrostations met dit systeem uitgerust en zijn de perrons van alle metrostations voorzien van een podotactiele randmarkering om te waarschuwen voor het potentieel gevaar.

Dit jaar zullen tien metrostations met dit oriëntatiesysteem worden uitgerust. Voor de negen resterende stations zal dat iets later gebeuren, gelijktijdig met de renovatie- of aanpassingswerken die er gepland zijn. Per station kost het aanbrengen van dit oriëntatiesysteem gemiddeld 30.000 euro.

Ten behoeve van de overige personen met beperkte mobiliteit worden de stations onder meer uitgerust met liften.

Voor deze aanpassingswerken volgt het gewest de volgende principes:

- *De stations uit 1999 en later beschikken van bij hun inwerkingtreding over de nodige uitrustingen.*
- *De lopende projecten voor renovatie of constructie worden gewijzigd.*
- *Prioriteit gaat naar die stations die in overleg met de verenigingen voor PMB's worden bepaald.*
- *Er wordt in stappen gewerkt: 1 of 2 stations per tak tegen 2006-2007; volledige toegankelijkheid tegen 2010-2012.*

Het volledige programma ziet er als volgt uit:

Nieuwe stations:

- *De stations die in 2003 opengingen (Het Rad, Ceria, E. Merckx en Erasmus) zijn met een lift uitgerust.*
- *De studies voor de toekomstige stations (Delacroix en Weststation) voorzien in een*

routier. Le détail du programme d'adaptation des stations au profit des PMR et handicapés visuels se trouve repris dans une réponse que j'ai donnée à la fin de l'année dernière à une question écrite de M. Simonet. En résumé, le voici :

Dans le cas des aveugles et malvoyants, les stations de métro sont rendues plus accessibles grâce à des informations et des systèmes d'orientation leur permettant de se déplacer d'une manière autonome et en toute sécurité.

Un système signalétique spécifique a été développé dans les stations de métro, en collaboration avec des associations pour aveugles et malvoyants. Il est constitué d'un ensemble interactif de panneaux d'informations (reproductions en écriture lisible et en écriture tactile "Braille") et de marquages au sol ayant pour but d'informer les handicapés visuels, de les guider et d'éveiller leur attention sur des zones de danger lors de leurs trajets.

Actuellement, sur les 68 stations du métro bruxellois, 49 (soit 72%) sont déjà équipées de ce système et toutes les stations comportent un marquage podotactile situé près du bord des quais, pour attirer l'attention sur l'approche du danger.

Les efforts sont poursuivis pour pouvoir installer les dispositifs signalétiques dans les 19 autres stations du réseau métro. Cette année, une dizaine de stations seront équipées, et les 9 stations restantes le seront dans les toutes prochaines années, lors des travaux de rénovation ou de transformation de celles-ci (par exemple : Belgica, Rogier, Gare de l'Ouest, Gare du Nord, Arts-Loi, etc.).

Le coût de ces aménagements signalétiques s'élève en moyenne à 30.000 euro par station.

Dans le cas des autres personnes à mobilité réduite, l'accessibilité des stations consiste essentiellement en l'installation d'ascenseurs.

La Région de Bruxelles-Capitale a décidé de rendre accessibles l'ensemble des stations en agissant selon les principes suivants :

- Toutes les stations en cours de construction en 1999 et au-delà ont été ou seront équipées dès leur mise en service.

lift.

Bestaand netwerk:

- *De stations Stockel en Alma hebben een aangepaste opstapzone*
- *In Alma kunnen PMB's zich niet van de ene naar de andere kant van het station begeven. Gelijktijdig met de renovatiewerken zullen er twee liften worden geïnstalleerd.*
- *In het de halte Heizel zijn balustrades aangebracht om de menigte naar het Koning Boudewijnstadion te leiden. Die balustrades beantwoorden echter niet volledig aan de PMB-normen.*

Er werden twee liften geïntegreerd in het project van de overkoepeling van de toegang kant "Keizerin Charlotte", dat nu wordt uitgevoerd.

- *In de stations Maalbeek (twee toestellen), Centraal station (twee toestellen) en De Brouckère (vijf toestellen) werden liften geplaatst in het kader van de renovatiewerken.*
- *De aanpassingswerken aan de stations Heizel, Belgica, Kunst-Wet, Naamse Poort, Rogier, Beurs, Anneessens en Brussel Zuid zijn bezig of zullen in de loop van de volgende maanden een aanvang nemen.*
- *Er loopt een studie betreffende de aanpassing van de stations Sint-Guido, Beekkant, Graaf van Vlaanderen, Sint-Katelijne, Montgomery, Tomberg, Roodebeek, Pétilion, Hankar, Demay, Madou, Simonis en Albert met het oog op een terbeschikkingstelling in 2006-2007.*
- *De studie en de uitrusting van het metrostation Schuman worden opgenomen in de verbouwing van de kunstwerken in het kader van de werken voor het GEN, onder leiding van de federale overheid in nauwe samenwerking met het gewest.*
- *De studie en de uitrusting van veertien bijkomende stations zijn voorzien op middellange termijn met het oog op een terbeschikkingstelling tegen 2012. In de*

- Les projets de stations à rénover ou à construire seront modifiés en cours d'étude.
- Priorité sera donnée, dans la mesure du possible, à l'adaptation des stations définies de commun accord avec les associations représentatives des PMR.
- Le réseau sera rendu accessible par étapes, en adaptant 1 ou 2 stations par branche à l'horizon 2006-2007 ; l'accessibilité complète devant être possible à l'horizon 2010-2012 au plus tard.

Le programme d'adaptation est le suivant :

Nouvelles stations :

- Les stations La Roue, Ceria, E. Merckx, Erasme, ouvertes aux voyageurs en 2003, ont été équipées directement d'ascenseurs.
- Les marchés d'étude et de travaux des futures stations, Delacroix et Gare de l'Ouest comprennent l'installation d'ascenseurs qui seront opérationnels dès la mise en service de ces extensions, prévues respectivement pour 2005 et 2008.

Réseau existant :

- Les stations Stockel et Alma ont leurs quais de plain-pied avec leur environnement ; elles sont donc accessibles aux PMR.
- Il faut cependant remarquer que la configuration des installations de l'UCL sur et autour de la station Alma ne permet pas le passage des PMR d'un côté à l'autre de la station et nécessitera en conséquence l'installation ultérieure de deux ascenseurs ; ces travaux seront intégrés dans la rénovation de la station.
- La station Heysel est équipée de rampes (côté Atomium) pour guider les foules vers les quais lors de manifestations au stade Roi Baudouin. Ces rampes ne sont pas strictement conformes aux normes PMR ; leur utilisation par ceux-ci est possible, bien que limitée. C2005-03-16INFRA - 00:33:32.000 .. 00:36:29.802 Deux ascenseurs ont donc été intégrés au projet de

bestaande stations wordt de gemiddelde prijs van een lift geschat op 250.000 euro. In totaal moeten er 180 worden geplaatst.

Het totale budget ligt tussen de 45 en 50 miljoen euro, gespreid over de investeringsbegrotingen van 2001 tot 2010. Wat andere initiatieven betreft beschikt lijn 71 over bussen met toegangshellingen voor mindervaliden.

Op lijn 71 zijn 80% van de haltes geschikt voor mindervaliden. Ook de gemeenten kunnen een rol spelen bij de aanpassing van de haltes door de onderhandelingen hierover vlotter te laten verlopen.

Alle nieuwe bussen, de nieuwe trams van het type T3000 en T4000 en de nieuwe BOA metrostellen worden voortaan uitgerust met dat toegangssysteem voor mindervaliden.

Inzake de minibussen is een grondige studie gevoerd naar de behoeften van het cliënteel. Er worden op basis hiervan projecten uitgewerkt. Die komen dit jaar nog aan bod in het nieuwe beheerscontract.

Alle aanpassingen gebeuren in overleg met de verenigingen van personen met beperkte mobiliteit, via een subcomité binnen het gewestelijke comité Mobiliteit.

De metrobegeleiders hebben specifieke instructies gekregen voor het onthaal van personen met beperkte mobiliteit. De chauffeurs van de minibussen krijgen ook een speciale vorming en de begeleiders van Delta leren hoe de toegangspplatformen te gebruiken die op lijn 71 worden ingezet.

Het regeerakkoord voorziet naast een fietsplan ook in een voetgangersplan. Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) heeft trouwens als uitgangspunt dat de voetgangersinstallaties aangepast moeten worden aan personen met beperkte mobiliteit.

Ik zal ervoor zorgen dat het regeerakkoord en het programma dat ik uiteengezet heb, uitgevoerd zullen worden. Het volgende beheersakkoord van de MIVB zal rekening houden met deze problematiek.

la couverture de l'accès côté "Impératrice Charlotte", en cours de réalisation.

- Les stations Maelbeek (deux appareils), Gare centrale (deux appareils) et De Brouckère (cinq appareils) ont été équipées d'ascenseurs dans le cadre des travaux de rénovation.
- Les travaux d'adaptation des stations Heysel, Belgica, Arts-Loi, Porte de Namur, Rogier, Bourse, Anneessens et Gare du Midi sont en cours ou vont démarrer dans les mois à venir.
- L'étude de l'adaptation des stations Saint-Guidon, Beekkant, Comte de Flandre, Sainte-Catherine, Montgomery, Tomberg, Roodebeek, Pétilion, Hankar, Demey, Madou, Simonis et Albert est en cours, en vue d'une mise à disposition à l'horizon 2006-2007.
- L'étude et l'équipement de la station de métro Schuman seront intégrés dans la transformation des ouvrages dans le cadre des travaux RER pilotés par l'Etat fédéral, en étroite collaboration avec la Région, bien entendu.
- L'étude et l'équipement de quatorze stations supplémentaires sont prévus à moyen terme, en vue d'une mise à disposition à l'horizon 2009. L'étude et l'équipement des dix-neuf stations restantes sont prévus à plus long terme, en vue d'une mise à disposition à l'horizon 2012. Dans les stations existantes, le coût moyen par ascenseur est estimé à 250.000 euros. Le programme total comprend l'installation de 180 appareils.

Le budget total peut être estimé entre 45 et 50 millions d'euros, répartis sur les budgets d'investissement des années 2001 à 2010. En ce qui concerne d'autres initiatives, les bus de la ligne 71 sont équipés de dispositifs permettant l'accessibilité aux PMR. Je viens seulement de le découvrir, puisque cela a été présenté au grand public il y a deux jours.

Il y a lieu de signaler en outre que 80% des arrêts sur la ligne de bus 71 - soit tous les arrêts pouvant être adaptés techniquement ou pour lesquels les accords nécessaires ont été obtenus - sont accessibles au PMR. Je tiens à souligner le rôle que

peuvent jouer les communes dans l'amélioration de l'accès aux arrêts : on perd beaucoup de temps en négociant avec chaque commune pour adapter les arrêts. Ce n'est pas efficace.

Tous les nouveaux bus à commander par la STIB dans les prochaines années seront équipés des dispositifs permettant l'accessibilité aux PMR. Même chose pour les nouveaux trams du type T3000 ou T4000 et pour les nouvelles rames de métro du type BOA.

Quant au transport par minibus, il a fait l'objet d'une étude approfondie de sa clientèle afin de cerner les besoins de cette dernière. A partir de ces données, des projets d'organisation sont élaborés. Ils seront discutés dans le cadre du futur contrat de gestion de la STIB dans le courant de cette année.

Toutes les adaptations nécessaires se font en concertation avec les associations représentatives des PMR, notamment au travers de la sous-commission régionale créée à cet effet par le biais du groupe de travail spécifique PMR au sein de la Commission régionale de Mobilité.

Pour ce qui concerne la formation spécifique à la STIB, les conducteurs de métro ont reçu des instructions quant à l'accueil et la prise à bord de PMR en chaise roulante. Les chauffeurs des minibus reçoivent également une formation spécifique, et récemment le personnel de conduite de Delta a été formé à l'usage des "rampes d'accès" et à l'usage des équipements spécifiques des véhicules pour les PMR en fonction de l'exploitation de la ligne 71 "Delta-De Brouckère".

Enfin, d'une manière plus globale, je vous rappelle que notre accord de majorité a prévu, à côté du plan global vélo (que je vais vous présenter cette après-midi), un plan piéton. Le Plan régional de développement (PRD) a d'ailleurs repris comme principe que le confort des installations piétonnes doit être amélioré suivant le standard requis pour les PMR. Je m'attacherai dans cette planification à concrétiser ces principes dans l'espace public régional et dans les transport publics.

Je souhaite conclure en disant que je suis, tout comme vous, très sensible à cette problématique. Vous pouvez compter sur moi pour veiller à ce que l'accord gouvernemental et le programme que je vous ai exposé soient respectés, et que le prochain

De voorzitter.- De heer Diallo heeft het woord.

De heer Béa Diallo *(in het Frans)*.- *Ik ben tevreden dat de personen met beperkte mobiliteit een prioriteit vormen voor de regering. Al het personeel moet hiervoor worden opgeleid.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "de zorgwekkende toestand met de Brusselse taxi's en de gevolgen van de workshops die momenteel plaatshebben".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans)*.- *Toen ik deze interpellatie indiende, heb ik vernomen dat er op initiatief van minister Smet workshops over de problemen met de taxi's worden georganiseerd. Ik hoop dat de taxibedrijven zich correcter gaan gedragen tegenover hun chauffeurs.*

De boodschap van de minister is volgens mij in goede aarde gevallen bij een deel van de mensen die voor de taxibedrijven werken. Het probleem stelt zich al te lang. Tijdens de vorige legislatuur leek het erop dat er stilaan stappen in de goede richting werden gezet.

Er is inderdaad vooruitgang geboekt. Er wordt vaker gecontroleerd en er worden inspanningen gedaan om de taxisector in regel te brengen: bestrijding van de fraude, meer controles, enzovoort. Ik heb onlangs nog contact gehad met

contrat de gestion de la STIB prenne sérieusement en compte l'accessibilité accrue du réseau aux personnes à mobilité réduite.

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

M. Béa Diallo.- Je suis très heureux de voir que les personnes à mobilité réduite font partie des priorités de votre politique. La formation du personnel doit se généraliser, car elle est très importante.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "la situation préoccupante dans le domaine des taxis à Bruxelles et les suites des ateliers actuellement en cours".

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

M. Joël Riguelle.- Au moment où j'ai déposé cette interpellation, j'ai été informé que des ateliers sont en cours actuellement sur la problématique des taxis à Bruxelles à l'initiative du ministre Smet, et je m'en réjouis, car la tenue de ces ateliers semble indiquer qu'il y a encore beaucoup de pain sur la planche pour que ce monde professionnel quelque peu particulier le soit de moins en moins et rejoigne, dans son fonctionnement et ses pratiques, la norme des autres milieux professionnels.

Le message du ministre tendant à vouloir éclaircir la situation a été bien perçu, selon moi, par une partie de la profession. Cette problématique nous occupe depuis très, voire trop longtemps, et on a pu croire un instant, au cours de la précédente législature, que des pas en avant avaient été faits afin d'améliorer la situation.

de gewestelijke dienst die de taxi's controleert, en toen bleek dat er nog te weinig geld en personeel is om regelmatig controles uit te voeren.

Ik hoor trouwens nog altijd dat de omstandigheden voor de taxichauffeurs nauwelijks verbeterd zijn.

De situatie zou iets gunstiger zijn voor kleine zelfstandigen, maar in de taxibedrijven, waar regelmatig dezelfde personen de plak zwaaien, zijn ongeoorloofde praktijken schering en inslag. Er zijn geruchten dat sommige van deze zaakvoerders ernstige problemen met justitie hebben gehad.

Sommige taxibazen respecteren de wet, maar anderen doen hun chauffeurs voor een forfait werken of met een systeem waarbij de chauffeur 40% van de inkomsten mag bewaren, min vijftien euro voor de RSZ en tien euro die hij moet terugstorten aan zijn baas. Soms kiezen de chauffeurs vrijwillig voor zo'n systeem, maar vaak hebben ze geen andere keus.

Stel u voor dat een chauffeur op een dag tijd een inkomst van 100 euro heeft. Hij mag dan 40 euro bewaren, min 15 euro voor de RSZ en 10 euro voor zijn baas. Zijn baas steekt dan 85 euro op zak, en het is zelfs niet zeker of hij de RSZ-bijdragen doorstort! Normaal gezien moet een werkgever geld bijpassen om ervoor te zorgen dat de werknemer het minimumloon verdient, maar volgens mijn informatie doet geen enkele taxibaas dat.

Drie kwart van de werkgevers past de truc van de forfaitaire huur toe. De chauffeur moet zes dagen per week 95 euro per dag betalen, plus de brandstof. Sommige forfaits zouden zelfs oplopen tot 150 euro per dag. Als de chauffeur het minimum niet haalt, moet hij bijbetalen. Hij moet ook zelf de reparaties betalen.

Daarnaast worden chauffeurs van nachttaxi's die 12 uur werken als halftijdsen aangeven, zodat de staat het loon aanvult. Dat is fraude.

De werkomstandigheden zorgen ervoor dat de chauffeurs vaak te snel rijden, ongelukken veroorzaken en soms hun klanten proberen op te lichten.

De voertuigen voor personen met beperkte mobiliteit zouden daarvoor niet in de eerste plaats

Je pense qu'on peut, en effet, faire le constat de certains progrès dans la fréquence des contrôles et d'une volonté affichée de réguler le secteur à travers ce que le précédent gouvernement avait annoncé : la lutte contre les plaques dites "chocolat", l'annonce de contrôles plus fréquents, l'annonce du renforcement du service régional chargé de ce contrôle... Mais, de récents contacts que j'ai pu prendre, il apparaît que les moyens financiers et humains pour assurer la régularité de ces contrôles sont encore nettement insuffisants.

Par ailleurs, les échos récents qui me sont parvenus de ce milieu professionnel me laissent penser que la situation ne s'est guère éclaircie et que la précarité de certains chauffeurs de taxi atteint aujourd'hui une côte d'alerte, voire les limites de l'acceptable avec les conséquences qu'on imagine pour leurs familles.

Les petits indépendants semblent moins concernés par certaines pratiques qui relèvent plutôt de plus grandes sociétés, ou de sociétés plus petites, mais où on retrouve chaque fois la ou les mêmes personnes au sein des administrateurs. Certaines de ces personnes, me dit-on, et je ne m'engage pas, auraient par ailleurs eu de sérieux démêlés avec la justice.

A côté de ceux qui respectent les législations, il y en a qui pratiquent le travail au forfait et le travail à la feuille. Les chauffeurs de ces sociétés en sont les victimes, parfois consentantes, souvent contraintes.

Un petit rappel : le travail à la feuille se fait comme suit : le chauffeur peut garder 40 % de la recette, dont il doit déduire quinze euros pour l'ONSS et dix euros pour une franchise accident. C'est un système totalement interdit, mais largement pratiqué.

Imaginons une recette du jour de 100 euros. Le chauffeur en garde 40 euros, dont il déduit encore les quinze euros pour l'ONSS et les dix euros qu'il doit reverser à son patron. De cette recette, il lui reste donc quinze euros, alors que le patron encaisse 85 euros, et on n'est même pas certain qu'il reverse une quote-part à l'ONSS ! Normalement, le patron doit suppléer pour atteindre le minimum garanti mais, d'après mes informations toujours, aucun patron ne le fait.

L'autre ficelle pratiquée par 75% des patrons est le "forfait location". Le chauffeur doit payer 95 euro

worden gebruikt, omdat de wachttijden te lang zijn en sommige chauffeurs ritten weigeren. Is de minister daarvan op de hoogte?

Chauffeurs die onder het Activa-plan vallen, zouden de 15 euro voor de RSZ-bijdrage moeten betalen aan hun werkgever, hoewel hun werkgever daarvan is vrijgesteld.

Veel chauffeurs staan er dan ook financieel erg slecht voor. Wat kunnen we doen om hen te helpen?

Vier vijfde van de chauffeurs is van vreemde origine. Vaak hebben ze problemen met hun verblijfsvergunning en kennen ze hun rechten en de plichten van hun werkgever onvoldoende. Ze zijn dus gemakkelijk slachtoffers.

Sommigen van deze werkgevers zitten met het gewest aan tafel. Hoe kan het gewest een vertrouwensband scheppen met partners die bezig zijn met illegale praktijken? Welke maatregelen plant u?

Controles in samenwerking met de betrokken federale diensten en de politie, zijn dringend nodig. Wordt de gewestelijke dienst werkelijk versterkt? Kunnen we efficiënte controles uitvoeren? Hebben we voldoende competent personeel?

Een nummerplaat kan tegenwoordig 25.000 euro kosten. Sommige chauffeurs worden afgeperst en moeten tegen een forfait werken, anderen worden samen met hun familie bedreigd. Ik vraag me of we wel met betrouwbare gesprekspartners aan het werken zijn.

Men zou de sector eens en voor altijd moeten uitzuiveren door middel van regelmatige en strenge controles. Eventueel kan men de federale en de gewestelijke wetgeving wijzigen, maar het volstaat wellicht om de bestaande regelgeving streng toe te passen.

De situatie is hoogst alarmerend.

par jour - 6 jours semaines. Ces 95 euro comprennent 15 euro pour l'ONSS, 10 euro pour la franchise et le forfait. Le chauffeur paie le carburant en sus. Certains forfaits seraient montés à 150 euros par jour.

S'il n'a pas fait une bonne journée et qu'il n'atteint pas le minimum, il doit suppléer. Le chauffeur doit aussi payer les réparations au véhicule, s'il échet.

Autre abus constaté pour les taxis de nuit : ils sont déclarés à mi-temps... or c'est impossible puisqu'ils travaillent 12 heures. Donc l'Etat supplée le salaire. Ce qui est une fraude.

Ces situations de travail difficiles induisent des comportements déviants : conduite trop rapide pour gagner du temps, accidents, et certains en arrivent même à escroquer les clients. On paie aujourd'hui régulièrement 50 euro pour un trajet de la Gare du Midi à l'Avenue Louise, ou 174 euro entre le centre et Brucargo par exemple.

Les véhicules PMR ne seraient pas utilisés prioritairement pour ce type de transports particuliers. Les attentes seraient trop longues pour les clients et certains chauffeurs refusent les courses. Le ministre est-il informé de telles pratiques ?

On me signale aussi des détournements du plan Activa : les chauffeurs qui ont été engagés et qui roulent sous le plan Activa devraient payer les 15 euros d'ONSS à leurs patrons, alors que les employés sous plan Activa sont exonérés d'ONSS.

Actuellement, on ne sait pas combien de chauffeurs sont en difficultés financières, mais nombreuses sont les situations dramatiques dans lesquels ceux-ci et leurs familles se retrouvent.

Endettement, expulsions de logements, etc... La question se pose sérieusement de savoir ce que nous pourrions mettre en place pour aider les chauffeurs victimes de ces pratiques, qui s'endettent sans même pouvoir se justifier parce qu'ils travaillent au forfait et que les fiches de paie sont mensongères.

Il se fait aussi que 80% des chauffeurs sont d'origine étrangère, voire réfugiés, quand il ne s'agit pas de personnes en délicatesse avec leur autorisation de séjour et sous-informés de leurs

droits et des devoirs des patrons. Tous les abus sont donc possibles.

Il semble que certaines des personnes actuellement autour de la table dans le cadre des ateliers organisés par la Région ne soient pas "blancs" de ces pratiques. Comment pouvons-nous dès lors établir une relation de confiance avec des partenaires dont certains se mettent résolument en dehors de la légalité ? Que comptez-vous prendre comme mesures à cet égard ?

La Région ne peut tolérer un tel système parallèle (pour ne pas le qualifier autrement) et des contrôles en collaboration avec les instances fédérales, les ministères concernés et les services de police me semblent une véritable urgence. A cet égard, le renforcement du service régional a-t-il été réellement entamé ? Avons-nous la capacité de contrôler efficacement ? Avons-nous le personnel en suffisance, compétent et volontaire ?

Si on considère qu'une plaque de taxi se vend aujourd'hui 25.000 euros, que des systèmes de racket s'installent dans ce métier quand on fait travailler au forfait ou à la feuille, qu'on me rapporte aussi des situations de menaces envers les chauffeurs et leurs familles, je me demande dans quelle mesure nous devons continuer à construire avec des partenaires qui ne sont pas de bonne foi, en tout cas certains d'entre eux.

Ne serait-il pas souhaitable d'assainir ce secteur une bonne fois pour toutes en enclenchant des contrôles réguliers et sévères afin de conforter ceux qui travaillent dans la légalité et le respect du client et éliminer du marché ceux qui se mettent hors la loi ?

Dans ce cadre, une révision de la législation tant fédérale que régionale, ou peut-être simplement son application drastique, ne serait-elle pas souhaitable ?

C'est dans le cadre d'informations pour le moins alarmantes que j'ai souhaité interpellier le gouvernement sur ce sujet. M. le ministre, je sais que vous êtes préoccupé par la situation, et donc je serai très attentif à la réponse que vous voudrez bien me faire.

M. le président.- Voilà une interpellation qui confirme votre bonne connaissance de ce secteur, M. Riguelle. La parole est à M. Daïf.

De voorzitter.- De heer Daïf heeft het woord.

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *Ik had de minister op 24 november jongstleden al over het probleem van de taxi's geïnterpelleerd.*

Hij kon mij toen niet antwoorden omdat hij wel al met de vertegenwoordiger van de telefooncentrales en met de taxi-uitbaters had gesproken, maar nog niet met de taxichauffeurs. Hij beloofde begin dit jaar een plan voor de taxi's voor te leggen.

Ondertussen hebben er meerdere vergaderingen plaatsgehad en zou er naar verluidt al flinke vooruitgang zijn geboekt. Ik wil de minister daarom een aantal punten in herinnering brengen.

Taxi's zijn een onontbeerlijke openbare dienst in onze maatschappij. Zij dragen niet alleen bij tot de mobiliteit in de stad, maar zijn ook goed voor enkele honderden banen, voornamelijk voor ongeschoolden.

De verschillende aspecten van het beroep van taxichauffeur zijn wettelijk geregeld. Zowel de federale overheid als de gewesten en de gemeenten zijn voor bepaalde aspecten bevoegd. Dat brengt uiteraard problemen met zich mee.

De sector moet leefbaar blijven en tegelijk een kwaliteitsservice aan de klanten bieden. Voor een aantal problemen zijn oplossingen nodig.

- *De Brusselse taxi's mogen geen klanten oppikken aan de luchthaven van Zaventem.*
- *Parkeerplaatsen voor taxi's worden door privé-vervoer ingenomen. Bovendien krijgen de chauffeurs bij dubbel parkeren een boete.*
- *Fraude met valse limousines en vervalste nummerplaten (150 tot 200), wildgroei van andere taxidiensten; meer bepaald bij de reisagentschappen. Hierover moeten regels komen.*
- *Hoge premies voor de beroepsverzekering inzake burgerlijke aansprakelijkheid (tussen 2.000 en 6.250 euro) en een hoog eigen risico (tot 1.250 euro). Het gebeurt dus dat mensen zonder verzekering rijden.*

M. Mohamed Daïf.- Concernant la problématique des taxis dans notre Région, je vous ai déjà interpellé le 24 novembre dernier. Dans cette interpellation, je vous ai fait part d'une série de problèmes que connaît la profession, autres que ceux que M. Riguelle vient de citer.

Vous m'avez répondu : "M. Daïf a fait l'inventaire exhaustif des problèmes que rencontre le secteur taxis à Bruxelles. Je ne vais pas répondre à tous ces aspects aujourd'hui, car samedi prochain je rencontre les chauffeurs de taxi, et il y a presque un mois, j'avais déjà rencontré le représentant des centres téléphoniques et les exploitants de taxis. Mais comme ceux-ci ont chacun leurs propres objectifs, il est important d'écouter aussi les hommes sur le terrain. Je ne peux donc pas encore vous expliquer mon point de vue. Dans un processus de participation, il faut d'abord écouter avant d'élaborer un plan. Je vous propose de discuter tous ces aspects dès que le plan taxis sera élaboré, afin de démontrer ainsi au secteur taxis que le parlement s'intéresse réellement à leur travail. On pourrait le faire au début de l'année prochaine."

J'ai donc dû attendre que vous veniez avec ce plan-là. Mais évidemment, c'est une bonne chose que M. Riguelle ait introduit cette interpellation. J'ai suivi les ateliers de façon indirecte, comme chacun qui s'intéresse à ce problème-là. J'ai entendu de bonnes appréciations. Les participants à ces ateliers estiment que le travail avance. Peut-être, puisque le travail avance et que vous avez eu plusieurs réunions, que vous me permettez, M. le ministre, de rappeler certains problèmes.

Une constatation s'impose de toute façon : le taxi est un service d'utilité publique, indispensable dans notre société. Son rôle en tant qu'instrument de la mobilité urbaine n'est plus à démontrer. Ce secteur est aussi un employeur non négligeable. Il utilise plusieurs centaines de chauffeurs, dont la majorité n'a pas de qualification. Le service taxis est donc un important pourvoyeur d'emplois pour une main-d'oeuvre dont la grande majorité est non qualifiée.

Les différents aspects de la profession de chauffeur de taxi sont régis par des lois votées et exécutées, selon les matières, au niveau fédéral, régional et communal. En raison de cette répartition et du manque de concertation entre les différents niveaux de pouvoir, la profession rencontre d'énormes difficultés en Région bruxelloise, qui pourraient

mettre le secteur en faillite, notamment les petits indépendants.

C'est dans ce cadre qu'il y a lieu d'assurer la viabilité de ce secteur et la qualité du service à la clientèle. Il est nécessaire de trouver des solutions à de nombreux problèmes :

- Le taxi bruxellois n'est pas autorisé à charger à l'aéroport de Zaventem.
- En matière de stationnement, les emplacements sont souvent occupés par des voitures privées, ce qui provoque des incidents entre conducteurs. De plus, les chauffeurs sont verbalisés à cause de la double file.
- Les fraudes sont nombreuses, dont les fausses limousines, les plaques "chocolat", qui sont au nombre de 150 à 200, la prolifération d'autres services de taxis, notamment auprès des agences de voyage. Il faudrait coordonner et légiférer en la matière, pour que chacun sache ce qu'il faut faire.
- En matière d'assurance professionnelle, qui est une revendication essentielle du secteur, les primes exigées en responsabilité civile sont très élevées (entre 2.000 et 6.250 euros), en plus de la franchise qui est très importante (jusqu'à 1.250 euros). L'importance de l'assurance dans le secteur pousse parfois les gens à rouler sans assurance. Ce problème ne dépend pas directement de votre responsabilité, mais vous incombe de façon indirecte.

De voorzitter.- U mag uw spreektijd niet overschrijden.

De heer Mohamed Daïf (*in het Frans*).- *Dat heb ik nog niet gedaan, mijnheer de voorzitter.*

Om de rendabiliteit te verhogen is er nood aan:

- *een minimumtarief;*
- *taxi's in eigen baan;*
- *forfaitaire tarieven, die door de taxi's zijn gevraagd;*

M. le président.- Je vous rappelle que vous ne devez pas dépasser votre temps de parole.

M. Mohamed Daïf.- Je n'ai pas encore dépassé mon temps, M. le président.

Pour améliorer la rentabilité, il faut :

- un tarif minimum ;
- que les taxis circulent sur un site propre ;
- des tarifs forfaitaires, qui ont été demandés par les taxis ;

- *de toelating om een handelsfonds uit te baten, een belangrijke vraag vanuit de sector;*
- *collectieve taxi's;*
- *een link tussen een prijsverhoging van de brandstof en de tarieven;*
- *identificatieplaatjes die rekening houden met de privacy, een eis uit de sector;*
- *een oplossing voor het probleem van groepering van nummerplaten.*

- l'autorisation d'exploiter un service comme fond de commerce, demande importante qui vous a été adressée par le secteur ;
- des taxis collectifs ;
- tenir compte de l'incidence de l'augmentation du prix des carburants sur l'augmentation des tarifs ;
- des cartes d'identification accolées au dos, pour lesquelles le secteur vous a fait part de ses griefs, dans l'optique d'un respect de la vie privée ;
- traiter le problème du regroupement des plaques, puisqu'on autorise le regroupement, mais pas la cession par paquets.

De voorzitter. - De heer Doyen heeft het woord.

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

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*). - *Ik wil graag getuigen over een andere sector waar massaal gefraudeerd wordt, die van de nachtwinkels, pitabars, enzovoort.*

M. Hervé Doyen. - Je soutiens tout ce qui a été dit, en particulier l'intervention de mon collègue Joël Riguelle, qui connaît bien le secteur. Je tiens à faire part d'un témoignage qui concerne un autre secteur, où les fraudes sont non pas à la marge, mais à la masse, soit le secteur des magasins de nuit, night shops, pitas ou phone shops, etc.

Men heeft lang gedacht dat men daar moeilijk tegen kon optreden. De laatste jaren hebben de politiediensten echter heel wat creativiteit getoond.

Longtemps, on a considéré qu'il était difficile d'agir contre ce phénomène. Ces dernières années pourtant, les services de police ont fait preuve d'une grande imagination. Ils travaillent de façon de plus en plus transdisciplinaire et interdisciplinaire.

In mijn politiezone worden er meer en meer operaties uitgevoerd en vaak lees ik in de pers dat 70 tot 85% van de gecontroleerde winkels betrapt werden op een of ander soort fraude. Dat is geen marginaal fenomeen meer.

Sur la zone qui est la mienne, les opérations de police sont de plus en plus fréquentes et il n'est pas rare de lire dans le journal que, sur 50 magasins contrôlés sur ce mode transversal (avec les lois sociales, avec les services d'urbanisme des communes et toute une série d'autres services), et coordonné par les services de police, on enregistre des taux de fraude de 70, 75, 80, 85%. On n'est pas à la marge, on est à la masse.

Ik wil met mijn voorbeeld maar zeggen dat wanneer de politiediensten zich willen organiseren om de massafraude aan te pakken, het mogelijk is om daar iets aan te doen.

Par mon témoignage, je veux souligner qu'il est possible de le faire quand on le veut. Si les services de police, en soutien des injonctions données par le ministre responsable de cette matière, veulent s'organiser pour arrêter ces fraudes à la masse, perpétrées de manière aussi scandaleuse et visible et à la limite de la traite des êtres humains, il y a

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Tijdens de regeringsonderhandelingen heb ik, als toekomstig minister voor mobiliteit, benadrukt dat de taxi's ook onder die bevoegdheid moesten vallen.*

De taxisector is bijzonder complex en wordt geplaagd door problemen. Er is soms sprake van tegenstrijdige belangen en onaanvaardbare praktijken. Ik heb verschillende werkgroepen opgericht die zich over verschillende aspecten zullen buigen: administratieve lasten, beroepsopleiding, infrastructuur, oneerlijke concurrentie, rentabiliteit en bestrijding van fraude.

Deze onderwerpen zijn niet toevallig gekozen. Tijdens mijn gesprekken met zaakvoerders, vakbonden en chauffeurs, hoorde ik bepaalde klachten vaak opnieuw.

We hebben de problemen in kaart gebracht. Ik vind dat we alle partijen nu bij de oplossing moeten betrekken.

De samenstelling van deze groepen vloeit voort uit mijn contacten met de sector: vertegenwoordigers van beroepsorganisaties, vakbonden en telefooncentrales, kleine zelfstandigen met één voertuig, uitbaters met verscheidene voertuigen, taxichauffeurs, maar ook vertegenwoordigers van mijn kabinet en van de administratie.

De problemen die u heeft aangekaart, zijn ook in die werkgroepen aan bod gekomen. Men heeft het onder meer gehad over taxi's voor PMB's. Momenteel is er een studie lopende om de efficiëntie van dergelijke voertuigen na te gaan.

Ik zal wachten op de bevindingen van de werkgroepen alvorens de nodige beslissingen te nemen. Ik wil de sector zoveel mogelijk betrekken bij het bepalen van de maatregelen en meer bekendheid geven aan de rechten en de plichten van de taxichauffeurs.

De middelen van de Directie Taxi's zijn ontoereikend. De verschillende diensten moeten

moyen de le faire. On a réussi à endiguer le phénomène dans d'autres matières.

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai insisté, lors des négociations gouvernementales, en tant que futur ministre chargé de la Mobilité, pour étendre cette compétence au secteur des taxis, vu qu'il s'agit d'un élément fondamental de notre politique de mobilité.

Mais ce secteur des taxis est particulièrement problématique et complexe, où se mêlent des intérêts parfois contradictoires et des pratiques peu tolérables. Pour cette raison, j'ai mis sur pied des groupes de travail portant sur différents sujets importants pour la profession : charges administratives, formation professionnelle, infrastructure, concurrence déloyale, lutte contre la fraude et rentabilité.

Le choix des thèmes traités au sein de ces groupes de travail n'est pas le fruit du hasard. En effet, à la lumière des différentes discussions que j'ai eues avec les représentants des exploitants, les exploitants des centrales téléphoniques, les syndicats et les chauffeurs, il est apparu que certaines plaintes revenaient régulièrement.

Nous disposons actuellement d'un inventaire des problèmes. Mais pour résoudre au mieux ces derniers, il me semble préférable de promouvoir un processus de participation en y intégrant tous les acteurs concernés.

La composition de ces groupes trouve son origine dans les contacts que j'ai eus précédemment avec tous les acteurs du secteur. Font partie de ces différents groupes, des représentants de certains organismes professionnels, des centrales téléphoniques, des petits indépendants possédant un seul véhicule, des exploitants possédant plusieurs véhicules, des chauffeurs de taxis et des syndicats, ainsi que des représentants de mon cabinet et de l'administration régionale des taxis.

Chaque groupe de travail s'est déjà réuni à deux reprises. Au cours de ces sessions, tous les problèmes ont été abordés très ouvertement et de manière constructive. Tous les excès que vous avez évoqués ont été pris en considération. Le problème des véhicules pour PMR a également été évoqué. Une étude est en cours afin d'examiner l'efficacité

beter op elkaar worden afgestemd. Voor sommige controles werkt de Directie Taxi's samen met de RSZ, de RSVZ, de BGDA en de politie.

Momenteel worden er alleen gerichte controles uitgevoerd. Aangezien de Directie Taxi's in de komende maanden meer middelen zal ontvangen, zullen de controles een structureel karakter krijgen.

Details wil ik u nu niet geven, uit respect voor de mensen die aan de werkgroepen deelnemen. Er komt een plan ter sanering van de sector. We zullen wellicht moedige beslissingen moeten nemen. Ik zal een wijziging doorvoeren van de ordonnantie inzake de taxidiensten.

Ik ben blij met uw opmerkingen van vandaag: ook u verlangt dat het imago, de kwaliteit en de dienstverlening van de sector verbetert.

De voorzitter. - De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Ik ben geschokt door de omstandigheden waarin veel van deze mensen leven. Ze hebben schulden, hun*

de la mise à disposition de ces véhicules spécifiques pour les personnes à mobilité réduite.

Ce n'est qu'à la fin des réunions de ces groupes de travail que je prendrai des décisions à court et à long terme, afin d'assainir le secteur. Lors de l'élaboration des mesures, j'entends impliquer au maximum l'ensemble du secteur et mettre tout en oeuvre pour faire connaître les droits et les devoirs des chauffeurs de taxi. Un plan global taxis paraîtra avant l'été, qui reprendra toutes les mesures. Je veux aller au fond du problème, avec une meilleure organisation de ce secteur, qui est crucial pour notre politique de mobilité.

Les moyens mis à la disposition de l'administration régionale des taxis sont insuffisants. La situation sur le terrain est telle qu'une coordination s'impose entre les services. Certains contrôles sont organisés par l'administration régionale des taxis en collaboration avec l'ONSS, l'INASTI, l'ORBEM et les services de police.

Actuellement, ces contrôles concernent des actions spécifiques. J'entends toutefois mettre sur pied une collaboration plus structurelle. Le contrôle et les moyens à disposition à l'administration régionale vont augmenter dans les mois qui viennent. C'est l'une des décisions structurelles que l'on doit prendre.

Je ne peux pas entrer dans les détails maintenant, car cela ne serait pas honnête vis-à-vis des gens qu'on respecte en les laissant participer. Mon intention est d'assainir le secteur, d'en faire un secteur de taxis modèle pour l'Europe. A cette fin, nous rédigerons un plan global et devons peut-être prendre des mesures courageuses.

Il est dans mon intention de revoir la réglementation régionale en la matière et de revoir l'ordonnance sur les taxis. Certaines de nos propositions exigeront une modification et une adaptation de l'ordonnance. Vu les réactions, je pense trouver en vous des partenaires motivés par le défi d'améliorer l'image, la qualité et le service de ce secteur.

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

M. Joël Riguelle. - Je remercie M. le ministre de nous avoir rappelé sa détermination, dont notre groupe ne doute pas un seul instant. Ce qui m'a fait

gezinnen leven onder de armoededrempel en er wordt van hen geprofiteerd.

Ik dring dus aan op efficiënte controles die de uitbuiters raken en niet de slachtoffers. Het is onaanvaardbaar dat mensen zich aaneensluiten om de wet te omzeilen. We moeten het vertrouwen herstellen door de gezonde elementen te steunen en de andere te elimineren.

De Brusselse taxi's moeten weer een goed imago krijgen. We moeten altijd streven naar respect voor de menselijke waardigheid en voor de wet.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
VINCENT DE WOLF

réagir, parallèlement à la tenue de ces ateliers, c'est que j'ai été frappé par un certain nombre d'informations qui me sont parvenues et qui affectent le facteur humain dans cette profession. Cela m'a profondément choqué, parce que manifestement il y a une détresse humaine, des gens sont endettés, des familles sont en-dessous du seuil de pauvreté, et par ailleurs des gens profitent aussi de ces chauffeurs et de ces familles.

Donc j'insiste, et je vous soutiendrai chaque fois que ce sera nécessaire, pour que ces contrôles soient efficaces et remontent bien vers les auteurs des infractions et non les victimes. On ne résiste pas à la puissance publique et il est inacceptable que des gens s'organisent pour contourner la loi. Il est donc important de rétablir la confiance, mais c'est une confiance entre nous, pouvoirs publics, et une profession où les éléments sains ont besoin d'être soutenus et les autres éliminés.

Le taxi doit retrouver une bonne image pour Bruxelles et votre ambition doit donner l'exemple pour l'Europe. Il faut réguler la profession dans le souci du respect du contrat de travail et donc des rapports entre les gens. C'est toujours l'aspect humain qui doit nous motiver, le respect de la loi. Le taxi est un agent de mobilité, et c'est aussi un secteur qui peut être pourvoyeur d'emploi, mais encore cet emploi doit-il être stable et sain. Je serai attentif à toute communication de votre part qui sera faite à l'issue de ce travail préparatoire que vous êtes en train de poursuivre.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE
WOLF

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

betreffende "het personeel voor bijstand en thuiszorg is in het bijzonder het slachtoffer van het gebrek aan parkeerplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Aangezien de indiener verontschuldigd is, wordt de vraag gesteld door de heer de Jonghe d'Ardoye d'Erp.

De heer de Jonghe d'Ardoye d'Erp heeft het woord.

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp (in het Frans).- *Op de jongste conferentie van de burgemeesters heeft de Fédération de l'Aide et des Soins à Domicile gewezen op de parkeerproblemen die de thuisverzorgers ondervinden. Daardoor lopen zij aanzienlijke vertraging op in hun werkschema.*

De federatie stelt voor de thuisverzorgers gebruik te laten maken van plaatsen die normaal niet gebruikt mogen worden, bijvoorbeeld voor de ingang van privé-garages. De meeste bewegingen vinden immers vooral aan het begin of het einde van de dag plaats.

De gemeente Etterbeek heeft positief op dit voorstel gereageerd. Het principe is eenvoudig en gebruiksvriendelijk. Eigenaars van een garage kunnen artsen, kinesisten, verpleegsters, gezinsverzorgers,... de toestemming geven om tijdens bepaalde uren voor hun garage te parkeren door een sticker aan te brengen. De thuisverzorgers moeten achter de voorruit van hun wagen een badge plaatsen die door de gemeente wordt afgegeven en waarop hun gsm-nummer, hun beroep en hun inschrijvingsnummer staat.

Is de regering van plan de invoering van dit systeem in alle gemeenten aan te moedigen? Zal ze over de eenvormigheid waken?

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

concernant "le personnel d'aide et de soins à domicile particulièrement victime du manque de parking en Région de Bruxelles-Capitale".

M. le président.- M. De Wolf s'est excusé pour raisons familiales urgentes. Il a demandé à M. de Jonghe d'Ardoye d'Erp de poser sa question orale à sa place.

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

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- Lors de la dernière conférence des bourgmestres, une demande spécifique a été adressée par la Fédération de l'aide et des soins à domicile portant sur la difficulté de stationnement pour les prestataires de soins à domicile.

Ce problème affecte d'autant plus leur travail au quotidien que la plupart des soins administrés aux patients visités sont programmés sur base d'un horaire précis.

La Fédération propose donc de permettre à ces prestataires de stationner sur les emplacements actuellement non-utilisables, car considérés comme voies d'accès à des garages privés ou communs. Rappelons que la majorité des-dits emplacements ne sont utilisés qu'en début ou en fin de journée lors des départs ou arrivées au domicile.

Une commune de notre Région, Etterbeek, a répondu favorablement à cet appel. En matière de mobilité et de stationnement, Etterbeek fait preuve, depuis plusieurs années déjà, de créativité et d'initiative. Son plan de stationnement distinguant les zones vertes et rouges est considéré comme une référence et a déjà inspiré bon nombre d'expériences similaires en Région bruxelloise.

Pour le cas présent, le principe retenu est simple et convivial.

L'idée d'optimiser ces emplacements interdits s'inscrit dans un système facultatif qui invite les propriétaires de garage à accepter que les

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik vind dit een belangrijk probleem, zoals het parkeren van verzorgend personeel meer in het algemeen.*

Een van de mogelijke oplossingen die ik zal bestuderen, is die van de gemeente Etterbeek. Daarnaast is er een project rond schijven waarmee artsen die een dringend bezoek afleggen, kunnen parkeren.

Het echte antwoord is een wetswijziging. Anders kunnen we geen immunitet bieden tegen strafrechtelijke vervolging. Dit is echter een federale bevoegdheid. Ik heb hierover met mijn federale collega, de heer Landuyt, contact opgenomen. Ook u kunt uw politieke contacten op federaal niveau aanspreken.

Het uniformiseren van de gemeentelijke parkeerinitiatieven is een doelstelling van mij en van de regering. Dat zal de taak zijn van het gewestelijk parkeeragentschap. Ik beschouw uw vraag als een positief signaal dat deze idee ook binnen de MR terrein wint.

prestataires de soins se garent devant leurs garages à des heures déterminées. Un autocollant indique la tranche horaire durant laquelle tout médecin, kiné, infirmière, aide familiale, etc. peut se garer. A charge pour ceux-ci de glisser sous leur pare-brise un badge d'accréditation délivré par la commune avec leur numéro de gsm ainsi que leur plaque d'immatriculation et leur profession.

Je me permets dès lors de vous demander si le gouvernement peut encourager pareille initiative dans l'ensemble des communes de la Région et favoriser l'uniformisation du système mis en place ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La problématique que vous soulevez est réelle, et attire toute mon attention, comme d'ailleurs de manière plus globale la problématique du stationnement du personnel soignant, aussi bien les médecins appelés pour une urgence que le personnel de soins réguliers à domicile.

C'est très volontiers que j'étudierai toutes les pistes qui nous permettront de résoudre cette problématique. Parmi ces pistes figurent en effet l'initiative de la commune d'Etterbeek. Citons également un projet dont la presse s'est récemment fait écho à propos de la délivrance de disques donnant des facilités de stationnement pour les médecins effectuant une visite d'urgence.

Cependant, il faut savoir que la vraie réponse à tout ceci réside dans une modification de la loi. Tant que la loi ne sera pas changée, les dérogations ne constitueront pas une immunité contre des poursuites pénales éventuelles. Quand une loi n'est pas parfaite ou n'est plus adaptée, il faut la modifier. Or, cette matière relève de la compétence de l'Etat fédéral et non de la Région. J'ai eu des contacts avec mon homologue fédéral M. Landuyt à cet égard, et continuerai dans cette voie. Je vous suggère de saisir, de votre côté, vos relais politiques au niveau du gouvernement fédéral.

Je conclurai en disant que je suis satisfait qu'un député, de surcroît dans l'opposition, me suggère d'uniformiser, à l'échelle régionale, des initiatives locales en matière de stationnement. En effet : coordonner, uniformiser (tout en gardant la souplesse nécessaire pour s'adapter aux spécificités

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DIDIER GOSUIN

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

EN AAN DE HEER EMIR KIR,
STAATSSECRETARIS VOOR HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,
BEVOEGD VOOR OPENBARE NETHEID
EN MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN,

betreffende "het beheer van de vuilnisbakken
rondom de MIVB-haltes".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (*in het Frans*).- *De MIVB en het Agentschap Net Brussel hebben een contract afgesloten om de haltes van de MIVB op de openbare weg beter te onderhouden. Er is afgesproken dat de MIVB het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) zou verzoeken om nieuwe vuilnisbakken te plaatsen aan de haltes op de gewestwegen.*

Volgens een recent rapport beschikt 10% van de MIVB-haltes op gewestwegen niet over een vuilnisbak. Het gaat over meer dan 200 haltes. Het BUV is dus niet ingegaan op de vraag van de MIVB om vuilnisbakken te plaatsen.

Volgens de BUV is het niet hun taak om zich bezig te houden met vuilnisbakken op de gewestwegen, behalve met de vuilnisbakken die ze zelf hebben geplaatst. Er is al een gelijkaardig conflict geweest

locales) les politiques de stationnement, fait partie de mes objectifs et de ceux du gouvernement. Ce sera notamment la raison d'être de l'agence régionale du stationnement. Je me permettrai d'interpréter votre question comme un signe positif montrant que cette idée fait tout doucement son chemin dans les rangs du MR.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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

ET À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT
À LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DE LA PROPRIÉTÉ
PUBLIQUE ET DES MONUMENTS ET
SITES,

concernant "la gestion des poubelles à
proximité des arrêts de la STIB".

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

M. Didier Gosuin.- La STIB et Bruxelles Propreté ont signé, le 15 avril 2004, une convention relative à l'amélioration du nettoyage des sites de surface de la STIB sur la voie publique. Dans cette convention, on peut lire que "le placement de nouvelles corbeilles aux arrêts situés en voirie régionale sera demandé par la STIB à l'AED avec, pour objectif à moyen terme, une corbeille à proximité de chaque arrêt".

Un récent rapport mentionnait, et ce n'est pas neuf, que 10% des arrêts de la STIB sur les voiries régionales ne disposaient toujours pas de poubelles. Plus de 200 arrêts sont concernés. Visiblement, des demandes adressées par la STIB à l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED), qui gère les voiries régionales, sont restées sans effet.

Il apparaît que l'AED considère qu'elle n'est pas

tussen het BUV en het Agentschap Net Brussel.

Er is een bevoegdheidsconflict. Mijnheer de minister, u moet de knoop doorhakken en erover waken dat het BUV de vuilnisbakken op de gewestwegen beheert.

Het doet weinig terzake wie nu verantwoordelijk is voor de vuilnisbakken op gewestwegen. Het enige wat telt is dat de openbare netheid wordt gegarandeerd.

Wat bent u van plan om de zaak op te lossen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het is inderdaad niet zo belangrijk wie de vuilbakken plaatst, zolang de haltes maar proper zijn en de vuilbakken leeggemaakt en onderhouden worden. De betrokken diensten, Net Brussel, het BUV en de MIVB, moeten dus op een efficiënte manier overleggen.*

Tot onze verbazing hebben de MIVB en Net Brussel op 15 april 2004 blijkbaar een conventie afgesloten om de MIVB-haltes beter schoon te houden. Het BUV werd daar niet bij betrokken, hoewel het verantwoordelijk is voor sommige aspecten van de zaak.

Ik heb daarom met de heer Kir besloten om met de drie diensten, ook het BUV, te overleggen.

Onze uitgangspunten daarbij zijn:

compétente pour s'occuper du placement et de l'entretien des poubelles sur ses voiries, à l'exception de celles qu'elle a elle-même placées ! Du reste, ce type de litige a déjà existé entre l'AED et l'Agence Bruxelles Propreté (ABP) en dehors même des stations de la STIB.

J'attire donc votre attention sur le fait qu'une partie de la convention signée tant par la STIB que l'ABP ne peut visiblement pas être mise en oeuvre pour des raisons de conflit de compétences. Je demande donc au ministre de la Mobilité et des Travaux publics, qui a la tutelle tant sur l'AED que sur la STIB, de clarifier cette situation et de veiller à ce que l'ABP s'occupe effectivement de l'entretien et du vidangeage de toutes les poubelles placées sur les voiries régionales dont elle assume la propreté.

Peut importe, en réalité, de savoir si c'est la STIB, l'AED ou l'ABP qui place, nettoie, entretient les poubelles des arrêts de transports en commun. Sur une voirie régionale, ce qui importe aux Bruxelloises et aux Bruxellois ainsi qu'à tous les usagers des transports en commun, c'est que la norme d'une poubelle-arrêt soit respectée et que la propreté publique soit assurée !

Pourriez-vous me dire, l'un et l'autre, les dispositions que vous avez prises pour clarifier cette situation ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord avec le constat de M. Gosuin : peu importe qui, de la STIB, l'AED ou l'ABP place, nettoie et entretient les poubelles. Le plus important est que les arrêts soient propres et qu'un service assure l'entretien et la vidange de toutes les poubelles placées sur les voiries régionales. Il est donc important que la concertation soit efficace entre les différents services concernés, à savoir Bruxelles Propreté, l'AED et la STIB.

C'est avec un certain étonnement que mon administration a appris que la STIB et Bruxelles Propreté - représentée par vous-même à l'époque - avaient conclu en date du 15 avril 2004 une convention relative à l'amélioration du nettoyage des sites de surface de la STIB sur la voie publique. L'AED n'a pas été consultée pour cette convention, bien qu'elle contienne des tâches et des

- *een verbod om op gewestwegen vuilbakken te installeren die geen eigendom zijn van het gewest; verduidelijkingen over het beheer van bepaalde bakken, dat door de gemeenten aan reclamebedrijven wordt uitbesteed;*
- *strikte beperking van het aantal modellen, om het beheer van wisselstukken en het onderhoud vlotter te doen verlopen;*
- *uniformiteit tussen de gewestelijke diensten, zoals het BUV en het BIM;*
- *installatie en beheer van de vuilbakken door één orgaan.*

De heer Kir en ik willen alle modaliteiten definitief vastleggen in een akkoord. Dat zou moeten lukken binnen enkele weken.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Het BUV is toen niet op de hoogte gebracht omdat het BUV die vuilnisbakken niet heeft geplaatst. Een van uw voorganger, de heer André, had een plaatsingsdienst opgericht en de kleur veranderd. Toen de verantwoordelijke is vervangen, vond het BUV dat het niet langer voor de vuilnisbakken*

responsabilités qui lui incombent.

C'est pourquoi, en accord avec mon collègue Emir Kir, nous avons pris la décision de réunir autour de la table les responsables de la STIB, du service des voiries de l'AED et de Bruxelles Propreté, pour définir leurs obligations mutuelles.

Les principes suivants, qui doivent entrer en application dans quelques semaines, constituent le point de départ d'une meilleure coordination :

- Interdiction systématique d'installer ou de maintenir sur les voiries régionales des poubelles qui ne sont pas propriété de la Région. Clarification de la gestion de certains équipements aux arrêts par les communes qui la concède à des firmes publicitaires.
- Limitation stricte du nombre de modèles, qui est l'unique manière d'assurer que la gestion du stock des pièces de rechange, de l'entretien et de la réparation fonctionne de manière optimale.
- Uniformité entre les administrations régionales, par exemple entre l'AED et l'IBGE, puisqu'il est complètement farfelu qu'il y ait une différence entre eux.
- Installation des poubelles par un seul organisme.
- Gestion, entretien et réparation effectués par un seul organisme.

Les contacts entre Emir Kir et moi-même, ainsi qu'avec les différents services concernés, se poursuivront afin que les différentes modalités soient une fois pour toutes déterminées dans un accord. Cela devrait être réglé endéans quelques semaines.

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

M. Didier Gosuin.- S'il est vrai que l'AED n'a pas été informée en son temps, c'est hélas parce que l'AED présentait inconstablement un déficit dans le placement des poubelles. Un de vos prédécesseur, M. André, avait mis en place un service de placement des poubelles, dont il avait d'ailleurs changé les couleurs. Après le changement

verantwoordelijk was zoals onder de regering Picqué II.

Uw administratie heeft nooit veel interesse getoond om de beschadigde vuilnisbakken te vervangen. Het wegennet omvat echter alle stadsmeubilair, ook de vuilnisbakken.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik ga met uw analyse akkoord.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE

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

betreffende "de extra uitgaven bij de totstandkoming van het GEN".

De voorzitter.- De heer Van Assche heeft het woord.

De heer Jos Van Assche.- In de pers verschenen een aantal alarmerende berichten over de grootte van het exploitatieverlies van het GEN, dat in 2008 operationeel zou moeten zijn. Volgens een intern document van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen zou dit deficit per jaar op zowat 124 miljoen euro worden begroot. Tot op heden had diezelfde NMBS het jaarlijkse verlies "slechts" op ongeveer 100 miljoen euro geschat.

Nu zeggen sommigen dat de problemen pas moeten opgelost worden als ze zich stellen, terwijl anderen beweren dat het beter is te anticiperen dan af te wachten. Het Vlaams Belang gelooft dat het beter is te anticiperen dan af te wachten en we hopen dat u die mening deelt. Dit geldt zeker voor de uitgaven en kosten die het GEN zal genereren

de responsable, l'AED a estimé qu'elle n'en était plus responsable des poubelles, alors que c'était le cas sous le gouvernement Picqué II.

Du côté de votre administration, il n'y a jamais eu beaucoup d'enthousiasme pour remplacer les poubelles qui étaient abîmées, ou s'occuper de cet aspect des choses. La voirie, c'est l'ensemble de l'équipement de mobilier urbain, poubelles y comprises, même s'il est plus excitant de s'occuper de l'éclairage rue de la Loi que de placer des poubelles.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord avec votre analyse.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JOS VAN ASSCHE

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

concernant "les dépenses supplémentaires liées à la réalisation du RER".

M. le président.- La parole est à M. Van Assche.

M. Jos Van Assche *(en néerlandais).*- *La presse s'est inquiétée de l'ampleur de la perte d'exploitation du RER, qui devrait être opérationnel en 2008. Selon un document interne de la SNCB, ce déficit s'élève à quelque 124 millions d'euros par an.*

Pour certains, les problèmes doivent être résolus quand ils se présentent. Pour d'autres, il est préférable de les anticiper. Le Vlaams Belang partage cet avis, surtout dans le cadre des dépenses et coûts que générera le RER au fur et à mesure de sa réalisation.

En ce qui concerne les pertes d'exploitation pour la SNCB, initialement estimées à 100 millions d'euros par an, le fédéral s'est engagé à y suppléer.

naarmate het stapsgewijs wordt gerealiseerd.

Wat de exploitatieverliezen voor de NMBS betreft, oorspronkelijk begroot op 100 miljoen euro per jaar, is er de verbintenis van de federale overheid om die jaarlijks bij te passen. Het bijpassen van de bijkomende verliezen door de federale staat lijkt na de recente overeenkomst met de NMBS zo goed als uitgesloten, daar dezelfde overheid zich reeds heeft verbonden om het leeuwendeel van de uitstaande NMBS-schulden aan te zuiveren.

Wat de uitgaven zelf betreft, verwacht ik dat er nog enkele spreekwoordelijke lijken uit de kast zullen vallen. Dat kunnen bijvoorbeeld schadevergoedingen zijn; en dan denk ik specifiek aan vorderingen die kunnen worden ingesteld op basis van geluidshinder of schade aan woningen door trillingen. In Ukkel bijvoorbeeld hebben een 650-tal omwonenden van spoorlijn 124 zich verenigd in "Collectief 124", dat nu reeds maatregelen eist om geluidshinder en trillingen langs het hele project te beperken. Door de realisatie van het GEN zullen er nog her en der protesten ontstaan en vorderingen komen van omwonenden.

Andere mogelijke bijkomende uitgaven zullen ontstaan door structuurwerken. Zo zal bijvoorbeeld het stationsgebouw van Bosvoorde worden afgebroken, omdat de nieuwe GEN-lijn dwars doorheen het gebouw loopt. Volgens de woordvoester van de NMBS zou dat gebeuren tegen begin 2007. Binnenkort zouden in elk geval de loketten dichtgaan, maar misschien bestaan er alternatieven voor de afbraak van het gebouw. Men denkt zo aan een cafetaria of een krantenwinkel waar dan ook treintickets verkrijgbaar zouden zijn. Deze herinrichtingsplannen vergen dus ook bijkomende investeringen.

Houdt de gewestregering wel degelijk rekening met de mogelijkheid van dergelijke meeruitgaven voor het GEN, die zij, naar mijn bescheiden mening, moeilijk zal kunnen doorschuiven naar het federale niveau?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik veronderstel dat de heer Van Assche het met mij eens is dat het GEN absoluut noodzakelijk is.

Cependant, le respect de cet engagement semble exclu puisque ces mêmes autorités ont déjà promis de solder la majeure partie des dettes de la SNCB.

Quant aux dépenses, on peut s'attendre à ce qu'elles augmentent, sous la forme de dommages-intérêts. La réalisation du RER ne manquera pas de soulever des protestations et réclamations de la part des riverains.

D'autres dépenses pourraient survenir à la suite des travaux d'infrastructure. C'est le cas de Boitsfort où le bâtiment de la gare, traversé par la nouvelle ligne, sera détruit au début de 2007. Sous peu, les guichets seront fermés mais peut-être existe-t-il des alternatives à la démolition du bâtiment, comme des projets de réaménagement, qui, cependant, exigent également des investissements supplémentaires.

Le gouvernement régional tient-il bien compte de la possibilité de telles dépenses supplémentaires pour le RER, lesquelles seront difficilement prises en charge par le fédéral ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je suppose que M. Van Assche est d'accord avec moi sur l'absolue nécessité du RER.*

De heer Jos Van Assche.- Op voorwaarde dat het niet te duur is!

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is geen bevredigend antwoord.

De heer Jos Van Assche.- Er moet een kosten-batenanalyse worden gemaakt.

De heer Pascal Smet, minister.- Het is mij niet duidelijk of u voor of tegen het GEN bent.

De heer Jos Van Assche.- Mijnheer de minister, u legt me woorden in de mond die ik nooit heb uitgesproken.

De heer Pascal Smet, minister.- Er is alweer discussie. Het is onduidelijk of het VB voor of tegen het GEN is.

Het gewest heeft er zich, in het kader van het Kyoto-protocol, toe verbonden om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen en de dichtslibbing van onze wegen, die de leefkwaliteit van de Brusselaars bedreigt, een halt toe te roepen. Daarom is het GEN absoluut noodzakelijk. We zullen echter begeleidende maatregelen moeten nemen.

U weet dat de NMBS niet tussenkomt in de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarom heeft de regering tijdens de vorige legislatuur een overeenkomst afgesloten met het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en de federale overheid, die als enige voor de NMBS bevoegd is. Deze overeenkomst werd op 4 april 2003 door alle partners ondertekend en op 13 mei 2004 door het Brussels parlement bekrachtigd. In het akkoord werd uitgegaan van het principe dat elke partner baas is over zijn eigen bevoegdheden en verantwoordelijk is voor de budgettaire gevolgen. Er is een coördinatie tussen de vier vervoersnetten in de GEN-zone.

Als we willen dat het GEN succes heeft, moeten we begeleidende maatregelen nemen, die we alleen of samen met de andere gewesten moeten uitvoeren: overstapparkings, parkeerbeheer, maatregelen om het verkeer onder controle te houden enzovoort. De milieumaatregelen, zoals de plaatsing van geluidsabsorberende borden of voorzieningen tegen trillingen, worden gedragen door het

M. Jos van Assche (en néerlandais).- *A condition que ce ne soit pas trop coûteux !*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cette réponse n'est pas satisfaisante.*

M. Jos van Assche (en néerlandais).- *Il faut faire une analyse des coûts et des profits.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Votre position vis-à-vis du RER est confuse.*

M. Jos van Assche (en néerlandais).- *Vous m'attribuez des propos que je n'ai pas tenus.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Dans le cadre du protocole de Kyoto, la Région s'est engagée à réduire l'émission de gaz à effet de serre et à enrayer l'engorgement de nos routes, qui menace la qualité de vie des Bruxellois. C'est pourquoi le RER est absolument nécessaire. Nous devons toutefois prendre des mesures d'accompagnement.*

La SNCB n'intervient pas dans les compétences de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est pourquoi le gouvernement, au cours de la législature précédente, a conclu un accord avec la Région flamande, la Région wallonne et l'autorité fédérale. Cet accord a été signé par tous les partenaires le 4 avril 2003 et ratifié par le parlement bruxellois le 13 mai 2004. Il part du principe que chaque partenaire est maître de ses compétences et responsable des conséquences budgétaires.

Pour garantir le succès du RER, nous devons prendre des mesures d'accompagnement, seuls ou avec les autres Régions : parkings de dissuasion, gestion des parkings, mesures pour contrôler le trafic, etc. Les mesures environnementales, comme l'installation de panneaux d'isolation absorbant le bruit ou de dispositifs contre les vibrations, sont supportées par le plan d'investissement d'Infrabel, autrement dit par les chemins de fer.

Les travaux d'adaptation de stations comme celle de Boitsfort sont soumis au Code bruxellois de l'aménagement du territoire. Une demande de permis d'urbanisme doit être adressée à la Région bruxelloise. Nos services veillent à ce qu'il n'y ait pas de conséquences dommageables.

investeringsplan van Infrabel, met andere woorden door de spoorwegen zelf.

In verband met uw opmerking over de afbraak, de heraanleg of de nieuwe bestemming van stations zoals dat van Bosvoorde, wil ik u erop wijzen dat deze aanpassingswerken onderworpen zijn aan het Brussels Wetboek van de Ruimtelijke Ordening. Bijgevolg moet er een stedenbouwkundige aanvraag worden ingediend bij het Brussels Gewest. Onze diensten oordelen of voldoende maatregelen zijn genomen om de hinderlijke gevolgen van de werken te beperken.

Wat uw laatste vraag betreft, herhaal ik dat de sporen van het GEN en de NMBS bevoegdheden van de federale overheid zijn. Mijn voorgangers en ikzelf hebben altijd bevestigd dat alle lasten, inclusief de onvoorziene lasten en meerkosten, ten laste zijn van de federale overheid. Een uitzondering op dit algemene principe zijn de pilootinitiatieven rond lijn 26, die gefinancierd worden door Beliris en het systeem van de prefinanciering om enkel de interesten te dekken van de werken waarop de gewesten willen anticiperen ten opzichte van het NMBS-investeringsplan.

De voorzitter.- De heer Van Assche heeft het woord.

De heer Jos Van Assche.- Ik neem akte van het antwoord van de minister. Uit zijn woorden blijkt dat we op onze beide oren kunnen slapen. Het GEN zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen frank kosten.

De heer Pascal Smet, minister.- Wat het luik van de NMBS betreft.

De heer Jos Van Assche.- Daar wringt natuurlijk het schoentje.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van

Les voies du RER et de la SNCB font partie des compétences fédérales. Toutes les charges, y compris les charges imprévues et les surcoûts, incombent à l'autorité fédérale. Les initiatives pilotes autour de la ligne 26 constituent une exception. Elles sont financées par Beliris et le système de préfinancement pour couvrir les intérêts des travaux que les Régions veulent entreprendre anticipativement, au regard du plan d'investissement de la SNCB.

M. le président.- La parole est à M. Van Assche.

M. Jos Van Assche (*en néerlandais*).- *Le RER ne coûtera donc rien à la Région de Bruxelles-Capitale.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *En ce qui concerne le volet SNCB.*

De heer Jos Van Assche (*en néerlandais*).- *C'est là que le bât blesse.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION

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

de heer Simonet.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET

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

betreffende "de besluitvorming bij de MIVB".

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Wat is uw mening over de manier waarop strategische beslissingen over het Brussels openbaar vervoer worden genomen? De beslissingsstructuur bij de MIVB is weinig doorzichtig. Het lijkt soms of dat gebrek aan transparantie doelbewust in stand wordt gehouden, vooral wanneer er strategische keuzes voor de deur staan.*

In het dossier van de Buyllaan heerste er ontevredenheid in de wijk. De buurtbewoners hadden het gevoel toeschouwer te zijn van gehakketak tussen de politici en de MIVB-directie. Een ander voorbeeld is de verlenging van tram 56 tot aan de Renardlaan in Anderlecht. Welke manoeuvreerruimte krijgt u van de MIVB-directie in dat dossier?

De MIVB staat eerst en vooral in voor de exploitatie van het bestaande netwerk, wat op zich al een hele opdracht is. Ze moet regelmatig overleg plegen met de gebruikers, de gemeenten en de andere openbare vervoersmaatschappijen die in het gewest actief zijn. Waar het strategische of politieke beslissingen betreft, zou de MIVB zich tot een adviserende rol moeten beperken. De uiteindelijke beslissing komt de regering toe, en onrechtstreeks ook het parlement (via de controle op de regering).

Hoe moeten strategische beslissingen volgens u worden genomen? Welke rol krijgt de MIVB binnen uw mobiliteitsbeleid en hoe houdt u toezicht op de beslissingen van de MIVB?

l'interpellation de M. Simonet

INTERPELLATION DE M. JACQUES SIMONET

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

concernant "la structure décisionnelle à la STIB".

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

M. Jacques Simonet.- Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler via d'autres interpellations et questions orales dans cette commission. Ce que je voudrais - et je pense que vous avez déjà partiellement répondu, car l'agencement de l'ordre du jour des commissions en fonction des décisions du Bureau élargi fait que je viens aujourd'hui avec cette interpellation devant notre commission - c'est que vous nous précisiez clairement votre vision qui, je pense, devrait aussi être la mienne par rapport à la méthodologie concernant les principales décisions stratégiques en matière de transport en commun.

Je crois en effet que les structures décisionnelles de la STIB, pour les non-initiés dont je fait partie, sont relativement floues et on a parfois le sentiment que cette opacité, en ce qui concerne la structure décisionnelle, est entretenue de manière systématique quand il s'agit d'argumenter certains choix stratégiques.

On a eu un exemple dans un dossier que vous avez suivi de près, celui de l'avenue Buyl, où a eu lieu une mobilisation de tout un quartier avec des habitants qui, manifestement, avaient le sentiment d'être relativement isolés et désorientés, et avec le sentiment - je crois que ce n'est pas bon pour la population - qu'il y avait une partie de ping-pong qui se jouait entre les responsables politiques et les décideurs de la STIB.

Un autre dossier dont nous avons déjà parlé, et que vous aurez l'occasion d'appréhender dès lundi

Voor zover ik zicht heb gekregen op de situatie, worden beslissingen bij de MIVB genomen door een uitvoerend comité, een beheerscomité, een raad van beheer en een afgevaardigd beheerder. Het uitvoerend comité speelt een belangrijke rol in de analyse van grote dossiers, die door het beheerscomité en de raad van beheer moeten worden goedgekeurd.

Kunt u de beslissingen die in die verschillende vergaderingen worden genomen, mee richting geven? Bent u op de hoogte van de agenda van die vergaderingen? Kunt u er zich steeds van vergewissen dat de beslissingen stroken met de grote lijnen van uw beleid?

Zou de raad van beheer niet meer gewicht moeten krijgen binnen de beslissingsstructuur? De verschillende politieke strekkingen zijn daar immers het best vertegenwoordigd.

prochain, c'est la problématique de la prolongation du tram 56 à l'avenue Marius Renard à Anderlecht : là encore, quelle est la marge de manoeuvre du ministre par rapport aux dirigeants de la STIB ? Je pense que la STIB est d'abord et avant tout responsable de la bonne exploitation du réseau, ce qui n'est déjà pas une mince affaire. Cela implique des contacts réguliers avec la clientèle, avec les communes et avec les autres sociétés de transports publics actives sur le territoire régional. Au delà de cette tâche de bonne exploitation, j'ai le sentiment que la STIB devrait davantage se cantonner à une mission de conseil aux autorités politiques en ce qui concerne les choix de nature plus stratégiques ou plus politiques, de manière à ce que ce soient le gouvernement et, de manière indirecte, le parlement - par le biais de son contrôle parlementaire -, qui se trouvent en première ligne pour les choix stratégiques.

J'aimerais connaître votre point de vue, en tant que ministre de la Mobilité, quant à la manière dont ces choix stratégiques doivent se faire. Quelle est votre vision du rôle que la STIB doit jouer dans la politique régionale en matière de mobilité et comment appliquez-vous au quotidien votre tutelle sur les décisions qui sont prises par la STIB ?

Je rentrerai maintenant dans le détail de la structure décisionnelle de la STIB, bien qu'il me faut avouer que je ne comprends pas toujours bien la manière dont s'articulent les différentes instances.

Un comité exécutif cohabite avec un comité de gestion, avec un conseil d'administration et se repose également sur la direction d'un administrateur délégué. Le comité exécutif semble assumer une place prépondérante dans la confection et l'analyse des principaux dossiers qui sont ensuite analysés par le comité de gestion et par le conseil d'administration.

Quelle est votre influence sur les décisions prises au sein de ces différents organes ? Vos représentants ou vous-même êtes-vous systématiquement informés de l'ordre du jour des réunions ? Le gouvernement a-t-il la possibilité de s'assurer que les décisions prises au sein de ces instances sont conformes aux grandes orientations définies dans la ligne politique du gouvernement ?

Dans cette structure décisionnelle un peu complexe de la STIB, ne faudrait-il pas redonner, pour des

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Ik sluit me aan bij de heer Simonet. Ik vind dat de besluitvorming van de MIVB onvoldoende transparant is. Onze fractieleider Denis Grimberghs heeft enkele weken geleden naar het probleem verwezen tijdens een plenaire vergadering. Hij had het over het Plan 2020, waarin het strategisch beleidsplan voor mobiliteit van de komende vijftien jaar wordt uitgestippeld. Met dat plan heeft de MIVB de regering voor voldongen feiten geplaatst.*

Uit ervaringen in het verleden weten we maar al te goed dat het de MIVB is die over nieuwe tramlijnen beslist, en niet de regering.

Het is aan de politiek om strategische beslissingen te nemen over de toekomst van het openbaar vervoer, niet aan een handvol ingenieurs van de MIVB. Ik heb een voorzitter van de raad van beheer gekend die zei dat de politiek niets te zeggen heeft over de MIVB.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De besluitvorming binnen de MIVB wordt geregeld door de ordonnantie van 22 november 1990 op de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest en door de statuten van de MIVB, die de gewestregering moet goedkeuren.*

raisons d'équilibre entre l'ensemble des tendances politiques représentées au sein de notre parlement, davantage de pouvoir, de poids et de responsabilités au conseil d'administration, qui se réunit de manière trop épisodique ?

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

M. Hervé Doyen.- Je rejoins l'intervention de M. Simonet. Je partage l'impression d'opacité, voire de complexité, de la voie décisionnelle, surtout en matière stratégique. Denis Grimberghs, notre chef de groupe, l'avait d'ailleurs évoqué assez largement en séance plénière il y a quelques semaines. Il évoquait une espèce de pied de nez fait au gouvernement lorsque, quelques semaines à peine après l'installation de celui-ci, le plan STIB lui a été présenté de manière tout à fait indépendante et les mandataires politiques invités pour s'entendre annoncer le contenu du plan stratégique en matière de mobilité pour les vingt ou quinze ans à venir. C'était le Plan 2020.

Je ne citerai pas de dossiers particuliers comme l'a fait Jacques Simonet, mais le ministre connaît bien un dossier où des politiques de l'époque nous ont dit d'aller voir la STIB. En d'autres termes, ce ne sont pas eux qui s'occupent de créer des nouvelles lignes de tram sur le territoire de la Région ; c'est la STIB qui s'en occupe.

Avec M. Simonet et avec la plupart des collègues de bon sens de ce conseil régional, j'entends bien que la décision stratégique en matière de développement du tissu bus-tram-métro sur l'ensemble de la Région, qui procède de choix stratégiques en matière de mobilité, mais aussi de tracé et de choix du type de transport, revienne au politique et ne soit pas confinée à des caucus d'ingénieurs au sein de la STIB. J'ai eu l'occasion de rencontrer et de vivre auprès d'un président qui m'expliquait que les politiques, même au conseil d'administration, n'avaient rien à dire.

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

M. Pascal Smet, ministre.- La structure décisionnelle de la STIB est définie dans l'ordonnance du 22 novembre 1990 organisant les transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après « l'ordonnance ») et dans les statuts de la STIB, ces statuts devant être approuvés

De organen van de MIVB zijn:

- *de algemene vergadering;*
- *de beheerraad;*
- *het beheerscomité;*
- *de administrateur-directeur-generaal;*
- *het college van commissarissen.*

De eerste vier spelen een rol in de besluitvorming.

De algemene vergadering bestaat uit vertegenwoordigers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van Brussel-Infrastructuur-Financiën. Zij keurt de jaarrekeningen goed en controleert de beheerders en de commissarissen.

De beheerraad bestaat uit 19 leden, de administrateur-directeur-generaal, de adjunct-directeur-generaal, beheerders die benoemd worden door het gewest en drie vakbondsvertegenwoordigers. Daarnaast nemen er twee regeringscommissarissen en een zaakgelastigde van de regering deel aan de vergaderingen. Deze laatste vertegenwoordigt het ministerie binnen de beheersorganen. Op dit ogenblik is dat mijn kabinetschef.

Het beheerscomité bestaat uit de voorzitter en vice-voorzitter van de beheerraad, de administrateur-directeur-generaal en zijn adjunct, twee andere beheerders en de zaakgelastigde. De twee regeringscommissarissen wonen de vergaderingen bij.

De administrateur-directeur-generaal en zijn adjunct staan in voor het dagelijks bestuur.

De commissarissen worden jaarlijks benoemd door de algemene vergadering, op voorstel van de regering.

De beheerraad neemt de belangrijkste beslissingen. Hij stelt de jaarrekeningen en de begroting op en sluit het beheerscontract af met de regering. In het beheerscontract zijn de strategische doelstellingen vastgelegd van het gewest en de MIVB inzake het stedelijk openbaar vervoer en de beheersmethoden.

par le gouvernement de la Région en vertu de l'article 1 de l'ordonnance.

Les organes de la STIB sont :

- l'assemblée générale
- le conseil d'administration
- le comité de gestion
- l'administrateur-directeur général
- le collège des commissaires au comptes.

Les quatre premiers organes sont les organes décisionnels de la STIB.

L'assemblée générale est composée des propriétaires de parts sociales, donc de représentants de la Région de Bruxelles-Capitale et de Bruxelles Infrastructures-Finances. L'assemblée générale approuve les comptes annuels. Elle donne décharge aux administrateurs et au collège des commissaires aux comptes sur l'exécution de leur mandat.

Le conseil d'administration est actuellement composé de 19 membres, et comprend, outre l'administrateur-directeur général et le directeur général adjoint, des administrateurs nommés par le gouvernement de la Région ainsi que trois représentants des syndicats (avec voix consultative). Y assistent également deux commissaires du gouvernement et le chargé de mission nommé pour cinq ans (renouvelables) par le gouvernement en tant que membre du comité de gestion de la STIB. Le chargé de mission représente le ministre au sein des organes de gestion et assure le ministre du respect du cadre financier fixé à la société. Le chargé de mission actuel est mon chef de cabinet.

Le comité de gestion de la STIB est composé de sept membres : le président et le vice-président du conseil d'administration, l'administrateur-directeur général, le directeur général adjoint, deux autres administrateurs et le chargé de mission désigné par le gouvernement. Les deux commissaires du gouvernement assistent au comité de gestion.

L'administrateur -directeur général, assisté en cela par le directeur général adjoint, assure la gestion

De raad van bestuur heeft ook restbevoegdheid en kan dus beslissen over elk probleem dat niet onder de bevoegdheid van de andere organen valt. De raad van bestuur vergadert minstens viermaal per jaar en moet samenkomen telkens als het beheerscomité of vijf bestuurders dit vragen.

Het beheerscomité voert de onderhandelingen over het beheerscontract, staat in voor de uitvoering ervan, doet voorstellen aan de raad van bestuur en sluit de middelgrote contracten.

De directeur-generaal is verantwoordelijk voor het dagelijks beheer van de MIVB, sluit de minder belangrijke contracten, bereidt de beslissingen van de raad van bestuur en van het beheerscomité voor en voert die uit, en onderzoekt de dossiers die door de andere organen van de MIVB moeten worden behandeld. Hij wordt bijgestaan door een adjunct-directeur-generaal, het uitvoerend comité en alle diensten van de MIVB.

Het uitvoerend comité is een strategisch en operationeel orgaan waarin de voornaamste directeurs en de algemene directie zijn verenigd. Het vormt dus eigenlijk het directiecomité. Het uitvoerend comité komt twee tot driemaal per maand samen om de dossiers op te stellen en te analyseren die aan de beheersorganen moeten worden voorgelegd.

De beslissingen van de organen van de MIVB zijn aan de controle van de regering onderworpen. De twee regeringscommissarissen kunnen de regering vragen elke beslissing te vernietigen die zij strijdig achten met het algemeen belang of het beheerscontract. De regering heeft twintig dagen om de beslissing te vernietigen. De regering moet bovendien het parlement elk jaar verslag uitbrengen over de activiteiten van de MIVB.

De democratische controle op de activiteiten van de MIVB is dus gewaarborgd.

In tal van dossiers zoals de staking van het buspersoneel, de commerciële tarieven, de voorkeurtarieven, het vervoer van fietsen in de rijtuigen, wordt er nauw overleg gepleegd en luistert de MIVB naar het standpunt van het gewest, dat meerderheidsaandeelhouder en de toezichthoudende overheid is.

Wie beweert dat de raad van bestuur te weinig

journalière de la STIB.

Le collège des commissaires aux comptes est nommé chaque année par l'assemblée générale, sur proposition du gouvernement. Un des trois commissaires doit être membre de l'Institut des réviseurs d'entreprises.

En dehors de la gestion journalière, les statuts de la STIB précisent la répartition des compétences entre les deux organes que sont le conseil d'administration et le comité de gestion.

Le conseil d'administration est chargé des décisions les plus importantes de la vie de l'entreprise. Outre l'arrêté des comptes annuels et du budget, il est notamment chargé de conclure le contrat de gestion avec le gouvernement. Selon l'article 3 de l'ordonnance, c'est ce contrat de gestion qui doit établir les objectifs stratégiques de la Région et de la STIB en matière d'exploitation du service de transport public urbain, ainsi que les méthodes de gestion et la structure de la société.

Le conseil d'administration dispose aussi de la compétence résiduaire, à savoir délibérer sur toute question échappant à la compétence des autres organes de la STIB. Le conseil d'administration se réunit au moins quatre fois par an. Il doit être convoqué dès que le comité de gestion ou cinq administrateurs en font la demande.

Le comité de gestion est, quant à lui, chargé de la haute direction de la STIB, ce qui comprend essentiellement la négociation et l'exécution du contrat de gestion, un pouvoir de proposition au conseil d'administration et la compétence de passer des contrats de moyenne importance.

L'administrateur-directeur général est responsable de la gestion journalière de l'entreprise, de passer les contrats de moindre importance, de préparer et d'exécuter les décisions du conseil d'administration et du comité de gestion et d'instruire les dossiers à traiter par les autres organes de la STIB. Pour accomplir sa tâche, l'administrateur-directeur général reçoit l'aide du directeur-général adjoint et s'appuie sur le comité exécutif ainsi que sur l'ensemble des services de la STIB.

Le comité exécutif n'est pas un organe statutaire de la STIB mais un instrument de gestion stratégique et opérationnel de l'entreprise même, regroupant les

bijeenkomt, herinner ik eraan dat de vraag van vijf beheerders volstaat om een bijkomende vergadering te organiseren.

De regering bepaalt de doelstellingen en de strategie van de MIVB. De MIVB voert die doelstellingen uit en baseert zich daarvoor op haar terreinkennis. Deze taakverdeling zal duidelijk beschreven staan in het volgende beheersplan.

De MIVB heeft lang een machtsvacuüm ingevuld, maar wordt vandaag geconfronteerd met een regering die zich wel degelijk uitspreekt over strategische beslissingen, zoals nieuwe tarieven of wijzigingen aan het netwerk. De MIVB heeft een onafhankelijke positie op het vlak van het dagelijks beheer.

De regering is betrokken bij strategische beslissingen zoals die inzake het tram-busplan. Momenteel beëindigen we onze consultatieronde bij de gemeenten. De MIVB zal me haar voorstel bekendmaken. Ik zal dat analyseren en aan de regering voorleggen. Daarna volgt een debat in de commissie, waarna de geamendeerde tekst opnieuw aan de regering wordt voorgelegd.

Ik ben van plan de administratie te hervormen, waardoor de relatie tussen de regering en de MIVB zal wijzigen.

De huidige beslissingsstructuur van de MIVB is niet ondoorzichtig maar wel omslachtig. Ze is vatbaar voor vereenvoudiging, naar analogie van wat is gebeurd bij de NMBS, De Lijn of De Post.

Het is de taak van het gewest om keuzes te maken en voorstellen te formuleren op basis van de informatie van de MIVB, De Lijn, TEC, de NMBS en andere partners.

Ik zal binnen het bestuur een cel oprichten die de strategie voor de MIVB moet vastleggen.

principaux directeurs de la STIB et sa direction générale. Il n'est finalement rien d'autre que le comité de direction de la STIB. Il se réunit deux, voire trois fois par mois. Il confectionne et analyse les dossiers en vue de leur présentation aux organes de gestion. La base juridique sur laquelle se fonde ce comité exécutif est l'article 27.16 des statuts de la STIB, chargeant le comité de gestion de fixer l'organigramme des services.

Les décisions des organes de la STIB sont soumises au contrôle du gouvernement. Les deux commissaires qu'il nomme peuvent intenter un recours en annulation auprès du gouvernement contre toute décision qu'ils estiment contraire à la loi, à l'intérêt général, ou au contrat de gestion. Le gouvernement a vingt jours pour annuler la décision attaquée. Il fait par ailleurs annuellement rapport au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale sur les activités de la STIB.

Grâce à la structure décisionnelle décrite ci-dessus et au pouvoir de contrôle du gouvernement et du parlement de notre Région, le contrôle démocratique de la STIB est assuré, à condition que tout le monde joue le jeu.

Dans bon nombre de dossiers tels que la grève du personnel des bus, les tarifs commerciaux et préférentiels de la STIB, la réglementation sur le transport de vélos dans les véhicules, des concertations étroites sont assurées avec les organes de la STIB et le point de vue régional - actionnaire majoritaire et pouvoir de tutelle - est entendu par la STIB.

En ce qui concerne les réunions du conseil d'administration, que vous qualifiez d'épisodiques, rappelons que cinq administrateurs peuvent demander la convocation de réunions supplémentaires s'ils l'estiment nécessaire.

Le gouvernement décide des objectifs et de la stratégie de la STIB et la STIB agit en tant qu'opérateur fondamental. Ce sera clairement décrit dans le prochain plan de gestion de notre société de transport.

La STIB a comblé un vide en prenant le pouvoir mais est aujourd'hui confronté à un gouvernement plus actif sur le plan des choix stratégiques. Tous les choix concernant, par exemple, la tarification et le réseau sont actuellement effectués par le gouvernement régional et non par la STIB. Celle-ci

demeurant toutefois organe de référence vu son expérience opérationnelle sur terrain. En contrepartie, le gouvernement doit respecter l'autonomie de la STIB en matière de gestion journalière (nomination, organisation et gestion du réseau).

La manière dont nous abordons le Plan tram-bus montre que le gouvernement et le parlement ont leur mot à dire en matière de choix stratégiques. Concernant ce plan, un tour de consultation des communes est sur le point de se terminer. La STIB me fera une proposition que j'analyserai et que le gouvernement adoptera en première lecture.

Ce plan adopté en première lecture par le gouvernement, discuté ensuite en commission, amendé et par après envoyé en seconde lecture au gouvernement, pourra être finalement approuvé par le gouvernement. Je compte en outre réformer l'administration régionale, ce qui permettra de revoir les relations entre la STIB et la Région.

En conclusion, la structure décisionnelle actuelle de la STIB n'a rien de flou mais est toutefois un peu lourde et gagnerait sans doute à être simplifiée, à l'instar de ce qui existe dans les entreprises publiques comme la SNCB, De Lijn ou la Poste.

Pourquoi l'administration régionale n'a-t-elle pas préparé le Plan Vision 2020 ? C'est une tâche qui appartenait - ou appartient - à la Région et à l'administration régionale, pour faire des choix et des propositions sur base de tous les éléments que donnent la STIB, De Lijn, le TEC, les chemins de fer et les autres acteurs. C'est à partir de cela que l'on pourra revoir la répartition des tâches entre la STIB et l'administration régionale.

Dans la réforme de mon administration, j'ai l'intention de créer une cellule stratégique qui va déterminer la stratégie à suivre et à opérationnaliser par la STIB. Je vais ainsi dans le sens de que vous demandez.

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans)*.- *Keuren het beheerscomité en de raad van bestuur systematisch goed wat het uitvoerend comité voorstelt? Het antwoord op die vraag zal een idee geven van de manier waarop de democratische controle wordt uitgeoefend.*

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

M. Jacques Simonet.- Le ministre a évoqué le comité exécutif de la STIB, le comité de direction défini comme étant un organe stratégique et fonctionnel. Il a fait référence à l'article des statuts qui légitime juridiquement ce comité exécutif. A-t-il l'assurance aujourd'hui que tous les dossiers qui

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De voorzitter en de ondervoorzitter van de raad van bestuur, de heren Verrept en Close, hebben de instructie gekregen erover te waken dat alle keuzes en richtlijnen van de regering worden nageleefd. Zij moeten de kans krijgen om hun werk te doen.*

- Het incident is gesloten.

ont été analysés et préparés par le comité exécutif sont systématiquement avertis par le comité de gestion et le conseil d'administration ? La réponse à cette question donnera une idée quant à la manière dont le contrôle démocratique est exercé.

M. Pascal Smet, ministre.- Les président et vice-président du conseil d'administration, MM. Verrept et Close, ont reçu l'instruction de bien veiller à ce que toutes les options et les règles du gouvernement soient suivies par la STIB. Il faut leur donner la possibilité d'effectuer leur travail. C'est à eux de travailler en première ligne.

- L'incident est clos.