BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin van de interpellaties en mondelinge vragen

Bulletin des interpellations et des questions orales

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

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

VERGADERING VAN

WOENSDAG 29 JUNI 2005

RÉUNION DU

MERCREDI 29 JUIN 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

INTERPELLATIE 3

- van de heer Bernard Clerfayt 3

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

betreffende "een gewaarborgd minimaal openbaar vervoer".

MONDELINGE VRAGEN 3

- van mevrouw Brigitte De Pauw, 3

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

betreffende "de aanleg van openbare ruimtes".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jacques Simonet, 3

betreffende "de oprichting van een werkgroep om de minister te ondersteunen bij de uitvoering van zijn beleid".

- van mevrouw Brigitte De Pauw, 9

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

betreffende "de voogdij over het verkeer".

- van de heer Denis Grimberghs 12

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

betreffende "de schoolabonnementen voor studenten van 25 en ouder".

SOMMAIRE

INTERPELLATION 3

- de M. Bernard Clerfayt, 3

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

concernant "l'instauration d'un service minimum de transports en commun".

QUESTIONS ORALES 3

- de Mme Brigitte De Pauw 3

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

concernant "l'aménagement des espaces publics".

Question orale jointe de M. Jacques Simonet 3

concernant "la constitution d'un groupe de travail chargé d'épauler le ministre dans la mise en oeuvre de sa politique".

- de Mme Brigitte De Pauw 9

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

concernant "la tutelle en matière de circulation".

- de M. Denis Grimberghs, 12

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

concernant "les abonnements scolaires pour les étudiants de 25 ans et plus".

- van de heer Jacques Simonet, 15

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

betreffende "de aankodiging, door de minister, van de vestigingsplaats van het toekomstige openluchtzwembad".

- van de heer Jacques Simonet 19

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

betreffende "de nieuwe begrotingsmiddelen waartoe de regering zich heeft verbonden voor de financiering van het gewestelijk mobiliteitsbeleid".

- van mevrouw Julie Fiszman 24

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

betreffende "de waarborg van het openbaar karakter van het parkeerbeheer".

- van mevrouw Carine Vyghen 28

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

betreffende "de heraanleg van de rotonde/van het kruispunt 'Dikke Linde'".

- van de heer Rachid Madrane 28

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

betreffende "de evolutie van het autodelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

- de M. Jacques Simonet 15

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

concernant "l'annonce du ministre du choix du site de l'implantation de la future piscine à ciel ouvert".

- de M. Jacques Simonet 19

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

concernant "les nouveaux moyens budgétaires auxquels le gouvernement s'était engagé pour financer les politiques régionales en matière de mobilité".

- de Mme Julie Fiszman 24

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

concernant "la garantie du caractère public de la gestion du stationnement".

- de Mme Carine Vyghen 28

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

concernant "l'aménagement du rond-point/carrefour dit 'du Gros Tilleul'".

- de M. Rachid Madrane 28

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

concernant "le développement du car-sharing en Région de Bruxelles-Capitale".

Voorzitterschap: de heer Willem Draps,voorzitter.
Présidence de M. Willem Draps, président.

INTERPELLATIE

INTERPELLATIE VAN DE HEER BERNARD CLERFAYT

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

betreffende "een gewaarborgd minimaal openbaar vervoer".

De voorzitter.- Aangezien de indiener verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar de volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATION

INTERPELLATION DE M. BERNARD CLERFAYT,

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

concernant "l'instauration d'un service minimum de transports en commun".

M. le président.- L'auteur étant excusé, l'interpellation est reportée à la prochaine réunion.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW,

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

betreffende "de aanleg van openbare ruimtes".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET,

betreffende "de oprichting van een werkgroep om de minister te ondersteunen bij de uitvoering van zijn beleid".

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "l'aménagement des espaces publics".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. JACQUES SIMONET

concernant "la constitution d'un groupe de travail chargé d'épauler le ministre dans la mise en oeuvre de sa politique".

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik heb via de pers vernomen, meer bepaald in Het Laatste Nieuws en in een artikel van Le Soir, dat u de ideeënwedstrijd 'de Gouden Bevers' wil afschaffen.

'De Gouden Bevers' is de trofee die verbonden werd aan de jaarlijkse wedstrijd die het Gewest in samenwerking met de Koning Boudewijnstichting uitreikt aan Brusselse studenten landschapsarchitectuur, architectuur, bouwkunde of ruimtelijke planning. De bedoeling van deze wedstrijd en de prijs is de bevordering van het bedenken van verfrissende ideëen door studenten met betrekking tot de aanleg van de openbare ruimtes, en in het bijzonder met het opnieuw integreren van 'water in ons gewest'. Zeker 'water in de stad', al dan niet zwembadwater, moet toch uw bijzondere steun genieten.

Hoewel de wedstrijd een theoretische oefening is, had de prijs een grote morele invloed bij de studenten en bij de scholen waar ze les volgen.

Volgens het perscommuniqué wenst u een atelier op te richten waar Brusselse studenten permanent kunnen discussiëren met uw administratie over de aanleg van de openbare ruimte.

Mijnheer de minister, misschien is mijn verbeeldingskracht te beperkt, maar ik zie niet in hoe u een permanente dialoog kunt organiseren. Ik vraag me af of studenten nood hebben aan een permanent discussieforum. Hoe zal dit atelier in de werking van de administratie worden ingepast? Waar moet het atelier komen? Hoe zullen de ideeën van de studenten verwerkt worden, met het oog op de concrete uitvoering van hun suggesties?

Zijn de scholen die architectuurrichtingen en aanverwante opleidingen aanbieden, zoals bijvoorbeeld de Erasmushogeschool of Sint-Lucas, vragende partij voor zo'n permanente overlegstructuur? Er bestaat reeds een goede adviescommissie: de Artistieke Commissie van de Vervoersinfrastructuur (ACVI). Deze commissie, waarin mensen met een artistieke achtergrond en visie over kunst in de openbare ruimte zetelen, heeft het initiatief genomen voor een aantal kunstwerken, zoals dat van Michel Mouffe in metrostation Erasmus, het werk van Johan Muyle onder het Noordstation of dat van Jan Vanriet in metrostation De Brouckère.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- J'ai appris via "Het Laatste Nieuws" et "Le Soir" que vous vouliez supprimer le concours d'idées les "Castors d'Or".*

Les "Castors d'Or" sont un trophée que la Région - en collaboration avec la Fondation Roi Baudouin - décerne aux étudiants en architecture paysagère, en architecture, ou en aménagement du territoire, à l'issue d'un concours annuel. Ce concours a pour but d'encourager les idées rafraîchissantes des étudiants sur l'aménagement des espaces publics, et en particulier la réintégration de l'eau dans notre Région.

Le prix avait une forte influence morale sur les étudiants et les écoles où ils suivent les cours.

Vous semblez vouloir lui substituer un atelier où les étudiants bruxellois auront un dialogue permanent avec votre administration sur l'aménagement de l'espace public.

Comment comptez-vous l'organiser ? Les étudiants ont-ils réellement besoin d'un forum permanent de discussion ? Comment cet atelier sera-t il intégré dans le fonctionnement de l'administration ? Où se tiendra-t-il ? Comment comptez-vous traiter les suggestions des étudiants en vue de leur exécution concrète ?

Les écoles organisant des formations en architecture sont-elles parties prenantes à cette concertation permanente ? La Commission artistique des infrastructures de déplacement (CAID), commission consultative où siègent des personnes possédant des connaissances en art, a déjà pris plus d'une initiative en matière de choix artistique dans l'espace public.

La CAID a toujours privilégié une approche globale de l'organisation de l'espace public dans ses choix. Or, celle-ci reçoit peu de reconnaissance en retour. Ne serait-il pas judicieux de revaloriser cette commission et de l'estimer à sa juste valeur ? Des étudiants délégués par des écoles bruxelloises et des représentants des milieux artistiques pourraient éventuellement s'y joindre. La place de l'art dans l'espace public et l'organisation de l'espace public nécessitent une approche globale.

Mes questions sont les suivantes :

De ACVI heeft bij de keuze van de kunstwerken steeds een totaalvisie nagestreefd waaraan een integrale aanpak van de inrichting van de openbare ruimte ten grondslag ligt. Ik heb de indruk dat de ACVI onvoldoende erkenning krijgt. Is het geen goed idee om deze commissie te herwaarderen en meer naar waarde te schatten? Eventueel kan ze worden bijgestaan door een aantal studenten die worden afgevaardigd door Brusselse scholen en door een aantal bijkomende vertegenwoordigers uit artistieke middens. Er moet aan een globale visie over kunst op openbare plaatsen en over de inrichting van de openbare ruimte worden nagedacht.

Mijn vragen aan de minister zijn de volgende:

- Waarom hebt u 'de Gouden Bevers' afgeschaft?

- Is het afschaffen van de prijs 'de Gouden Bevers' in onderling overleg gebeurd met de Koning Boudewijnstichting, de studenten en de Brusselse scholen die ook een aantal relevante studierichtingen aanbieden?

- Hoe ziet u dit permanent overlegatelier? Welke rol zullen de studenten en uw administratie hierin spelen? Waar zal dit overlegatelier worden georganiseerd?

- Hoe zullen de resultaten van dit overlegatelier verwerkt en geconcretiseerd worden?

- Welke rol ziet u voor de Artistieke Commissie voor de vervoersinfrastructuren?

- Hoe zal u de adviesfunctie over de totaalvisie van de inrichting van de openbare ruimtes organiseren ?

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Tijdens de uitreiking van "de Gouden Bevers" verklaarde de minister dat hij van plan was de wedstrijd te vervangen door een werkgroep die hem moet steunen bij de uitvoering van zijn beleid inzake de aanleg van openbare ruimten.*

Hoe zal die werkgroep worden samengesteld? Er

- *Pourquoi avez-vous supprimé les "Castors d'Or" ?*

- *Cette suppression a-t-elle été décidée en concertation avec la Fondation Roi Baudouin, les étudiants et les écoles bruxelloises concernées ?*

- *Comment envisagez-vous cet atelier permanent de concertation ? Quel rôle y joueront les étudiants et votre administration ? Où sera-t-il organisé ?*

- *Comment seront traités et concrétisés les résultats de cet atelier ?*

- *Quel rôle envisagez-vous pour la CAID ?*

- *Comment organiserez-vous la fonction consultative sur la vision globale de l'aménagement des espaces publics ?*

M. le président.- La parole est à M. Simonet pour sa question orale jointe.

M. Jacques Simonet.- Je ne peux pas être aussi catégorique que M. Grimberghs quant au fait que nous voterons le budget du ministre de la Mobilité et des Travaux publics. Mais je voudrais interroger le ministre concernant la remise du prix "Castors d'Or, et plus spécifiquement sur ce qu'il a déclaré en marge de cette remise de prix à propos de la constitution d'un groupe de travail chargé de le

zouden jonge architecten deelnemen. Hoe zullen die worden aangeduid? Via welke kanalen en scholen? Op basis van welke criteria? Hoe zit het met de taalverdeling?

Zal de minister de plaatselijke besturen betrekken bij de projecten die herinrichtingswerken vereisen?

De minster kondigde aan dat leden van het gewestbestuur deel zouden uitmaken van de werkgroep. Welke diensten zullen vertegenwoordigd zijn? Zullen de ambtenaren die werkzaam zijn in de besturen die onder uw toezicht vallen de oprichting van de werkgroep niet als een teken van wantrouwen ervaren?

Welke opdrachten zullen aan de werkgroep worden toevertrouwd? Het doel is onder meer jonge talenten aan te moedigen door middel van projecten inzake openbare ruimten. Welke rol is hierbij voor die jonge ontwerpers weggelegd? Welke werken zullen worden bevoorrecht? Welke sites komen in aanmerking? Wat zal de taakverdeling zijn tussen de werkgroep, het kabinet en het bestuur?

Dankzij de Gouden Bevers werden in bepaalde gemeenten interessante projecten ontwikkeld. Is de afschaffing van die wedstrijd ingegeven door kritiek op de werking ervan?

conseiller dans la mise en oeuvre des politiques en matière d'espace public, en lieu et place du concours des "Castors d'Or" initié par l'un de ses prédécesseurs.

Quelles sont vos intentions à propos de cette déclaration et premièrement sur la composition de ce groupe de travail ?

D'après vos déclarations, il semblerait que certains jeunes architectes participent, ou participeront, aux travaux. Pourriez-vous m'indiquer comment seront-ils désignés ? Avez-vous lancé un appel aux candidatures ? Dans l'affirmative, à travers quelles filières et quelles écoles ? A-t-on une idée de la répartition de ces architectes entre les deux rôles linguistiques ? Je voudrais connaître les bases sur lesquelles ces personnes seront désignées.

Deuxièmement, je voudrais connaître l'intention du ministre quant à l'implication des autorités locales dans le projet annoncé. Il ne serait pas mauvais qu'on puisse associer au plus tôt les autorités communales et leurs services dans le cas d'aménagements envisagés par le groupe de travail.

Le ministre a également annoncé que des membres de l'administration régionale seraient associés au groupe de travail. Je voudrais savoir quels sont les services qui seront représentés dans le groupe.

La création d'un tel groupe de travail ne risque-t-elle pas d'être perçue comme un signe de méfiance dans le chef des fonctionnaires régionaux qui travaillent dans les services sur lesquelles vous exercez votre tutelle ?

Troisièmement, quelles seront les missions dévolues à ce groupe de travail ? L'objectif annoncé par le ministre dans ses déclarations à la presse est séduisant, puisque cela permet d'assurer la promotion d'un certain nombre de jeunes talents dans le cadre de la conception de l'espace public. Je voudrais savoir comment le ministre conçoit le rôle de ces futurs jeunes concepteurs; quels sont les aménagements qui seront privilégiés ? Quels seront les sites auxquels le groupe de travail se consacrera en priorité ? Quelles sera la répartition des tâches entre le groupe de travail, le cabinet et l'administration ?

Enfin, la suppression du concours des "Castors d'Or", qui a permis de développer des projets

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Er is geen sprake van het afschaffen van enig waardevol initiatief om jonge deskundigen te motiveren om mee te denken over de stad. Wel is het zo dat ik beslist heb om de huidige werking van 'de Gouden Bevers' om te vormen tot een nieuwe formule. Die formule behoudt in grote lijnen de principes van 'de Gouden Bevers'. Meer nog, ik wens op een meer structurele manier kansen te geven om de deskundigheid inzake het ontwerpen van de stad en de publieke ruimte te ontwikkelen.

Ik heb die beslissing genomen op basis van gesprekken met de Koning Boudewijnstichting - die zelf ook aanstuurde op een grondige evaluatie - alsook met vertegenwoordigers van de betrokken scholen en de leden van de jury van de laatste editie. De terugval van interesse bij de scholen heeft mij tot deze evaluatie aangezet.

Het is niet onbelangrijk om de geschiedenis van 'de Gouden Bevers' even op een rijtje te zetten.

In 1999 werd het initiatief 'de Gouden Bevers' opgericht als een instrument om opleidingen uit het hoger onderwijs meer in contact te brengen met projecten van openbare werken. Doel was een laureaat-student aan te duiden, die dan het ontworpen project in samenwerking met de gewestelijke administratie zou uitvoeren. Die doelstelling is echter nooit gehaald: laureaten werden wel bekroond, maar van uitvoering was geen sprake. Dat was niet alleen te wijten aan een tekort aan technische haalbaarheid, maar vooral aan een gebrek aan opvolging binnen de administratie. Dat is overigens begrijpelijk, aangezien een administratie niet het forum is om dergelijke projecten te begeleiden. Daarvoor is een specifieke begeleiding nodig.

In 2002 werd 'de Gouden Bevers' dan ook omgevormd tot een ideeënwedstrijd, zonder engagement van het gewest om iets concreets met de resultaten te doen. Het is een illusie om als politicus of administratie het engagement aan te gaan om afstuderende studenten een grootschalig project inzake openbare ruimte te laten realiseren.

intéressants dans certaines communes, repose-t-elle sur des critiques particulières sur la manière dont ce concours a fonctionné ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Il n'est pas question de supprimer des initiatives précieuses incitant de jeunes experts à réfléchir à la conception de la ville. En revanche, il est vrai que je prévois une nouvelle formule de fonctionnement pour les "Castors d'Or". Celle-ci conserverait dans les grandes lignes les principes de fonctionnement actuels, mais offrirait davantage de possibilités structurelles à l'expertise en matière de conception urbanistique et d'espace public.*

J'ai pris cette décision sur la base d'entretiens avec la Fondation Roi Baudouin - qui souhaitait elle-même une évaluation - , des représentants des écoles concernées et des membres du dernier jury. C'est le désintérêt croissant des écoles qui m'a incité à cette évaluation.

Créés en 1999, les "Castors d'Or" étaient destinés à rapprocher davantage les formations de l'enseignement supérieur et les projets de travaux publics. Le but était de désigner un étudiant lauréat appelé à réaliser un projet en collaboration avec l'administration régionale. Cet objectif n'a toutefois jamais été réalisé.

Des lauréats ont été désignés, mais les projets jamais concrétisés, pour des raisons techniques et surtout par manque de suivi au sein de l'administration. Ce qui est compréhensible, car une administration n'est pas le lieu pour accompagner de tels projets.

En 2002, le concept des "Castors d'Or" a été reformulé pour se limiter à un débat d'idées dépourvu d'engagements de la part de la Région en termes de suivi. Il est illusoire de faire réaliser des projets d'envergure en matière d'espace public par des étudiants en fin d'études.

Je suis cependant convaincu du besoin urgent d'une structure visant à développer une plus grande compétence en matière de projet et de réalisation d'espaces publics.

Que les "Castors d'Or" soient le seul instrument au niveau régional qui mette en lumière la complexité

Ik ben er echter wel van overtuigd dat er dringend nood is aan een structuur om meer deskundigheid te ontwikkelen inzake het ontwerp en de realisatie van de publieke ruimte. Die deskundigheid ontwikkelen is een zaak van jonge mensen die in de toekomst mee het stadsproject voor Brussel zullen uitvoeren.

Het is symptomatisch voor Brussel, dat 'de Gouden Bevers' het enige instrument is op gewestelijk niveau dat de complexiteit van de publieke ruimte belicht en dat het dan nog volledig in handen is van de politiek. Uiteindelijk werd de inhoudelijke follow-up volledig uitbesteed aan de Koning Boudewijnstichting en een extern communicatiebureau. Er is geen gewestelijke structuur die de publieke ruimte centraal stelt; nochtans een belangrijk thema van elk stadsproject. Vanuit de gemeenschapsbevoegdheid is er wel een duidelijk stimulerend beleid voor kwalitatieve architectuur: in Vlaanderen via het Vlaams Architectuurinstituut, in de Franse Gemeenschap via het CIVA (Centre International pour la Ville, l'Architecture et le Paysage).

Zoals mevrouw De Pauw terecht opmerkt, bestaat er een Artistieke Commissie voor de Vervoersinfrastructuren. Dat is wel een gewestelijke structuur, maar zij speelt toch vooral een zeer specifieke en dus beperkte rol bij de aanleg van publieke ruimten, aangezien de Commissie zich per definitie beperkt tot de vraagstelling hoe kunst en publieke ruimte op integrale manier kunnen uitgewerkt worden. Ik wil hierbij benadrukken dat ik de aanwezigheid van kunst in de publieke ruimte belangrijk vindt, omdat kunst een creatieve en ook vaak kritische bijdrage kan leveren tot het maatschappelijk debat rond het belang van de publieke ruimte in een compacte stad. Hoewel mijn voorganger deze Commissie in 2003 heeft hervormd, verbind ik me ertoe om de Commissie nieuwe impulsen te geven en hierover zal weldra duidelijkheid ontstaan.

(verder in het Frans)

Om het gebrek aan gewestelijke structuren op te vangen, wil ik een multidisciplinair atelier oprichten om structureel te werken rond volgende doelstellingen:

- *Jonge projectontwikkelaars via een gerichte cursus vertrouwd maken met de*

de l'espace public, tout en étant totalement aux mains du politique, est symptomatique de Bruxelles. Finalement, le suivi a été entièrement confié à la Fondation Roi Baudouin et à un bureau de communication externe. Aucune structure régionale ne donne la priorité à l'espace public. Par contre, les Communautés flamande et française mènent une politique active pour une architecture de qualité.

Il existe en effet une Commission artistique des infrastructures de déplacement. Cependant, cette structure régionale ne joue qu'un rôle limité dans l'aménagement des espaces publics. Je tiens par ailleurs à souligner l'importance de la présence de l'art dans les espaces publics et je m'engage à donner une nouvelle impulsion à la Commission.

(poursuivant en français)

Pour pallier le manque de structures régionales, j'entends créer une sorte d'atelier multidisciplinaire afin de mettre en oeuvre un fonctionnement structurel autour des objectifs suivants :

- Par le biais d'un cours spécialisé sur la conception de l'espace public, familiariser les jeunes concepteurs avec les questions touchant au réaménagement de l'espace public en milieu urbain. La différence avec les "Castors d'or" est qu'après leur formation de base, les jeunes concepteurs professionnels auront la possibilité de s'initier à la complexité de la conception de l'espace public. Cela aura pour avantage de favoriser l'approche multidisciplinaire, alors qu'avec les "Castors d'or", l'espace public était traité à part au sein de la formation de base en architecture, en architecture de paysage, en urbanisme, etc.

- Parvenir à une synergie entre une formation en matière de conception et l'administration.

- Mettre sur pied des compétences permettant une approche intégrée de l'espace public en tant que projet urbain. Aujourd'hui, il arrive trop souvent que les administrations n'abordent pas les projets dans leur intégralité. Qu'il s'agisse des problèmes de mobilité, de la sécurité routière, de l'état des routes, chacun aborde

problematiek van de ruimtelijke ordening in een stadsomgeving. Het verschil met "de Gouden Bevers" is dat de openbare ruimte hier apart behandeld wordt, na hun basisopleiding.

- *Komen tot een synergie tussen het bestuur en een opleiding in ontwerpen.*

- *Streven naar een geïntegreerde benadering van de openbare ruimte als stadsproject. De betrokken besturen bekijken projecten te weinig in hun geheel. We moeten ervoor zorgen dat dat wel gebeurt. De dossierbehandelaars moeten een project van begin tot einde kunnen leiden. Gezien de leeftijd van de huidige ambtenaren, zal het BUV binnenkort heel wat jonge mensen kunnen aanwerven. Die moeten elkaar kunnen ontmoeten in ateliers waar concrete gevallen bestudeerd worden.*

Zowel de projectontwikkelaars als de beheerders moeten een opleiding kunnen volgen, anders kunnen we moeilijk kwaliteitsvolle projecten ontwikkelen.

(verder in het Nederlands)

Ik denk dat het ondertussen algemeen bekend is dat ik een duurzaam beleid voor de publieke ruimten wil uitbouwen. De ontwikkeling van dit atelier als een structureel beleidsinstrument zal dan ook gebeuren met deskundigen vanuit het werkveld. Op dit ogenblik vindt er een tweede vergadering plaats met deskundigen en de Koning Boudewijnstichting om dit beleidsinstrument verder uit te bouwen, want hiernaar is een grote vraag vanuit de sector.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW,

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

betreffende "de voogdij over het verkeer".

ces questions par le petit bout de la lorgnette, selon sa fonction ou sa formation. Il faut donc stimuler l'approche par projet au sein de l'administration. C'est en ce sens que nous sommes d'ailleurs en train de la réformer. Les personnes chargées du dossier doivent pouvoir être des chefs de projets et se révéler aptes à maîtriser et diriger l'ensemble du processus du début à la fin. Si l'on se base sur la pyramide des âges actuelle de l'AED, de nombreux jeunes sont susceptibles d'être recrutés dans les mois et années à venir au sein de notre administration. L'AED va être presque complètement renouvelée, vu l'âge des personnes qui y travaillent. Il importe donc de permettre à tous ces jeunes appelés à faire connaître la politique de la Région de se rencontrer dans des ateliers au sein desquels seront élaborées des études de cas.

En conclusion, je dirais que tant les concepteurs que les gestionnaires de projets doivent pouvoir suivre une formation. Car, sans maître d'ouvrage de qualité, il sera difficile de développer des projets de qualité pour nos espaces publics.

(poursuivant en néerlandais)

J'entends développer une politique durable des espaces publics. Le développement de cet atelier comme instrument politique structurel se fera avec des experts de terrain. Une seconde réunion a lieu en ce moment avec les experts et la Fondation Roi Baudouin pour continuer à développer cet instrument politique, et répondre à la demande importante du secteur.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "la tutelle en matière de circulation".

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Onder meer in de Standaard heb ik gelezen dat de federale voogdij over het verkeer aan de gewesten zou worden overgedragen. Dat betekent dat de gewesten de voogdij zullen uitoefenen over de aanvullende politiereglementen inzake wegverkeer.

Tot dusverre werden de aanvullende reglementen voor gebods- en verbodsbepalingen eerst voor advies voorgelegd aan de raadgevende commissie van de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waarna de federale overheid de effectieve voogdij uitoefent.

Het is belangrijk om weten dat de belangrijkste bedoeling van de raadgevende commissie erin bestond om eventuele conflicten tussen de lokale politiereglementen of situaties waarbij de ene gemeente bepaalde problemen zou doorschuiven naar een andere gemeente te vermijden. Het gaat hier dus over een zogenaamde opportuniteitsvoogdij en niet over een gewone voogdij.

Als het Brussels Gewest de voogdij over het verkeer overneemt, hebben we er alle belang bij dat het gewest de opportuniteitsvoogdij kan uitoefenen. Dat is de enige manier om een coherent beleid inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en openbaar vervoer te garanderen, ook op de gemeentewegen. Als ervoor wordt gekozen om alleen de gewone voogdij uit te oefenen, zal het enkel mogelijk zijn om na te gaan of de rechtsregels gerespecteerd werden.

Bovendien moeten we ons ook de vraag stellen wie de voogdij zal uitoefenen. Aangezien het een materie betreft die te maken heeft met verkeer en een onmiddellijke invloed heeft op het gewestelijke verkeersbeleid, lijkt het me logisch dat ze wordt uitgeoefend door het Bestuur Uitrusting en Vervoer.

Mijnheer de minister, hebt u al kennis genomen van de maatregel? Wanneer zal de bevoegdheidsoverdracht plaatsvinden? Heeft de regering al van gedachten gewisseld, en is ze van plan om de opportuniteitsvoogdij uit te oefenen? Zo ja, welke dienst zal de voogdij uitoefenen?

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- Selon, entre autres, le "Standaard", la tutelle fédérale en matière de circulation sera transférée aux Régions, qui exerceront la tutelle sur les règlements de police supplémentaires concernant le trafic.*

Jusqu'à présent, les règlements supplémentaires pour les dispositions impératives et prohibitives étaient d'abord soumis pour avis à la Commission consultative des communes de la Région de Bruxelles-Capitale, afin d'éviter d'éventuels conflits entre les règlements locaux de police ou le déplacement des problèmes d'une commune à une autre.

Nous avons intérêt à ce que la Région puisse exercer cette tutelle sous forme d'une tutelle d'opportunité. C'est la seule manière de garantir une politique cohérente en matière de mobilité, de sécurité routière et de transports en commun, aussi sur les voiries communales. Si nous choisissons d'exercer une tutelle ordinaire, nous pourrons seulement veiller au respect des règles de droit.

Il me semble logique que cette tutelle soit exercée par l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) dans la mesure où il s'agit d'une matière ayant trait au trafic et exerçant une influence directe sur la politique régionale du trafic.

Avez-vous déjà pris connaissance de cette mesure ? Quand ce transfert de compétences aura-t-il lieu ? Le gouvernement a-t-il déjà eu des échanges à ce propos ? Envisage-t-il d'exercer une tutelle d'opportunité ? Si oui, quel service exercera la tutelle ? Les services disposent-ils du personnel et du savoir-faire nécessaires à l'exercice de ces nouvelles fonctions ?

Beschikken de diensten over het nodige personeel en de know-how om deze nieuwe taken uit te voeren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het klopt inderdaad dat federale overheid de voogdij over de aanvullende reglementen wil opgeven in het kader van de herziening van de verkeerswet van februari 2003. De afschaffing van het bijzonder administratief toezicht, dat een toezicht a priori inhoudt, zou echter tot gevolg kunnen hebben dat lokale politiereglementen niet meer op elkaar afgestemd zijn en dat gemeenten tegenstrijdige reglementen kunnen uitvaardigen, wat in een stad als Brussel nefast en waanzinnig zou zijn.

Ik heb de federale minister van Mobiliteit op dit probleem gewezen en samen met de andere gewesten hebben we afspraken gemaakt om de bevoegdheid op een geleidelijke manier naar de gewesten over te hevelen. In het kader van de nieuwe verkeerswet zal de federale voogdij afgeschaft worden en dus toekomen aan de gewesten. Het artikel dat deze afschaffing regelt zal slechts in werking treden op het moment bepaald door een KB dat in overleg met de gewesten wordt opgesteld.

Naar aanleiding van mijn opmerkingen in de interministeriële conferentie voor mobiliteit, infrastructuur en transport van juni 2005 stemden de verschillende bevoegde ministers ermee in om een overgangsperiode in te lassen. In die periode behoudt de federale overheid haar bevoegdheid, opdat de gewesten zich zouden kunnen voorbereiden om hun toezicht en hun bevoegdheden op te nemen. Een meer specifieke timing is nog niet uitgewerkt. Ook een eventuele financiële compensatie of overdracht van personeel zijn nog niet geregeld. Dat betekent dus ook dat het Gewest meer tijd heeft om het bijzonder administratief toezicht over te nemen en de nodige organisatorische maatregelen te nemen. Dat is een taak voor de komende maanden.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Mijnheer de

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Le gouvernement fédéral veut abandonner la tutelle sur les règlements complémentaires dans le cadre de la réforme de la loi relative à la police de la circulation routière de février 2003. La suppression de la tutelle administrative spéciale pourrait avoir pour conséquence que les règlements de police locaux ne soient plus en accord et que les communes décrètent des règlements contradictoires.*

J'ai attiré l'attention du ministre fédéral de la Mobilité sur ce problème. Nous avons rencontré les autres Régions pour transférer la compétence aux Régions de manière progressive. L'article réglant la suppression de la tutelle n'entrera en vigueur qu'à la date fixée par un arrêté royal qui sera établi en concertation avec les Régions.

A la suite de mes observations lors de la conférence interministérielle sur l'infrastructure et le transport de juin 2005, les différents ministres compétents se sont mis d'accord pour insérer une période de transition. L'autorité fédérale conservera sa compétence durant cette période, pour que les Régions puissent se préparer à la reprise. Aucune compensation financière éventuelle ou transfert de personnel ne sont encore déterminés. La Région dispose donc de plus de temps pour assumer la tutelle administrative spéciale et prendre les mesures organisationnelles nécessaires.

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- Puis-je*

minister, mag ik uit uw antwoord besluiten dat de verkeersbevoegdheid aan uw ministerportefeuille zal worden toegevoegd? U bent immers al bevoegd voor mobiliteit en openbare werken. Of wordt het een aangelegenheid voor minister-president Picqué, die onder meer de voogdij over de gemeenten uitoefent?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat zullen we nog bekijken, maar het lijkt me logisch dat de bevoegdheid over het verkeer eerder onder de noemer 'mobiliteit' valt. Het gaat immers om een specifieke vorm van toezicht.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS

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

betreffende "de schoolabonnementen voor studenten van 25 en ouder".

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Mijnheer de minister, u hebt waarschijnlijk kennis genomen van de klacht van de Union des Etudiants de la Communauté Française (Unécof) over het feit dat studenten van ouder dan 25 jaar niet in aanmerking komen voor een schoolabonnement.*

Oudere studenten hebben het vaak financieel moeilijk. Wie ouder is dan 25, moet het volledige tarief betalen. Dat is dubbel zo duur als een schoolabonnement. Ook voor kortingen op gebied van sport en cultuur komen oudere studenten niet meer in aanmerking.

Volgens een recente studie van Unécof zijn er 11.670 studenten van 25 jaar en ouder. Bijna 40% van de studenten die hoger onderwijs volgen in Brussel, hebben een schoolabonnement. Het aantal studenten dat uit de boot valt, is dus verre van onbeduidend. Door de implementatie van de

conclure de votre réponse que la compétence en matière de circulation sera jointe à votre portefeuille ministériel, qui intègre déjà la mobilité et les travaux publics ? Ou cette matière sera-t-elle dévolue au ministre-président Picqué, qui exerce la tutelle sur les communes ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Nous devons encore examiner la chose. Cependant, il me semble logique que cette compétence relève de la "mobilité".*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DENIS GRIMBERGHS,

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

concernant "les abonnements scolaires pour les étudiants de 25 ans et plus".

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

M. Denis Grimberghs.- En cette fin d'année scolaire, je voulais vous interroger sur le coût des transports pour les étudiants de 25 ans et plus. Vous avez sans doute entendu parlé d'une communication de l'Union des Etudiants de la Communauté Française (Unécof) - l'une des deux associations d'étudiants de l'enseignement supérieur - , s'interrogeant sur la raison pour laquelle la barrière de l'âge intervenait dans l'octroi de l'abonnement scolaire, dans la mesure où un certain nombre d'étudiants terminent leurs études après 25 ans, soit parce qu'ils font des études longues, soit parce qu'ils ont connu des problèmes dans leurs cursus scolaire.

Ces étudiants plus âgés rencontrent de vraies difficultés financières, un peu comme tous les étudiants. A la différence près que ces étudiants, dès qu'ils atteignent l'âge de 25 ans, n'ont plus accès aux abonnements scolaires, alors même qu'ils

Bologna-verklaring zullen studenten zelfs nog langer studeren.

Ik zou graag weten hoe de regering daarover denkt en of u het tijdens de toekomstige onderhandelingen over het beheerscontract van de MIVB ook over de tarieven zult hebben.

Ik herinner u eraan dat u op 15 december 2004 verklaarde dat u voor het begin van volgend schooljaar aan de MIVB zou vragen of het ook mogelijk wordt om met een schoolabonnement de trein in het Brussels Gewest te gebruiken, in het bijzonder lijn 26. Vooral drie haltes zouden nuttig zijn voor de hogescholen en universiteiten. Het is dan ook aangewezen om met de NMBS naar een oplossing te zoeken.

peuvent apporter la preuve qu'ils sont régulièrement inscrits dans une école supérieure ou dans une université.

Au delà de 25 ans, l'étudiant perd toutes les réductions possibles et se voit contraint de s'abonner au tarif plein, c'est-à-dire presque le double du prix d'un abonnement scolaire dépendant de sa situation familiale. Dans certains cas, le coût de transport d'un étudiant de plus de 25 ans peut ainsi dépasser le coût de l'inscription annuelle aux études. Dès que ces étudiants atteindront l'âge fatidique, ils ne peuvent plus non plus bénéficier de quelque réduction que ce soit dans d'autres domaines, que ce soit en matière de sport et de culture.

Selon une étude récente de l'Unécof, il semble que les étudiants de 25 ans et plus sont au nombre de 11.670, et que près de 40% des jeunes qui étudient dans l'enseignement supérieur à Bruxelles disposent d'un abonnement scolaire. On le voit, le nombre d'étudiants concernés est loin d'être anodin. Et ce n'est pas le processus de Bologne qui va infléchir la tendance à l'allongement de la durée des études, que du contraire.

Cette problématique particulière pose la question plus générale de la grille tarifaire de la STIB, grille qu'elle proposera dans le cadre de la renégociation de son contrat de gestion.

S'agissant d'une question qui concerne les étudiants, il serait intéressant de connaître l'attitude de la Région dans ce débat et je voudrais savoir dans quelle perspective vous envisagez, M. le ministre, d'intégrer la grille tarifaire dans les négociations relatives au futur contrat de gestion de la STIB.

J'en profite pour rappeler une autre question, qui intéresse également les étudiants, et pour laquelle vous m'avez indiqué, le 15 décembre 2004 que vous évoqueriez la question avec les dirigeants de la STIB bien avant la future rentrée scolaire : il s'agit de l'accessibilité des lignes de chemins de fer internes à la Région avec l'abonnement scolaire, et en particulier de la ligne 26 que nous désirons tous commercialiser au maximum.

J'avais rappelé à l'époque que trois points d'arrêt intéressent des hautes écoles et des universités. Il serait dès lors légitime de trouver une solution avec

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het is niet gemakkelijk om een akkoord te bereiken. De werkgroepen schieten niet goed op en de discussie met De Lijn is volop aan de gang.*

Uw vraag is gegrond. Het is ook juist dat steeds meer jongeren verder studeren, nadat ze hun eerste diploma hebben behaald. Op dit ogenblik steunt de maatschappij jongeren die hun eerste diploma halen met studiebeurzen, een studentenstatuut voor vakantiewerk en goedkope abonnementen voor het openbaar vervoer. Misschien kunnen die voordelen worden uitgebreid.

In België ligt de leeftijdsgrens voor gunstige tarieven voor jongeren op 25 jaar bij de MIVB, De Lijn en de TEC. Bij de NMBS is dat 26 jaar, net zoals in Frankrijk. In Duitsland bestaan er geen specifieke studententarieven. De leeftijdsgrens is er meestal 21 jaar. In Nederland krijgen studenten een jaarkaart voor het openbaar vervoer tot ze hun eerste diploma behalen.

De leeftijdsgrens van 25 jaar die de MIVB hanteert lijkt me voldoende ruim. Het blijft echter een willekeurige keuze.

Ik ben er geen voorstander van om de leeftijdsgrens af te schaffen. Er is hierover wel een debat mogelijk in een ruimer maatschappelijk kader. Het is immers duidelijk dat steeds meer jongeren na hun 25 jaar nog studeren. Hoe lang echter moet de maatschappij jongeren bijstaan? Vanaf welk moment zijn ze in staat zelfstandig te functioneren?

In Vlaanderen heeft men beslist om een jongere die zijn eerste diploma op zak heeft, niet langer financieel te steunen.

Bij de onderhandelingen over het beheerscontract van de MIVB zullen we de kwestie aankaarten. Het budget van de MIVB is echter niet oneindig rekbaar. Toch is een positief gebaar van het parlement altijd welkom.

la SNCB à ce problème. A cette fin, les uns et les autres doivent essayer de mettre un peu d'eau dans leur vin. Je tenais à vous le rappeler. Car, si nous pouvions aller plus vite, cela serait fort bien.

M. Pascal Smet, ministre.- Comme vous le dites, il n'est pas évident d'aboutir à un accord entre les deux parties, mais je vais m'informer auprès de mes collaborateurs pour savoir où nous en sommes actuellement. Je sais que les groupes de travail avancent difficilement. Nous sommes en train d'en discuter, y compris avec De Lijn.

C'est à juste titre que vous dites que de plus en plus de jeunes poursuivent leurs études après avoir décroché leur premier diplôme. A l'heure actuelle, la société soutient les jeunes dans l'obtention de ce premier diplôme en leur octroyant des bourses d'étude, un régime fiscal favorable pour les jobs d'été, et des abonnements pour les transports publics à meilleur marché. Il faut se demander jusqu'où nous pouvons étendre ces avantages.

En Belgique, les sociétés régionales de transport public, pas seulement la STIB, mais aussi De Lijn et les TEC, se basent sur la limite d'âge de 25 ans pour les tarifs scolaires ou réservés aux jeunes en général. A la SNCB, la limite d'âge est fixée à 26 ans. En France, tant la RATP que la SNCF ont fixé l'âge-limite également à 26 ans. Mais en Allemagne, les sociétés de transports ne proposent pas d'offre spécifique pour les étudiants : les "Verkehrsverbünde" se basent souvent sur l'âge de 21 ans. Aux Pays-Bas, la carte annuelle de transport public fait partie du financement des études qui court jusqu'à l'obtention du premier diplôme de l'enseignement supérieur.

La limite d'âge de 25 ans utilisée par la STIB me semble large. Elle peut, certes, apparaître comme arbitraire au même titre que toute limite, bien entendu. On pourrait la fixer à 21 ans comme à 26 ans, mais vous me demanderiez alors "pourquoi pas 27 ans ?".

On pourrait aussi réfléchir à la suppression de toute limite d'âge - mais, entendons-nous, je n'y suis pas favorable. Cependant, ce type de débat doit s'inscrire dans un contexte plus large. Une société de transports publics ne doit pas être la seule à constater que des jeunes de plus de 25 ans continuent leurs études. Il convient de se demander combien de temps une société en général accorde

aux jeunes et à partir de quand elle estime ces derniers aptes à fonctionner une fois certaines connaissances acquises.

Ce débat a été mené en Flandre et il a été décidé d'arrêter après l'obtention du premier diplôme. Le jeune doit lui-même financer le deuxième diplôme.

Toutefois, cette question doit donner lieu à une réflexion dans le cadre de la renégociation du contrat de gestion de la STIB, comme vous le suggérez. Il faut bien entendu garder à l'esprit que la politique tarifaire de la STIB se décidera à l'intérieur d'une enveloppe budgétaire, et que cette enveloppe ne sera sans doute pas infiniment extensible. Cependant, si votre parlement décide de faire un geste en ce sens, sa décision sera toujours la bienvenue.

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

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

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- We zullen uw begroting goedkeuren.*

M. Denis Grimberghs.- Nous voterons votre budget !

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET

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

betreffende "de aankondiging, door de minister, van de vestigingsplaats van het toekomstige openluchtzwembad".

QUESTION ORALE 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 "l'annonce du ministre du choix du site de l'implantation de la future piscine à ciel ouvert".

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

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

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Volgens de pers bent u van plan een studie te bestellen over het ontwerp van het openluchtzwembad, maar ook over de meest geschikte plaats om het te bouwen.*

De 600.000 euro van bijhangsel 9 van het samenwerkingsakkoord zouden zeer binnenkort

M. Jacques Simonet.- Selon la presse, vous comptez lancer une étude visant à concevoir le projet mais aussi à conseiller les décideurs dans le choix du site le plus opportun pour éventuellement construire une piscine à ciel ouvert à Bruxelles.

Les 600.000 euros prévus au travers de l'avenant

voor die studie worden vrijgemaakt.

Aan welk studiebureau is de opdracht toevertrouwd? Wat is de precieze opdracht? Binnen welke termijn moet die worden uitgevoerd?

Uw persoonlijke voorkeur zou uitgaan naar het Maximiliaanpark. Waarop is die voorkeur gebaseerd? Hebben uw diensten een objectief technisch verslag opgesteld?

Zullen alle Brusselaars het zwembad in alle veiligheid kunnen bezoeken? Beschikt u over een gunstig advies van de politiediensten?

U kondigt in Het Laatste Nieuws ook aan dat de ambtenaren zich gemakkelijk naar dat zwembad zullen kunnen begeven. Hebt u in de Vlaamse ministeries in Brussel nagegaan of de ambtenaren vragende partij zijn om tijdens hun middagpauze in open lucht te gaan zwemmen?

Hebt u al stedenbouwkundige stappen ondernomen bij de Stad Brussel?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De federale diensten die Beliris volgen, leggen momenteel de laatste hand aan het bestek van de haalbaarheidsstudie voor het openluchtzwembad. Dit document wordt normaliter nog voor het parlementair reces voorgelegd aan het begeleidingscomité waarin de federale en de Brusselse regering vertegenwoordigd zijn. Als het*

n°9 à l'accord de coopération seraient engagés très prochainement pour lancer l'étude déjà annoncée voici plusieurs mois.

Pouvez-vous m'indiquer à quel bureau cette étude sera confiée ? Quelle en est précisément sa mission ? Dans quels délais les résultats doivent-ils être rendus ?

Par ailleurs, sans attendre les résultats de cette fameuse étude, vous dévoilez vos préférences concernant le site d'implantation, puisque vous nous dites que le parc Maximilien est le lieu d'implantation tout à fait idéal.

Je souhaiterais dès lors que vous nous expliquiez sur quelles bases se fonde votre choix. Un rapport technique et objectif a-t-il été établi par vos services sur cette question ? Estimez-vous que ce site permettra effectivement à tous les Bruxellois de fréquenter cette piscine en toute convivialité et en toute sécurité, qu'ils soient d'ailleurs hommes ou femmes, jeunes ou moins jeunes ?

Votre décision s'appuie-t-elle sur un avis favorable des services de police ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous rendre compte des grandes lignes de cet avis ?

Vous annoncez également (Het Laatste Nieuws) que les fonctionnaires "pourront aisément se rendre à cette piscine". Quelles sont les démarches concrètes que vous auriez entreprises auprès des ministères flamands établis à Bruxelles afin d'évaluer la demande des fonctionnaires à pratiquer la natation, en plein air, sur l'heure du midi ?

En outre, je souhaiterais que vous nous en disiez davantage à propos des démarches urbanistiques que vous auriez déjà entreprises auprès de la Ville de Bruxelles.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les services publics fédéraux, chargés du pilotage de l'accord Beliris, finalisent actuellement le cahier des charges de l'étude de faisabilité concernant la piscine en plein air à Bruxelles. Ce document sera soumis au comité d'accompagnement composé de représentants des gouvernements fédéral et bruxellois et de leurs administrations respectives. Le directeur général a

comité de haalbaarheidsstudie heeft goedgekeurd, kan het bestek in september verschijnen, ondanks de vertraging die aan de FOD Mobiliteit wordt toegeschreven.

Het eerste hoofdstuk van de haalbaarheidsstudie vergelijkt enkele Belgische en buitenlandse steden die over één of meer openluchtzwembaden beschikken. Elementen van vergelijking zijn de bouwprocedure, het zwembad zelf, de sociale controle, het onderhoud, de verwarming van het water, de aanwezigheid van een sauna of een hammam, enzovoort.

In een tweede hoofdstuk wordt nagegaan waar het openluchtzwembad het best zou worden gebouwd. Veel Brusselaars vragen me trouwens nu al wanneer het openluchtzwembad er komt en moedigen me aan om dit dossier hard te maken! Op mijn vraag werd specifiek onderzoek gewijd aan het Maximiliaanpark. De journalist van Het Laatste Nieuws was aanwezig op de uitreiking van de Gouden Bevers, een wedstrijd die aan het Maximiliaanpark was gewijd. Een van de laureaten had het element water in zijn project opgenomen. U bent wellicht niet vergeten dat u als minister-president van de vorige regering het voorstel tot de bouw van een openluchtzwembad in het Maximiliaanpark hebt geweigerd.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Voor uw komst was er gewoonweg geen sprake van een openluchtzwembad.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- U* encore confirmé hier que cela se ferait avant les vacances parlementaires. Dès lors, en septembre, on pourrait publier le cahier des charges. Le retard serait dû au travail du SPF Mobilité, mais le cahier des charges sera publié en septembre.

Sans vouloir m'avancer sur l'approbation de l'étude de faisabilité par cet organe, je peux toutefois vous révéler les grandes lignes de cette étude. Le premier grand volet comprend une étude comparative entre quelques villes belges et étrangères qui comptent une ou plusieurs piscines en plein air. Les aspects suivants seront comparés : la piscine en plein air, les procédures en matière de construction, l'impact sur le contrôle social, l'entretien et l'échauffement de l'eau, la construction éventuelle d'un sauna, d'un hammam, etc.

Le deuxième grand volet de l'étude concerne l'endroit approprié pour installer une piscine en plein air à Bruxelles. Je vous assure que de nombreux Bruxellois m'interpellent sur la date d'arrivée de cette piscine en plein air.

Je reçois régulièrement des courriels de personnes qui m'envoient des photos de piscines en plein air à Londres, à Berlin, à Cologne. Elles m'envoient aussi des coupures de presse annonçant la prochaine construction d'une telle piscine à Lille.

Sans vouloir m'avancer sur le résultat de l'étude d'implantation, j'ai effectivement demandé d'analyser le parc Maximilien comme lieu d'implantation éventuel. Le journaliste du "Het Laatste Nieuws" était d'ailleurs présent à la remise de prix des Castors d'Or, dont le thème était le parc Maximilien. L'un des lauréats a prévu l'eau dans son projet. La question a été posée et j'ai réexpliqué ce que je dis depuis le début. En effet, vous n'ignorez pas que nous avons eu cette discussion sous votre présidence en tant que ministre-président de l'ancien gouvernement, par rapport au parc Maximilien comme lieu privilégié d'implantation pour une piscine en plein air, ce que vous avez refusé.

M. Jacques Simonet.- Quand vous identifiez vos prédécesseurs, veuillez mettre entre parenthèses leur appartenance politique. Avant vous, on n'avait jamais parlé de piscine en plein air. Dès lors, ne commencez pas à dire que c'était le cas du temps de M. Draps ou du mien.

begrijpt me verkeerd. Ik heb het over een debat van een jaar geleden, toen u nog minister-president was.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Verplicht me niet te herhalen wat ik bij die gelegenheid heb gezegd, mijnheer de minister. Het zou u slecht kunnen bekomen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Onderzoek zal hetzelfde uitwijzen, omdat het Maximiliaanpark in het centrum van Brussel ligt. Het is toegankelijk voor de bewoners van de Quartier Maritime, die met een gebrek aan ruimte te kampen hebben. Ook voor de bewoners van het stadscentrum is het gemakkelijk te bereiken. In de zomer is het een geschikte locatie voor Brussel Bad.*

Ik heb aan een journalist van Het Laatste Nieuws verklaard dat dit park de ideale plek is waar in de buurt werkende ambtenaren zich 's middags kunnen ontspannen.

Ik vind dat we dit plan moeten uitvoeren. Alle Europese steden hebben een goed functionerend openluchtzwembad. Waarom zou dat in Brussel niet kunnen? Het zou een goede zaak zijn voor de Brusselse jongeren, ook voor de allochtone jongeren, waarop de heer Simonet alludeert.

Dit moet een stadsproject worden voor iedereen, ongeacht kleur of leeftijd.

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- U schrijft mij ten onrechte bepaalde bedoelingen toe. Het verbaast me dat u al een keuze gemaakt hebt,*

M. Pascal Smet, ministre.- Vous me comprenez mal. Je demande si vous vous souvenez encore du débat mené il y a un an, sous l'ancien gouvernement que vous présidiez, relatif au parc Maximilien comme endroit d'implantation d'une piscine en plein air.

M. Jacques Simonet.- Tout à fait. Mais ne m'obligez pas à vous répéter ce que j'avais dit dans le colloque singulier gouvernemental, M. le ministre. Ce serait désobligeant.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis convaincu que l'étude aboutira au même constat que le mien. Pourquoi ? Parce que le parc Maximilien est situé au coeur de la Région. Il est accessible aux habitants du Quartier maritime, où tout le monde reconnaît qu'il existe un problème d'espace. Il l'est aussi aux gens qui habitent en plein centre-ville. Il peut accueillir Bruxelles les Bains en été. Evidemment, il est aussi ouvert aux fonctionnaires.

J'ai dit au journaliste de "Het Laatste Nieuws" - mais ce n'est pas moi qui ai tenu la plume - que c'était l'endroit idéal pour les fonctionnaires flamands, bruxellois, fédéraux, ainsi que ceux de la Communauté française qui sont tous très proches de cet endroit. Pendant l'heure de midi, ils pourront y trouver l'énergie nécessaire à leur après-midi et s'y rafraîchir. Voilà comment cela se passe.

On va voir ce que cela donnera. Pour ma part, je suis sûr que nous devrons le faire. Encore une fois, je ne comprends pas pourquoi toutes les villes européennes, y compris les plus petites, disposent d'une piscine en plein air qui fonctionnent très bien et pourquoi cela ne pourrait pas fonctionner à Bruxelles et pourquoi il faudrait en priver les jeunes Bruxellois souvent d'origine étrangère - j'ai bien compris le sous-entendu de votre question. Mais cela ne doit pas forcément poser de problème, M. Simonet.

Si un tel projet est entrepris, il doit devenir un projet de ville pour tous, quel que soit l'âge, la couleur des personnes.

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

M. Jacques Simonet.- Je n'accepte pas le procès d'intention que vous me faites par votre conclusion. Je m'étonne seulement que nous ayons déjà

terwijl we nog niet beschikken over de besluiten van het studiebureau.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- We werken voor dit dossier samen met de stad Brussel, die dezelfde voorkeur heeft.*

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Als u 600.000 euro van het geld van de belastingbetaler uitgeeft aan een studie, moet u ook wachten op het resultaat daarvan.*

Het Brussels Gewest financiert heel wat sportinfrastructuur onvoldoende. We moeten dan ook rekening houden met de sociale impact en de gevolgen voor de veiligheid die het zwembad kan hebben op de gekozen wijk. Het zwembad moet achtergestelde bevolkingsgroepen ten goede komen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET

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

betreffende "de nieuwe begrotingsmiddelen waartoe de regering zich heeft verbonden voor de financiering van het gewestelijk mobiliteitsbeleid".

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Het meerderheidsakkoord geeft aan dat de NMBS op het Brussels grondgebied sinds 1989 te weinig investeert. De nieuwe gewestregering zou van de*

connaissance de votre choix alors que nous ne disposons même pas des conclusions du bureau d'étude.

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit non seulement de ma préférence - et non de mon choix - mais aussi de celle que privilégie la Ville de Bruxelles. Je vous rappelle que nous travaillons en étroite collaboration avec celle-ci concernant ce dossier.

M. Jacques Simonet.- Le fait que 600.000 euros, dépensés par le contribuable belge, soient consacrés à une étude par les crédits de l'accord de coopération, mérite que l'on prenne le temps d'attendre les conclusions du bureau d'étude avant de déterminer ce lieu d'implantation.

Vu que beaucoup d'infrastructures sportives sont insuffisamment ou inadéquatement financées par la Région bruxelloise, ainsi que l'a déjà fait remarquer Mme Michèle Carthé au cours de débats ayant pour objet les finances communales, je souhaiterais que l'on prenne en considération l'impact social et sécuritaire que pourrait revêtir l'implantation de cette piscine en fonction du quartier choisi. Je serais effectivement très heureux que l'implantation de cette piscine profite à des populations défavorisées, quelle que soit leur origine ethnique.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE 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 "les nouveaux moyens budgétaires auxquels le gouvernement s'était engagé pour financer les politiques régionales en matière de mobilité".

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

M. Jacques Simonet.- Une lecture attentive de l'accord de majorité permet de constater le sous-investissement de la SNCB sur le territoire régional bruxellois depuis 1989. Le nouveau gouvernement

federale overheid een financiële compensatie vragen die uiteindelijk bij de NMBS zou terechtkomen.

Wat is het resultaat van deze vraag? Kunt u cijfers geven voor de onderinvestering van de NMBS in Brussel sinds 1989? Stijgt dit bedrag of niet?

Welke concrete stappen hebt u gezet om deze winstderving voor Brussel te recupereren, zeker aangezien ons mobiliteitsbeleid ook de pendelaars ten goede komt die elke dag naar Brussel komen?

Werd over deze kwestie gesproken binnen de Brusselse regering?

Staat ze op de agenda van uw gesprekken met uw federale en gewestelijke tegenhangers? Hebt u al een antwoord van de federale regering?

Welke bedragen zou de federale regering op tafel leggen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De beheersorganen van de NMBS zien erop toe dat 60% van de investeringsmiddelen van de NMBS naar het noorden van het land en 40% van de middelen naar het zuiden gaan. Die verdeelsleutel houdt geen rekening met Brussel: de federale overheid veronderstelt immers dat Brussel het knooppunt van het Belgische spoornetwerk is en dat het bijgevolg in het eigen belang van de andere gewesten is dat er voldoende wordt geïnvesteerd in Brussel.*

In het investeringsplan 2001-2012 zijn geen recurrente inkomsten gepland die kunnen dienen om de uitgaven te financieren. De federale overheid is dus verplicht om het investeringsprogramma regelmatig bij te schaven en bepaalde investeringen uit te stellen of te

régional avait la volonté d'interpeller les autorités fédérales en vue d'obtenir une dotation compensatoire qui, in fine, aurait pu être attribuée à la STIB.

Quelles sont les résultats de cette interpellation adressée aux autorités fédérales ? Avez-vous déjà eu l'occasion depuis un an de chiffrer le sous-investissement de la SNCB à Bruxelles depuis 1989 ? Ces montants ont-ils tendance à croître ou non ?

En écho à la déclaration gouvernementale, quelles sont les démarches concrètes qui auraient été entreprises en vue de récupérer ce manque à gagner pour Bruxelles, en particulier en ce qui concerne la politique de mobilité qui, comme nous le savons, profite aussi aux navetteurs qui rejoignent chaque jour notre capitale ?

Cette question a-t-elle été débattue au sein du gouvernement bruxellois ?

A-t-elle été mise de manière plus formelle sur la table lors des débats que vous avez menés avec vos collègues d'autres gouvernements régionaux ou avec le gouvernement fédéral ? Avez-vous déjà pu obtenir une réponse du gouvernement fédéral ?

A-t-on déjà une idée des montants qui seraient mis sur la table par le fédéral pour compenser ce manque à gagner régional ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le suivi des investissements de la SNCB à Bruxelles n'est pas chose aisée, dans la mesure où le plan d'investissement prévoit une clé 60/40 pour les investissements au nord et au sud du pays, dont l'application effective est contrôlée par les organes de gestion de la SNCB, mais où Bruxelles est «hors clé». Les autorités fédérales nous font valoir, à juste titre, que le réseau est radial et centré sur la capitale et qu'il est donc de l'intérêt des deux autres Régions de ne pas négliger le centre du dispositif, sous peine de se pénaliser elles-mêmes. Par ailleurs, le plan d'investissement actuel 2001-2012 n'a pas prévu, pour équilibrer les dépenses, des recettes stables et récurrentes susceptibles d'en assurer le financement.

Les autorités fédérales sont donc périodiquement

spreiden. Ik heb u daar al op gewezen bij de evaluatie van de budgetten voor het GEN op 20 mei. Volgens de federale overheid zullen de wijzigingen in de investeringsplannen voor het GEN niet in het nadeel van het Brussels Gewest uitvallen. De budgetten voor 2006-2007 worden tegen 15 september bijgeschaafd. Over de budgetten voor de periode 2008-2012 wordt tegen maart 2007 beslist.

Volgens de NMBS ligt de belangrijkste oorzaak voor de vertragingen in de investeringsprogramma's aan de lang aanslepende procedures om de vergunningen in de wacht te slepen.

Mijn kabinet heeft contact opgenomen met de NMBS om een zicht te krijgen op de investeringen van 1989 tot 2005 en het verschil met de voorzieningen van het investeringsplan van die periode. Tijdens de periode 1991-2004 heeft de NMBS ongeveer 625 miljoen euro geïnvesteerd in het Brussels Gewest. De investeringen gaan in stijgende lijn.

In afwachting dat het federale parlement het GEN-akkoord van 4 april 2003 ratificeert, hebben vertegenwoordigers van het Brussels Gewest drie maal contact gehad met de federale overheid. Het was eerder de bedoeling om het GEN-project goed voor te bereiden dan om rekeningen uit het verleden te vereffenen.

Alle partijen moeten samenwerken om de federale overheid ervan te overtuigen om Brussel meer middelen toe te kennen.

obligées de «lisser» le programme, de décaler ou d'étaler dans le temps certaines initiatives, pour passer la rampe des budgets disponibles. Je vous ai notamment évoqué la situation en matière d'évaluation des budgets RER en séance plénière le 20 mai dernier.

Toutefois, tous nos interlocuteurs fédéraux m'assurent que ces ajustements ne sont pas faits au détriment de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le cabinet du Budget fédéral m'a confirmé que les budgets 2006-2007 seront affinés d'ici le 15 septembre et que, dans le cadre du contrat de gestion qui vient d'être signé, il a été stipulé que les budgets 2008-2012 allaient être définis avant fin mars 2007.

Il faut également préciser que la SNCB prétend que la principale cause de retard dans les projets est l'étalement des procédures de permis, et elle met souvent en évidence, à titre d'exemple, le parcours du combattant du permis pour la ligne L161 Bruxelles-Namur, sections Watermael-Schuman, Tunnel ferroviaire, frontière régionale - Watermael, parcours qui prend souvent près de 3 ans pour des procédures que les différentes Régions s'étaient engagées à traiter dans les 18 mois dans le cadre de l'accord de coopération de 2001.

Mon cabinet est entré en relation avec la SNCB pour obtenir des précisions sur l'évolution effective des investissements dans notre Région de 1989 à 2005, en comparaison avec les prévisions du plan d'investissement. D'un premier tableau récapitulatif qui m'a été envoyé, en ce qui concerne les investissements en infrastructure classique sur la période 1991-2004, il ressort que plus ou moins 625 millions d'euros ont été investis dans notre Région et que l'allure générale de l'histogramme relate une tendance à l'augmentation de ces investissements.

Dans l'attente de la ratification par le parlement fédéral de la Convention RER du 4 avril 2003, nos représentants régionaux ont rencontré trois fois en 2004 et 2005 les autorités fédérales, plus pour poser des jalons en vue de la poursuite du projet RER que pour exiger les comptes du passé.

Nous sommes tous témoins des difficultés budgétaires du gouvernement fédéral - et vous le savez par le biais de votre collègue, le ministre

Reynders -, ainsi que de sa recherche de la quadrature du cercle pour financer la SNCB.

Nous devons tous travailler au sein de chacun de nos partis, y compris du vôtre puisqu'il fait partie de la majorité fédérale et que vous savez que l'argent doit venir du fédéral. Votre parti et nous-mêmes devons travailler ensemble pour sensibiliser le pouvoir fédéral à donner plus de moyens à Bruxelles.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Wie is de federale minister van Begroting en Overheidsbedrijven alweer?*

M. Jacques Simonet.- Qui est ministre du Budget et des Entreprises publiques au fédéral ? Je ne suis pas la politique fédérale, moi, je suis un politicien de village.

(gelach)

(rires)

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De heer Vande Lanotte, en de heer Reynders werkt met hem samen. Het is belangrijk dat ook uw partij, die deel uitmaakt van de federale meerderheid, een duwtje in de goede richting geeft.*

M. Pascal Smet, ministre.- M. Vande Lanotte, et M. Reynders travaille avec lui. Et c'est pourquoi je dis que tous nos partis doivent travailler ensemble. Vous avez tendance à oublier que votre parti a également son mot à dire et qu'il a son poids au niveau fédéral.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- U hebt de neiging om de gewestelijke en federale bevoegdheden te veel te mengen. U mag uw verantwoordelijkheid niet op de federale overheid afwentelen, evenmin als de gemeentelijke mandatarissen hun verantwoordelijkheid op u mogen afwentelen. Iedereen moet binnen zijn bevoegdheden blijven. Dat waarborgt de kwaliteit van de parlementaire werkzaamheden.*

M. Jacques Simonet.- Je pense que vous avez trop tendance à mêler les compétences régionales et fédérales. Autant vous prenez vos responsabilités au niveau régional, autant vous n'avez pas vocation à vous défausser sur le fédéral, autant je pense qu'il y a un certain nombre de mandataires communaux, ici, qui ne se défaussent pas sur vous. Que chacun reste bien dans les balises de ses propres compétences. On assurera de la sorte un travail parlementaire de qualité.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- U vraagt dus eigenlijk wanneer de federale overheid zal betalen en meer middelen zal toekennen?*

M. Pascal Smet, ministre.- Finalement votre question est la suivante : Quand le fédéral va-t-il payer et donner plus de moyens ?

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Neen. Ik heb u gevraagd wanneer u de beloften uit het regeerakkoord zult inlossen.*

M. Jacques Simonet.- Ah, non ! Ce n'est pas cela que je vous ai demandé mais bien quand est-ce que vous alliez assumer les engagements que vous avez pris à l'égard du parlement bruxellois dans votre accord de gouvernement ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- In dat regeerakkoord staat dat de regering meer middelen aan de federale regering zal vragen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Dans lequel il est stipulé que l'on va demander plus de moyens au fédéral.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Neen. U bent verantwoordelijk tegenover het parlement.*

M. Jacques Simonet.- Non. C'est vous qui devez assumer vos responsabilités, à notre égard.

De heer Willem Draps *(in het Frans).- Dat is inderdaad het opschrift van zijn vraag.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er moet ook naar de uitleg worden geluisterd. De heer Simonet vraagt wat het standpunt van de vertegenwoordigers van de federale overheid is en hoeveel formele vergaderingen er hebben plaatsgehad. Mijn antwoord hierop is dat we meer geld aan de federale overheid moeten vragen voor ons mobiliteitsbeleid, aangezien 25% van de klanten van de MIVB en de NMBS pendelaars zijn.*

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- We zijn het daarover eens.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Iedereen moet via zijn partij samenwerken om de federale regering te overtuigen. Ik denk dat we voor het einde van de zittingsperiode, dus voor 2009, meer geld zullen krijgen. Dat zal in 2007 zijn en u weet waarom.*

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).- Ik ben blij dat ik u hoor zeggen dat de sp.a-ministers bij de federale onderhandelingen van 2007 zullen uitgaan van het uitstekende akkoord dat de MR heeft verkregen over Brussel-Halle-Vilvoorde.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De sp.a geeft blijk van een grote openheid. Ook de federale vertegenwoordigers van mijn partij hebben het dossier van Brussel uitstekend verdedigd en dat is in Vlaanderen niet vanzelfsprekend.*

- Het incident is gesloten.

M. Willem Draps.- L'intitulé de la question est effectivement celui que M. Simonet vient de rappeler.

M. Pascal Smet, ministre.- Evidemment, mais il faut écouter l'explication. Les questions sont : "Quelle fut la position défendue par les représentants de l'Etat fédéral ? Combien de réunions formelles ont été tenues entre représentants fédéraux et régionaux ?" Et je réplique à cela qu'on demande de l'argent au fédéral, et c'est le sens de notre accord gouvernemental, afin que le gouvernement fédéral donne plus de moyens à Bruxelles pour financer la politique de mobilité. Chacun sait que 25% de la clientèle de la STIB et de la SNCB sont des navetteurs.

M. Jacques Simonet.- Nous sommes d'accord à ce propos.

M. Pascal Smet, ministre.- Ma dernière remarque visait à ce que tout le monde, à quelque parti que l'on appartienne - il y a un ministre sp.a au fédéral, le MR y a un ministre, tout comme le PS ; pas le cdH -, travaille main dans la main pour convaincre l'ensemble du gouvernement fédéral. Comme je l'ai dit, je pense qu'avant la fin de la législature, c'est-à-dire 2009, on obtiendra plus d'argent. Ce sera, j'imagine, en 2007, et vous savez sans doute pourquoi.

M. Jacques Simonet.- Je pense que nous savons tous les deux pourquoi ce sera en 2007. Je suis heureux d'entendre confirmer par le ministre régional de la Mobilité que les ministres sp.a, dans le cadre de la négociation fédérale 2007, accepteront de prendre comme base de départ de négociation le très bon accord que le MR avait obtenu sur Bruxelles-Hal-Vilvorde.

M. Pascal Smet, ministre.- M. Simonet, vous avez très bien entendu ce qui a été dit. Je crois que le sp.a fait preuve d'une grande ouverture d'esprit. Le moins que l'on puisse dire, c'est que les représentants fédéraux de mon parti, eux aussi, ont bien défendu le dossier de Bruxelles. Cela ne coule pas de source en Flandre, mais ils l'ont fait.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE FISZMAN

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

betreffende "de waarborg van het openbaar karakter van het parkeerbeheer".

De voorzitter.- Mevrouw Fiszman heeft het woord.

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Eind vorig jaar debatteerden de volksvertegenwoordigers nog over een gecoördineerd Brussels parkeerbeleid. Ik wil het hebben over het openbaar karakter van het parkeerbeheer dat in de regeringsverklaring staat ingeschreven.*

De gemeente Etterbeek heeft parkeermeters aangekocht die via een modem op een computersysteem zijn aangesloten. Het Etterbeekse bestuur beheert het systeem helemaal intern. De parkeerboete werd vervangen door een onmiddellijk te innen belasting. De gemeenteontvanger staat in voor de inning, waardoor juridische rompslomp wordt vermeden.

Door dit nieuwe systeem kan de gemeente haar personeel uitbreiden. Bovendien is het beleid beter aan de lokale behoeften aangepast: de gemeente kent haar inwoners het best. Het is tevens normaal dat de inwoners van de gemeente een voorkeurtarief genieten.

Hebt u het parkeerbeheer in de 19 gemeenten geëvalueerd? Kunt u ons daarover inlichten?

Zal het gewest de gemeenten helpen bij de uitbouw van een openbaar beheerssysteem voor betalend parkeren, zonder daarbij inbreuk te maken op hun autonomie? Hebt u al initiatieven in die zin genomen?

QUESTION ORALE DE MME JULIE FISZMAN

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

concernant "la garantie du caractère public de la gestion du stationnement".

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

Mme Julie Fiszman.- A la fin de l'année précédente, le parlement avait déjà eu un débat concernant la coordination de la gestion du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale, suite notamment à la résolution adoptée par la conférence des bourgmestres à cet égard. Mon interpellation ne porte pas sur ce débat mais sur la question de la garantie du caractère public - prévu dans la déclaration gouvernementale - de la gestion du stationnement.

L'expérience pratique de gestion publique du stationnement payant par certaines communes est très intéressant à cet égard. La commune d'Etterbeek a notamment choisi d'investir dans l'acquisition d'horodateurs, reliés par modem à un système central informatisé et surtout de gérer l'ensemble du système au sein de son administration propre. Le principe de la redevance est remplacé par une taxe au comptant, ce qui permet d'éviter les recours devant les juridictions civiles, parce qu'il y a dépénalisation. Le receveur communal est habilité à poursuivre en matière de taxe.

C'est le principe de la redevance : si on n'a plus de redevance, on a une taxe.

Ce système signifie qu'on augmente d'une part le cadre du personnel communal, avec un impact positif en matière d'emploi public local et que, d'autre part, la politique restant au niveau communal est plus adaptée aux besoins des habitants, dans le sens où les autorités locales sont le mieux à même de connaître les attentes des citoyens en cette matière.

Il est normal que les habitants soient prioritaires dans le cadre du stationnement. Ils ne veulent pas tous plus de voitures.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ben een fervent voorstander van een coherent gewestelijk parkeerbeleid en de oprichting van een gewestelijk parkeeragentschap. Dat is overigens opgenomen in het regeerakkoord dat preciseert dat het openbaar karakter van het parkeerbeheer zal worden gewaarborgd.*

Naar aanleiding van een interpellatie van de heer Doyen heb ik op 17 december jongstleden de parkeerproblematiek ruim toegelicht. Ik heb onder meer gewezen op een aantal incoherenties die de gewestelijke mobiliteit bemoeilijken:

- *verschillende regelgevingen;*
- *controle door de politie, stewards of privé-firma's;*
- *fiscale of administratieve boetes;*
- *verschillende tarieven;*
- *verschuiving van de problemen naar de omliggende gemeenten;*
- *buurtbewonerskaart versus inwonerskaart;*
- *geen gewestelijke coördinatie van de bewegwijzering naar de openbare parkings.*

Die incoherenties liggen aan de basis van de resolutie van het parlement van 7 mei 2004 en van het regeerakkoord.

Op mijn verzoek heeft de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB) een stand van zaken opgemaakt.

Avez-vous réalisé un état des lieux de la gestion du stationnement dans les 19 communes ? Pourriez-vous nous informer des systèmes en vigueur dans chacune d'elles ?

Sans préjudice de l'autonomie communale en la matière, la Région envisage-t-elle d'aider les communes à mettre en place un système de gestion publique du stationnement payant ? Quelles initiatives avez-vous prises en la matière ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Comme vous le savez, je suis un fervent défenseur de l'organisation au niveau régional d'une politique cohérente de stationnement et de la mise en place, à cet effet, d'une agence régionale du stationnement. Ceci est d'ailleurs inscrit dans notre déclaration gouvernementale, qui précise également que le caractère public de la gestion du stationnement sera garanti.

En réponse à l'interpellation de M. Doyen et d'autres du 17 décembre dernier en séance plénière, j'ai eu largement l'occasion de développer cette problématique. J'y avais notamment précisé quelques incohérences qui continueraient à pénaliser la mobilité régionale en l'absence d'une gestion coordonnée de la politique de stationnement.

Je cite en vrac :

- une réglementation non uniforme ;
- un contrôle géré soit par des policiers, soit par des stewards, soit par des agents privés ;
- une récupération du produit des amendes par la voie fiscale ou par la voie civile ;
- des tarifs pas nécessairement coordonnés ;
- un report des problèmes sur les communes voisines ;
- certaines communes pratiqueront la carte-riverain, d'autres la carte-résident ;
- un fléchage des parkings publics non coordonnés à l'échelle régionale.

Daaruit blijkt dat er heel wat verschillen zijn op het vlak van de tarieven, de bewonerskaarten, de rode, oranje en groene zones, enzovoort.

Ook de controle op de naleving van de parkeerregels verschilt van gemeente tot gemeente. In de meeste gemeenten geldt een belastingverordening en wordt de controle door het gemeentepersoneel uitgevoerd. Andere gemeenten hebben gekozen voor een retributieverordening en de controle aan een privé-firma toevertrouwd (Sint-Agatha-Berchem, Evere, Elsene, Koekelberg, Sint-Joost, Schaarbeek en Sint-Lambrechts-Woluwe). Brussel-Stad werkt met retributies, maar de inning gebeurt door het gemeentepersoneel.

Ik juich de uitbesteding aan privé-firma's zeker niet toe. Het gaat immers om een openbare dienstverlening en niet om een handelstransactie. Bovendien bemoeilijkt dit de overschakeling van een gemeentelijk beheer naar een meer coherent gewestelijk beheer. Vooral de lange duurtijd van bepaalde contracten baart mij zorgen.

In de herfst dien ik een voorstel van ordonnantie in over het parkeerbeheer. Het voorstel zal tot doel hebben het openbaar karakter ervan te waarborgen. Het is nog te vroeg om concrete maatregelen toe te lichten, maar ik luister wel naar uw uw suggesties.

Ces incohérences sont d'ailleurs à la base de la résolution du parlement du 7 mai 2004 ainsi que de l'accord gouvernemental.

A ma demande, l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) a fait un état des lieux de la gestion du stationnement dans les communes de la région. Cet état des lieux montre que sept communes ont un contrat avec une firme privée pour effectuer les contrôles du respect des stationnements payants instaurés sur leur territoire. Ces communes sont les suivantes : Berchem-Sainte-Agathe, Evere, Ixelles, Koekelberg, Saint-Josse, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert.

Ce relevé est bien entendu en évolution permanente. A l'heure actuelle, la commune d'Ixelles mène une consultation relative à son projet de plan de stationnement. Une nouvelle réglementation en matière de stationnement sera donc bientôt en vigueur sur son territoire.

L'état des lieux révèle une situation très variable, comme on pouvait s'y attendre. En effet, il existe différents tarifs, des cartes-riverain payantes ou non, des zones rouges, bleues, oranges qui ont une signification différente pour chaque commune, etc.

Enfin, le contrôle de la réglementation du stationnement diffère également. La majorité des communes disposent d'un règlement-taxe. Le contrôle de leur règlement est effectué par le personnel communal. D'autres communes optent pour le système de redevances et confient dans la plupart des cas le contrôle à une société externe. Je viens de citer les sept communes qui sous-traitent au privé la perception des redevances. A noter que Bruxelles-Ville fonctionne avec un règlement-redevances, mais la perception se fait par le personnel communal.

Je ne peux bien entendu pas encourager cette évolution vers la sous-traitance par des sociétés privées. En effet, j'estime qu'il s'agit d'une mission de service public et non d'un acte commercial, et que cela compliquerait le transfert d'une gestion communale vers une gestion régionale plus cohérente. Je suis également préoccupé par la longue durée de certains contrats.

J'ai l'intention de proposer au gouvernement en première lecture à l'automne prochain une

proposition d'ordonnance sur la gestion du stationnement dans notre Région. Cette ordonnance visera à garantir le caractère public de cette gestion. Vous comprendrez donc qu'il est encore un peu tôt pour aborder les mesures concrètes que je proposerai à ce sujet. Soyez assurée que vos suggestions seront prises en compte.

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Openbaarheid is noodzakelijk. De bedoeling is immers om aan de noden en de verwachtingen van de bevolking te beantwoorden. Het systeem in Etterbeek werkt uitstekend en hoeft voor mij niet naar het gewest te worden overgeheveld.*

Mme Julie Fiszman.- Premièrement, cela doit être public. Avant tout, le but est de répondre aux besoins et aux attentes de la population. A Etterbeek, par exemple, le système en place fonctionne bien. Je ne crois pas que, dans ce cas, faire un transfert vers la Région soit la solution idéale.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Niet alleen de noden van de bevolking staan voorop. De verkeersdrukte moet ook dalen. Alle experts zijn het erover eens dat enkel een gewestelijk gecoördineerd parkeerbeleid een oplossing kan bieden. Het principe ervan - en de tarieven - moeten begrijpelijk zijn. In eenzelfde stedelijke omgeving mogen aangrenzende gemeenten geen verschillende reglementen hebben.*

In de ordonnantie over het parkeerbeleid worden de grote principes geharmoniseerd. De gemeenten krijgen inspraak, op voorwaarde dat ze de lasten niet naar andere gemeenten doorschuiven. Ik wens zowel het leven van de Brusselaars aangenamer te maken, als Brussel beter toegankelijk te maken zowel voor de bewoners als voor de pendelaars.

M. Pascal Smet, ministre.- Le but n'est pas seulement de satisfaire les besoins de la population. C'est aussi de réduire le trafic dans cette Région. Tous les experts le confirment : seule une politique du stationnement coordonnée au niveau régional peut résoudre le problème. Le principe et les tarifs doivent être compréhensibles pour tout le monde. Les gens ne comprennent pas pourquoi, alors que la situation urbaine est identique, le règlement change à la frontière entre Bruxelles et Ixelles. Bien entendu, à Haren, la réglementation ne doit pas être la même qu'à Bruxelles-Ville, puisque la situation objective est différente.

Dans l'ordonnance sur le stationnement, on va harmoniser les grands principes, mais les communes auront leur part, à la condition qu'elles ne transfèrent pas la charge à une autre commune. Ce qui s'est passé à Saint-Josse montre que si on ne fait pas les choses de manière coordonnée, tout le trafic se déplace vers une autre commune et on crée beaucoup de frustrations et de problèmes. Mon approche consiste à faciliter la vie de nos citoyens mais aussi à rendre Bruxelles plus accessible, en premier lieu pour ceux qui y habitent et en deuxième lieu pour ceux qui viennent y gagner leur vie.

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Ik betwist de regeringsverklaring niet, maar de gemeenten moeten in het parkeerbeleid een essentiële rol spelen.*

Mme Julie Fiszman.- Je ne remets pas en cause la déclaration gouvernementale, mais je pense que les communes doivent avoir un rôle essentiel à jouer au niveau du stationnement.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARINE VYGHEN

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

betreffende "de heraanleg van de rotonde/van het kruispunt 'Dikke Linde'".

De voorzitter.- Aangezien de indiener vertonschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE MME CARINE VYGHEN

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

concernant "l'aménagement du rond-point/carrefour dit 'du Gros Tilleul'".

M. le président.- L'auteure étant excusée, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RACHID MADRANE

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

betreffende "de evolutie van het autodelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- In combinatie met een goed werkend openbaar vervoer biedt het autodelen een reële oplossing voor de rationalisering van het autogebruik.*

Met dit systeem kan je een wagen gebruiken zonder er een te kopen. Een onderneming stelt 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 een aantal auto's ter beschikking van haar klanten op verschillende plaatsen in de stad. Na gebruik kan de klant de wagen op eender welke plaats in het netwerk achterlaten.

Iemand zonder wagen zal de auto rationeler en minder gebruiken door zich ook te voet, per fiets en met het openbaar vervoer te verplaatsen.

Iemand met een wagen zal die vaker gebruiken om de investering eruit te halen. Daardoor betaalt hij meer voor benzine, loopt hij een hoger risico op

QUESTION ORALE DE M. RACHID MADRANE

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

concernant "le développement du car-sharing en Région de Bruxelles-Capitale".

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

M. Rachid Madrane.- Le car-sharing, ou voiture partagée est un point qui, jusqu'à présent, n'a pas été abordé. Or, dans une optique de rationalisation de l'usage de la voiture, ce système combiné à une offre de transports en commun performants offre une réelle solution d'avenir.

Pour rappel, le car-sharing est une formule qui permet d'utiliser une voiture sans devoir en acheter une. Une société met à disposition de ses clients, 24h sur 24h et 7 jours sur 7, divers modèles de voiture en divers points de la ville. Lorsque le client n'a plus besoin de la voiture, il la dépose en n'importe quel point du réseau de la société. Ce système offre de multiples avantages, tant pour l'utilisateur que pour la collectivité.

Disposer d'une voiture sans nécessairement la posséder favorise une utilisation plus rationnelle et plus modérée de celle-ci, en la plaçant en

ongevallen en verslijt hij zijn wagen sneller.

Bij een gedeelde auto worden bovendien de kosten bij aankoop en bij herstellingen ook gedeeld.

Zeker in een minder rijk gewest als het onze, is het overdreven gebruik van de wagen nadelig.

Ook andere economische argumenten pleiten voor een rationeel gebruik van de wagen. In 1989 berekende een studie van de ULB dat het wegennet de overheid 400 miljard frank kostte, inclusief de kostprijs van ongelukken en milieuverontreiniging, terwijl het personen- en vrachtvervoer slechts 225 miljard frank opleverde.

Een rationeler gebruik van de auto levert een gevoelige besparing op, die kan worden gebruikt om bijvoorbeeld in het werkgelegenheids- of huisvestingsbeleid te investeren. Volgens mij is autodelen één van de oplossingen voor het mobiliteitsprobleem.

Mijnheer de minister, kunt u wat meer uitleg geven over autodelen in Brussel (omvang van het wagenpark, aantal gebruikers, toekomstperspectieven, enzovoort)? Hoe verloopt de samenwerking met de MIVB en met Cambio, dat het wagenpark beheert? Hoe worden de Brusselaars en de bedrijven aangemoedigd om aan autodelen te doen?

concurrence avec les transports en commun, le vélo et la marche, chaque mode de déplacement étant considéré de la sorte en termes de rapport coût/temps optimal.

Le fait de posséder une voiture complique ce calcul puisque l'automobiliste, propriétaire de son véhicule, est incité à utiliser sa voiture au maximum, pour amortir cet investissement fort cher. En agissant de la sorte, il augmente sa facture, car il augmente sa consommation d'essence, augmente le risque de subir un accident et use plus rapidement sa voiture.

En outre, le coût d'une voiture dont l'usage est collectif est moindre vu que les coûts sont partagés à l'achat et lors des entretiens. Bien que ceux-ci soient plus fréquents, ils ne sont pas multipliés pour autant par le nombre d'utilisateurs.

La surconsommation de la voiture individuelle est d'autant plus dommageable dans une Région qui n'est pas particulièrement riche.

Par ailleurs, d'autres arguments économiques plaident pour un usage plus rationnel de la voiture. En 1989, une étude le l'ULB a intégré le coût financier des accidents de la route et les nuisances environnementales aux dépenses que le secteur public doit couvrir pour le réseau routier. Le coût pour les pouvoirs publics aurait été de 400 milliards de francs belges. Or l'ensemble des recettes provenant du transport individuel et de marchandises par route n'aurait rapporté « que » 225 milliards de francs belges !

Une utilisation plus rationnelle de la voiture permettrait donc une économie substantielle qui pourrait être réinvestie dans d'autres politiques, comme celle de l'emploi ou du logement.

Je suis persuadé que le car sharing - tout comme le RER ou l'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics - fait partie des solutions aux problèmes de mobilité rencontrés à Bruxelles. Aussi, M. le ministre, permettez-moi de vous poser les questions suivantes :

- Quel est l'état de la situation en matière de car-sharing (taille du parc automobile, nombre de clients, perspective d'avenir, etc.) ?

- Quel est la nature exacte de la collaboration ente la STIB et la société Cambio qui gère le parc de voitures partagées à Bruxelles ?

- De manière plus générale, quels sont les moyens dont dispose la Région pour inciter les citoyens et les entreprises à utiliser ce système ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- In 2002 heeft het Brussels Gewest een akkoord afgesloten met de MIVB voor een tijdsduur van drie jaar. De MIVB heeft in samenwerking met Optimobil, Taxi-Stop en Cambio een filiaal voor autodelen opgericht dat Optimobil Brussel heet. De handelsnaam van het systeem is Cambio. Die naam is misschien wat ongelukkig gekozen, omdat het doet denken aan een wisselkantoor.*

Gedurende drie jaar heeft het Brussels Gewest 125.000 euro geïnvesteerd. Dat was noodzakelijk, want zonder gewestelijke steun was het initiatief niet van de grond kunnen komen. Ik wil erin blijven investeren.

In april 2005 waren er vijftien standplaatsen voor autodelen. Eind 2005 moeten dat er zeventien zijn. Er komen nog extra standplaatsen in Brussel en Elsene. De standplaatsen zijn gekozen in functie van het potentiële cliënteel, de nabijheid van openbaar vervoer en de vraag van gemeenten, die voor de standplaatsen zorgen.

In elk station zijn twee tot vier wagens van verschillende types beschikbaar. In april 2005 waren er 36 voertuigen. Tegen eind 2005 voorziet de overeenkomst in 74 wagens.

In april 2005 telde Brussel ruim 700 abonnementen, waarvan meer dan 50 in handen van ondernemingen. Het aantal abonnees stijgt voortdurend. In maart 2005 werden de wagens ongeveer 1.000 maal gereserveerd en waren ze gemiddeld 32% van de tijd in gebruik.

Gezien de complementariteit tussen het autodelen en het klassieke huren van auto's, sloten Cambio en Hertz in december 2003 een handelsovereenkomst af. De klanten van beide ondernemingen genieten

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

M. Pascal Smet, ministre.- En 2002, la Région a conclu avec la STIB une convention pour une durée de trois ans, c'est donc mon prédécesseur M. Delathouwer qui s'en est chargé. L'objectif était le développement et la mise en exploitation d'un service de car-sharing dans notre Région. Pour développer ce service, la STIB a créé avec Optimobil une asbl spécialisée dans la gestion de la mobilité, Taxi-Stop et Cambio, un opérateur allemand de car-sharing, une filiale dénommée Optimobil-Bruxelles. Le nom commercial du service est Cambio. Mais quand on demande à un Bruxellois ce qu'est cette société, il pense à un bureau de change, et non à un bureau de car-sharing. Ce nom est un peu bizarre.

Pendant trois ans, la région a contribué à concurrence de 125.000 euros. Grâce à cette subvention, ce service de car-sharing a pu commencer. Sans l'intervention régionale, c'eût été impossible. La Région poursuivra ses efforts.

Les premières stations de car-sharing régionales ont été inaugurées le 22 mai 2003. En avril 2005, quatorze stations étaient en activité : Nord et Madou à Saint-Josse ; Horta et Janson à Saint-Gilles ; Flagey à Ixelles ; Conscience à Evere ; Dailly et Diamant à Schaerbeek ; Thieffry, Chasse et Jourdan à Etterbeek ; De Brouckère, Fontainas et Bockstael à Bruxelles-Ville. L'objectif est d'arriver à dix-sept stations réparties dans la Région pour la fin 2005. D'autres stations devraient encore être ouvertes à Bruxelles et à Ixelles. Les stations ont été choisies, notamment en fonction de la clientèle potentielle - une étude avait été réalisée en 2000 - , de la proximité du réseau de transport public et de l'intérêt des communes, celles-ci prenant à leur charge l'installation des stations. Deux à quatre véhicules sont disponibles dans chaque station parmi les modèles suivants : Opel Corsa, Opel

bij elkaar voorkeurtarieven.

Volgens een studie uit 2004 is de gemiddelde autodeler in 60% van de gevallen een man, meestal 30 tot 40 jaar oud, met een partner (54%) en een hogere opleiding (60% universitairen). Zijn motivatie: het milieu, het gemak (geen parkeerproblemen) en het financiële voordeel.

De gedeelde auto wordt vooral gebruikt om boodschappen te doen. Een klant op vier heeft na zijn aansluiting bij Cambio zijn wagen verkocht. De helft van de gebruikers heeft, dankzij het systeem, geen wagen gekocht. 56% zegt dat ze de wagen minder gebruikt hebben, 14% daarentegen meer.

Nu de overeenkomst afloopt, heb ik mijn bestuur gevraagd om in september 2005 een externe audit van Cambio te organiseren, om de werking tot nu toe te evalueren en aanbevelingen te doen voor de toekomstige exploitatie. De marketing van Cambio werkt niet goed. Het aanbod zou moeten worden opgenomen in het onthaalpakket dat gemeenten hun nieuwe inwoners aanbieden.

De rol van de MIVB is essentieel. Ook de ondernemingen hebben een rol te spelen. Het gewest werkt samen met Siemens, dat een deel van zijn dienstwagens heeft opgegeven en gebruik maakt van Cambio. Dit soort samenwerking kan worden opgenomen in de bedrijfsvervoersplannen. Ook de gewestelijke en federale besturen kunnen dit systeem toepassen.

Como, Opel Astra Break et Opel Saphir.

Deux à quatre véhicules sont disponibles dans chaque station parmi les modèles suivants : Opel Corsa, Opel Combo, Opel Astra break et Opel Zafira. En avril 2005, 36 voitures étaient en service, conformément à la convention. Fin 2005, celle-ci prévoit la mise en service de 74 véhicules.

Bruxelles comptait en avril 2005 plus de 700 abonnements, dont plus de 50 étaient détenus par des entreprises, ce qui est intéressant. Le nombre d'abonnés est en croissance constante. Durant le mois de mars 2005, les voitures ont été réservées environ 1.000 fois et ont été utilisées en moyenne 32% du temps.

Etant donné la complémentarité qui existe entre le car-sharing - location de véhicules essentiellement pour de courtes durées - et le service proposé par les loueurs classiques de véhicules - location pour de longues durées -, un accord commercial a été conclu au mois de décembre 2003 entre Cambio et Hertz. Les abonnés à Cambio et les clients de Hertz peuvent donc bénéficier de tarifs avantageux respectivement chez Hertz et chez Cambio.

D'après une étude menée auprès de la clientèle en avril 2004, l'utilisateur du car-sharing est un homme dans 60% des cas, plutôt âgé de 30 à 40 ans, en couple dans 54% des cas et avec un niveau d'éducation élevé (60% d'universitaires). Ses motivations sont, dans l'ordre, les aspects environnementaux, la facilité - notamment de parking - et le bénéfice financier.

La voiture partagée est utilisée essentiellement pour le shopping. Un utilisateur du car-sharing sur quatre a vendu sa voiture après affiliation chez Cambio. Si ce système n'existait pas, la moitié des utilisateurs actuels auraient envisagé d'acquérir une voiture ou en auraient acheté une. Pas moins de 56% des utilisateurs disent avoir moins utilisé la voiture et 14% des utilisateurs disent n'avoir plus utilisé la voiture.

La convention arrivant à son terme, j'ai demandé à mon administration de réaliser, en collaboration avec la STIB et Cambio, au mois de septembre 2005 un audit externe de Cambio Bruxelles. Cet audit a pour but, d'une part, d'en évaluer le fonctionnement depuis sa création et, d'autre part, de faire des recommandations à la Région pour

l'exploitation future du service. La promotion, le marketing et la commercialisation ne fonctionnent pas bien. Dans le paquet d'accueil que les communes offrent aux nouveaux habitants, il faudrait inclure l'offre Cambio.

Le rôle de la STIB est fondamental dans le développement du car-sharing à Bruxelles. A l'avenir, il faudra continuer d'investir. J'ai préféré faire une évaluation objective pour en tirer les conclusions et adopter ensuite notre politique.

Les entreprises ont, à terme, un rôle important à jouer. Le ministère de la Région de Bruxelles-Capitale a mis sur pied un partenariat avec Siemens. Celui-ci a en partie remisé ses voitures de service pour utiliser les voitures Cambio pour les déplacements de ses travailleurs. Cela fonctionne très bien. Il faut inclure ce système de collaboration entre Cambio et les entreprises privées dans la réalisation des plans de déplacement des entreprises. Il pourrait aussi être envisagé avec les administrations régionales ou fédérales.

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

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

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Ik wens hieraan toe te voegen dat er wenselijk is dat er een duidelijke, zichtbare campagne naar de ondernemingen gevoerd zou worden.*

M. Rachid Madrane.- Un petit mot pour remercier le ministre de la précision et de l'exhaustivité de la réponse. Je voulais ajouter qu'il faut des actions particulières visibles à l'égard des entreprises. Comme vous le dites, il y a encore beaucoup de gens qui pensent que Cambio est un bureau de change !

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.