



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

Compte rendu intégral

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 26 OCTOBRE 2005**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 26 OKTOBER 2005**

Le **Compte rendu intégral** 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.

Het **Integraal verslag** 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.

SOMMAIRE**INHOUD**

QUESTION ORALE	3	MONDELINGE VRAAG	3
- de M. Jacques Simonet	3	- van de heer Jacques Simonet	3
à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,	
concernant "la décision du gouvernement d'augmenter d'un million d'euros le capital du Port de Bruxelles".		betreffende "de beslissing van de regering om het kapitaal van de Haven van Brussel met een miljoen euro te verhogen".	
INTERPELLATION	10	INTERPELLATIE	10
- de M. Joël Riguelle	10	- van de heer Joël Riguelle	10
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la mise en oeuvre de l'agence régionale de stationnement".		betreffende "de oprichting van het gewestelijk parkeeragentschap".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Joël Riguelle, M. Rachid Madrane, M. Willy Decourty, M. Pascal Smet, ministre.</i>	12	<i>Bespreking – Sprekers : de heer Joël Riguelle, de heer Rachid Madrane, de heer Willy Decourty, de heer Pascal Smet, minister.</i>	12
QUESTIONS ORALES	18	MONDELINGE VRAGEN	18
- de M. Frederic Erens	18	- van de heer Frederic Erens	18
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les adaptations nécessaires et la fermeture du Ring de Bruxelles".		betreffende "de noodzakelijke aanpassingen en sluiting van de Ring rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	

- de Mme Céline Delforge	25	- van mevrouw Céline Delforge	25
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la politique systématique de raccourcissement par la STIB de ses lignes de bus".		betreffende "de systematische inkrimping van de buslijnen bij de MIVB".	
- de M. Joël Riguelle	29	- van de heer Joël Riguelle	29
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le Plan taxi et sa mise en oeuvre en Région bruxelloise".		betreffende "het taxiplan en de uitvoering ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
- de M. Willem Draps	33	- van de heer Willem Draps	33
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la suppression de l'obligation de mentionner le nom et le prénom des chauffeurs de taxi sur leur fiche d'identification".		betreffende "de afschaffing van de verplichting om de naam en voornaam van de taxibestuurders te vermelden op hun identificatiebadges".	

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

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Simonet.

QUESTION ORALE DE M. JACQUES SIMONET

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ETAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE PORT DE BRUXELLES,

concernant "la décision du gouvernement d'augmenter d'un million d'euros le capital du Port de Bruxelles".

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

M. Jacques Simonet.- Le gouvernement a récemment décidé d'augmenter le capital du Port de Bruxelles à concurrence d'un million d'euros en vue d'assainir des terrains pollués qui appartiennent au Port de Bruxelles.

Cette aide apportée au Port semble être la matérialisation d'engagements pris par le gouvernement voici une année.

Je sais que Mme la secrétaire d'Etat entend faire jouer un rôle majeur au Port de Bruxelles dans le cadre des politiques gouvernementales visant au redéploiement économique de notre Région. Il est dès lors évident que je partage pleinement vos ambitions en cette matière et que je ne remettrai pas du tout en cause l'opportunité de procéder à la dépollution des terrains qui se situent le long de la voie d'eau afin de pouvoir les offrir à des entreprises désireuses d'investir dans notre Région.

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Simonet.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de beslissing van de regering om het kapitaal van de Haven van Brussel met een miljoen euro te verhogen".

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*).- *De regering heeft onlangs beslist om het kapitaal van de Haven van Brussel met een miljoen euro te verhogen om de vervuilde terreinen die eigendom zijn van de haven te saneren.*

De kapitaalsverhoging is het gevolg van engagementen die de regering een jaar geleden heeft aangegaan.

Ik weet dat mevrouw Grouwels de Haven van Brussel een belangrijke rol wil laten spelen in de economische heropleving van het Brussels Gewest. Bijgevolg steun ik haar beleid en vind ik het een goede zaak dat de gronden worden gesaneerd.

Ik stel me echter vragen bij de financiering van de kapitaalsverhoging.

De regering had bepaalde bedragen ingeschreven in de initiële begroting van 2005 om maatregelen

Mon questionnement porte cependant sur les méthodes privilégiées par le gouvernement pour tendre vers ce louable objectif.

Nous savons toutes et tous que le gouvernement avait inscrit certains montants dans son budget initial 2005 afin de mettre en oeuvre ces politiques de redéploiement économique qui s'inscrivent dans le cadre du Contrat pour l'économie et l'emploi. A l'époque nous avons regretté que l'essentiel des moyens disponibles étaient inscrits en codes 8.

La discussion de l'époque avait dû paraître quelque peu byzantine à certains, mais, aujourd'hui, il faut bien constater que, par cette décision pour le moins étrange du gouvernement d'augmenter le capital du Port de Bruxelles, nous avons la preuve concrète des difficultés que rencontre le gouvernement à mobiliser aisément ces montants inscrits en codes 8.

Vos services, et ceux du ministre régional du Budget, se sont aperçus que la seule voie possible pour utiliser ce million d'euros promis au Port était de passer par une augmentation de capital.

J'aimerais entendre le fruit de votre analyse sur ces questions.

Estimez-vous qu'il s'agit de la meilleure manière pour la Région d'intervenir, outre les dotations qu'elle octroie déjà au Port de Bruxelles dans le cadre du contrat de gestion ? N'est-il pas préférable de tout simplement accorder des moyens supplémentaires au Port de Bruxelles sous forme d'un avenant à ce contrat de gestion ?

Par ailleurs, il me semble que cette augmentation de capital n'a pas été concertée entre les actionnaires du Port de Bruxelles. Je rappelle que la Région ne détient pas 100% des parts du Port et qu'il me paraît nécessaire, avant toute décision de la sorte, de consulter ces autres actionnaires.

Pouvez-vous dès lors me rappeler quelles furent les démarches que vous avez entreprises auprès de ces autres actionnaires avant la présentation de ce dossier au gouvernement ?

Pour le surplus, puisque par sa décision le gouvernement incite - et c'est un euphémisme - les

ter bevordering van een economische heropleving, zoals beschreven in het Contract voor de economie en de tewerkstelling, te stimuleren. De MR heeft toen kritiek geuit op het feit dat de meeste middelen ingeschreven waren in het kader van codes 8.

Uw diensten en die van de Minister van Begroting hebben vastgesteld dat een kapitaalsverhoging de enige manier is om dat miljoen euro voor de Haven van Brussel beschikbaar te stellen.

Denkt u dat dat de beste oplossing is? Zou het niet beter zijn om de Haven van Brussel gewoon extra middelen te geven door middel van een aanhangsel aan het beheerscontract?

De regering bezit niet alle aandelen. Het lijkt mij normaal dat ze de andere aandeelhouders zou raadplegen over zulk een belangrijke beslissing, maar naar verluidt heeft ze niet eens de algemene vergadering van de Haven van Brussel bijeengeroepen.

De regering zou de andere aandeelhouders bovendien hebben gevraagd om een evenredige bijdrage te leveren. Hoe hebben zij hierop gereageerd?

Zal de regering telkens voor een kapitaalsverhoging kiezen als ze extra middelen aan de Haven wil toekennen?

Dit dossier is kenmerkend voor de werkwijze van deze regering, die het parlement en de pers een fictief begrotingssaldo voorschotelt door een aantal uitgaven te maskeren als code 8-verrichtingen. Ik denk dat we in de toekomst strenger moeten zijn voor de begrotingsprocedures.

autres actionnaires à "faire un geste" proportionnel à votre augmentation de capital, je souhaiterais savoir comment cet appel a été ressenti auprès de ces autres actionnaires.

J'imagine que, suite à la décision du gouvernement, vous avez très certainement réuni ces actionnaires afin de les inciter à une pareille augmentation de capital.

Que peut-on conclure de ces entretiens ?

Je conclurai en rappelant que l'assemblée générale du Port de Bruxelles ne semble même pas avoir été convoquée pour évoquer cette augmentation de capital par l'un des actionnaires.

Qu'elle est le sentiment de Mme la ministre par rapport à cette situation ?

Pour l'avenir, peut-on s'attendre à ce que le gouvernement reproduise ce scénario d'augmentation de capital chaque fois qu'il entendra accorder quelques deniers supplémentaires au Port de Bruxelles ?

Ce dossier-ci est assez symptomatique du mode de fonctionnement de ce gouvernement, qui a voulu présenter faiblement tant au parlement qu'à la presse un boni fictif en dissimulant un certain nombre de dépenses - comme celle dont nous parlons aujourd'hui - sous la forme de codes 8. Je pense qu'il faudrait peut-être à l'avenir veiller à être plus rigoureux dans le cadre des procédures budgétaires.

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- J'ai l'honneur de préciser que la procédure d'augmentation de capital en cours à concurrence d'un million d'euros a bien fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des actionnaires, contrairement à ce que vous semblez affirmer.

M. Jacques Simonet.- Ce n'est pas vrai, Madame.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Je vais vous donner l'état d'avancement de la

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *In tegenstelling tot wat u beweert, heeft de lopende procedure tot kapitaalsverhoging van de Haven van Brussel met een miljoen euro wel degelijk het voorwerp uitgemaakt van overleg met alle aandeelhouders.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Niet waar.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *De volgende stand van zaken bewijst*

procédure, afin de vous donner la preuve de ce que j'affirme.

Le 24 juin 2005, la procédure relative à l'augmentation de capital a été approuvée par le conseil d'administration du Port de Bruxelles.

Le 20 juillet 2005, le gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale, premier actionnaire du Port, a donné son accord. Il a affecté un montant d'un million d'euros pour l'assainissement des sites historiquement pollués.

A partir du 21 juillet, le Port de Bruxelles a mis au courant les différents actionnaires de la décision du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale concernant l'augmentation de capital.

Il est normal qu'on recherche premièrement le consentement du gouvernement sur cette augmentation.

Si la commune d'Anderlecht, actionnaire, avait voulu procéder à une augmentation de sa part de capital, elle se serait concertée d'abord en interne afin de savoir si cette augmentation pouvait avoir lieu. Nous avons fait la même chose au gouvernement.

M. Jacques Simonet.- Excusez-moi de vous interrompre, mais vous êtes en train de m'expliquer que les actionnaires du Port de Bruxelles n'ont pas été concertés préalablement à la décision du gouvernement. Vous me dites qu'une décision du conseil d'administration a été prise le 24 juin 2005, qu'une décision du gouvernement a été prise le 20 juillet 2005 et que ce n'est qu'à partir du 21 juillet 2005 que les actionnaires ont été avisés de la décision du gouvernement. Il n'y a donc pas eu de concertation préalable des actionnaires. Je vous remercie de me donner raison sur ce point.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Ce n'est pas pour rien que le conseil d'administration du Port de Bruxelles a déjà mis à l'approbation la procédure relative à l'augmentation du capital.

M. Jacques Simonet.- Vous confondez deux choses : l'actionnariat d'une société et les membres d'un conseil d'administration. Ce n'est pas parce

dat er wel degelijk vooruitgang in dit dossier is gemaakt.

Op 24 juni 2005 keurde de raad van bestuur van de Haven van Brussel de procedure tot kapitaalsverhoging goed.

Op 20 juli 2005 gaf de regering, belangrijkste aandeelhouder van de Haven, haar akkoord en was bereid een bedrag van een miljoen euro in te brengen voor de sanering van historisch vervuilde terreinen.

Vanaf 21 juli heeft de Haven van Brussel de aandeelhouders op de hoogte gebracht van de beslissing van het gewest om een kapitaalverhoging door te voeren.

Uiteraard is hiervoor eerst het akkoord van de regering gevraagd.

De gemeente Anderlecht zou in geval van een kapitaalverhoging op dezelfde wijze tewerk gaan, en dus eerst intern overleggen.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *U verklaart hier dat de aandeelhouders van de Haven niet vooraf geraadpleegd werden. Op 24 juni 2005 heeft de Raad van bestuur een beslissing genomen, op 20 juli 2005 heeft de regering een beslissing genomen en pas vanaf 21 juli zijn de aandeelhouders van die regeringsbeslissing op de hoogte gebracht. U geeft me dus gelijk!*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *De Raad van bestuur heeft niet voor niets vooraf de goedkeuring gevraagd van de procedure voor de kapitaalsverhoging.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *U kent het verschil niet tussen aandeelhouders van een maatschappij en de leden van de Raad van bestuur.*

que vous êtes actionnaire que vous êtes administrateur. Vous nous dites en l'occurrence que les administrateurs ont délibéré, mais que les actionnaires n'ont pas été préalablement avisés. Je pense qu'en termes de procédure, ce n'est pas acceptable.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Vous jouez plus que sur les mots, parce que les actionnaires sont représentés au sein du conseil d'administration.

M. Jacques Simonet.- Cela n'est pas vrai ! Vous ne connaissez pas votre dossier. La commune d'Anderlecht n'a pas d'administrateur au Port de Bruxelles. J'ai été président du Port de Bruxelles...

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Les communes sont représentées.

M. Jacques Simonet.- La ministre est en train de dire ce qui n'est pas. Je ne vous ai pas posé la question de savoir si le conseil d'administration avait délibéré, je voulais savoir si les actionnaires avaient été prévenu.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Les communes sont représentées.

M. Jacques Simonet.- Mais pas au conseil d'administration, Madame ! Vous ne connaissez pas le droit des sociétés.

M. le président.- Je propose que Mme la ministre poursuive sa réponse. M. Simonet aura un droit de réplique.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Tout ne se passe pas à huit clos ou avec des cloisons, comme vous semblez l'insinuer.

A partir du 21 juillet, le Port de Bruxelles porte à la connaissance des différents actionnaires du Port la décision du gouvernement concernant cette augmentation.

Le 16 août, une consultation des différents actionnaires est organisée par le Port de Bruxelles. En effet, conformément aux articles 592 et 593 du code des sociétés, les actionnaires peuvent exercer leur droit de préférence proportionnellement à la

U zegt dat de bestuurders hebben vergaderd, maar dat de aandeelhouders vooraf niet op de hoogte zijn gebracht. Die procedure is onaanvaardbaar.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *De aandeelhouders zijn vertegenwoordigd in de Raad van bestuur.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *U kent uw dossier niet. De gemeente Anderlecht heeft geen bestuurder in de Haven van Brussel.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *De gemeenten zijn vertegenwoordigd.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Ik heb u niet gevraagd of de Raad van bestuur vergaderd heeft, ik wil weten of de aandeelhouders verwittigd geweest zijn.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *De gemeenten zijn vertegenwoordigd.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Niet in de Raad van bestuur. U kent niets van vennootschapsrecht.*

De voorzitter.- *Ik stel voor dat mevrouw Grouwels verder gaat met haar antwoord. De heer Simonet heeft recht op een repliek.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *In tegenstelling tot wat u suggereert is er niets achter gesloten deuren bedisseld.*

Op 21 juli heeft de Haven van Brussel de aandeelhouders op de hoogte gebracht van de regeringsbeslissing tot kapitaalsverhoging.

Op 16 augustus heeft de Haven de verschillende aandeelhouders geraadpleegd. In overeenstemming met artikelen 592 en 593 van het Wetboek van vennootschappen, kunnen de aandeelhouders hun voorkeurrecht uitoefenen in verhouding tot het gedeelte van het kapitaal dat ze

partie du capital que représentent leurs actions.

Mi-août sont arrivées différentes réponses des actionnaires. Entre autres, celle de la commune d'Anderlecht qui, en date du 18 août, a renoncé à son droit de souscription.

Tous les actionnaires qui ont répondu ont renoncé à leur droit de souscription préférentiel repris dans l'article 592 du code des sociétés.

Quelles sont les étapes ultérieures ?

Après cette consultation des actionnaires, il y aura l'approbation et la signature par le Port de Bruxelles et par la Région d'un protocole d'accord relatif à l'affectation des fonds à apporter par la Région au profit de la dépollution de certains sites historiquement pollués.

Ensuite, il y aura l'approbation d'un arrêté du gouvernement visant à souscrire et libérer des actions nouvelles pour un montant d'un million d'euros. Cela doit encore se faire.

Avant fin 2005, une assemblée générale extraordinaire ayant trait à l'augmentation de capital sera convoquée. L'affectation du capital social au financement des sites pollués sera alors effective.

L'approbation de cet arrêté du gouvernement doit avoir lieu préalablement à l'assemblée générale extraordinaire vu que, lors de cette séance, le montant doit effectivement être versé. Vous disiez d'ailleurs que cette augmentation de capital pouvait aussi se faire par une dotation affectée par la Région. Effectivement, mais la réalisation de cette opération par une augmentation de capital se justifie également.

Afin d'obtenir de nouveaux moyens financiers, le Port peut choisir de recourir soit à des prêts de tiers, soit à une augmentation de capital par les actionnaires, tout comme les autres sociétés.

Pour éviter d'augmenter davantage le niveau de la dette et compte tenu du fait que la Région s'est engagée à un financement, nous avons préféré la solution de l'augmentation de capital.

vertegenwoordigen.

Half augustus zijn de antwoorden van de aandeelhouders binnengekomen. Niemand wil gebruik maken van het preferentieel intekenrecht dat hen bij artikel 592 van het Wetboek Venootschapsrecht is toegekend.

Wat zijn de volgende stappen?

De Haven van Brussel en het Gewest zullen in een protocolakkoord vastleggen dat de fondsen die door het gewest worden ingebracht voor de sanering van bepaalde historisch verontreinigde terreinen moeten worden gebruikt.

De regering zal voorts een besluit opstellen waarin het zich ertoe verbindt het kapitaal met één miljoen euro te verhogen.

Tot slot zal voor eind 2005 een buitengewone algemene vergadering worden samengeroepen.

Het regeringsbesluit moet vóór de buitengewone algemene vergadering worden goedgekeurd, aangezien tijdens die vergadering het bedrag moet worden volgestort.

U merkte op dat de middelen van de Haven ook via een dotatie zouden kunnen worden verhoogd. Dat klopt, maar een kapitaalsverhoging is hier ook gerechtvaardigd.

Om meer financiële middelen te verkrijgen, kan de Haven, net zoals alle andere ondernemingen, ofwel geld lenen van derden, ofwel haar kapitaal verhogen.

Teneinde de schuldenlast van de Haven niet nog te vergroten en rekening houdend met de belofte van het gewest om meer middelen toe te kennen, heeft de regering voor de kapitaalsverhoging verkozen.

Een code-8-verrichting is de enige gepaste oplossing voor die operatie, aangezien ze tot doel heeft de waarde van de activa van de Haven te verhogen. Wegens de verontreiniging hebben die terreinen een negatieve waarde en zijn ze niet rendabel. Dankzij de sanering zal niet alleen de waarde van die terreinen toenemen, maar zullen de terreinen ook voor nieuwe economische doeleinden

Ceci implique que le code 8 du budget est le seul approprié.

En effet, cette opération a pour but d'augmenter la valeur de l'actif du Port, à savoir les sites qui lui appartiennent. En raison de la pollution, ces sites ont une valeur intrinsèque négative et ne sont en conséquence pas rentables. Les travaux d'assainissement augmenteront entre autres la valeur de cet actif et permettront un nouvel usage économique.

Non seulement de nouvelles activités économiques et de nouveaux emplois seront créés, mais le rendement de ce terrain sera également plus élevé. La Région, mais aussi les autres actionnaires en profiteront. En choisissant la solution d'une augmentation de capital, ces derniers ont également été incités à assumer leurs responsabilités et à participer à cette opération d'assainissement.

Vous le savez, les autres actionnaires, à savoir les communes et la SRIB, ont renoncé à leur droit de souscription à l'augmentation de capital, ce qui est évidemment regrettable, compte tenu des intérêts du Port, et du point de vue régional. S'ils avaient souscrit à cette augmentation de capital, nous aurions disposé d'un montant plus important afin de réaliser les travaux d'assainissement.

M. Jacques Simonet. - Je constate d'abord que la ministre ne me contredit pas quand j'affirme que les actionnaires n'ont pas été consultés avant la décision gouvernementale d'augmenter le capital du Port de Bruxelles. Je trouve qu'il est un peu facile de regretter aujourd'hui que les autres actionnaires, en l'occurrence les communes, aient renoncé à leur droit de souscrire à l'augmentation de capital, alors même qu'elles n'en ont été avisées qu'a posteriori. Ce n'est que lorsque le gouvernement eut fini de délibérer que des actionnaires non représentés au conseil d'administration (et il y en a quand même un certain nombre) ont été prévenus de cette décision gouvernementale.

Ensuite, je continue de penser qu'il eût mieux valu, en tout cas, qu'il eût été plus transparent, d'agir par le biais d'un avenant au contrat de gestion. Vous avez choisi une autre voie. Mais, ce faisant, dans votre réponse, vous avez confirmé que ce choix,

kunnen worden gebruikt.

Er worden nieuwe economische activiteiten en banen gecreëerd en het rendement van het terrein stijgt. Het gewest en de andere aandeelhouders zullen daar baat bij hebben. Door een kapitaalsverhoging worden die laatsten ertoe aangezet ook hun verantwoordelijkheid op te nemen en deel te nemen aan de sanering.

De andere aandeelhouders, de gemeenten en de GIMB, hebben afgezien van hun recht om deel te nemen aan de kapitaalsverhoging. Dat is jammer, want anders hadden we over meer middelen beschikt om de saneringswerken uit te voeren.

De heer Jacques Simonet (in het Frans). - *De minister ontkent niet dat de aandeelhouders niet geraadpleegd zijn voor de regering besliste tot de kapitaalsverhoging. U kunt er zich nu niet vanaf maken door te betreuren dat de gemeenten er niet aan deelnemen. Ze zijn pas achteraf op de hoogte gebracht.*

Ik blijf erbij dat een bijakte bij het beheerscontract transparanter was geweest. U hebt gekozen voor een misbruik van de zogenaamde code-8-verrichtingen, uit angst om de gewestelijke uitgaven te verhogen. Tijdens de begrotingsdebatten zullen we daar op terug komen. U erkent echter zelf dat het overschot waarover u het had bij de voorstelling van de huidige begroting, fictief was. Ik vraag de regering dan ook om minder gebruik te maken van code-8-verrichtingen.

que vous avez opéré en utilisant - excusez-moi de le dire - de manière abusive la procédure dite des "codes 8", se justifiait par la crainte d'un accroissement des dépenses régionales. Nous aurons l'occasion d'y revenir lors des débats budgétaires des prochaines semaines, mais vous reconnaissez vous-même que le boni dont on nous a parlé lors de la présentation du budget initial 2005 était fictif. Donc, j'en appelle à plus de rigueur dans le chef du gouvernement quant à la surutilisation de ces fameux "codes 8".

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Riguelle.

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "la mise en oeuvre de l'agence régionale de stationnement".

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

M. Joël Riguelle.- L'accord de gouvernement prévoit qu'une initiative sera prise par le gouvernement en politique de stationnement. Il précise que « la gestion globale du stationnement sera harmonisée au niveau régional » et qu'« à cette fin la Région mettra en place une agence régionale impliquant les communes ». Ce dernier élément mérite d'être mis en exergue. J'y reviendrai dans le cours de mon bref exposé.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Riguelle.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "de oprichting van het gewestelijk parkeeragentschap".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (*in het Frans*).- *Krachtens het regeerakkoord zal het parkeerbeleid in het hele gewest geharmoniseerd worden door middel van de oprichting van een gewestelijk parkeeragentschap waarbij de gemeenten betrokken worden. Ik wil dat laatste element benadrukken.*

Er zou ook een harmonisatie van de parkeertarieven en van de bewonerskaarten komen, de parkeergelden zouden door de gemeenten

Il est également fait mention de garantir une harmonisation de la tarification et de la gestion des cartes riverain, de la perception par les communes sans préjudice du financement de l'agence, et de garantir le caractère public de cette structure. Cette agence devra également s'assurer du téléjalonnement des parkings accessibles au public.

Ces intentions, reprises dans la déclaration de gouvernement, répondent me semble-t-il, aux problèmes causés par la situation actuelle : réglementations non uniformes, contrôle géré soit par des stewards soit par des agents privés, récupération du produit des amendes par la voie fiscale ou par la voie civile, tarifs qui ne sont pas toujours coordonnés, reports de problèmes sur des communes voisines, communes pratiquant soit la carte riverain soit la carte résident, et téléjalonnement des parkings.

La gestion coordonnée du stationnement est donc un objectif que nous soutenons volontiers.

Je souhaiterais savoir quelles étapes concrètes ont déjà été franchies dans la perspective de la création de cette agence ? Quelles sont les modalités qui sont progressivement mises en place ? Sera-ce un service de l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) ? Un parastatal ? Une intercommunale avec présence de la Région ? Comment les communes seront-elles associées à la création et à la gestion de cette agence ?

Il me semble important de rappeler la nécessité de prendre en compte ce que les communes peuvent apporter pour construire une politique de stationnement homogène. En décembre 2004, la Conférence des bourgmestres avait déjà largement débattu de la question et avait fait une série de propositions, sur lesquelles je ne vais pas revenir, mais qui peuvent être ajoutées au débat.

Pour préparer une telle création d'agence, l'administration dont vous avez la tutelle a-t-elle déjà pu établir une vision claire des localisations des zones de parking suivant leur type - payantes ou non -, des tarifs pratiqués et praticables, des contrats ou conventions en cours entre les communes et les firmes privées chargées du contrôle, des possibilités de modifier, voire de rompre ces conventions et des conséquences

worden geïnd zonder dat dit enige afbreuk zou doen aan de financiering van het agentschap, en het openbare karakter van het agentschap, dat ook voor de telegeleiding naar de parkings zal zorgen, wordt gewaarborgd.

Ik denk dat deze maatregelen geschikt zijn om iets te doen aan de huidige chaos: uiteenlopende parkeerreglementen, verschillende tarieven in de afzonderlijke gemeenten, enzovoort.

Welke concrete stappen zijn er al gezet om het agentschap op te richten? Zal het geleid worden door het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV)? Wordt het een parastatale of een intercommunale waarin het Brussels Gewest vertegenwoordigd is? Hoe zullen de gemeenten bij de zaak betrokken worden?

Er moet rekening worden gehouden met de bijdrage van de gemeenten aan een homogeen parkeerbeleid. In december 2004 is de aangelegenheid al uitgebreid besproken in de Conferentie van burgemeesters en zijn er een aantal nuttige voorstellen geformuleerd.

Hebben uw medewerkers al een duidelijk zicht op de ligging van de parkeerplaatsen, de verschillende parkeertarieven, de contracten die gemeenten met privé-ondernemingen hebben afgesloten voor de controle, enzovoort? Er moet een stand van zaken worden opgemaakt om allerlei juridische en financiële moeilijkheden te vermijden.

Niets belet de oprichting van een gewestelijk parkeeragentschap in samenwerking met de gemeenten die geen overeenkomst hebben met een privé-firma voor de controle van geparkeerde voertuigen. Hebt u al contact opgenomen met die gemeenten? Wat heeft dat opgeleverd? In het regeerakkoord wordt de rol van de gemeenten, die het dichtst bij de burger staan, erkend, en ik weet zeker dat u er ook zo over denkt.

Een goed parkeerbeleid is niet alleen noodzakelijk voor een vlotte mobiliteit maar ook om de rust en de veiligheid in bepaalde wijken te garanderen. De toename van het aantal privé-voertuigen heeft als gevolg dat het alsmaar moeilijker wordt om een bovengrondse parkeerplaats te vinden, terwijl de betalende ondergrondse parkeerplaatsen

financières ? Bref, un état des lieux indispensable et conséquent afin d'éviter l'aventure et les difficultés juridiques et financières.

Ceci étant, rien ne devrait faire obstacle à la création d'une agence régionale en collaboration avec les communes libres de ce type de contrat et qui font contrôler leurs zones bleues ou parkings payants par des fonctionnaires communaux, par exemple. M. le ministre a-t-il déjà pris des contacts avec ces communes et quels en sont les résultats concrets ? Dans l'accord de gouvernement figure également le titre ou sous-titre "Région et Communes partenaires", et la reconnaissance des communes comme niveau de pouvoir proche du citoyen, capables de répondre au mieux à ses attentes. Je ne doute pas que vous partagiez ce point de vue.

La gestion du stationnement automobile dans notre Région devient de plus en plus un défi quotidien, tant pour assurer la mobilité nécessaire à la vie économique et publique que pour assurer une certaine quiétude, voire une certaine sécurité dans les quartiers. En effet, la multiplication de véhicules privés entraîne une saturation des parkings en surface - et, paradoxalement, une sous-utilisation des parkings payants en sous-sol - avec des conséquences néfastes pour l'accès aux commerces, notamment. Sans parler de certains accès pour les services de sécurité, ou les professions de services et de soins à domicile, qui ne trouvent plus à se parquer pour assurer leurs missions.

Il serait important de concrétiser au plus vite - dans la mesure des moyens et des partenaires disponibles - ce projet d'agence régionale de stationnement, ou de gestion du stationnement coordonné, pour l'ensemble de notre Région ou une bonne partie d'entre elle. Quels sont les pas qui ont été accomplis dans cette direction ?

Discussion

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

M. Rachid Madrane.- Je profite de l'interpellation de mon collègue Riguelle pour poser une brève

onvoldoende gebruikt worden. De gevolgen voor de toegankelijkheid van handelszaken zijn nefast, om nog maar te zwijgen van de veiligheidsdiensten of zorgverleners die bij mensen aan huis komen.

Kortom, er moet zo snel mogelijk een gewestelijk parkeerbeleid komen. Wat hebt u al ondernomen?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (*in het Frans*):- *Mijnheer de minister, als ik me niet vergis, is dit*

question et me greffer dans ce débat.

Si je ne m'abuse, ce sujet avait déjà été abordé en décembre 2004. A l'époque, M. le ministre, vous nous aviez promis qu'une ordonnance serait préparée pour le printemps 2005. Dans la déclaration de politique générale, le ministre-président nous a annoncé que cette ordonnance serait rapidement déposée. Nous l'attendons donc. Il est un peu normal que je vous demande la justification d'un tel retard.

(M. Mahfoudh Romdhani, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Willy Decourty. - Je souhaitais aborder un aspect de cette question qui en comporte pas mal, à savoir le problème de la collaboration entre les niveaux régional et communal. Si nous suivons la logique, qui est parfaitement compréhensible, d'une planification régionale de la gestion des parkings, on ne peut l'envisager sans une nécessaire et étroite collaboration avec les communes.

J'aimerais aussi que vous me répondiez sur la notion de planification. Il y a planification et planification. Cela peut être à la soviétique, d'une manière très autoritaire et très rigide, au moyen de distributions de quotas, mais une commune et un quartier sont des lieux qui vivent et évoluent. Il me semble donc fondamental de pouvoir s'adapter à l'évolution, faute de quoi on se pose comme un réel frein au développement économique, commercial, voire culturel, d'un quartier ou d'une commune. J'aimerais donc que vous me précisiez cette notion, s'il est possible de me donner déjà quelques renseignements.

Vous savez que certaines communes se sont lancées dans l'élaboration de plans communaux de stationnement.

C'est une nécessité quand on s'aperçoit que, lorsque des quartiers commerciaux jouxtent des quartiers d'habitation qui ne sont pas sur le même territoire communal, la commune met en place des mesures de protection au profit de ses résidents. Ceci

onderwerp al in december 2004 besproken. U hebt toen beloofd dat er een ordonnantie werd voorbereid voor de lente van 2005. In zijn algemene beleidsverklaring heeft minister-president Picqué gezegd dat die ordonnantie gauw aan het parlement zou worden voorgelegd. Waarom moeten we er zo lang op wachten?

(De heer Mahfoudh Romdhani, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.)

De voorzitter. - De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty *(in het Frans).* - *Ik wil het probleem van de gebrekkige samenwerking tussen het Brussels Gewest en de gemeenten aanhalen. Een gewestelijk parkeerbeleid is enkel mogelijk mits een nauwe samenwerking met de gemeenten.*

Ik vraag me ook af wat u met 'planning' bedoelt. Zoiets zou in ware sovjetstijl kunnen gebeuren, op een autoritaire en onbuigzame manier, maar er moet rekening mee worden gehouden dat gemeenten leven en evolueren. Het parkeerbeleid moet kunnen worden aangepast aan die evolutie, anders komt de ontwikkeling van een wijk of gemeente in het gedrang.

Sommige gemeenten hebben gemeentelijke parkeerplannen uitgewerkt.

Dat is noodzakelijk gebleken. Het gebeurt bijvoorbeeld dat een winkelwijk van de ene gemeente aan een woonwijk van een andere gemeente grenst. In een dergelijke situatie kan de tweede gemeente maatregelen nemen om de parkeerplaatsen van de bewoners te beschermen.

Het is geen slecht idee om een parkeerbeleid te plannen, maar dat moet op maat van de gemeenten gebeuren en de privé-parkings moeten erbij betrokken worden. Enkele jaren geleden heb ik Nantes bezocht, waar acht van de elf parkings eigendom zijn van de stad, zodat er een beleid kan worden gevoerd dat complementair is met het

contribue à créer des "ghettos" protégés à côté de quartiers où règne une forme d'anarchie.

L'idée de la planification n'est pas mauvaise, mais elle doit s'articuler sur les communes, tout en intégrant l'ensemble des parkings privés. J'entends les grands parkings privés existants ou à créer. Il y a quelques années, j'ai eu l'occasion de visiter la ville de Nantes. Cette municipalité est propriétaire de huit parkings sur onze, ce qui lui permet de mener une politique de complémentarité avec les transports en commun et d'offrir une tarification intéressante aux usagers.

Nous ne sommes malheureusement pas dans cette situation. Très peu de pouvoirs publics disposent de parkings à mettre en location. A cet égard, il faut mener une réflexion. L'intérêt d'un exploitant de parking privé n'est pas le même dans la mesure où il doit assurer une rentabilité commerciale et a tendance à fonctionner en autarcie, sans collaboration nécessaire avec les pouvoirs publics ou les sociétés de transport en commun.

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

(M. Willy Decourty, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel.)

M. Pascal Smet, ministre.- Dans la perspective de la création d'une agence régionale de stationnement, l'administration a réalisé différentes études de faisabilité et a installé un observatoire du stationnement.

Dès 2001, la Direction de la politique des déplacements a créé des tables rondes entre partenaires régionaux et communaux, réalisé l'étude des bonnes pratiques belges et étrangères, mis au point des outils de communication - le Moniteur de la mobilité et les Cahiers de la Mobilité, réalisés en partenariat avec l'Association de la ville et des communes -, et mis en place un outil informatique qui gèrera à terme, entre partenaires, les données de l'offre en stationnement et leur mise à jour, ainsi que l'exploitation de données extérieures pour aborder la demande et la saturation.

Fin 2002, une étude juridique sur la politique du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale a

aanbod qua openbaar vervoer.

In Brussel liggen de zaken helaas anders: de overheid beschikt er over zeer weinig betaalparkings. Misschien moet er werk van worden gemaakt. Een uitbater van een privé-parking denkt immers in de eerste plaats aan zijn winst, en is niet per se geneigd om met de overheid of het openbaar vervoer samen te werken.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

(De heer Willy Decourty, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.)

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er zijn al verschillende stappen ondernomen om een gewestelijk parkeeragentschap op te richten: zo zijn er haalbaarheidsstudies uitgevoerd en is er een parkeerobservatorium opgericht.*

Sinds 2001 heeft de Directie vervoerbeleid rondetafelgesprekken tussen gewestelijke en gemeentelijke partners georganiseerd, een studie over goede praktijken in België en het buitenland gerealiseerd, communicatiemiddelen zoals de Mobiliteitsgids op punt gesteld en een informaticasysteem ontworpen waarmee de partners gegevens over parkeren kunnen uitwisselen.

Eind 2002 heb ik een studie over het parkeerbeleid in het Brussels Gewest laten uitvoeren om na te gaan wat de meest geschikte juridische vorm van een gewestelijk parkeeragentschap zou zijn.

été confiée au cabinet Liedekerke-Wolters-Waelbroeck-Kirkpatrick. Les différentes formes juridiques envisageables pour la mise en place d'une agence ont été détaillées pour permettre le choix le plus approprié pour sa création.

Durant l'année 2003, une redéfinition de l'approche informatique de l'outil a été réalisée sur la base d'un logiciel de "Systèmes d'information géographique". Ainsi, la banque de données régionale sur le stationnement existe et est opérationnelle. Elle regroupe des données sur le stationnement en et hors voirie.

Un relevé très précis de l'offre de stationnement en voirie pour les rues de la première couronne et de la demande "riverains" et "navetteurs" a été réalisé en novembre 2003. Le relevé en voirie des rues de la deuxième couronne est en cours de réalisation. Ces données sont actualisées sur la base de celles transmises par les communes dans le cadre de la mise en place de leur plan communal de mobilité.

L'offre hors voirie a consisté en un relevé de tous les parkings publics et de transit avec leurs capacités et en un dépouillement d'une base de données issues des données du Cadastre. Une enquête auprès des entreprises de plus de cent personnes a permis d'avoir des taux d'occupation précis dans les parkings d'entreprises bruxelloises. Les données issues de l'Observatoire des bureaux de l'administration de l'aménagement du territoire et du logement sont également prises en compte dans l'Observatoire du stationnement. Le relevé des offres de stationnement à l'air libre en milieu d'îlots est en cours.

Les projets actuels visent la continuation de la collecte des données, ainsi que la mise en évidence d'indicateurs susceptibles d'aider à la décision en matière de gestion du stationnement. Il apparaît dans ces différentes démarches que nous avons une vision claire des localisations des zones de parking selon leur type et leurs tarifs, que les contacts avec les communes sont constants et que l'Association de la ville et des communes (AVCB) a été récemment chargée de recueillir les informations du choix de chaque commune en matière d'adoption d'un règlement-taxe ou redevance.

J'avais eu l'occasion de détailler les informations

In 2003 is het informaticasysteem bijgewerkt aan de hand van software die gebruik maakt van geografische informatiesystemen. De databank met parkeergegevens van het Brussels Gewest is nu operationeel.

In november 2003 is een zeer gedetailleerd overzicht van de parkeerplaatsen op de openbare weg in de eerste kroon gemaakt, en van de parkeerbehoeften van zowel bewoners als pendelaars. Het parkeeraanbod in de tweede kroon wordt nu in kaart gebracht. De gegevens worden geactualiseerd aan de hand van informatie die we van de gemeenten krijgen.

Er wordt ook een stand van zaken van het parkeeraanbod buiten de openbare weg gemaakt. De capaciteit van alle openbare parkings wordt nagegaan. Alle bedrijven met meer dan honderd werknemers hebben een vragenlijst over de bezettingsgraad van hun parkings ontvangen. Het parkeerobservatorium houdt ook rekening met gegevens die afkomstig zijn van de diensten Ruimtelijke Ordening en Huisvesting. Er wordt nog nagegaan hoeveel parkeerplaatsen er beschikbaar zijn op binnenplaatsen van huizenblokken.

Er worden nog volop gegevens verzameld en we werken aan indicatoren die nuttig kunnen zijn om het parkeerbeleid te sturen. We hebben een duidelijk zicht op de ligging en het soort parkeerplaatsen, er is voortdurend contact met de gemeenten en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB) is aangezocht om informatie over de parkeerheffingen van de gemeenten te vergaren. Zeven gemeenten, waaronder Sint-Agatha-Berchem, blijken een contract met een privé-firma te hebben om geparkeerde voertuigen te controleren.

Een groot deel van het voorbereidend werk is al klaar. Er kan snel werk worden gemaakt van een gewestelijk parkeerbeleid. Overigens is uit een enquête gebleken dat 87% van de Brusselaars vinden dat het parkeerbeleid op gewestelijk niveau moet worden aangepakt.

Ik heb bovendien twee keer met de VSGB vergaderd.

recueillies par l'AVCB lors de la réunion de la commission du 29 juin dernier, en réponse à une question orale. J'avais précisé notamment que sept communes - dont Berchem-Sainte-Agathe - ont un contrat avec une firme privée pour contrôler le respect des zones de stationnement.

Une bonne partie du travail préparatoire a été réalisée. L'ensemble de ces données constitue une base solide pour la mise en oeuvre rapide de l'accord gouvernemental en matière de stationnement à Bruxelles. D'après une enquête réalisée dans le cadre de la Semaine de la mobilité, l'accord gouvernemental se rapproche d'ailleurs beaucoup de l'opinion des Bruxellois. 87% d'entre eux estiment que le stationnement en Région bruxelloise constitue un problème majeur, qui devrait être traité au niveau régional.

J'ai également rencontré à deux reprises la Conférence des bourgmestres.

Je suis en train d'élaborer un document qui constituera la base des discussions au sein du gouvernement en matière de création de l'agence régionale de stationnement.

Je vais lire le document de base et, peut-être, encore l'adapter. Ensuite, j'en discuterai avec le gouvernement pour obtenir un accord à ce sujet. Puis, je contacterai un bureau d'avocats, le même qui a réalisé l'étude en 2002. Un deuxième volet n'a pas encore été réalisé. Mais le contrat est là, et ils peuvent le remplir assez rapidement. Il s'agit, sur la base de ce document, de préparer le projet d'ordonnance, qui peut alors être approuvé par le gouvernement.

Certes, j'aurais voulu accélérer. Mais mon cabinet était débordé, et j'ai déchargé l'un de mes collaborateurs de ce dossier pour le confier à un autre. L'un des problèmes que j'ai constaté pendant la première année est que la réforme de l'AED est véritablement nécessaire. Nous sommes en train de la préparer avec une société de consultants, qui va clore son expertise ce mois-ci. M. Riguelle, vous savez très bien que, pour ce dossier, il reste beaucoup de travail à faire et que c'est impossible dans le système actuel. Si nous voulons avancer, nous devons faire beaucoup de choses nous-mêmes. C'est pourquoi il y a une surcharge de travail dans

Ik stel een document op dat als basis zal dienen om over een gewestelijk parkeeragentschap te discussiëren.

Ik zal het basisdocument nalezen en misschien nog bijstellen. Vervolgens zal ik het met de regering bespreken. Daarna zal ik contact opnemen met een advocatenbureau voor juridisch advies. Het basisdocument zal gebruikt worden om een ontwerp van ordonnantie voor te bereiden.

Ik had natuurlijk liever gehad dat alles veel sneller ging, maar mijn medewerkers waren al overbelast. Ik heb vastgesteld dat een hervorming van de BUV werkelijk noodzakelijk is. We bereiden die hervorming voor in samenwerking met een consultancybedrijf. Mijnheer Riguelle, u weet best dat er nog veel werk aan de winkel is, en dat we het huidige systeem moeten veranderen om resultaten te boeken. Als we de zaken vlotter willen, moeten we erg veel dingen zelf doen. Dat is de reden waarom mijn kabinet overbelast is. Een hervorming van het systeem dringt zich op, daarna kan de vertraging snel worden ingehaald.

Een tweede probleem is dat de regering nog geen akkoord heeft bereikt voor de recruitering van bijkomend personeel, dat noodzakelijk is om het extra werk aan te kunnen. Binnenkort, wanneer dat akkoord rond is, zullen de zaken sneller vorderen. We zijn van plan om al personeel in dienst te nemen nog voor het gewestelijk parkeeragentschap operationeel wordt.

In samenwerking met privé-firma's zullen we 6.000 extra parkeerplaatsen in de buurt van de eindstations van de metrolijnen aanleggen.

De vertraging zal snel worden ingehaald omdat we niet moeten wachten tot het parkeeragentschap officieel wordt opgericht om het systeem en de databank in gebruik te nemen. Normaal gezien zal de regering het ontwerp van ordonnantie nog dit jaar goedkeuren. Ik hoop dat het begin volgend jaar aan het parlement kan worden voorgelegd.

mon cabinet. Et l'administration doit donc être réformée. Mais on peut rattraper assez rapidement le retard.

Un deuxième problème est qu'au sein du gouvernement, nous n'avons pas encore conclu d'accord sur l'engagement dans les administrations. A l'heure actuelle, quand du travail en plus apparaît, nous devons engager des personnes supplémentaires. Cela se fait dans le cadre d'un plan d'engagement qui est en cours de discussion. Mais, dans les jours à venir, nous obtiendrons un accord. A ce moment-là, nous pourrions avancer. Et, même avant que l'agence ne soit opérationnelle, nous pourrions déjà engager des personnes pour une période transitoire.

Nous projetons avec le secteur privé de construire 6000 stationnements supplémentaires dans la Région bruxelloise à proximité des terminus de métro. Par exemple, je pense à CERIA-COOVI, Roodebeek, Delta, Kraainem. Au total, cela ferait 6000 emplacements de stationnement que nous pourrions construire en plus. Mais nous voulons réaliser ce projet avec le privé. Bientôt, le cahier des charges va être ouvert.

Nous allons donc rattraper le retard assez rapidement, puisque nous ne devons pas attendre la création formelle de l'agence pour adopter le système et pour introduire la banque de données. C'est en cours, et nous en avons déjà un très bon aperçu. Normalement, encore cette année, le gouvernement approuvera le projet d'ordonnance. Ensuite, j'espère qu'au début de l'année prochaine au plus tard, nous nous présenterons ici avec cette ordonnance et celle relative aux taxis, puisqu'elle est presque prête.

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

M. Joël Riguelle.- Merci, M. le ministre, pour cette réponse. Je serai, bien sûr, attentif à l'évolution des travaux. Je ne puis que vous encourager en ce sens et vous dire deux choses.

Nous allons vraisemblablement voter ce jeudi l'attribution d'une convention à un opérateur privé, que nous avons volontairement limitée à deux ans, de manière à pouvoir répondre à une invitation

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Ik zal nauwlettend toezien op de vordering van de werkzaamheden.*

Waarschijnlijk zullen we donderdag stemmen over de toewijzing van het contract aan een privé-firma. Op vraag van het gewest hebben we de looptijd van het contract tot twee jaar beperkt. Waarschijnlijk zal er wel wat terughoudendheid bestaan, want

régionale. Il y aura inévitablement des réticences, parce qu'il existe un aspect financier non négligeable pour certaines communes, qui en ont fait une source de revenus ou se sont rendues compte, parfois récemment, qu'il y avait moyen d'en faire une source de revenus importante. C'est un obstacle à franchir.

L'hypothèse dans laquelle on travaillerait dans un premier temps avec deux ou trois communes volontaires, qui entameraient le travail, ne doit pas être négligée. Dans la structure que vous allez créer, il faudra probablement équilibrer le rapport financier entre Région et communes, en contrepartie de la demande de services et de collaboration aux communes.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. FREDERIC ERENS

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

concernant "les adaptations nécessaires et la fermeture du Ring de Bruxelles".

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

M. Frederic Erens (*en néerlandais*).- *Les moyens de transport, dont font partie les rings autour des grandes villes, constituent l'un des atouts*

bepaalde gemeenten zijn zich er bewust van geworden dat parkeergelden een belangrijke bron van inkomsten kunnen zijn.

Misschien zullen we in een eerste fase samenwerken met twee of drie gemeenten die zich vrijwillig engageren. U zult rekening moeten houden met een evenwichtige financiële inbreng van het Brussels Gewest en van de gemeenten in functie van de vraag van de gemeenten aan het Brussels Gewest en de medewerking die ze zullen verlenen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FREDERIC ERENS

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

betreffende "de noodzakelijke aanpassingen en sluiting van de Ring rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frederic Erens.- De transportmogelijkheden zijn één van de economische troeven van dit land. De ringwegen

économiques de ce pays. Les autorités flamandes ont réaménagé le Ring d'Anvers avec un minimum de désagréments. Elles envisagent également l'amélioration et le réaménagement du Ring de Bruxelles, pour favoriser la circulation du trafic national et international, et garantir l'accessibilité des dix-neuf communes bruxelloises.

Lors d'une réunion de la commission Infrastructure du 24 novembre 2004, vous déclariez que l'accord de coopération du 17 juin 1991 concernant les routes qui franchissent les frontières régionales prévoyait un accord bilatéral entre les ministres compétents. Vous déclariez également que vous aviez pris contact avec le ministre Van Brempt pour préciser les termes de la collaboration entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande.

Pourriez-vous aussi faire le point sur ce que vous aviez annoncé en commission Infrastructure du 15 juin 2005, à savoir que vous alliez tester et étudier les conséquences locales pour les communes des projets flamands de réaménagement du Ring Nord ?

Chaque entretien ou adaptation gêne le trafic sur l'ensemble du Ring et a des conséquences sur le réseau national tout entier. La circulation ne peut pas être déviée dans une autre direction, parce que le Ring n'est pas un véritable ring, mais un fer à cheval.

Chaque fois que le réaménagement de la partie du Ring située en territoire bruxellois a été envisagé, les plans ont été mis en veilleuse pour diverses raisons, de sorte que la problématique de la mobilité ne fait qu'empirer.

Par le passé, Mme Grouwels a introduit plusieurs questions écrites sur le bouclage du Ring au sud de la Région bruxelloise. Des simulations informatiques privilégiaient un trajet en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, reliant le noeud routier de Beersel à celui de la drève de Bonne Odeur. Des raisons objectives préconisaient cette solution, mais elle n'était pas souhaitable en vertu du protocole de Kyoto et de principes de politique durable.

Quoique que ni le Schéma de structure

rond de grote steden in dit land vormen daarin belangrijke schakels. Met de heraanleg van de Ring rond Antwerpen heeft de Vlaamse overheid aangetoond dat ze zo'n huzarenstuk succesvol kan uitvoeren met een minimum aan overlast. Daarbij bleek wel dat het verkeer op de Ring rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest extra kwetsbaar werd. De Vlaamse overheid heeft dit ook ingezien, wil haar verantwoordelijkheid nemen en werkt sinds enige tijd aan plannen voor de verbetering en de heraanleg van de Ring. Ze wil hierdoor enerzijds de doorstroming van het nationaal en internationaal verkeer bevorderen en anderzijds de bereikbaarheid van de 19 Brusselse gemeenten garanderen.

In de vergadering van de commissie Infrastructuur van 24 november 2004 antwoordde u op een vraag over de studies rond de heraanleg van de Ring tussen de E40 en de grens met het Waalse Gewest, dat het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 inzake de wegen die de gewestgrenzen overschrijden, voorziet in een bilateraal akkoord tussen de bevoegde ministers. Zo'n akkoord bestaat echter nog steeds niet. U verklaarde verder dat de samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest opnieuw bekeken moet worden. U zou ook contact hebben opgenomen met minister Van Brempt om in het kader van het principeakkoord de wijze van samenwerken beter op punt te stellen.

Ondertussen is er ook sprake van maatregelen op het noordelijke deel van de Ring. De Vlaamse overheid speelt met het idee om aanpassingswerken uit te voeren die de doorstromingsmogelijkheden van de Ring moeten verhogen. Dit kwam ter sprake in de commissie Infrastructuur van 15 juni 2005. U zei toen dat u in het kader van het overleg met het Vlaams Gewest in de loop van september de verschillende opties zou toetsen en de plaatselijke gevolgen voor de gemeenten zou bestuderen. Kunt u daarover een stand van zaken geven?

Wie spreekt over een capaciteitsverbetering van de Ring rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, valt onvermijdelijk over de flessenhals die het viaduct van Vilvoorde is en blijft. Het viaduct is daarnaast ook kwetsbaar. Bij elk onderhoud of aanpassing wordt het verkeer over de volledige Ring gehinderd en dit heeft gevolgen in het hele land. Het verkeer kan immers niet worden omgeleid in een andere

d'aménagement de la Flandre, ni le plan de circulation Brabant ne fassent mention d'un bouclage du Ring sur le territoire flamand au sud de la région de Bruxelles-Capitale, de plus en plus de voix demandent l'étude approfondie et la préparation de cette alternative.

Lors du 20ème Congrès belge de la route, qui s'est tenu du 28 au 30 septembre 2005, la Road Federation mettait en avant la proposition d'aménager en souterrain le chaînon manquant du réseau routier belge.

Par voie de presse, vous avez réagi à cette idée en déclarant que l'administration élabore des modèles de clôture du Ring sur la base de nouveaux chiffres de mobilité. Vous avez posé la question de savoir si le bouclage du Ring au moyen d'un tunnel remédierait aux embouteillages. Le Vlaams Belang estime que la vulnérabilité du Ring et les adaptations nécessaires à l'avenir doivent aussi être prises en compte.

Comment cette matière a-t-elle été discutée dans le cadre du congrès susmentionné ? Quels résultats et conclusions peut-on en retirer ? Quelle est la vision du gouvernement bruxellois quant à la clôture du Ring au sud de Bruxelles ? Y a-t-il toujours une volonté politique d'exécuter ce projet ? Ou le gouvernement choisira-t-il de faire appel à la Région flamande ?

Quand nouerez-vous un dialogue avec vos collègues flamands Peeters et Van Brempt sur les travaux d'aménagement du Ring et son bouclage au sud de Bruxelles ? Quels sont les résultats de l'étude d'incidences sur la Région de Bruxelles-Capitale des mesures proposées par la Région flamande par rapport à la partie nord-ouest du Ring ? De nouvelles données sont-elles disponibles par rapport aux plans relatifs à la partie est du Ring ?

Dans votre réponse du 15 juin 2005, vous évoquez la nécessité d'une étude. Etes-vous prêt à travailler à une vision globale et nouvelle du Ring ? Quels moyens mettrez-vous en oeuvre avec le gouvernement flamand ?

La Région flamande est un partenaire essentiel pour l'accessibilité à et la mobilité de la Région

richting omdat de Ring geen echte ring is, maar slechts een hoefijzer.

Dat leidt ons tot de vraag van het sluiten van de Ring ten zuiden van het Brussels Gewest. Om verschillende redenen werd in het verleden de reeds geplande aanleg van het gedeelte Ring in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stilgelegd en zelfs teruggedraaid. Men kan hier natuurlijk in berusten en verder blijven doen alsof de neus bloedt, maar het mobiliteitsprobleem zal hierdoor niet opgelost worden en alleen maar verergeren.

In het verleden heeft uw huidige collega, staatssecretaris Grouwels, enkele schriftelijke vragen gesteld over de omsluiting van de Ring in het zuiden van het Brussels Gewest. Op basis van computersimulaties werd er voor een zogenaamde 'vierde oplossing' gekozen: een traject buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat het verkeersknooppunt in Beersel met het verkeersknooppunt aan de Welriekende Dreef verbindt. Blijkbaar waren er objectieve redenen om voor deze oplossing te kiezen, maar er werd opgemerkt dat ze onwenselijk is op basis van het Kyoto-verdrag en van principes aangaande duurzaam beleid.

Hoewel er in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen noch in het verkeersbeleidsplan Brabant geen melding wordt gemaakt van een sluiting van de Ring op Vlaams grondgebied ten zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gaan er steeds meer stemmen op om deze mogelijkheid ernstig te bestuderen en voor te bereiden. Nieuwe technieken voor de aanleg van tunnels en andere bouwwerken zouden de schade aan het landschap tot een minimum kunnen beperken.

Van 28 tot 30 september 2005 vond het twintigste Belgische wegencongres plaats. Het was georganiseerd door de Belgische Wegenvereniging, en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest was de gastheer. De Road Federation pakte uit met het voorstel om de ontbrekende schakel in het Belgische verkeersnetwerk ondergronds aan te leggen. Er is zelfs een haalbaarheidsstudie uitgevoerd.

In de pers antwoordde u op dit idee dat de

bruxelloise. Le gouvernement bruxellois tend-il vers un modèle de concertation ? Comment envisagez-vous une concertation positive, structurelle et permanente avec les autorités flamandes ?

administratie aan de hand van nieuwe mobiliteitscijfers modellen opstelt van een gesloten Ring. U stelt de vraag of het sluiten van de Ring door middel van een tunnel de opstoppingen zou kunnen verhelpen. Volgens het Vlaams Belang is dit slechts een aspect van het verhaal. De kwetsbaarheid van de Ring en de noodzakelijke aanpassingen in de toekomst zijn ook elementen die in overweging moeten worden genomen.

Hoe werd deze materie besproken in het kader van hoger genoemd congres? Wat zijn de resultaten en besluiten die hieruit kunnen getrokken worden? Wat is de visie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over de sluiting van de Ring in het zuiden van Brussel? Is er nog politieke wil om dit project op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit te voeren? Of kiest de regering ervoor om voor de bereikbaarheid van het Brussels Gewest en de rol van de Ring als nationaal en internationaal verkeersknooppunt een beroep te doen op onze natuurlijke partner, het Vlaams Gewest?

Wanneer zult u met uw Vlaamse collega's Peeters en Van Brempt een dialoog aanknopen over de aanpassingswerken aan de Ring en de sluiting van de Ring in het zuiden van Brussel? Hoe wilt u dat overleg bestendigen? Wat zijn de resultaten van het onderzoek naar de gevolgen van de voorgestelde maatregelen van het Vlaams Gewest in verband met het noordwestelijke deel van de Ring voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Zijn er nieuwe gegevens over de plannen voor het oostelijke deel van de ring?

In uw antwoord van 15 juni 2005 zei u dat er nood is aan een studie. Bent u bereid om te werken aan een vernieuwde en globale visie over een grondige aanpak van de Ring? Welke middelen wilt u daarvoor samen met de Vlaamse regering gebruiken?

Het Vlaams Gewest is een noodzakelijke partner voor de bereikbaarheid van en de mobiliteit in het Brussels Gewest. Is de Brusselse regering bereid om dit objectieve gegeven te erkennen en samen naar een overlegmodel te streven? Hoe wilt u een positief, structureel en permanent overleg met de Vlaamse overheid plannen?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Il est exact que la Road Federation Belgium (RFB) a présenté un projet de bouclage du Ring Sud. Cette asbl encourage toute action au profit de la route, de la circulation routière et des usagers de la route (surtout des automobilistes). Avant chaque Congrès belge de la route, elle actualise sa liste des maillons manquants du réseau routier belge.*

Dernièrement, elle a publié sa vision de la mobilité autour de Bruxelles dans une brochure. Elle y constate que le Ring bruxellois s'enlise toujours un peu plus et fait référence à un projet de bouclage en surface du Ring datant des années 70, lequel avait été rejeté par les communes, notamment celle d'Uccle.

Pour tenir compte des objections de l'époque, elle préconise un tunnel à deux niveaux, pourvus d'échangeurs avec l'E19 et l'E411, avec accès restreint pour les camions et dont une bande serait réservée aux transports en commun. Cette proposition envisage également des noeuds autoroutiers multimodaux à accès limité et des extensions pour des parkings ainsi que des projets immobiliers.

La RFB compte examiner de manière approfondie cette solution - qui ne reflète en rien les conceptions des organisateurs du congrès, ni celles des Régions flamande et bruxelloise - sur le plan financier. Vu son état d'ébauche, je ne suis pas en mesure de me prononcer quant au bien-fondé de cette solution (s'il s'agit vraiment d'une solution) et aux répercussions de ce projet en termes de mobilité, de financement et d'environnement.

Quant à votre seconde question, je puis vous assurer que je rencontre Mme Kathleen Van Brempt chaque semaine.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Uw eerste vraag gaat over wat er besproken werd op het congres. Het klopt dat de Road Federation Belgium een ontwerp van sluiting van de zuidelijke Ring heeft voorgesteld. Dit is een vzw die elke actie ten voordele van de weg, het wegverkeer en de weggebruikers (vooral automobilisten) verdedigt en promoot. Voor elk Belgisch wegecongres actualiseert deze vereniging haar lijst met de volgens haar ontbrekende schakels op het wegen- en autosnelwegennet in ons land.

De Road Federation Belgium heeft op het laatste wegecongres haar visie op de mobiliteit rond Brussel toegelicht aan de hand van een brochure. Ze stelt vast dat de Brusselse Ring steeds meer dichtslibt. Ze verwijst ook naar een ontwerp van bovengrondse sluiting dat al in de jaren '70 werd voorgelegd, maar dat verworpen werd door de gemeenten, vooral door de gemeente Ukkel. Om aan de toenmalige bezwaren tegemoet te komen, stelt zij als oplossing een tunnel voor op twee niveaus met aansluiting van de E19 op de E411. Bepaalde vrachtwagens zouden de tunnel mogen gebruiken en er zou een strook voorbehouden worden voor het openbaar vervoer. Multimodale verkeersknooppunten, eventueel met beperkte toegang, met mogelijke uitbreiding naar parkings en immobiliënprojecten komen in het voorstel ook aan bod.

Deze visie verbindt uiteraard enkel de Road Federation Belgium en in geen geval de organisatoren van het congres, noch het Vlaams Gewest, noch het Brussels Gewest. De vereniging wil nu deze oplossing verder onderzoeken wat de kosten en de modaliteiten van de financiering ervan betreft. Aangezien de oplossing die zij voorstellen, als het al een oplossing is, zich slechts in de ontwerpfase bevindt, is het moeilijk, of zelfs onmogelijk, om mij vandaag uit te spreken over de gegrondheid ervan of over de positieve en negatieve gevolgen, zowel op het vlak van mobiliteit, financiering, milieu als stedenbouwkundige inbedding.

Uw tweede vraag luidde: "Wanneer start u met uw collega's Van Brempt en Peeters een diepgaande

M. Frederic Erens (*en néerlandais*).- *Sans doute dans le cadre de la réunion sp.a, mais également dans ce contexte de mobilité ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Au cours de nos rencontres sp.a, nous abordons également les problèmes de mobilité. Nous avons convenu de prendre un certain nombre de décisions au cours d'un voyage prévu prochainement à Lyon avec des représentants de De Lijn et de la STIB. Je rencontrerai également le ministre ministre Peeters prochainement.*

Par le Comité de coordination de l'accord de principe, la Région flamande, le Brabant flamand et la Région bruxelloise sont représentés à chaque niveau, cabinets comme administrations. Il y a également des contacts mutuels entre les administrations et les cabinets compétents des Régions et de la province.

En ce qui concerne les mesures présentées par la Région flamande relatives à la partie nord-ouest du Ring.

La direction des voiries fait des analyses complémentaires pour étudier de manière plus détaillée les effets de ce réaménagement du Ring sur les voiries de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces simulations ont lieu dans le cadre du nouveau plan de déplacements Iris de la Région bruxelloise. Les questions pourront donc être abordée d'un point de vue plus global et renouvelé.

La Région flamande et la Région bruxelloise ont l'intention de faire, en 2006, une étude complète des objectifs à atteindre pour la partie ouest du Ring et réalisent déjà ensemble une étude visant à étendre Mobiris.

Nous sommes dans une phase de réflexion. Vu leur situation géographique, deux Régions trouvent qu'il est important qu'elles cherchent une solution ensemble.

La mobilité dépasse les frontières et, à fortiori, le

dialogue? "

Die dialoog is bezig. Ik zie Kathleen Van Brempt elke week.

De heer Frederic Erens.- In het kader van een sp.a-vergadering misschien, maar ook in deze context van mobiliteit?

De heer Pascal Smet, minister.- Als wij elkaar ontmoeten bij een sp.a-vergadering, spreken wij ook wel eens over mobiliteitsproblemen. Binnenkort reizen we samen met vertegenwoordigers van De Lijn en de MIVB naar Lyon en we hebben afgesproken om tijdens deze reis heel wat zaken te bespreken en een aantal beslissingen te nemen. Met minister Peeters heb ik uiteraard ook al contact gehad en binnenkort ontmoeten we elkaar om een aantal afspraken te maken.

Daarnaast is er ook het coördinatiecomité van het Principieel Akkoord, waarin zowel het Vlaams Gewest, de provincie Vlaams-Brabant als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op elk niveau, kabinetten en administraties, vertegenwoordigd zijn. Verder zijn er ook onderlinge contacten tussen de administraties en tussen de bevoegde kabinetten van gewesten en provincie. Ook voor het overleg over een mogelijke sluiting van de Ring is dit het aangewezen forum.

U vraagt naar de gevolgen voor het gewest van de voorgestelde maatregelen van het Vlaams Gewest op het noordwestelijk deel van de Ring.

De directie Vervoerbeleid laat momenteel bijkomende analyses uitvoeren om de effecten van de voorgestelde heraanleg van de Ring op de belasting van het onderliggend wegennet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meer in detail te bestuderen. Deze simulaties gebeuren in het kader van de opmaak van het nieuwe Iris-vervoerplan van het Brussels Gewest. Op die manier kan de concrete vraagstelling in een meer globale en vernieuw(en)de visie worden gevat.

Het Vlaams Gewest en het Brussels Gewest plannen in 2006 een gezamenlijke streefbeeldstudie voor het westelijk deel van de Ring (Groot-Bijgaarden-Anderlecht-Halle) en voeren

débat communautaire. Si la Flandre demande de boucler une partie du Ring, il ne faut pas y voir une tentative de la Flandre pour boucler Bruxelles. C'est simplement pour faciliter la circulation sur le Ring. La Région doit toutefois veiller à ce que de telles mesures n'entraînent pas de problèmes d'accès ou de capacité dans certaines communes.

Nous n'avons pas encore une idée précise des effets de la mesure proposée, car les informations à ce propos ne seront disponibles qu'au début de l'année prochaine. Nous déciderons alors.

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

M. Frederic Erens (en néerlandais).- *J'espère que ce ne sera pas abandonné. Quand le gouvernement se prononcera-t-il ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous en connaissons les effets si nous avons les résultats des simulations au début de l'année prochaine. Il n'est pas certain que le bouclage du Ring résolve tous les problèmes. Il peut également en créer.*

S'il s'avérait que le plan est pertinent, il faudra également examiner comment il sera financé. Nous devons rester prudents, aussi bien en ce qui concerne son opportunité que sa faisabilité.

momenteel ook samen een studie uit met het oog op een uitgebreid Mobiris-verkeersgeleidingssysteem.

We zitten dus in een overlegmodel, ook al zijn onze belangen niet altijd dezelfde. Gezien de geografische situatie, is het belangrijk dat we samen naar oplossingen zoeken. Die visie wordt door beide gewesten gedeeld.

Iedereen moet beseffen dat mobiliteit de (gemeentelijke, gewestelijke of zelfs nationale) grenzen overstijgt en zeker elk communautair debat. Als Vlaanderen vraagt om een deel van de Ring af te sluiten, mag dit niet worden gezien als een poging van Vlaanderen om Brussel af te sluiten. De bedoeling is gewoon om de doorstroming op de Ring mogelijk te maken. Dat neemt niet weg dat het Brussels Gewest ervoer moet waken dat dergelijke maatregelen niet tot toegangs- of capaciteitsproblemen leiden in bepaalde gemeenten zoals Jette of Laken.

Op dit ogenblik hebben we nog geen goed zicht op de gevolgen van de voorgestelde maatregel, om de eenvoudige reden dat we nog niet over alle informatie beschikken. Die informatie zal normaal gezien begin volgend jaar beschikbaar zijn. Pas dan zullen we kunnen beslissen of we dat monster van Loch Ness weer tot leven wekken of voor eens en altijd begraven.

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frederic Erens.- Ik hoop dat wij het niet zullen begraven, aangezien niet alleen dichtgeslibde gemeenten zoals Ukkel, Vorst en Watermaal-Bosvoorde hier beter van zullen worden, maar ook de rest van het Gewest. Wanneer zal de regering zich hierover uitspreken?

De heer Pascal Smet, minister.- Als wij begin volgend jaar de resultaten van de simulaties in handen hebben, zullen wij onmiddellijk de gevolgen kennen. Het is overigens helemaal niet zeker dat het rondmaken van de Ring alle problemen zal oplossen. Het kan ook bijkomende problemen creëren.

Als het plan opportuun wordt bevonden, moet ook worden nagegaan hoe het zal worden gefinancierd.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la politique systématique de raccourcissement par la STIB de ses lignes de bus".

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

Mme Céline Delforge.- Ces derniers mois, nous avons pu constater que la STIB a adopté une politique de raccourcissement de nombreuses lignes de bus.

Parmi les dernières victimes, il y a la ligne 38, qui se limite désormais à Ducale en semaine au lieu d'aller jusqu'à la gare du Nord, la ligne 46, qui en heures creuses ne dessert plus le tronçon gare du Nord - De Brouckère, la ligne 60, qui se limite à la gare Centrale en semaine, et la ligne 12-21, qui ne dessert plus le tronçon Ducale-Schuman en semaine, comme si Ducale devenait un grand terminus pour la ville.

Par ailleurs, on assiste à de plus en plus de modifications de certaines lignes de bus sans qu'aucune annonce ne soit faite par la STIB. La ligne 71 est régulièrement coupée en deux par un système de navettes. Il y a aussi un système de terminus sans sommation, c'est-à-dire que les gens montent dans un bus à destination d'un terminus et

Ik heb de bouw van de Liefkenshoektunnel van nabij gevolgd. Die zou volledig door de privé-sector worden gefinancierd, maar uiteindelijk heeft de overheid toch moeten bijspringen. We moeten dus voorzichtig blijven, zowel wat de opportuniteit als wat de haalbaarheid betreft.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de systematische inkrimping van de buslijnen bij de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Ik stel vast dat de MIVB tijdens de afgelopen maanden verschillende buslijnen heeft ingekort.*

Het betreft onder meer lijnen 38, 46, 60, 12 en 21.

Het gebeurt ook steeds vaker dat trajecten zonder enige aankondiging worden gewijzigd. Zo wordt buslijn 71 vaak in twee stukken verknipt. Soms gebeurt het zelfs dat een bus zijn volledige traject niet uitrijdt zonder dat de passagiers een alternatief krijgen om op hun eindbestemming te geraken.

Ik heb u enkele maanden geleden al ondervraagd over deze kwestie. U zei toen dat de gebruikers van de ingekorte buslijn 34 zich geen zorgen moesten maken omdat het een tijdelijke maatregel was en ze konden overstappen op lijnen 95 en 96.

Die tijdelijke maatregelen blijken echter nog altijd van kracht te zijn.

puis, brusquement, il est décidé de limiter le trajet du bus sur ordre des régulateurs de la STIB...

Je vous avais déjà interrogé sur cette pratique il y a quelques mois à propos de l'arrêt du bus 96 à Ducale - on avait déjà expliqué aux voyageurs qu'il ne devaient pas s'inquiéter du raccourcissement de la ligne du bus 34 et que les lignes 96 et 95 leur permettraient d'aller dans le centre ville. Vous m'aviez répondu en insistant sur le fait qu'il s'agissait de mesures temporaires.

Il faut bien constater que toutes ces mesures temporaires sont toujours en vigueur. Quand la STIB annonce des mesures temporaires, on ne connaît pas leur durée précise. Elles s'éternisent.

A l'époque, vous m'aviez également dit que les tronçons non desservis par la STIB touchaient un public limité. C'est de moins en moins vrai, vu le nombre de lignes qui s'arrêtent aux environs de la petite ceinture, et d'autant moins que beaucoup de personnes travaillent dans le centre ville. Les gens doivent en général respecter des horaires fixes à leur travail. On peut s'inquiéter quand on ne sait plus si, pour s'y rendre, une ligne de bus va desservir le centre ville. C'est dramatique en termes de continuité du service public.

On ne peut faire semblant qu'il ne s'agit pas d'une politique systématique. Le réseau de bus actuel se dégrade et est de moins en moins attractif.

M. le ministre, je voudrais savoir si la STIB vous a consulté à un moment donné pour adopter cette politique. Ce ne sont pas des mesures ponctuelles.

Il est possible que la STIB ait de bonnes raisons pour faire cela. La STIB se plaint-elle d'un manque de véhicules, ou de véhicules en bon état, ou de chauffeurs, pour justifier ces modifications massives, et parfois non prévisibles pour les voyageurs ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il est exact qu'à l'occasion de la publication des derniers horaires de la période hivernale, la STIB a procédé à des adaptations temporaires de certaines lignes du réseau, en particulier concernant les lignes 21, 38 et

U heeft ook gezegd dat enkel een zeer beperkt publiek wil reizen naar de delen van de trajecten die niet meer bediend worden. Daar is niets van aan: veel buslijnen stoppen nu ter hoogte van de grenzen van de vijfhoek. Dat is een probleem voor mensen die in het centrum werken. Personeelsleden worden doorgaans immers geacht om op tijd te komen, en het is onrustwekkend als ze niet meer op het openbaar vervoer kunnen rekenen.

U kunt niet doen alsof dit geen bewust gevoerde strategie is. Het openbaar vervoer wordt steeds minder aantrekkelijk.

Heeft de MIVB met u overlegd over deze maatregelen?

Misschien heeft de MIVB goede redenen om dergelijke maatregelen te nemen. Klaagt de maatschappij over een gebrek aan voertuigen of chauffeurs?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB heeft inderdaad de dienstregelingen van bepaalde buslijnen tijdelijk gewijzigd, met name van de lijnen 21, 38 en 60. Krachtens het beheerscontract mag de MIVB volledig autonoom*

60. En vertu du contrat de gestion, la STIB est habilitée à prendre en toute autonomie cette décision, et ni moi-même, ni le gouvernement, n'avons la possibilité juridique d'intervenir. Certes, des contacts ont lieu mais, en principe, la décision revient à la STIB conformément au contrat de gestion. Il n'y a pas eu de consultation préalable.

Ces adaptations, tout comme celle concernant la ligne 96, limitée à Ducale à l'heure de pointe et à propos de laquelle j'avais déjà été interpellé, sont liées au manque de matériel roulant à l'heure de pointe. En effet, le temps de parcours des lignes de bus ne cesse de se dégrader, ce qui nécessite de mettre toujours plus de bus en ligne pour assurer une fréquence identique. Cette situation devrait se régulariser progressivement, en même temps que la mise en oeuvre du plan Tram-Bus 2007-2008, la livraison des nouveaux autobus (à partir de la fin 2006) et l'actualisation du plan VICOM en cours d'élaboration.

La circulation des bus en site propre entraînera une diminution des bus, une plus grande fréquence et une importante réduction des coûts. En approuvant la plan VICOM, la Région, les communes, la STIB, les usagers et les automobilistes endossent une responsabilité par rapport aux conséquences de l'utilisation des voiries de cette ville. Cependant, cette décision est nécessaire pour éviter des problèmes tels celui que vous soulevez aujourd'hui.

D'autres adaptations ne sont pas liées au manque de matériel roulant, mais simplement aux nombreux chantiers, parfois menés par la STIB elle-même, qui perturbent nos lignes. Ainsi, des modifications ont été apportées aux lignes 34, 41, 42 et 96 durant l'été, au moment de la fermeture du carrefour Herrmann-Debroux pour la pose des voies de tram de la ligne 94 prolongée. Les services normaux ont été rétablis juste avant la rentrée des classes.

Actuellement, la ligne de bus 71 connaît de très importantes perturbations liées au chantier du boulevard du Triomphe, qui consiste entre autres à construire un site propre pour les bus 71 et 72. Ces perturbations sont telles que les retards atteignent parfois 25 minutes. Ceci oblige les bus à faire demi-tour à la Porte de Namur et à renoncer à poursuivre leur itinéraire jusqu'au terminus De Brouckère. L'actuelle phase de chantier du

over de dienstregelingen beslissen. Ik heb weliswaar contact gehad met de MIVB, maar noch ikzelf, noch de regering, hebben daarin enige inspraak.

De wijzigingen zijn het gevolg van een tekort aan rollend materieel tijdens de spitsuren. De bussen doen er steeds langer over om hun trajecten af te werken, zodat er meer moeten worden ingezet om de frequentie op peil te houden. Het probleem zou geleidelijk moeten worden opgelost door de invoering van het plan voor de trams en bussen voor de periode 2007-2008, de levering van nieuwe bussen vanaf eind 2006 en de toepassing van het VICOM-programma.

Door meer beddingen voor de bussen aan te leggen, zullen er minder bussen nodig zijn, wordt een hogere frequentie mogelijk en kunnen de kosten worden gedrukt. Ze zijn dus noodzakelijk om de problemen die u aanhaalt, in de toekomst te vermijden.

Soms zijn wijzigingen van uurregelingen niet te wijten aan een tekort aan rollend materieel, maar doodeenvoudig aan de vele werken. Dat was tijdens de zomer bijvoorbeeld het geval voor de lijnen 34, 41, 42 en 96.

Buslijn 71 ondervindt ernstige hinder van de werken op de Triomfplaats, waar beddingen voor de lijnen 71 en 72 worden aangelegd. De vertragingen lopen soms op tot 25 minuten. Bijgevolg moeten de bussen soms rechtsomkeer maken aan de Naamsepoort in plaats van door te rijden naar De Brouckère. Normaal gezien moeten de werken eind dit jaar afgelopen zijn. Ondertussen wordt de lijn ter hoogte van de ULB gesplitst.

Het is overigens niet uitgesloten dat er tijdens de komende weken nog andere hinder opduikt als gevolg van de bouwwerken aan het Europees parlement.

De MIVB levert echter inspanningen om het aanbod te verbeteren. Zo worden lijnen 42, 12 en 54 vaker bediend tijdens de spitsuren. Dat heeft ertoe geleid dat het materieel om het netwerk uit te baten nog intensiever wordt gebruikt.

De MIVB heeft voor een aantal buslijnen ook het

boulevard du Triomphe doit se terminer normalement à la fin de cette année. D'ici là, et afin de réduire l'importance des perturbations entre De Brouckère et l'Université, la ligne sera désormais scindée à hauteur de l'ULB, une navette assurant un service entre le square Devèze et le terminus Delta.

Il n'est d'ailleurs pas exclu que d'autres perturbations surviennent dans les prochaines semaines, en raison du chantier de construction dans le quartier Léopold des bâtiments D4 et D5 destinés au Parlement européen.

Malgré cette situation difficile, la STIB a néanmoins consenti des efforts pour améliorer l'offre sur certaines lignes en semaine. Ainsi, depuis la rentrée 2005, la ligne 42 propose un passage toutes les 6 minutes au lieu de 8 aux heures de pointe, et la ligne 12 toutes les 12 minutes au lieu de 20. La fréquence du 54 a également été améliorée à la pointe du soir. Ces mesures, plus que nécessaires au vu de la fréquentation observée, ont également contribué à solliciter davantage les ressources disponibles pour l'exploitation du réseau.

La STIB a également pris l'initiative d'améliorer ses services à des moments moins critiques. Ainsi, les fréquences de la ligne 12-21 ont été améliorées, en particulier par la fusion des deux lignes le week-end. Dans l'attente de pouvoir satisfaire une demande de desserte en semaine, la ferme "Nos Pilifs" est à nouveau desservie le samedi après-midi par le bus 53.

Je veille à ce que la STIB garantisse le meilleur service possible à la clientèle, en ne procédant aux limitations de lignes que sur des tronçons pour lesquels une alternative performante existe. A titre d'exemple, la ligne 46 est actuellement limitée à De Brouckère. Ce terminus laisse aux voyageurs qui désirent poursuivre leur trajet jusqu'à la gare du Nord la possibilité d'emprunter l'une des lignes de tram qui desservent l'axe Nord-Sud. Ce n'est pas une situation idéale, mais il y a un équilibre à trouver, d'autant plus que la situation est temporaire.

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

aanbod tijdens de daluren verbeterd.

Ik waak erover dat de MIVB een zo goed mogelijke dienstverlening aanbiedt en sta enkel toe dat buslijnen worden ingekort als er een waardig alternatief bestaat. Zo heeft buslijn 46 op dit ogenblik De Brouckère als eindhalte. Welnu, de reizigers die zich naar het Noordstation willen begeven, kunnen daar gemakkelijk overstappen op een van de trams die de Noord-Zuidas bedienen. Het is geen ideale situatie, maar we moeten een evenwicht vinden, en het gaat om een tijdelijk probleem.

De voorzitter. - Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- Il y a deux jours, on a pu constater vingt minutes et plus de retard sur la ligne 95/96, suite au chantier de retrait des bordurettes du site propre, qui se faisait malheureusement aux heures de pointe. J'espère que la STIB et vous-même êtes conscients du fait que la dégradation actuelle risque d'entraîner un report modal de gens qui vont travailler en transports en commun vers leur voiture, parce qu'ils ne savent plus planifier leur trajet en transports en commun.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "le Plan taxi et sa mise en oeuvre en Région bruxelloise".

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

M. Joël Riguelle.- M. le ministre, la fin de la session 2004-2005 a vu le gouvernement proposer une série de mesures reprise sous l'appellation "Plan taxi", afin d'améliorer tant le service à la clientèle que les conditions de travail des chauffeurs et des exploitants indépendants. Ces mesures ont été accueillies de manière diverse par la profession, et nous avons eu un débat dans notre assemblée, au cours duquel notre groupe vous a apporté son soutien à quelques bémols près, mais que je ne reprendrai pas ici.

Ma question porte essentiellement sur la suite donnée à nos débats et aux contacts que vos services et vos collaborateurs ont pu entretenir avec la profession. Notre rentrée parlementaire est relativement proche de la fin de la session précédente. Vous n'avez donc pas eu énormément de temps, mais comme cela continue de grenouiller et que des questions continuent à être posées, je me

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Twee dagen geleden hadden lijnen 95 en 96 meer dan twintig minuten vertraging als gevolg van werkzaamheden die tijdens het spitsuur werden uitgevoerd. Ik hoop dat u beseft dat mensen op die manier ertoe worden aangezet om weer met de auto te gaan werken omdat ze niet op het openbaar vervoer kunnen rekenen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "het taxiplan en de uitvoering ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (*in het Frans*).- *Op het einde van het vorige parlementaire jaar heeft de regering een aantal maatregelen genomen onder de noemer "taxiplan" om enerzijds de werkomstandigheden van taxichauffeurs en uitbaters van taxibedrijven en anderzijds de dienstverlening aan de klanten te verbeteren. De maatregelen werden verdeeld onthaald door de sector. We hebben er ook een debat over gevoerd.*

Wordt het taxiplan uitgevoerd zoals u het hebt voorgesteld? Is er een tijdschema?

Is er grondig nagedacht over de financiële en praktische haalbaarheid van een aantal maatregelen, zoals de invoering van een algemeen telefoonnummer?

Het idee van een coöperatieve vereniging voor taxichauffeurs, die vaak zelfstandig zijn en weinig

permets de revenir à l'assaut, si vous me passez l'expression.

Pourriez-vous me dire si le Plan taxi que vous avez présenté sera mis à exécution tel quel ? Un échancier existe-t-il déjà ?

Y a-t-il eu une réflexion sur la faisabilité financière ou pratique de certaines mesures, telles que le changement de livrée des voitures ou la création d'une ligne d'appels unique ?

Le principe de la coopérative ne mériterait-il pas d'être exploré plus avant, en tenant compte du fait que de nombreux chauffeurs indépendants sont véritablement des indépendants et, donc, assez seuls devant les exigences des centraux, des hôtels, etc. ? A titre d'exemple, vous savez sans doute qu'une coopérative des taxis parisiens rassemble près de 1.400 chauffeurs et semble donner satisfaction et bien fonctionner.

Cette formule permettrait d'accorder plus de place aux gens du métier reconnus pour leur compétence et, surtout, pour la régularité de leur pratique professionnelle. Le principe d'une coopérative donnerait, à la fois, plus d'indépendance et de sérénité aux chauffeurs, ainsi que plus de consistance au discours des professionnels lorsqu'ils se retrouvent en face des autorités.

Par ailleurs, le débat en assemblée avait aussi indiqué la nécessité d'une collaboration accrue avec le fédéral. Une question orale posée par l'un de mes collègues à la Chambre permet de constater, dans la réponse de la ministre, une volonté d'instaurer cette nécessaire collaboration entre le fédéral et les Régions pour assainir la profession. Pourriez-vous m'indiquer si des contacts ont été pris ou sont en cours pour renforcer cette collaboration ?

Enfin, la sensibilisation des responsables de zones de police est également un point très concret à réaliser, à mon sens. En effet, il me revient que la zone de police de Bruxelles-Ixelles, par exemple, a déjà apporté sa collaboration au contrôle des taxis et que les effets en ont été bénéfiques. Il existe, dans l'ensemble des zones, des services dits "des lois spécifiques", notamment en matière de contrôle du respect des lois sociales.

verhaal hebben tegen de eisen van centrales, hotels, enzovoort, moet nader worden onderzocht. In Parijs bestaat er een coöperatieve vereniging die goed schijnt te werken.

Op die manier zou de taxisector minder onderhevig zijn aan wanpraktijken. De taxichauffeurs zouden onafhankelijker worden.

Tijdens het parlementaire debat is erop gewezen dat er beter zou moeten worden samengewerkt met de federale overheid. Naar aanleiding van een mondelinge vraag in de Kamer heeft de bevoegde minister daar geantwoord dat de federale overheid en de gewesten beter moeten samenwerken om de sector te regulariseren. Is er al werk gemaakt van een samenwerking?

De politiezones moeten bewust worden gemaakt van de problemen in de taxisector. Er worden al taxi's gecontroleerd in de zone Brussel-Elsene, wat goede resultaten heeft opgeleverd. De politiezones beschikken over speciale diensten die onder meer de naleving van de sociale wetgeving controleren.

Deze diensten kunnen opgeroepen worden om de politie te ondersteunen. Zullen de politiezones ertoe aangezet worden om de taxi's te controleren?

Ces services peuvent être appelés en appui des opérations de contrôle sur le terrain. De même qu'ils peuvent être sensibilisés à certains aspects de ces contrôles qu'ils pourraient effectuer lors de leurs opérations habituelles. Pouvez-vous me dire si ces zones de police ont été ou seront sensibilisées à cette question, indépendamment du fait que le gouvernement a décidé d'engager des contrôleurs supplémentaires ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dans le Plan taxi, j'insiste sur la nécessité d'impliquer étroitement le secteur des taxis dans la mise en oeuvre de ce plan. J'ai également fortement insisté sur ce point au parlement, lors de notre débat du 15 juillet dernier. En raison de la hausse des prix des carburants, j'ai organisé plusieurs réunions depuis le début de septembre, avec le Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur.

Même si une éventuelle adaptation tarifaire était le seul point à l'ordre de jour, d'autres éléments du Plan taxi ont tout de même pu être discutés. Par ailleurs, j'ai invité les représentants des différentes centrales téléphoniques en vue de rédiger une charte commune. Nous avons également abordé d'autres points.

Le Plan taxi contient bon nombre de mesures et de projets qui ne peuvent être réalisés en même temps. Certains projets sont déjà en cours de réalisation, et ce en collaboration avec l'administration. De plus, des études ont été commandées et des travaux préparatoires ont déjà été menés. Je ne peux vous livrer ici une liste exhaustive des démarches qui ont été entreprises jusqu'à présent, mais je peux vous dire que la plupart des mesures entreront en vigueur dans le courant de l'année 2006.

Je vous apporté notre tableau de bord, à la rédaction duquel travaille pour l'instant mon collaborateur, qui permet de suivre toutes les étapes du travail. Ce tableau recoupe toutes les mesures du Plan taxi dans ses axes concrets, avec un plan d'action pour chaque axe, des délais, des responsables, l'état d'avancement...

Certaines mesures seront précédées d'une étude qui

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Voor de uitvoering van het taxiplan zal ik nauw met de sector samenwerken. Begin september heb ik naar aanleiding van de stijging van de brandstofprijzen meerdere vergaderingen georganiseerd met het Adviescomité voor taxi's en huurwagens met chauffeur om een mogelijke tariefwijziging te bespreken. Daarnaast heb ik de vertegenwoordigers van de telefooncentrales uitgenodigd om een gemeenschappelijk handvest op te stellen.*

Het taxiplan omvat heel wat maatregelen en projecten die niet allemaal tegelijk kunnen worden uitgevoerd. Een aantal projecten zijn al in uitvoering. Andere projecten zijn nog in voorbereiding of worden bestudeerd. De meeste maatregelen zullen evenwel in de loop van 2006 in werking treden.

Mijn medewerker heeft een werkschema opgesteld dat alle concrete actieplannen, uitvoeringsschema's, voortgangstaten, enzovoort omvat.

Wat de samenwerking tussen de verschillende telefooncentrales en het gebruik van een enig nummer betreft, zal ik binnenkort de markt raadplegen uitgaande van de opgestelde bestekken.

Vanochtend heb ik samen met de MIVB de nieuwe kleuren van de bussen, trams en metro's voorgesteld. Ook de taxi's zullen een nieuw kleedje krijgen: kleur, onderscheidende kenmerken, standplaatsen, uniformen, taxicheques, taxi-stewards, enzovoort. We zullen daarvoor met een strategisch bureau samenwerken en de markt raadplegen. Doel is de identiteit van de Brusselse

devra évaluer leur faisabilité ou permettre de définir les modalités concrètes. Ce sera notamment le cas pour la collaboration des différentes centrales téléphoniques et l'utilisation d'un numéro unique. Le marché sera consulté prochainement sur base du cahier des charges, qui a déjà été rédigé.

J'ai fait ce matin avec la STIB la présentation des nouvelles couleurs des bus, trams, métros, de toute la flotte, pour mettre de nouvelles couleurs dans la ville et améliorer son image. J'ai soulevé la question du taxi et j'ai constaté un large consensus des personnes présentes sur le rôle important du secteur taxi.

Nous allons travailler avec un bureau stratégique et consulter le marché, pour réfléchir au "relookage" des taxis : couleur, symbole qui les caractériserait, arrêts, uniformes, chèques-taxi, police-steward-taxi, etc. Nous voulons renforcer l'identité des taxis bruxellois, pour les valoriser vis-à-vis d'une concurrence difficile avec les taxis flamands.

D'autre part, je ne dois plus être convaincu de l'utilité de la création d'une coopérative, puisque j'en connais les avantages. Le paysage morcelé du secteur des taxis bruxellois constitue justement l'un des problèmes. La législation actuelle prévoit la possibilité pour les différents exploitants de créer ensemble une coopérative et de supporter en commun certains frais fixes.

Je creuserai votre suggestion encore plus en détail, pour voir si l'on peut stimuler d'une manière ou d'une autre cette coopérative, si une intervention régionale peut être envisagée, dans quels termes, et si par ce biais-là on ne pourrait pas aider à l'unification du secteur, ce qui faciliterait le respect des lois sociales.

Encore la semaine dernière, le ministre-président a indiqué, dans sa déclaration de politique générale, que, durant cette année parlementaire, tout allait être mis en oeuvre pour combattre la fraude et les situations sociales intolérables.

Plusieurs services fédéraux ont déjà été contactés afin d'assurer une coordination efficace des mesures prises à cet effet. L'accès aux données de la banque-carrefour de la sécurité sociale est déjà acquis. Nous avons obtenu un accord par écrit à ce

taxi's te versterken ten aanzien van hun Vlaamse concurrenten.

Ik moet niet meer overtuigd worden van het nut van een coöperatieve. Een van de problemen is immers juist de versnippering van de Brusselse taxisector. De wetgeving geeft de exploitanten de mogelijkheid een coöperatieve op te richten om op bepaalde vaste kosten te besparen.

Ik zal onderzoeken of een gewestelijke tegemoetkoming mogelijk is en in welke mate die steun de eenwording van de taxisector en de naleving van de sociale wetgeving kan bevorderen.

In zijn regeringsverklaring vorige week heeft de minister-president nog aangekondigd dat hij dit parlementair jaar alles in het werk zal stellen om fraude te bestrijden.

Hij heeft al verschillende federale diensten gecontacteerd om de maatregelen in dit verband te coördineren. Er is toegestemd om ons toegang te verlenen tot de Kruispuntbank. Daardoor kan onze administratie veel gemakkelijker controles ter plaatse uitvoeren.

Vervolgens kunnen we met de betrokken diensten een actieplan uitwerken. De sociale inspectie zal de taxiconroleurs bijstaan. De regering zal daarvoor vier bijkomende inspecteurs in dienst nemen, in eerste instantie voor twee jaar. Er wordt ook overlegd met de politie.

Voor we met acties beginnen, moeten we eerst de toegang tot de Kruispuntbank praktisch regelen.

De federale minister Van den Bossche vraagt om coördinatie om de problemen efficiënter te benaderen en wijst erop dat Brussel daartoe het initiatief heeft genomen.

sujet. Cela signifie que, désormais, pour l'administration, ce sera beaucoup plus facile de contrôler immédiatement sur le terrain. La réalisation pratique de cet accès est en cours.

Ensuite, nous pourrions vraiment élaborer un plan d'action avec les différents services. Les contrôleurs de l'administration des taxis vont être secondés par l'Inspection sociale bruxelloise. Le gouvernement a prévu quatre inspecteurs supplémentaires, qui seront mis à disposition au départ pour une période de deux ans. Une coordination avec la police a déjà lieu.

Nous réalisons d'abord l'accès à la banque-carrefour. Ensuite, nous commencerons véritablement les différentes actions.

Ma collègue Freya Van den Bossche a répondu à une question orale qu'il fallait une coordination. Elle a aussi fait allusion à notre réunion de coordination que nous avons sollicitée à Bruxelles. Car c'est nous qui en avons pris l'initiative afin, justement, de mieux travailler ensemble et, ainsi, résoudre plus efficacement les problèmes dans le secteur.

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

M. Joël Riguelle.- Je ne suis pas mécontent d'avoir posé ma question. C'était l'occasion de voir avancer ce dossier. Nous resterons attentifs à son évolution.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. WILLEM DRAPS

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

concernant "la suppression de l'obligation de mentionner le nom et le prénom des chauffeurs de taxi sur leur fiche d'identification".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (*in het Frans*).- *We zullen de zaak aandachtig volgen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER WILLEM DRAPS

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

betreffende "de afschaffing van de verplichting om de naam en voornaam van de taxibestuurders te vermelden op hun identificatiebadges".

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

M. Willem Draps. - Le 30 septembre dernier, la presse s'est faite l'écho de votre décision de supprimer, avec effet au 1er janvier prochain, l'obligation qui figurait dans l'arrêté du gouvernement concernant l'exploitation des taxis, de mentionner le nom et le prénom des chauffeurs de taxi sur la fiche d'identification figurant dans les voitures, à l'arrière du siège conducteur. Il ne s'agit pas d'une spécificité bruxelloise. A l'étranger, les chauffeurs de taxi sont souvent identifiés à l'aide de leur nom et de leur photo, pour pouvoir vérifier si la personne qui est au volant du véhicule est réellement un chauffeur de taxi agréé par l'autorité qui concède les services de taxi.

Les fiches actuellement en usage - qui furent difficiles à imposer à cause d'une réticence importante d'une partie de la profession - seront remplacées, à la demande des chauffeurs qui estiment que la mention de leur nom et de leur prénom porte atteinte au respect de leur vie privée. Vous êtes allé à leur rencontre, M. le ministre, en estimant que le client d'un taxi retient plus facilement un code composé de chiffres qu'un nom et un prénom.

Existe-t-il, dans la législation relative au respect de la vie privée, une disposition qui serait de nature à interdire l'identification des chauffeurs par la mention de leur nom et de leur prénom, sachant qu'ils relèvent d'un service d'utilité publique figurant parmi les transports de personnes réglementés par l'autorité publique ?

La mention du nom et du prénom permet indéniablement plus de transparence et de convivialité pour le client que celle d'un code chiffré à côté d'une photo. Elle incite à considérer les chauffeurs comme des personnes et non comme des numéros. Dans une ville comme Bruxelles, où les taxis sont notoirement utilisés avant tout par une clientèle de passage, qui n'habite pas la ville, et qui est entre autres liée à la fonction internationale de Bruxelles, pourquoi se distinguer de la pratique des autres grandes villes européennes, Paris et Londres en tête, où le nom et le prénom du chauffeur sont indiqués sur la plaquette d'identification ?

De voorzitter. - De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps *(in het Frans).* - *Overeenkomstig het regeringsbesluit betreffende de exploitatie van de taxi's moet de identificatiefiche aan de achterkant van de bestuurderszetel de naam en voornaam van de taxichauffeur vermelden. U zou van plan zijn die verplichting vanaf 1 januari 2006 af te schaffen.*

De taxichauffeurs hebben gevraagd de huidige fiches te vervangen omdat ze de vermelding van hun naam en voornaam als een inbreuk op hun privé-leven beschouwen. U hebt hun verzoek ingewilligd omdat volgens u de klanten even gemakkelijk een nummer als een naam en een voornaam onthouden.

Bevat de wetgeving op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer een bepaling die de vermelding van de naam en voornaam verbiedt, wetende dat taxichauffeurs een dienst van openbaar nut verlenen die door de overheid wordt geregeld?

De vermelding van de naam en voornaam is ontegensprekelijk duidelijker dan een cijfercode en voorkomt dat taxichauffeurs als nummers worden beschouwd. In het buitenland worden de taxichauffeurs vaak geïdentificeerd aan de hand van hun naam en foto. Waarom in Brussel, waar het gebruik van de taxi's vooral verbonden is aan de internationale functie van de stad, een andere regeling toepassen dan in grote Europese steden zoals Parijs en Londen, waar de naam en voornaam wel worden vermeld?

Bovendien zou de vervanging van de fiches 20.000 euro kosten. Gaat het om een bijkomende uitgave ten opzichte van de initiële begroting? Zullen hiervoor andere uitgaven moeten wijken? Zo ja, welke?

On me dit, de plus, qu'un montant de 20.000 euros serait nécessaire pour remplacer les fiches actuellement en usage. S'agit-il d'un supplément au budget initial ou bien sera-t-il dégagé en renonçant à d'autres dépenses prévues dans ce secteur ? Dans cette dernière hypothèse, j'aimerais savoir à quelles dépenses vous renonceriez.

M. Pascal Smet, ministre.- L'arrêté du 12 décembre 2002 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, que vous aviez proposé à l'époque au gouvernement, prévoit en effet que, dans chaque véhicule, un document doit être fixé, sur l'un des sièges avant et doit comporter, outre une photo couleur du conducteur, la mention de ses nom, prénom et numéro de certificat de capacité. L'objectif poursuivi par cette disposition est de permettre au client d'identifier le chauffeur qui le transporte à bord d'un véhicule exploité dans le cadre d'un service d'utilité publique, afin de faciliter le traitement d'éventuelles plaintes. Il s'agit dès lors d'une information donnée à la clientèle.

Afin d'éviter tout risque de falsification, ce document est établi et fourni par l'administration.

De très nombreux chauffeurs ont formulé le souhait de voir modifier ce document, tout particulièrement parce qu'il porte la mention de leurs nom et prénom, en faisant valoir le risque d'atteinte à leur vie privée. Cette exigence est systématiquement revenue à chaque rencontre avec les chauffeurs. Ce souhait peut être satisfait dès lors que la clientèle identifie à suffisance et aisément le chauffeur par sa photo et le numéro de son certificat de capacité. Sans modifier l'objectif poursuivi, qui est juste, j'ai dès lors proposé aux membres du Conseil des ministres de ne plus faire figurer le nom et le prénom du chauffeur sur le document.

En outre, la Commission de la protection de la vie privée a rendu, le 26 février 2004, un avis relatif aux badges d'identification sur lesquels figurent le nom et/ou la photo du détenteur du badge.

Je cite : "Plus il y a de données personnelles sur le badge d'identification, plus grande est l'intrusion dans la vie privée de la personne concernée. Il est donc nécessaire d'éviter, tant que possible, la

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het besluit van 12 december 2002 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur bepaalt inderdaad dat in elk voertuig de identiteit van de chauffeur aan de gebruiker kenbaar moet worden gemaakt door vermelding van de naam, de voornaam, het nummer van het bekwaamheidsattest en een kleurenfoto van de chauffeur. De bedoeling daarvan is om de behandeling van eventuele klachten te vergemakkelijken.*

Om vervalsing te voorkomen, stelt de administratie dit document op.

Heel wat chauffeurs vinden dat de vermelding van hun naam en voornaam een inbreuk op hun privéleven is. Ik heb de regering voorgesteld die verplichting te laten vallen, omdat de klanten de chauffeur makkelijk aan de hand van zijn foto en het nummer van zijn bekwaamheidsattest kunnen identificeren.

Dat is ook de mening van de commissie voor de Bescherming van de persoonlijke levenssfeer, die op 26 februari 2004 een advies over de identificatiebadge heeft uitgebracht. Als de identificatiebadge de mogelijkheid moet bieden na te gaan of de taxichauffeur gemachtigd is zijn beroep uit te oefenen, volstaan volgens haar een foto en eventueel een identificatienummer. Ze acht de vermelding van andere gegevens, zoals naam en voornaam, onevenredig.

De directie Taxi's heeft voor deze operatie 20.000 euro op haar begroting ingeschreven. De kosten komen niet ten laste van de taxisector.

mention sur le badge à la fois du nom et de la photo de la personne concernée. Si la finalité du badge d'identification vise, par exemple, à vérifier que le chauffeur de taxi auquel on s'adresse est habilité à exercer cette profession, la photo et, le cas échéant, un numéro de référence unique figurant sur le badge suffisent à atteindre l'objectif poursuivi. La mention d'autres données telles que le nom et le prénom doit être considérée comme disproportionnée."

J'ai donc exécuté non seulement un souhait du secteur des taxis, mais aussi un avis de la Commission de la protection de la vie privée.

Il a été tenu compte de cette opération dans le cadre de l'établissement du budget de la Direction des taxis. Un montant de 20.000 euros a été prévu à cet effet. La dépense du remplacement des fiches d'identification n'entraînera donc pas de frais à charge du secteur des taxis.

- L'incident est clos.

—

- Het incident is gesloten.

—