



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

\_\_\_\_\_

**Compte rendu intégral**

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

**RÉUNION DU  
MERCREDI 16 NOVEMBRE 2005**

\_\_\_\_\_

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

\_\_\_\_\_

**Integraal verslag**

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 16 NOVEMBER 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. Willy Decourty	3	- van de heer Willy Decourty	3
à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique et du Port de Bruxelles,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ambtenarenzaken en de Haven van Brussel,	
concernant " le marché public relatif à l'étude pour la simplification administrative des procédures régissant les relations entre les autorités et les entreprises portuaires ".		betreffende "de overheidsopdracht betreffende de studie voor de administratieve vereenvoudiging van de procedures voor de betrekkingen tussen de overheden en de havenbedrijven".	
INTERPELLATION	6	INTERPELLATIE	6
- de M. Rachid Madrane	6	- van de heer Rachid Madrane	6
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant " l'appel d'offres, le cahier spécial des charges relatif à la préparation et la rédaction du contrat de gestion de la STIB 2006-2010 ainsi que les résultats du plan IRIS 2 ".		betreffende "de offerteaanvraag, het bijzonder bestek betreffende de voorbereiding en de opstelling van het beheerscontract van de MIVB 2006-2010 alsook de resultaten van het Irisplan 2".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Rachid Madrane, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre.</i>	10	<i>Bespreking – Sprekers : de heer Rachid Madrane, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister.</i>	10

---

QUESTION ORALE	20	MONDELINGE VRAAG	20
- de M. Serge de Patoul	20	- van de heer Serge de Patoul	20
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 nouvelles initiatives prises en vue de créer une image moderne de la STIB ".		betreffende " de nieuwe initiatieven om het imago van de MIVB te moderniseren ".	
Question orale jointe de Mme Nadia El Yousfi		Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Nadia El Yousfi	
concernant " l'idée du Ministre de transformer l'image de la STIB ".		betreffende " het voorstel van de Minister om het imago van de MIVB te vernieuwen ".	

*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. Decourty.

### QUESTION ORALE DE M. WILLY DECOURTY

**À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DU PORT DE BRUXELLES,**

**concernant " le marché public relatif à l'étude pour la simplification administrative des procédures régissant les relations entre les autorités et les entreprises portuaires ".**

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

**M. Willy Decourty.**- Madame la secrétaire d'Etat, vous avez pris l'initiative d'entreprendre une étude relative à la simplification des procédures administratives entre le Port de Bruxelles et ses usagers. Votre cabinet s'est chargé de rédiger le cahier des charges pour le lancement du marché public, tâche qui incombait normalement à l'administration. Cette démarche reste toutefois positive tant qu'elle vise cette simplification.

Néanmoins, l'attention est attirée par une disposition spéciale du cahier des charges insérée à l'article 3 et qui vise une notion plus particulière. On y stipule que "les rôles linguistiques des entreprises induisent des différences de traitement des dossiers, notamment en matière de délais et d'efficacité."

Cette disposition, relative à l'éventuelle inégalité

## MONDELINGE VRAAG

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER WILLY DECOURTY

**AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR AMBTENARENZAKEN EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,**

**betreffende "de overheidsopdracht betreffende de studie voor de administratieve vereenvoudiging van de procedures voor de betrekkingen tussen de overheden en de havenbedrijven".**

**De voorzitter.**- De heer Decourty heeft het woord.

**De heer Willy Decourty (in het Frans).**- *Uw kabinet heeft het bestek opgesteld voor de overheidsopdracht betreffende de studie voor de administratieve vereenvoudiging van de betrekkingen tussen de overheden en de havenbedrijven.*

*In artikel 3 van dat bestek staat dat de taalrol van de bedrijven niet tot een gedifferentieerde behandeling van de dossiers mag leiden, noch inzake termijnen, noch inzake doeltreffendheid.*

*Die bepaling heeft maar weinig te maken met de oorspronkelijke opzet, namelijk de administratieve vereenvoudiging.*

*Is die bijzondere bepaling in het bestek opgenomen na een gezamenlijke beslissing van de regering?*

des traitements linguistiques des dossiers qui concernent la gestion du Port est surprenante, car elle s'éloigne de la démarche initiale visant la simplification administrative.

Cette démarche a-t-elle fait l'objet d'un débat au sein du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ? Y a-t-il eu un examen collégial pour insérer cette disposition particulière ?

Les instances de gestion du Port ont-elles été consultées, dans la mesure où elles sont les premières concernées par la démarche dans son ensemble et par cette disposition particulière ?

Quel est le bureau d'études sélectionné et sur quelle base s'est opérée cette sélection ? Quelle est la motivation de cette clause linguistique qui, à première vue, est sans rapport avec l'objet de l'étude ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.**- L'objet de cette étude s'inscrit parfaitement dans ma compétence en ce qui concerne la simplification administrative. Je réfère également à l'accord du gouvernement, qui met l'accent sur cet objectif : "Le gouvernement, le Secrétariat général de l'administration régionale et les OIP (Organisme d'intérêt public) s'engagent dès lors à examiner dans les plus brefs délais les possibilités de simplification administrative et, dans la mesure du possible, de les concrétiser pour 2005."

Le choix pour une étude relative à la simplification administrative des procédures régissant les relations entre les autorités et les entreprises portuaires me paraît évident et est de mon ressort. Dès le début, le Port a été impliqué dans l'exécution de cette étude, aussi bien lors de la réalisation du cahier des charges que pendant l'analyse des sept offres introduites par différents bureaux.

Afin de réaliser la mission, nous avons choisi le bureau d'études Idea-Consult, parce qu'il est en mesure de présenter certaines références importantes en matière de simplification administrative. Ainsi, Idea-Consult a développé un

*Zijn de beheersorganen van de Haven hierover geraadpleegd?*

*Welk studiebureau is aangewezen? Wat waren de selectiecriteria?*

*Waarom is er een taalclausule opgenomen die op het eerste gezicht geen verband houdt met het voorwerp van de studie?*

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).**- *De doelstelling van de studie kadert volledig binnen mijn bevoegdheid. Ik wijs er ook op dat het regeerakkoord expliciet de nadruk legt op administratieve vereenvoudiging.*

*Het ligt voor de hand dat er een studie is uitgevoerd over de administratieve vereenvoudiging van de procedures voor de betrekkingen tussen de overheden en de havenbedrijven. Gezien ik bevoegd ben voor de Haven kan ik er concrete zaken realiseren. De Haven is van bij het begin betrokken geweest bij de studie en heeft meegewerkt aan de opstelling van het bestek en aan de analyse van de offertes.*

*Uiteindelijk hebben we de opdracht toegewezen aan het studiebureau Idea-Consult, omdat het al belangrijke referenties in verband met administratieve vereenvoudiging kan voorleggen. Zo heeft het bureau een instrument ontworpen om administratieve lasten te meten en was het betrokken bij de Kafka-test van de federale overheid. Hun methodologie en aanpak sluit het best aan bij onze verwachtingen.*

instrument de mesure qui permet d'évaluer les charges administratives. Le bureau était par ailleurs impliqué dans l'élaboration du test "Kafka" fédéral. La méthodologie et l'approche de ce bureau répondent en outre mieux à nos attentes.

Lors des négociations, il a paru que Ramboll, un autre bureau d'études ayant fait acte de candidature, était en mesure de nous présenter les références nécessaires, notamment une liste de contacts avec de nombreux acteurs du terrain bruxellois. Qui plus est, ce bureau a déjà réalisé des travaux préparatoires en vue de l'élaboration du contrat de gestion du Port de Bruxelles. Cela justifie notre choix d'accorder la mission à Idea-Consult et de faire sous-traiter Ramboll en tant qu'expert pour le Port de Bruxelles et son contexte bruxellois.

L'objet d'étude reprend également la problématique linguistique. En effet, quelques entreprises néerlandophones en Région bruxelloise nous ont fait savoir qu'elles présentent parfois un dossier en français, plutôt qu'en néerlandais, auprès de l'autorité concernée, afin d'en accélérer le suivi.

Cette étude est également intéressante pour pouvoir juger en toute objectivité de ces pratiques. S'il s'avère que la langue dans laquelle un dossier est introduit joue effectivement un rôle dans le traitement, cette pratique est certainement d'une grande importance dans le cadre de la simplification administrative. Le cas échéant, il faudra y remédier.

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

**M. Willy Decourty.**- Je n'ai jamais nié la compétence de Mme la secrétaire d'Etat en cette matière ni pour ce qui concerne sa volonté de simplifier les procédures administratives. Je vous remercie de m'avoir donné les renseignements précis, y compris ceux qui concernent le choix du bureau. J'ignorais que celui-ci était retenu en sous-traitance.

L'élément le plus préoccupant concerne la problématique linguistique, dans la mesure où le Port est une institution de service public, régie par l'ensemble de la législation linguistique, qui n'a jamais fait l'objet de plaintes ou de difficultés en ce

*Tijdens de onderhandelingen is gebleken dat ook studiebureau Ramboll de nodige referenties kon voorleggen. Het bureau heeft contact met vele betrokkenen en heeft in het verleden voorbereidend werk geleverd om het beheerscontract van de Haven van Brussel op te stellen. Bijgevolg hebben we beslist om ook Ramboll in onderaanneming bij de zaak te betrekken.*

*Het voorwerp van de studie omvat ook de taalproblematiek, omdat een aantal Nederlandstalige bedrijven hebben laten weten dat ze soms een dossier in het Frans indienen, omdat het dan sneller wordt behandeld.*

*Als de taal waarin het dossier wordt ingediend een rol speelt in de behandeling ervan, moet daarvoor een oplossing worden gevonden bij de vereenvoudiging van de administratieve procedures.*

**De voorzitter.**- De heer Decourty heeft het woord.

**De heer Willy Decourty (in het Frans).**- *De Haven is een openbare instelling en valt als dusdanig onder de taalwetgeving.*

*Volgens u zouden bepaalde dossiers sneller worden behandeld in het Frans dan in het Nederlands. Tot nu toe is hierover echter nog nooit klacht ingediend.*

*Bovendien is de vraag of dergelijke taalproblemen het voorwerp moeten uitmaken van een bestek dat betrekking heeft op de administratieve vereenvoudiging. Er zijn nog andere procedures mogelijk, zoals een doorlichting van de werking*

qui concerne le traitement des dossiers des clients.

D'après vous, il apparaîtrait que certains dossiers seraient traités plus volontiers et plus rapidement en français. S'il y a des difficultés ou des irrégularités d'ordre linguistique, doivent-elles faire l'objet d'un article du cahier des charges qui vise une simplification administrative ? D'autres procédures sont envisageables, y compris un audit sur le fonctionnement du Port, sans introduire un article à caractère linguistique dans une approche beaucoup plus vaste, qui concerne la simplification des rapports entre les clients, les usagers du Port et l'administration de cette institution.

Il faut éviter toute dérive qui nous amènerait à une situation semblable à celle de la gestion des avions, où la dimension communautaire a empêché toute approche objective dans la recherche de solutions. Introduire cette notion dans le cahier des charges équivaldrait à introduire le loup dans la bergerie pour une institution qui, jusqu'à présent, tourne convenablement.

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATION

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

### INTERPELLATION DE M. RACHID MADRANE

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

**concernant " l'appel d'offres, le cahier spécial des charges relatif à la préparation et la rédaction du contrat de gestion de la STIB 2006-2010 ainsi que les résultats du plan IRIS 2 ".**

*van de Haven.*

*We moeten voorkomen dat we in dezelfde situatie terechtkomen als voor de luchthaven, waar de communautaire dimensie elke objectieve aanpak verhindert. Door dit begrip in het bestek op te nemen, brengt u de poppen aan het dansen, terwijl die instelling tot nu toe altijd goed heeft gefunctioneerd.*

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIE

**De voorzitter.**- Aan de orde is de interpellatie van de heer Madrane.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE

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

**betreffende "de offerteaanvraag, het bijzonder bestek betreffende de voorbereiding en de opstelling van het beheerscontract van de MIVB 2006-2010 alsook de resultaten van het Irisplan 2".**



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

**M. Rachid Madrane.** - La Région bruxelloise a été la première collectivité politique en Belgique à instaurer la dynamique des contrats de gestion pour les entreprises publiques. Le principe de l'autonomie de gestion est consacré par ces contrats afin d'assurer une gestion efficace, efficace et professionnelle des entreprises publiques soumises à ces contrats. C'est ce qui a été fait avec des entreprises publiques telles que l'ORBEM, la SDRB et le Port de Bruxelles notamment.

Le contrat de gestion conclu entre le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB précise les objectifs à atteindre et les moyens alloués pour les réaliser. Il régit les rapports entre la STIB et sa tutelle pour des périodes déterminées et renouvelables. Il assure la pérennité d'un réseau de qualité et place logiquement le client-usager au centre des préoccupations.

Afin d'assurer la réalisation du contrat de gestion, la STIB établit un plan d'entreprise. Ce plan est approuvé par le conseil d'administration, par le comité de gestion et par le gouvernement de la Région. Il précise les activités à mettre en oeuvre pour réaliser le contrat de gestion et comporte les projets d'amélioration, issus de l'analyse des processus du manuel qualité, ainsi que les plans d'investissements.

En résumé donc, on peut dire que le contrat de gestion fixe les engagements de l'autorité de tutelle, à savoir la Région, et de la STIB et précise les missions qui doivent être assurées. En d'autres termes, le contrat de gestion doit être le résultat d'un choix politique, afin d'assigner à l'opérateur les types de missions qu'il devra réaliser pendant la durée du contrat de gestion : missions stratégiques, missions tactiques, missions opérationnelles.

Or, M. le ministre, il apparaît que vous êtes sur le point de lancer un appel d'offres général pour choisir un bureau d'études privé, lequel sera chargé de la préparation et de la rédaction du contrat de gestion de la STIB pour la période 2006-2010.

Le cahier spécial des charges précise d'ailleurs que l'adjudicataire proposera des pistes d'évolution des

**De voorzitter.** - De heer Madrane heeft het woord.

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).* - *Het Brussels Gewest heeft als eerste de beheerscontracten voor overheidsbedrijven ingevoerd. Die contracten bekrachtigen het beginsel van de beheersautonomie en waarborgen het efficiënt beheer van die overheidsinstellingen.*

*Het beheerscontract van de MIVB legt niet alleen de doelstellingen van dat overheidsbedrijf vast, maar ook de middelen om die te bereiken. Het regelt de betrekkingen tussen de MIVB en het gewest voor een welbepaalde en vernieuwbare periode. Het bestendigt de kwaliteit van het netwerk en stelt daarbij de reizigers centraal.*

*Voor de uitvoering van het beheerscontract stelt de MIVB een bedrijfsplan op. Dat plan wordt goedgekeurd door de raad van bestuur, het beheerscomité en de regering. Het omvat de activiteiten, de projecten om de kwaliteit te verbeteren en de investeringsplannen.*

*Het beheerscontract legt dus de verbintenissen van het gewest en de MIVB vast en preciseert welke strategische, tactische en operationele opdrachten het gewest aan de MIVB toevertrouwt.*

*U zou op het punt staan een algemene offerteaanvraag uit te schrijven voor de aanwijzing van een privé-studiebureau, dat belast zal worden met de voorbereiding en de opstelling van het beheerscontract 2006-2010.*

*Volgens het bestek moeten de inschrijvers voorstellen formuleren voor de betrekkingen tussen de verschillende partners en indien nodig wijzigingen aan de interne structuur. Nog volgens het bestek moet de MIVB het beter doen met minder middelen en alternatieve financieringsbronnen zoeken.*

*Het verbaast mij niet alleen dat u de privé-sector vraagt een beheerscontract op te stellen dat het resultaat van politieke keuzes is, maar vooral dat het bestek op zich de kiemen van een privatisering op korte of middellange termijn bevat.*

*Als er alternatieve financieringsbronnen voor de*

relations entre les différents interlocuteurs, voire des modifications de structure interne des différents acteurs. Il précise également que la STIB doit faire mieux à coûts plus réduits et trouver des sources de financement alternatives.

Aussi, M. le ministre, permettez de moi de vous faire part de mon étonnement. Tout d'abord parce qu'on confie au secteur privé l'élaboration d'un contrat de gestion qui est avant tout le fruit de choix politiques, mais surtout parce que le cahier des charges porte en lui-même les germes de la privatisation à court et moyen terme.

Le recours au "benchmarking" -technique visant à comparer dans d'autres pays et dans d'autres organisations exerçant le même métier, les meilleurs méthodes, les meilleures pratiques de la concurrence- peut apparaître sympathique et efficace s'il ne risquait pas en l'espèce de conduire à un raisonnement que je conteste totalement.

Dans le cahier des charges, une petite phrase anodine précise que : "plus grande efficacité et efficience, mieux faire à coûts plus réduits, sources de financement alternatives". En d'autres termes, trouver des sources de financement alternatives à la dotation régionale, revient à dire qu'il faut augmenter les recettes pour diminuer l'influence publique.

Augmenter les recettes en augmentant les tarifs publicitaires ? Le moment est mal choisi car Média Transport Bruxelles (MTB ) est en déficit de 49.000 euros. Pour attirer des annonceurs, il vaudrait mieux faire l'inverse. On pourrait aussi augmenter les tarifs des billets ou des abonnements. Mais le seuil semble avoir été atteint en la matière.

On tente de faire exploiter par le secteur privé certaines lignes peu ou pas rentables, ce qui constitue un abandon pur et simple des missions de service public confiées à la STIB. On peut également procéder à une réduction de personnel. Rappelez-vous les grèves de l'année passée, je crois qu'elles indiquent bien le degré de pertinence d'une telle mesure...

Il est possible que je manque cruellement d'imagination, peut-être existe-t-il d'autres moyens pour atteindre une "plus grande efficacité et

*gewestdotatie moeten worden gevonden, zal de invloed van het gewest verhoudingsgewijs afnemen.*

*Hoe kan de MIVB overigens haar inkomsten verhogen? Het ogenblik is slecht gekozen voor een verhoging van de reclametarieven, aangezien Media Transport Bruxelles (MTB) momenteel een deficit van 49.000 euro vertoont. Om adverteerders aan te trekken, zou de MIVB eerder het tegenovergestelde moeten doen.*

*De MIVB zou ook de tarieven van de vervoersbewijzen of de abonnementen kunnen verhogen. Maar ook op dat vlak lijkt de drempel bereikt.*

*De MIVB zou kunnen proberen slecht renderende lijnen door de privé-sector te laten uitbaten, maar dat gaat lijnrecht in tegen de opdracht van openbare dienstverlening die haar is toevertrouwd.*

*Een andere mogelijkheid is een personeelsinkrimping. De stakingen van vorig jaar hebben echter bewezen dat dit geen realistische optie is.*

*Misschien zie ik nog mogelijkheden over het hoofd, maar ik wil nogmaals onderstrepen dat de socialistische fractie gekant is tegen elk voorstel dat afbreuk doet aan de openbare opdrachten van de MIVB.*

*Overeenkomstig het bestek moet er een vergelijking worden gemaakt met het openbaar vervoer in tien andere steden. Gaat het om Marseille, waar men van plan is de tram te privatiseren? Gaat het om Lyon, waar een echte oorlog tussen de privé-sector en de overheid heeft plaatsgevonden? Gaat het om steden waar het openbaar vervoer door TRANSDEF wordt beheerd?*

*Klopt het dat u alternatieve financieringsbronnen zoekt? Om welk soort financiering gaat het? Wordt er overwogen de drukste lijnen te privatiseren?*

*Vindt u het normaal dat een privé-bureau met de voorbereiding en de opstelling van het beheerscontract van de MIVB wordt belast? Zijn er geen ambtenaren die dit werk kunnen doen?*

*Zijn de in het bestek opgenomen resultaten van het*

efficience, à mieux faire à coûts plus réduits ; à trouver des sources de financement alternatives".

Cependant, je doute que ces possibilités n'effleurent pas ceux qui devront appliquer cette "petite" phrase. C'est pourquoi je tenais à réaffirmer que le groupe socialiste est catégoriquement, résolument et fermement opposé à toute pratique qui mettrait à mal les missions de services publics de la STIB.

Le cahier spécial des charges prévoit le benchmarking ainsi que "la comparaison des transports en commun de dix villes afin d'évaluer leurs méthodes de gestion et d'organisation". S'agit-il de Marseille, une ville où il est question de privatiser le tram ? S'agit-il de Lyon, laquelle a connu récemment une véritable guerre entre public et privé en matière de transports publics ? S'agit-il de toutes les villes où le transport public est géré par TRANSDE ?

Est-il exact que vous tentez de trouver des sources de financement alternatives à la dotation régionale ? Dans ce cas, de quels types de financement s'agira-t-il ? Est-il exact qu'une réflexion est actuellement à l'étude en vue de privatiser les lignes les plus fréquentées ? Il y a quelques années, M. Herman De Croo parlait de privatiser la ligne 71.

Trouvez-vous normal de confier à un bureau d'études privé la préparation et la rédaction du contrat de gestion de la STIB ? N'y a-t-il donc plus de fonctionnaires capables de réaliser ce travail ? Les résultats du plan IRIS 2 mentionnés dans le cahier des charges ont-ils fait l'objet d'une discussion au sein du comité de gestion et du gouvernement ?

Quand comptez-vous présenter les résultats de ce plan au parlement ? Quand aurons-nous ce débat ? Trouvez-vous normal de faire référence à des résultats d'études dont le contenu n'a jamais été discuté au sein de cette assemblée ?

N'auriez-vous pas dû faire l'inverse, en le discutant d'abord en commission de l'Infrastructure et en l'intégrant ensuite dans le cahier spécial des charges ?

*IRIS-plan 2 door het beheerscomité en de regering besproken?*

*Wanneer zult u de resultaten van dat plan aan het parlement voorleggen? Vindt u het normaal dat er wordt verwezen naar resultaten die nog niet binnen deze assemblee zijn besproken? Had u niet het tegenovergestelde moeten doen?*

*Had u het IRIS-plan 2 niet beter eerst in de commissie voor Infrastructuur besproken en pas daarna in het bestek verwerkt?*

*Discussion*

*Bespreking*

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

**Mme Céline Delforge.**- Avant d'en venir aux questions qui inquiètent mon collègue Rachid Madrane, je m'interroge sur les délais de ce nouveau contrat de gestion. En effet, celui qui court jusque 2005 s'arrête, comme son nom l'indique, à la fin de l'année. L'appel d'offres s'est clôturé le 9 novembre. Des délais de plusieurs mois sont donc à prévoir avant de finaliser le nouveau contrat de gestion.

Or, il conviendrait que la mise en oeuvre du plan Tram-Bus, sur lequel nous avons rendu un avis dans cette commission, commence rapidement en vue de sa finalisation d'ici 2007 ou 2008, tel qu'annoncé. Sans nouveau contrat de gestion, la mise en oeuvre sera difficile. Dès lors, avez-vous évalué les risques de retard pour le plan Tram-Bus, ce qui aurait des implications en termes d'efficacité, de coût et ainsi de suite ?

Par ailleurs, le cahier des charges ne fait pas mention à la convention environnementale concernant les bruits et vibrations conclue en 2004 entre la Région et la STIB. De même, aucune référence n'est faite au point noir du bruit routier, qui avait été élaboré et validé par l'IBGE. Comment ces questions seront-elles prises en considération par l'auteur de projet si les documents ne sont pas mentionnés dans l'appel d'offres ?

Je m'interroge également sur les risques de privatisation de certains services. Mon collègue Madrane a principalement relevé le problème d'une meilleure prestation à un moindre coût. Ceci peut en effet cacher un risque de privatisation, mais aussi consister en l'amélioration de la vitesse commerciale par exemple.

Il serait utile d'obtenir des précisions, que l'on ne retrouve malheureusement pas dans le cahier des charges, pour savoir si l'on vise la même réussite à un coût moins élevé -économies au niveau des travailleurs par exemple- ou s'il s'agit d'améliorer l'efficacité de notre réseau de surface, grâce entre

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Ik maak me zorgen over het tijdschema voor het nieuwe beheerscontract. Het huidige contract loopt tot eind 2005 en de offerteaanvraag is op 9 november afgesloten. Het zal dus maanden duren voor er een nieuw beheerscontract komt.*

*Het is echter aangewezen dat het plan voor de trams en bussen snel van start gaat, zodat het tegen 2007 of 2008 kan worden afgerond. Zonder nieuw beheerscontract wordt dat moeilijk.*

*Heeft u rekening gehouden met de vertragingen die het plan kan oplopen en wat de gevolgen zouden zijn?*

*In het bestek wordt geen melding gemaakt van de afspraken omtrent overlast als gevolg van lawaai en trillingen die het Brussels Gewest en de MIVB met elkaar hebben gemaakt. Evenmin wordt er verwezen naar lawaai van het wegverkeer.*

*Hoe kan in het ontwerp rekening worden gehouden met de voornoemde factoren als ze niet worden vermeld in de offerteaanvraag?*

*Ik wil ook wijzen op de risico's die gepaard gaan met de privatisering van bepaalde diensten. De heer Madrane heeft er al op gewezen dat de doelstelling om een betere dienstverlening tegen een verminderde prijs aan te bieden tot een privatisering zou kunnen leiden, maar het is ook mogelijk dat bijvoorbeeld de reissnelheid wordt verbeterd.*

*Enige verduidelijking over de manier waarop men de voornoemde doelstelling wil bereiken is niet overbodig, want in het bestek wordt daarover met geen woord gerept.*

*Ik vraag me ook af met welke bedoeling er aan benchmarking wordt gedaan, want het bestek biedt daarover geen enkele duidelijkheid. Is het de bedoeling om het voorbeeld te volgen van bepaalde*

autres à une meilleure vitesse commerciale.

Ma question concernant le recours au benchmarking est quelque peu identique. Le cahier des charges ne fait aucune référence à la direction que l'on souhaite prendre. Il existe des exemples de villes qui privatisent complètement ou d'autres qui ont mis en oeuvre un réseau de transport de surface extrêmement efficace par diverses mesures.

En ce qui concerne les sources de financement alternatives, j'y suis très favorable. La STIB ne peut être financée par le seul biais des impôts régionaux et du paiement des tickets de transport, alors que les navetteurs sont le plus souvent remboursés par leur employeur.

Le cahier des charges n'est pas clair quant aux pistes qui peuvent être explorées. Tous ces éléments, qui intriguent mon collègue, peuvent en effet recevoir plusieurs types de réponses et il serait intéressant et souhaitable que toute ambiguïté soit rapidement levée. Il est difficile d'identifier ce qui est envisageable ou non aux yeux de la Région. Si nous ne le voyons pas, les soumissionnaires le verront encore moins.

La séparation comptable des activités d'exploitation constitue un élément plus inquiétant, puisqu'elle indique une volonté de déterminer ce qui est rentable, donc vendable. Bien que vous ayez à plusieurs reprises affirmé votre opposition à toute privatisation de la STIB, l'apparition d'un élément technique de ce genre est troublante. On peut difficilement se contenter de déclarations pour être rassuré. Plusieurs ministres, y compris de votre famille politique, ont à maintes reprises juré leurs grands dieux que jamais des entreprises publiques comme la CGER ou la RTT ne seraient privatisées.

Par ailleurs, quand bien même vous mettriez tout en oeuvre pour empêcher toute privatisation, comment pourriez-vous vous prononcer pour vos successeurs ? La séparation comptable des activités d'exploitation mâche le travail à l'un de vos successeurs qui aurait l'intention de privatiser certaines lignes de la STIB. Au-delà des déclarations, quels sont les éléments objectifs et techniques que vous pouvez fournir pour me rassurer de ce point de vue ?

*steden waar het openbaar vervoer volledig is geprivatiseerd of eerder waar bepaalde maatregelen tot meer efficiëntie hebben geleid?*

*Ik ben een voorstander van het idee om naar alternatieve financieringsbronnen voor de MIVB te zoeken, want het geld dat afkomstig is van gewestbelastingen en vervoersbewijzen volstaat niet.*

*Ook over een alternatieve financiering word ik uit het bestek echter niet wijzer. Mijnheer de minister, u moet zo snel mogelijk alle onduidelijkheid uit de wereld helpen. Als de zaken voor ons niet duidelijk zijn, zullen de inschrijvers er zeker niet aan uit kunnen.*

*Ik vind het verontrustend dat er in de boekhouding van de MIVB een onderscheid tussen de verschillende activiteiten zou worden gemaakt, want dat zou erop wijzen dat men wil nagaan welke activiteiten rendabel zijn en dus kunnen worden geprivatiseerd. U heeft al meerdere keren gezegd dat u tegen een privatisering bent, maar ik maak me toch zorgen. Gespierde verklaringen volstaan niet.*

*Hoe zou u trouwens verhinderen dat een van uw opvolgers de MIVB privatiseert? De weg wordt al voorbereid door in de boekhouding een onderscheid te maken in de activiteiten. Hoe kunt u objectief waarborgen dat de MIVB niet wordt geprivatiseerd?*

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - M. Madrane et Mme Delforge ont trop d'imagination ! M. Madrane revient régulièrement sur le thème de la privatisation alors qu'il n'en est question ni dans les organes de la STIB ni au sein de mon cabinet, au contraire.

Au cours de ces dernières semaines, ma collègue Van Brempt, Renaat Landuyt et moi-même nous nous sommes directement et indirectement battus contre la libéralisation du transport en commun en ville, au niveau du Parlement européen, de la Commission européenne, ensemble avec la STIB, De Lijn et autres. C'est grâce à nos actions que la situation a évolué. Nous nous battons contre la tendance de la Commission européenne à libéraliser le transport en ville. Je n'ai jamais pensé à la possibilité de privatiser certaines lignes de notre transport en commun, ce qui équivaldrait à revoir complètement le modèle d'organisation des transports en commun à Bruxelles.

Il faudrait éviter de revenir tous les deux ou trois mois avec cette idée que l'on veut privatiser les transports en commun, puisque ce n'est pas le cas. Le recours à un technique de "benchmarking" ne signifie pas, Mme Delforge, que l'on va privatiser, au contraire. Si l'on veut éviter la libéralisation et la privatisation, il faut s'armer convenablement et comparer avec ce qui se fait dans d'autres villes, tirer des leçons et s'organiser de manière efficace pour éviter que d'autres méthodes ne soient présentées.

Mon parti et moi-même n'avons aucune volonté de privatisation pour les années à venir. Nous sommes partisans du transport en commun. Je défends une politique de gratuité pour des groupes ciblés, et pour tout le monde si possible. Cette politique serait la première victime de la libéralisation.

Nous faisons appel à un consultant parce que l'administration régionale n'est pas équipée pour le faire. Je le dis avec beaucoup de douleur et de regret. Je n'en suis pas responsable, puisque je dépends d'une orientation prise il y a plusieurs années. Toutes les familles politiques sont responsables du fait que l'administration régionale n'est pas équipée ni compétente pour le faire, ce

**De voorzitter.** - De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - *Meneer Madrane en mevrouw Delforge hebben te veel verbeelding. Er is geen sprake van een privatisering.*

*Samen met mijn collega's Van Brempt en Landuyt heb ik me tijdens de afgelopen weken onrechtstreeks verzet tegen de plannen van de Europese Commissie om het openbaar vervoer te liberaliseren.*

*Het is niet omdat we aan benchmarking doen, dat we de MIVB willen privatiseren. Integendeel, om een privatisering te vermijden, moeten we ons wapenen en de situatie in Brussel vergelijken met die in andere steden om er lessen uit te trekken.*

*Ikzelf en de sp.a zijn voorstander van een openbaar vervoer dat gratis is voor bepaalde doelgroepen en indien mogelijk zelfs voor iedereen. Een privatisering zou zoiets onmogelijk maken.*

*We doen een beroep op een consultant, omdat de gewestelijke administratie de opdracht jammer genoeg niet zelf kan uitvoeren. Dat is niet mijn verantwoordelijkheid, het is het gevolg van een beslissing die jaren geleden is genomen. De overheid beschikt niet over een geschikt studie bureau, waardoor we een beroep moeten doen op een bureau uit de privé-sector.*

*Het is niet omdat er een beroep op een privé-bureau wordt gedaan, dat er geen controle meer is.*

*De regering en de MIVB zijn de twee ondertekenaars van het contract en dus de bevoorrechte gesprekspartners om de doelstellingen, de strategieën en de middelen te bespreken die nodig zijn om de openbare dienstverlening te waarborgen.*

*De derde partner is het gewestbestuur, dat een historische dossierkennis heeft.*

*De consultant heeft als taak een intelligent secretariaat uit te werken voor de krachtlijnen die door de drie voornoemde partners in het begeleidingscomité worden voorgesteld en meer licht te werpen op de best beschikbare technieken*

pour quoi nous devons faire appel à un bureau d'études privé, puisqu'il n'existe pas de bureau d'études public dans ce domaine.

Faire appel à un bureau d'études privé ne signifie pas pour autant l'absence de contrôles. Le gouvernement, via mon cabinet, et la STIB, via ses organes de gestion, sont les deux signataires de ce contrat. Ils sont également les interlocuteurs privilégiés permettant d'avaliser les objectifs, les stratégies et l'ensemble des moyens nécessaires visant à assurer la mission publique de transport en commun.

L'administration régionale intervient également car elle apporte sa connaissance historique du dossier et sa propre perception des enjeux.

Quant au consultant, son rôle consiste à assurer un secrétariat intelligent des options principales apportées au sein du comité d'accompagnement par les trois autres partenaires précités et à faire l'éclairage sur les meilleures pratiques utilisées dans les réseaux étrangers ou véhiculées par les canaux de la Commission européenne et ses nombreux projets satellites en la matière.

Concernant la méthode, nous rédigerons une note d'orientation qui reprendra les ambitions et les axes de notre projet. Trois projets de notes seront respectivement rédigés par mon cabinet, l'administration et la STIB, lesquels permettront à chacun de préciser sa propre conception des enjeux.

Parallèlement, le consultant rédigera un rapport sur la base de ses propres constats. Une version commune de toutes les notes, établie sous la supervision du comité d'accompagnement, sera présentée au gouvernement et en commission. Dans la phase suivante intervient l'élaboration du contrat de gestion proprement dit dans lequel sont précisés le budget, les moyens et les actions prévues.

Deux scénarios budgétaires sont envisageables. Le premier consiste en une croissance raisonnable de l'offre de la STIB, telle qu'elle peut être déduite du plan Tram-Bus récemment approuvé. Le second correspond à une croissance volontariste plus conforme à l'objectif du PRD consistant à une réduction du trafic automobile de 20% pour 2010 (par rapport à 1999).

*die in het buitenland of in de talrijke projecten van de Europese Commissie worden toegepast.*

*Er zal een oriëntatienota over de ambities en de krachtlijnen van het beheerscontract worden opgesteld.*

*Mijn kabinet, de MIVB en het bestuur zullen elk een ontwerpnota uitwerken. Daarnaast zal de consultant een verslag opstellen op basis van zijn eigen bevindingen. Al die ontwerpen zullen in een gemeenschappelijke nota worden gegoten en nadien aan de regering en het parlement worden voorgelegd.*

*Op basis van die oriëntatienota zal dan het eigenlijke beheerscontract worden opgesteld, dat de begroting, de middelen en de acties zal omvatten.*

*Er zijn twee begrotingsscenario's mogelijk. Ten eerste: een redelijke toename van het MIVB-aanbod, zoals vastgelegd in het pas goedgekeurde tram- en busplan. Ten tweede: een vermindering van het autoverkeer met 20% tegen 2010 (ten opzichte van 1999), zoals vooropgesteld in het GewOP.*

*Ik zal het nu hebben over een efficiëntere werking aan een lagere kostprijs en een alternatieve financiering van de MIVB.*

*Ik zet trouwens grotendeels het beleid van mijn voorgangers voort. Sommige parlementsleden blazen warm en koud. Enerzijds vinden ze dat de dienstverlening beter moet, dat er 's nachts moet worden gereden, enzovoort, dus dat de MIVB meer geld moet krijgen. Anderzijds vinden ze dat de MIVB een monsterinstelling is die te veel geld opsloopt.*

*We staan voor een dilemma. Enerzijds moet ik rekening houden met de begroting, anderzijds wil ik een zo efficiënt mogelijke MIVB.*

*Het is niet noodzakelijk zo dat alle oplossingen die de consultant voorstelt even enthousiast zullen worden onthaald door het begeleidingscomité dat de studie evalueert of door mezelf.*

*Ik heb nog geen oplossing gevonden voor een*

J'en viens au deuxième point : une plus grande efficacité, mieux faire à un coût plus réduit et les sources de financement alternatives.

A cet égard, je ne fais qu'agir dans le droit fil des réflexions de certains de vos collègues, ici ou au gouvernement, qui soufflent le chaud et le froid dans ce dossier. D'une part, ils considèrent que les services de la STIB doivent être améliorés, que la fréquence est insuffisante aux heures creuses et en soirée, qu'il n'y a pas de réseau de nuit, que certaines correspondances peuvent être améliorées, que les mezzanines doivent être mieux surveillées. Bref : davantage de moyens financiers.

D'autre part, ils estiment que la STIB est un monstre régional qui absorbe une trop grande partie du budget, qu'il ne reste pas suffisamment de moyens pour d'autres politiques.

Nous sommes confrontés à un noeud gordien. Cette contradiction se retrouve dans tous les partis. Je dois faire face à la réalité budgétaire, aux demandes et au constat qu'il faut faire davantage. Un gestionnaire public doit avoir l'ambition d'être le plus efficace possible. C'est sa responsabilité publique et politique.

Cependant, il ne faut pas pour autant vendre son âme. Toutes les pistes qui pourraient être imaginées par le consultant ne recevront pas nécessairement le même accueil de la part du comité d'accompagnement qui pilotera l'étude ni de ma part en dernier ressort.

Aujourd'hui, je ne connais pas la réponse au financement alternatif. Dans le cadre de l'élaboration de notre budget, nous travaillons à une piste en ce sens, mais il en existe peut-être d'autres, d'où notre volonté d'impliquer un consultant capable de nous décrire ce qui se passe dans d'autres pays européens.

Je fais appel à un consultant pour ne pas me fier exclusivement à la STIB. Il ne s'agit pas d'un manque de confiance. J'estime qu'il est important que le pouvoir régional, indépendamment de la STIB, puisse se forger sa propre opinion.

Il n'est pas question non plus de réduire le personnel, ce que nous avons d'ailleurs démontré

*alternatieve financiering van de MIVB. Daarom hebben we een consultant aangetrokken om na te gaan wat er in andere Europese landen gebeurt. Ik wil niet enkel afgaan op de mening van de MIVB. Dat is geen blijk van wantrouwen: het is gewoon belangrijk dat het Brussels Gewest zich een eigen mening vormt, onafhankelijk van de MIVB.*

*Er zal geen personeel afvloeien. Dat blijkt duidelijk uit het plan voor de trams en bussen: 80% van het geld dat voor het plan is bestemd, wordt aangewend om extra personeel aan te werven, teneinde het aanbod van de MIVB te verbeteren. Er komt meer personeel in de metrostations. Dat kost geld en bijgevolg is het logisch dat de dienstverlening efficiënter moet worden.*

*Het bestek is geen aanzet tot een privatisering. Ik wil dat de MIVB een van de best geleide Europese overheidsbedrijven wordt. Zodoende kunnen we vermijden dat toekomstige regeringen de MIVB in een slecht daglicht stellen en tot een privatisering zouden overgaan.*

*Krachtens een uitspraak van het Europese Hof van Justitie moeten openbare vervoersmaatschappijen zo efficiënt mogelijk werken. Als niet aan die voorwaarde wordt voldaan, dreigt een liberalisering.*

*Benchmarking is een techniek die al jaren in vele landen wordt toegepast en uitstekend werkt. We moeten besluiten trekken uit het beleid dat in andere landen wordt gevoerd en de zaken die goed functioneren overnemen. Niet de consultant, maar het begeleidingscomité zal beslissen welke steden worden bestudeerd. Het doet weinig terzake of het openbaar vervoer in die steden door de overheid of door privé-firma's wordt georganiseerd, want de kwaliteit van de dienstverlening, de financiering en de organisatie zal op een objectieve manier geëvalueerd worden.*

*Vorige zondag was ik samen met mijn Vlaamse collega, de directeurs-generaal en de voorzitters van de raad van bestuur van De Lijn en de MIVB in Lyon, waar het openbaar vervoer volledig door een privé-firma wordt georganiseerd en gefinancierd.*

*Doel van dit bezoek was niet om aan te tonen dat een geprivatiseerde dienst minder kost, maar om na*



par l'approbation du Plan Tram-Bus. Quand on augmente l'offre, le besoin en matière de personnel augmente. 80% du coût du Plan Tram-Bus est lié à l'engagement de nouveau personnel. Nous ne voulons pas non plus déshumaniser les stations de métro. Au contraire, il faut plus de présence humaine, ce qui a bien évidemment un coût. Il est dès lors logique que l'on cherche à optimiser les services au meilleur coût. Cela doit être le fil rouge pour chaque gestionnaire, qu'il soit public ou privé.

Le cahier des charges ne porte pas en lui les germes d'une privatisation à court ou moyen terme. Je veux que la STIB soit hissée au rang des sociétés publiques européennes les mieux gérées, avec un taux de couverture dont nous pourrions nous enorgueillir, pour éviter que d'autres gouvernements qui nous succéderaient, aux accents socialistes moins marqués, imprégnés de règles européennes plus libérales, n'aient l'envie de mettre à mal notre outil public.

Un arrêt de la Cour européenne de Justice existe déjà, qui dit que les opérateurs de transport en commun doivent fonctionner dans les meilleures conditions de gestion possibles. Si l'on ne remplit pas cette obligation, le risque d'une libéralisation augmente fortement. Nous voulons encore mieux gérer la STIB pour éviter une privatisation que d'autres ambitionneraient.

Le benchmarking est une technique que les Pays-Bas, la Suède ou encore le Danemark - pays qui connaissent une grande tradition socialiste - utilisent depuis des années et qui fonctionne très bien. Il faut tirer les conclusions de ce qui se passe ailleurs et reprendre à notre compte ce qui nous est utile. Ce n'est pas le consultant qui déterminera les villes qui feront l'objet de la comparaison, mais le comité d'accompagnement. Peu importe si certaines de ces villes disposent d'opérateurs publics ou privés, puisque ce sont les indicateurs les plus objectifs possibles qui sont comparés, que ce soit en matière de qualité des services ou encore des paramètres financiers ou organisationnels.

Je me suis rendu dimanche après-midi à Lyon, en compagnie de Kathleen Van Brempt, mon homologue flamand, du directeur général de De Lijn, de celui de la STIB et des présidents des conseils d'administration. Même sans être

*te gaan welke steden het best presteren voor bepaalde parameters en wat de redenen daarvoor zijn. Het is evenmin de bedoeling alle studies over te doen.*

*Het IRIS-plan en het beheerscontract worden tegelijk behandeld, ook al gaat het om verschillende dossiers die andere periodes bestrijken. Het IRIS-plan 2 geldt minstens tot 2015 en betreft de ontwikkeling van het metro-tram-busnet.*

*Het beheerscontract 2006-2010 zal vermoedelijk betrekking hebben op het op kruissnelheid brengen van het pas goedgekeurde tram- en busplan, de inzet van het nieuw materieel, de sluiting van de kleine ring, de ontwikkeling van het Weststation, enzovoort.*

*Mevrouw Delforge vraagt waarom er geen bepaling is over de trillingen en het ViCom-programma. Ik zal dit programma binnen enkele weken aan de regering voorleggen. Het is ontzettend duur, maar er kunnen heel wat besparingen worden doorgevoerd als iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt.*

*Het huidige beheerscontract loopt normaal gezien dit jaar ten einde. Gezien de begrotingsbesprekingen heb ik niettemin beslist het contract voor een jaar te verlengen. Het beheerscontract bepaalt dat wanneer er geen nieuw contract wordt gesloten, het oude wordt verlengd, met inbegrip van de begrotingsmiddelen. Het gaat dus niet om een vertraging, maar veeleer om een voorzorgsmaatregel, waardoor de financiering van de MIVB en dus van het openbaar vervoer wordt gewaarborgd.*

*Die verlenging geeft ons ook de tijd om de situatie te evalueren en geen overhaaste beslissingen te nemen.*

*De regering heeft het tram-busplan goedgekeurd. Het plan is uitvoerbaar binnen de huidige budgettaire ruimte van de MIVB. Afgelopen zomer heeft de MIVB bijvoorbeeld 45 nieuwe trams besteld, zoals vastgesteld in het plan.*

*In dit soort aangelegenheden moeten we pragmatisch zijn.*

forcément d'accord, nous pouvons apprendre d'autrui.

A Lyon, un opérateur privé organise et finance tout. On peut s'informer sur le type de fonctionnement, et sur des avantages et désavantages qui en découlent. La comparaison est une bonne chose. Le but de l'exercice n'est pas de démontrer que le privé engendre d'autres coûts que le public, mais de mettre en évidence les villes les plus performantes par rapport à un paramètre donné, d'en rechercher les raisons et d'en faire la transposition.

Il n'est pas question de refaire pour la énième fois toutes les études déjà réalisées et donc, le consultant devra en avoir connaissance.

Le plan Iris et le contrat de gestion sont deux dossiers traités simultanément. En dépit de leurs interférences, ils sont différents. Les horizons de ces deux exercices ne sont pas les mêmes. Le plan Iris 2 a pour horizon 2015 ou plus, et vise le développement de l'offre métro-tram-bus. Cependant, il sort clairement du cadre du contrat de gestion 2006-2010.

Celui-ci aura vraisemblablement pour mission de gérer la montée en puissance du Plan Tram-Bus. Le gouvernement a trouvé un consensus en la matière. La STIB prépare actuellement la mise en oeuvre du plan phasé comme convenu. Il n'y a pas de réel problème. Le contrat de gestion s'attache en outre à l'affectation du nouveau matériel commandé, au bouclage de la petite ceinture, au développement de la gare de l'Ouest, etc.

Mme Delforge s'interroge sur l'oubli d'une mention relative aux vibrations et à ViCom. Tous ces éléments peuvent encore être intégrés. Dans quelques semaines, je vais soumettre au gouvernement un plan ViCom indépendamment du contrat de gestion. ViCom coûte énormément d'argent mais beaucoup d'économies peuvent être réalisées. Il faut mettre tout le monde face à ses responsabilités.

En ce qui concerne les délais, il est vrai que le contrat de gestion se termine cette année, mais vous savez la nature des discussions budgétaires actuelles. J'ai pris la décision de prolonger le contrat de gestion, ce qui permet le financement de

la STIB pendant un an de plus, sans que cela n'engendre de problème majeur. Cette mesure est favorable à nos transports en commun. Il n'y a pas de retard puisque le contrat de gestion prévoit que, en l'absence de nouveau contrat, l'actuel est prolongé, y compris les moyens budgétaires. Il s'agit davantage d'une mesure de précaution et il est préférable de ne pas agir de façon précipitée. Cette approche nous permet de bien évaluer la situation et de discuter de manière approfondie du contenu du nouveau contrat. Il n'y a pas de réel retard et le contrat actuel sera prolongé. La STIB ne se retrouve pas sans moyens financiers.

Le gouvernement a approuvé le Plan Tram-Bus et a pris la décision d'allouer les moyens budgétaires nécessaires. Dans la masse budgétaire dont la STIB dispose actuellement, moyennant certains calculs, le plan Plan Tram-Bus peut être mis en oeuvre. Par exemple, la STIB a approuvé cet été la commande de 45 nouveaux trams, nécessaires pour la mise en oeuvre du Plan. Tout cela était prévu.

J'ai appris qu'en cette matière, le dogmatisme mène bien souvent au résultat inverse à celui que l'on recherche.

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

**M. Rachid Madrane.** - Rassurez-vous quant au dogmatisme : il y a beaucoup de libre-exaministes qui rejettent le dogme par définition au sein de cette assemblée.

Je vous remercie pour votre réponse, complète, sincère et franche. Vous me dites que je fais preuve d'imagination. Vous non plus n'en manquez pas. Au sujet du financement, vous me dites qu' "on verra bien ce qu'on nous proposera comme sources de financement alternatives". Mais que signifie exactement ce financement alternatif ? Comment les choses se passeront-elles ? En jouant sur quel levier pour obtenir quel montant ? Quelle part aura ce financement alternatif dans la dotation régionale ?

**M. Pascal Smet, ministre.** - A titre d'exemple : on pourrait envisager de construire un dépôt avec le privé qui resterait de propriété publique. La Flandre

**De voorzitter.** - De heer Madrane heeft het woord.

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans)*. - *U zegt dat ik heel wat verbeelding heb, maar dat geldt ook voor u. U wacht op voorstellen voor alternatieve financieringsbronnen. Welke zijn dat? Welke hefboomen kunt u gebruiken om welk bedrag te verwerven? Welk deel van de gewestelijke dotatie zal met die alternatieve financiering betaald worden?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*. - *We zouden bijvoorbeeld samen met privé-investeerders een depot kunnen bouwen dat openbaar bezit blijft.*

a généralisé des rénovations, notamment dans les écoles, grâce à la collaboration entre le privé et le public. Pourquoi ne pourrait-on pas faire de même ? Les parkings que je voudrais construire, les 6.000 places que je voudrais aménager, pourraient l'être en partenariat avec le privé. Cet argent privé nous permettrait de bénéficier du résultat pendant une période de vingt ans, de l'utiliser et d'en devenir propriétaire.

**M. Rachid Madrane.**- Cela signifie donc que le privé rénove et que nous louons ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le privé paye et nous remboursons, à la manière d'un emprunt. C'est une sorte de préfinancement. Il faut évidemment que le privé soit intéressé.

**M. Rachid Madrane.**- C'est un peu ce qu'a fait la SNCB.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il n'y a pas de véritable risque, dans la mesure où le secteur public reste propriétaire du bien et l'exploite. Cela permet par ailleurs de faire avancer les dossiers.

Quant au fond de la question : je ne répéterai jamais assez : les transports en commun doivent rester un service public !

Si certains pays tels que les Pays -Bas et l'Angleterre ont opté pour la privatisation de leurs réseaux, avec pour conséquence une diminution de la clientèle, l'augmentation des prix, une sécurité et une qualité de service moindre, je souhaite pour ma part être à même de tirer les enseignements de leurs pratiques, afin de mieux concurrencer le secteur privé.

**M. Rachid Madrane.**- Faire appel à un bureau d'étude privé pour rédiger un cahier des charges ne revient-il pas à dire que l'administration n'est pas capable d'assumer une telle tâche ? Ne pourriez-vous remédier à une telle situation en vous concertant notamment avec Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat, en charge de la Fonction publique ?

*In Vlaanderen wordt heel veel op die manier samengewerkt met de privé-sector. We kunnen de 6.000 parkeerplaatsen waarnaar ik streef, aanleggen met privé-partners, waarna wij na twintig jaar eigenaar worden.*

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).**- *Dat betekent dus dat de privé-sector renoveert en dat wij huren?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Zij betalen en wij lossen af. Het is dus eerder een soort lening. De privé-sector moet natuurlijk geïnteresseerd zijn.*

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).**- *Dit lijkt op wat de NMBS gedaan heeft.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Er is geen risico, want de overheid blijft eigenaar en uitbater van het goed. Op die manier boeken we tenminste resultaten.*

*Ik kan het niet voldoende herhalen: het openbaar vervoer moet een openbare dienstverlening blijven!*

*In Nederland en Engeland heeft de privatisering van het openbaar vervoer geleid tot een daling van het aantal reizigers, een stijging van de prijzen, een slechtere dienstverlening enzovoort.*

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).**- *Mijnheer de minister, u hebt een privé-bureau ingeschakeld om het bestek op te maken. Is de administratie niet in staat om dat zelf te doen? Kunt u niet in overleg met staatssecretaris Brigitte Grouwels voor een oplossing zorgen?*

**M. Pascal Smet, ministre.-** La Direction de la Politique des Déplacements (AED) est sur le point d'être réorganisée et subira de profondes réformes. Une de ses missions consistera notamment à mieux suivre les contrats de gestion de la STIB.

Concernant la planification du réseau, celle-ci ne s'arrêtera pas uniquement à la STIB mais prendra également en compte l'organisation mise en place par d'autres opérateurs tels que De Lijn, les TEC, la SNCB afin de permettre à la Région de présenter le service de transports en commun le plus vaste possible. Par ailleurs et dans le cadre de l'élaboration du prochain contrat de gestion, l'administration interviendra seule ou assistée d'un service de consultance.

**M. Rachid Madrane.-** Par rapport au "benchmarking", j'avais sciemment cité Marseille et Lyon. Le "benchmarking" équivaut aux "best practices" : Qu'est-ce qui se fait de bien ailleurs ? Comparons les méthodes de gestion, d'organisation.

Ce sont de bonnes techniques de gestion, mais votre choix de villes ne me convient pas. Lyon s'est scindé entre le privé et le public. Marseille a connu quarante jours de grève et tout le secteur des trams a été privatisé. Quels seront dès lors vos référents positifs ou négatifs ? Lyon n'est pas un modèle pour moi !

**M. Pascal Smet, ministre.-** Ce sont néanmoins des socialistes qui sont responsables de cette privatisation !

**M. Rachid Madrane.-** Peu importe. C'est le principe des "best practices" : prenons ailleurs ce qui est bon. Ce n'est pas de ma faute si vous allez chez les mauvais élèves. Pour autant que la majorité des dix soient de bons exemples. Je ne sais pas si vous voulez écrire service public avec un "k" comme dans kiosque, mais l'important pour moi est que vous nous garantissiez les missions de service public. Nous continuerons à être votre poil à gratter, sans agressivité ou méchanceté.

Enfin, je note que des craintes s'expriment même à l'intérieur de l'organisation de l'opérateur sur lequel vous avez la tutelle. Je ne sais pas ce que signifient les financements alternatifs. Cela peut être tout-à-

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Het bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) wordt binnenkort grondig hervormd. Het zal onder andere de beheerscontracten van de MIVB beter moeten begeleiden.

*De planning van het netwerk zal niet enkel de lijnen van de MIVB omvatten, maar ook die van De Lijn, de TEC en de NMBS. Zodoende kan het Brussels Gewest een zo uitgebreid mogelijk netwerk voorstellen.*

*Wanneer het volgende beheerscontract wordt opgesteld, zal de administratie alleen of met de hulp van een consultant optreden.*

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).-** Ik heb bewust naar Marseille en Lyon verwezen in verband met benchmarking of "best practices". Het gaat om de vergelijking van methodes van beheer en organisatie.

*De minister verwijst echter naar twee slechte voorbeelden. In Lyon zit de relatie tussen privé en overheid grondig fout. In Marseille waren er stakingen en werden de trams geprivatiseerd.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Het waren niettemin socialisten die deze privatisering hebben doorgevoerd.

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).-** Dat doet niet ter zake. Het is belangrijk dat u goede voorbeelden kiest en dat de opdrachten van de overheidsdienst gewaarborgd blijven. Of "service public" daarbij met een "k" wordt geschreven zoals in "kiosk", is voor mij onbelangrijk. Wij zullen de luis in uw pels blijven.

*Ook binnen de MIVB maakt men zich zorgen. Wat bedoelt u met alternatieve financiering? Dat begrip kan zowel positief als negatief worden ingevuld. Dat u naar drie oriëntatienota's verwijst, stelt me wel gerust.*

*De PS zal altijd nauwlettend toezien op de*

fait positif, comme dans l'exemple que vous venez de donner, comme cela peut être le pire. Vous me rassurez toutefois quelque peu en parlant de trois notes d'orientation. Nous resterons attentifs aux missions de service public.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je suis heureux que vous suiviez cette question avec intérêt. L'échange d'idées est toujours intéressant. L'idée des kiosques a été présentée par des Francophones.

**M. le président.**- Cela nous fait sortir du sujet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je tiens simplement à préciser que ce n'est pas mon idée initiale, même si je n'y suis pas opposé.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant " les nouvelles initiatives prises en vue de créer une image moderne de la STIB ".

### QUESTION ORALE JOINTE DE MME NADIA EL YOUSFI

concernant " l'idée du Ministre de transformer l'image de la STIB ".

*opdrachten van de overheidsdiensten.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Geen probleem. Het is altijd interessant om van gedachten te wisselen. Het idee van de kiosken kwam trouwens van de Franstaligen.*

**De voorzitter (in het Frans).**- *Dat doet niet ter zake.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik wijs er alleen maar op dat het oorspronkelijk niet mijn idee was.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende " de nieuwe initiatieven om het imago van de MIVB te moderniseren ".

### TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NADIA EL YOUSFI

betreffende " het voorstel van de Minister om het imago van de MIVB te vernieuwen ".

---

**M. le président.**- A la demande de M. Serge de Patoul, excusé, et en l'absence de Mme Nadia El Yousfi, le point est reporté à la prochaine réunion.

**De voorzitter.**- Op verzoek van Serge de Patoul, die verontschuldigd is, en is afwezigheid van mevrouw Nadia El Yousfi, wordt het punt naar de volgende vergadering verschoven.