BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

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

VERGADERING VAN

WOENSDAG 7 FEBRUARI 2007

RÉUNION DU

MERCREDI 7 FÉVRIER 2007

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.

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.

INHOUD

INTERPELLATIE 5

- van de heer Rachid Madrane 5

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

betreffende "het gebrek aan beheerscontract tussen de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sedert 2005 en de stand van het nieuwe beheerscontract voor de periode 2007-2011".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Carla Dejonghe, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Denis Grimberghs, de heer Pascal Smet,** minister. 7

MONDELINGE VRAGEN 15

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 15

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

betreffende "de toestand op de Kroonlaan in Elsene".

SOMMAIRE

INTERPELLATION 5

- de M. Rachid Madrane 5

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

concernant "l'absence de contrat de gestion entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale depuis 2005 et l'état d'avancement du nouveau contrat de gestion couvrant la période 2007-2011".

Discussion – Orateurs : **Mme Carla Dejonghe, Mme Viviane Teitelbaum, M. Denis Grimberghs, M. Pascal Smet,** ministre. 7

QUESTIONS ORALES 15

- de Mme Viviane Teitelbaum 15

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

concernant "la situation de l'avenue de la Couronne à Ixelles".

- van de heer Didier Gosuin 18

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

betreffende "de vernieuwing van de signalisatie op de E 411".

- van mevrouw Céline Delforge 21

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

betreffende "de reclame voor auto's op het MIVB-net".

- van mevrouw Céline Delforge 24

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

betreffende "de onderaanneming bij de MIVB".

- de M. Didier Gosuin 18

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

concernant "le renouvellement de la signalisation sur la E 411".

- de Mme Céline Delforge 21

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

concernant " les publicités pour les voitures individuelles sur le réseau de la STIB ».

- de Mme Céline Delforge 24

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

concernant "la sous-traitance à la STIB".

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

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 "het gebrek aan beheerscontract tussen de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sedert 2005 en de stand van het nieuwe beheerscontract voor de periode 2007-2011".

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voerde als eerste Belgische overheid een beheerscontract in voor overheidsinstellingen. In dat document wordt niet alleen de autonomie van de betrokken instelling gewaarborgd, maar ook haar efficiënte en professionele beheer. Onder meer de BGDA, de GOMB en de Haven van Brussel hebben een beheerscontract gesloten.*

Conform de ordonnantie van 22 november 1990 staat de MIVB in voor de exploitatie van het Brussels openbaar vervoer. In het beheerscontract dat de MIVB sluit met de gewestregering, staan niet alleen de doelstellingen van haar beleid opgesomd, maar ook de middelen die daarvoor worden uitgetrokken.

De basisprincipes van het MIVB-beleid staan dan weer in een meerjarig beheerscontract, dat volgens

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'absence de contrat de gestion entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale depuis 2005 et l'état d'avancement du nouveau contrat de gestion couvrant la période 2007-2011".

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 efficiente et professionnelle des entreprises publiques soumises à ces contrats. C'est le cas d'entreprises publiques telles l'ORBEM, la SDRB, le Port de Bruxelles notamment.

En ce qui concerne la STIB, celle-ci est chargée par l'ordonnance du 22 novembre 1990 de l'exploitation du service public des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale. Le contrat de gestion conclu entre le gouvernement de la Région et la STIB précise les objectifs à atteindre et les moyens alloués pour les réaliser.

Les grands principes de gestion de la STIB sont

artikel 3 van de ordonnantie van 1990 de volgende materies moet regelen:

1) de doelstellingen (uiting van het gezamenlijk beleid van de MIVB en de gewestregering), evenals de planning voor de realisatie van deze doelstellingen;

2) de principes inzake aanleg en wijziging van lijnen;

3) het investeringsplan;

4) het financieel stelsel van de uitbating (tarieven en dotaties);

5) de motivatie van de MIVB en de sancties als ze haar verbintenissen niet nakomt;

6) de grote lijnen van het bedrijfsplan;

7) de voorwaarden voor een bijwerking van het contract.

Het beheerscontract is geldig voor een bepaalde periode en is hernieuwbaar. Het biedt een garantie voor de kwaliteit van het Brussels openbaar vervoer en plaatst de klant centraal in de dienstverlening.

Het beheerscontract legt de verplichtingen van beide partijen vast. Het is het resultaat van duidelijke politieke keuzes inzake de opdrachten van de MIVB.

Sinds 2005 echter functioneert de MIVB zonder beheerscontract en bevindt het zich daardoor in een onduidelijke situatie.

De MIVB en de gewestregering hebben achtereenvolgens drie beheerscontracten gesloten: 1991-1996, 1996-2001 en 2001-2006. Het contract voor 2006-2001 is echter nog nergens te bespeuren!

In zijn beleidsverklaring van 2006 beloofde de regering dat het nieuwe beheerscontract in de lente van 2006 zou worden goedgekeurd. Het verslag van het beheerscontract 2001-2005 vermeldt dat de onderhandelingen al begin 2006 zijn gestart.

arrêtés dans un contrat de gestion pluriannuel conclu avec la Région. L'article 3 de l'ordonnance de 1990 prévoit que ce contrat règle sept matières :

1) les objectifs assignés aux parties comme traduction de la politique poursuivie en commun, et le calendrier pour les réaliser ;

2) les modalités d'établissement et de modification du réseau ;

3) le plan d'investissement ;

4) le régime financier de l'exploitation (tarifs et dotation) ;

5) l'intéressement et les sanctions destinées à faire respecter les engagements ;

6) les grands éléments du plan d'entreprise ;

7) les conditions de révision du contrat.

Ce contrat de gestion régit donc 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 au centre des préoccupations, comme cela est rappelé dans les dépliants de la STIB.

En résumé, 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 : mission stratégique, mission tactique, mission opérationnelle.

Or, depuis 2005 la STIB opère dans le flou, faute de contrat de gestion.

La Région et la STIB ont à ce jour signé trois contrats de gestion, chacun pour une durée de cinq ans : en 1991, en 1996 et en 2001. Nous sommes en 2007 et le contrat de gestion 2006-2011 n'a pas encore montré le bout de son nez !

En 2006, dans sa déclaration de politique générale, le gouvernement nous promettait que le contrat de

Hoe ver staat het met de de redactie van het nieuwe beheerscontract? Wanneer zult u het aan het parlement kunnen voorleggen? Wanneer zal het debat in deze commissie plaatsvinden?

Bevindt de MIVB zich momenteel niet in een soort rechtsvacuüm? Wordt het vorige beheerscontract misschien stilzwijgend verlengd?

Een tijdje geleden stelde ik u een vraag over hetzelfde onderwerp, omdat u de redactie van het beheerscontract aan een privaat studiebureau had toevertrouwd. Is de vertraging misschien daaraan te wijten of heeft u een andere verklaring?

gestion 2006-2010 serait adopté au printemps 2006. Dans son rapport quinquennal du contrat de gestion 2001-2005, la STIB rappelait que la négociation du contrat de gestion était en cours depuis le début de l'année 2006.

Où en est-on dans l'élaboration du nouveau contrat de gestion de la STIB ? Quand pensez vous pouvoir le présenter au parlement et plus spécifiquement à la commission Infrastructure ? Quand allons-nous avoir ce débat en commission ?

Faute de contrat de gestion, la STIB n'est-elle pas contrainte de naviguer à vue et de remplir ses missions dans une sorte de vide juridique ? Dans ce cas, le précédent contrat est-il automatiquement et tacitement reconductible ?

II y a un certain temps, je vous interrogeais déjà sur le fait que la préparation et la rédaction du contrat de gestion de la STIB avaient été confiées à un bureau d'études privé. Y a-t-il un lien de cause à effet avec le retard pris dans l'adoption du contrat de gestion 2007-2011 ? Qu'est-ce qui explique et justifie ce retard ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik heb over dit onderwerp een mondelinge vraag ingediend. Het Bureau heeft die echter verworpen omdat ze iets te laat kwam. Ik sluit me dan ook graag aan bij deze interpellatie.

Er bestaat nog steeds grote onduidelijkheid over de stand van de onderhandelingen tussen het gewest en de MIVB met betrekking tot het nieuwe beheerscontract. Het vorige liep af eind 2005. Het nieuwe beheerscontract, dat de periode 2006-2010 zou moeten beslaan, is er nog steeds niet. Naar verluidt zijn de onderhandelingen nog niet concreet van start gegaan. Er zouden alleen een paar werknota's circuleren.

De heer Pascal Smet, minister.- Mag ik even glimlachen?

Discussion

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Un manque de clarté entoure l'état des négociations entre la Région et la STIB par rapport au nouveau contrat de gestion. Il semblerait qu'elles n'aient pas encore concrètement débuté.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Puis-je sourire ?*

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik reken erop dat u de zaak zodadelijk zult rechtzetten.

Aangezien de onderhandelingen over het vorige beheerscontract enkele maanden aansleepten, zou ik graag willen weten wanneer de nieuwe overeenkomst zal klaar zijn.

Momenteel doet de MIVB (en dus ook het gewest) zware investeringen in onder meer veiligheid, rollend materiaal en de bouw van nieuwe metrostations om de kleine ring te ontsluiten. Het beheerscontract bepaalt de krachtlijnen van het beleid voor een bepaalde periode. Het bevat ook een kalender met de concrete uitwerking van de vooropgezette doelstellingen.

Op dit moment bestaat er nog steeds onduidelijkheid over de MIVB-doelstellingen voor 2010, en dat terwijl het gewestelijk expressnet in die periode langzaam maar zeker verder zal worden ontwikkeld en een sterke invloed zal hebben op het verkeer in Brussel.

Het vijfjarenverslag van de MIVB dat in september verscheen, stelt dat er een betere samenwerking moet komen met de andere vervoersmaatschappijen. Een tweede uitdaging voor de periode 2006-2010 is de verhoging van de commerciële snelheid van de voertuigen. De vooropgestelde 18 km/u werd blijkbaar niet gehaald, althans wat 2005 betreft. Daarbij komen nog andere uitdagingen zoals doorstroming en veiligheid.

Ook zonder beheerscontract zullen de bussen, de metro's en de trams van de MIVB blijven rijden. Toch draagt de minister politieke verantwoordelijkheid voor het bepalen van de krachtlijnen van het MIVB-beleid.

Graag sluit ik me aan bij de vragen van de heer Madrane betreffende de modaliteiten en de planning van het beheerscontract. Kunt u me ook zeggen waaraan de vertraging te wijten is?

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Net als mijn collega's maak ik me zorgen om de*

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Dans la mesure où les négociations pour le précédent contrat de gestion ont duré plusieurs mois, je voudrais savoir quand le nouveau sera prêt.*

Actuellement, la STIB (et donc la Région) investit considérablement dans la sécurité, le matériel roulant et la construction de nouvelles stations de métro. Le contrat de gestion contient les lignes de force de la politique pour une période déterminée, ainsi que le calendrier du développement concret des objectifs fixés.

Les objectifs de la STIB pour 2010 sont toujours peu clairs, alors que le réseau express régional poursuivra son développement et aura une forte influence sur le trafic à Bruxelles.

Le rapport quinquennal de la STIB paru en septembre appelle à une meilleure collaboration avec les autres sociétés de transport. Il fixe aussi comme défis pour la période 2006-2010 l'augmentation de la vitesse commerciale, la fluidité et la sécurité.

Dès lors, je me joins aux questions de M. Madrane concernant les modalités et le calendrier du contrat de gestion. J'aimerais aussi connaître les raisons de ce retard.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je partage l'inquiétude de mes collègues au sujet du léger retard encouru

vertraging in de uitwerking van het beheerscontract tussen het gewest en de MIVB.

Toen het beheerscontract in 2005 afliep, verklaarde de minister in deze commissie dat hij het contract zou voortzetten om de financiering van de MIVB te vrijwaren zonder een beroep te doen op arbitrage.

De minister beweerde toen ook dat er geen vertraging was omdat het beheerscontract bepaalde dat, bij afwezigheid van een nieuw contract, het huidige contract en de bijhorende financiële regeling moesten worden verlengd.

Volgens de minister liet deze aanpak toe om de situatie te evalueren en de inhoud van het nieuwe contract grondig te bespreken.

In juli 2006 kreeg de commissie de mogelijkheid om de oriëntatienota inzake het beheerscontract 2007 - 2011 te bespreken. Dat moest snel gaan onder het voorwendsel dat de regering in augustus de onderhandelingen met de MIVB moest aanvatten om dan over te gaan tot de arbitrages voor de opstelling van de begroting 2007.

In de begroting 2007 wordt echter nog steeds verwezen naar het vorige beheerscontract en zijn de ingeschreven kredieten in het beste geval geïndexeerd.

De minister heeft dan geantwoord dat er intensieve onderhandelingen bezig waren en dat de inhoud daarvan nog geheim moest blijven.

Krijgt de heer Madrane vandaag hetzelfde antwoord?

In een artikel in La Capitale van 1 februari 2007 staat te lezen dat de MIVB de intentie heeft om dit jaar een zestigtal bijkomende T3000 te bestellen, maar dat dit afhangt van het nieuwe beheerscontract waarover blijkbaar zonder veel haast tussen het gewest en de MIVB wordt onderhandeld. De krant lijkt te bevestigen wat de heer Madrane en ook ikzelf vermoeden.

Het artikel handelt over de bestelling van allerhande rollend materieel. Dat is noodzakelijk om het volledige plan voor de trams en de bussen te kunnen uitvoeren en een aantal versleten voertuigen te vervangen.

dans l'élaboration du contrat de gestion entre la Région et la STIB.

Fin 2005, alors que le contrat de gestion venait à échéance, étant donné les difficultés rencontrées par le gouvernement lors des discussions budgétaires, vous déclariez au sein de cette même commission, avoir pris la décision de prolonger le contrat de gestion pour permettre le financement de la STIB sans devoir procéder à un quelconque arbitrage en la matière.

Vous avez même prétendu à l'époque qu'il n'y avait aucun retard étant donné que le contrat de gestion prévoyait la prolongation du contrat actuel et les moyens budgétaires y afférents, en l'absence de nouveau contrat.

Enfin, vous avez conclu que cette approche permettait d'évaluer la situation et de discuter de manière approfondie du contenu du nouveau contrat.

Au mois de juillet 2006, avant la fin de la session parlementaire au mois de juillet, l'occasion avait été donnée de débattre sur la note d'orientation relative au contrat de gestion 2007-2011, mais dans la hâte, sous prétexte que le gouvernement devait entrer en négociation avec la STIB dans le courant du mois d'août afin de procéder aux arbitrages pour l'élaboration du budget 2007.

Or, dans le budget 2007, il est toujours fait allusion au contrat de gestion précédent, de sorte que les crédits inscrits sont, tout au plus, indexés.

Vous aviez alors répondu que des négociations intensives étaient en cours, et que vous ne pouviez à l'époque en révéler le contenu.

Puisque nous nous trouvons toujours dans la même situation, M. Madrane peut-il s'attendre aujourd'hui à recevoir la même réponse ?

En effet, un article de La Capitale de ce 1er février présentant le nouveau T4000, précise "On prête à la STIB l'intention de commander une soixantaine de T3000 supplémentaires d'ici la fin de l'année. Mais cela dépend de l'humeur du contrat de gestion liant la STIB à la Région que leurs représentants peaufinent sans hâte".

Bij gebrek aan een nieuw contract kunnen echter geen bestellingen worden geplaatst. Dat hindert de MIVB bij de uitvoering van haar opdracht als openbare dienst.

De MR-fractie zou graag vernemen welke elementen in het dossier voor vertraging zorgen bij het sluiten van dit nieuwe contract. Waarschijnlijk zal de minister hierop niet antwoorden, wat hij ook in oktober 2006 niet heeft gedaan.

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Binnenkort zal een ordonnantie worden goedgekeurd die het mogelijk maakt de activiteiten van de MIVB op te splitsen en een orgaan met de investeringen van de MIVB te belasten. Daarom is het uiterst belangrijk dat in het beheerscontract een duidelijk kader voor de ontwikkeling van het vervoersnet wordt vastgelegd en dat de regering de politieke beslissingsmacht over de evolutie van het vervoersaanbod behoudt, zelfs na de goedkeuring van het beheerscontract.*

Tijdens debatten over de goedkeuring van een beheerscontract krijgen de parlementsleden vaak te horen dat zij vertrouwen moeten hebben in de regering, die mede-contractant is voor de uitvoering van de opdrachten van algemeen belang.

Die logica is gerechtvaardigd, maar enkel op voorwaarde dat het politiek referentiekader

"Sans hâte", la prose du journaliste ne fait que confirmer le sentiment que nous partageons avec Monsieur Madrane.

L'article en question évoque des commandes de T3000, de cinq boas supplémentaires, de nouveaux bus au gaz, autant de matériel roulant que la STIB souhaite acquérir cette année pour répondre aux besoins de la mise en oeuvre complète du Plan trams-bus ou encore assurer le remplacement de véhicules en fin de vie, parce que, selon les employés de la STIB, la situation actuelle devient critique.

Mais, faute de cadre fixé par ce nouveau contrat de gestion, il est à supposer qu'aucune commande ne peut être effectuée. Il y a fort à parier que cette situation handicape la STIB dans sa mission essentielle de service public, à savoir proposer une offre de transport public performante en suffisance.

Nous souhaiterions connaître également les éléments du dossier qui induisent ce retard dans la conclusion de ce contrat, même si nous sommes convaincus que ces questions s`opposeront à la même fin de non-recevoir qu'au mois d'octobre 2006.

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

M. Denis Grimberghs.- Nous avons déjà eu l'occasion de vous interroger à propos du contrat de gestion de la STIB. Nous espérons qu'un certain nombre d'éléments que vous aviez annoncés et qui ont été indiqués par les groupes parlementaires au cours des débats précédents resteront bien enregistrés. Ces points risquent effectivement de s'effilocher avec le temps, si on ne les répète pas régulièrement.

Je suis très attentif à un point particulier, en liaison entre ce dossier et l'adoption d'une ordonnance qui doit permettre le dédoublement d'activités par une société qui s'occuperait des investissements de la STIB. Il s'agit du cadre dans lequel ce contrat de gestion doit être signé avec la STIB, en ce qui concerne le développement du réseau.

Il faudrait rappeler à la STIB et à tous ceux qui s'investissent dans la finalisation du contrat de

duidelijk is vastgesteld. Dat referentiekader is het gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP), zolang dat niet door de regering wordt herzien.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Wat we doen, is alles behalve onwettelijk. Zonder nieuw beheerscontract, wordt het oude immers automatisch met een jaar verlengd. De MIVB ging akkoord met deze oplossing die de regering voorstelde. Juridisch is er dus geen probleem.*

De onderhandelingen over het contract zijn bijna afgerond. Vrijdag krijg ik de laatste versie, met alle begrotingscijfers. De regering zal daarover debatteren. De budgettaire discussies zijn dus beslecht, net als die over de onmiddellijke investering, in het verlengde van 2004. Over de andere investeringen van meer dan een jaar zal de regering later beslissen.

gestion que, pour l'instant, les administrations publiques - y compris le gouvernement - et les différentes administrations publiques régionales - en ce compris les organismes d'intérêt public comme la STIB - sont tenues d'exécuter le Plan Régional de Développement, que le gouvernement a choisi de ne pas soumettre à révision.

Des études sont en cours - telles que le Plan IRIS II ou des projets portant sur des améliorations ou des transformations du réseau existant - pour imaginer les évolutions des politiques en matière de mobilité. L'arbitrage politique nécessaire par rapport à cette évolution de l'offre doit rester entre les mains des autorités régionales. Même après l'adoption du contrat de gestion, vous devez, en tant que ministre, assumer les responsabilités politiques à l'égard de l'évolution de cette offre vis-à-vis de cette commission et de ce parlement.

L'adoption d'un contrat de gestion a trop souvent été suivie d'un débat en commission où les parlementaires s'entendaient dire que, puisqu'ils voulaient l'autonomie des organismes d'intérêt public, ils devaient faire confiance à l'opérateur public qui est le co-contractant pour l'exécution des missions d'intérêt général.

Je veux bien m'inscrire dans cette logique, qui est légitime et nécessaire, à condition que le cadre de référence politique soit clairement défini. C'est le PRD qui constitue l'outil de référence, jusqu'à ce qu'il soit modifié.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Tout d'abord, je tiens à rassurer M. Madrane : nous ne naviguons pas en pleine illégalité. Mme Teitelbaum a rappelé à juste titre que, comme prévu dans le contrat de gestion, en l'absence de nouveau contrat, l'ancien serait automatiquement renouvelé. Le gouvernement avait explicitement convenu de procéder de la sorte, avec le consentement de la STIB. Par conséquent, le contrat de gestion d'une durée de cinq ans, et dont les dispositions portent au-delà de ce terme, est prolongé d'un an, de façon parfaitement correcte sur le plan juridique. De plus, cette solution était souhaitée par moi-même et par le gouvernement : la STIB n'y voyait pas d'objection.

De lichte achterstand heeft verschillende redenen. Wij wilden eerst weten of de dure CITEO-operatie budgettair haalbaar was. De Nationale Bank heeft dit lang bestudeerd en wij wilden het dossier goed voorbereiden met gespecialiseerde advocaten. De regering en de MIVB hebben samengewerkt en nu is alles duidelijk.

We hebben ook de tijd genomen om ons net te laten vergelijken met buitenlandse netten, door het privé-bureau Ramboll Management. Dit bureau stelt niet zelf het contract op, maar begeleidt het hele proces.

(verder in het Nederlands)

Het verbaasde me enigszins mevrouw Dejonghe te horen zeggen dat de onderhandelingen nog niet zouden gestart zijn. De afgelopen maanden werd er immers druk onderhandeld. Vandaag zijn beide partijen het grotendeels eens over de inhoud van het document. Alleen sommige details moeten nog worden aangepast. Vrijdag zal de definitieve tekst klaar zijn. In de loop van volgende week zal hij aan de regering worden voorgelegd, waar hij zal worden besproken en goedgekeurd.

(verder in het Frans)

Zodra het beheerscontract met de MIVB is afgesloten, zal ik het aan deze commissie komen voorstellen. Het betreft immers een bevoegdheid van de regering en niet van het parlement.

Over de belangrijkste krachtlijnen van het contract is trouwens reeds gedebatteerd in deze commissie, die een uitgebreide nota heeft ontvangen.

De MIVB is geen ongeleid projectiel. De directie werkt met beheersplannen. Het beheerscomité bestaat uit een voorzitter, een ondervoorzitter en een aantal regeringscommissarissen, waaronder mijn kabinetschef. De regering staat achter het beleid van de MIVB.

Mijnheer Grimberghs heeft opgemerkt dat het er tegenwoordig anders aan toe gaat bij de MIVB. Toen Jos Chabert nog minister was, zei hij dat het de MIVB was die zelfstandig besliste. Ik heb altijd gezegd dat ik de politieke verantwoordelijkheid voor het beleid van de MIVB zou nemen. Wanneer het nodig is, kom ik tussenbeide. De MIVB heeft

A présent, les négociations du contrat sont pratiquement finalisées. Je recevrai ce vendredi la dernière version du contrat de gestion, contenant tous les chiffres budgétaires. Elle sera ensuite soumise à discussion au gouvernement. Par conséquent, tous les arbitrages budgétaires sont terminés, de même que les questions de discussion sur l'investissement immédiat, dans le prolongement de 2004. Tous les autres investissements de plus d'un an seront décidés ultérieurement par le gouvernement.

Il est vrai que nous avons un léger retard, mais il est voulu pour différentes raisons. Les réalités budgétaires de la Région sont telles que nous avons voulu avoir la clarté sur la possibilité de l'opération CITEO, qui exige beaucoup d'argent. La Banque nationale a pris du temps, nous-mêmes avons voulu bien préparer le dossier avec l'aide d'avocats spécialisés. Le gouvernement et la STIB ont travaillé de concert. A présent que la clarté est pratiquement faite sur le sujet, nous pouvons avancer.

Ensuite, puisque nous n'étions pas pressés, nous avons préféré prendre le temps de la comparaison avec d'autres réseaux étrangers. Cette mission a été dévolue au bureau privé Ramboll Management. Celui-ci ne rédige pas le contrat, mais il est chargé d'une mission d'accompagnement, de réalisation des phases de diagnostic, de comparaison avec les réseaux étrangers et de secrétariat du comité d'accompagnement.

(poursuivant en néerlandais)

Cela m'étonne que Mme Dejonghe dise que les négociations n'ont pas commencé. Les derniers mois, les négociations sont allées bon train. Actuellement, les parties sont globalement d'accord sur le contenu du document. Seuls quelques détails doivent encore être adaptés. Le texte définitif sera prêt vendredi. Il sera soumis au gouvernement la semaine prochaine.

(poursuivant en français)

Après l'adoption du contrat de gestion par le gouvernement et sa signature avec la STIB, je viendrai l'expliquer et le présenter à cette commission. A juste titre, M. le président a

tegenwoordig zeer goed begrepen dat de regering beslist, en zij de beslissingen uitvoert. Ik vind dat de politiek over de belangrijkste zaken moet beslissen.

Het vorige beheerscontract is op 5 april 2001 afgesloten. Er wordt het nodige geld vrijgemaakt voor de nieuwe beheersovereenkomst. De regering heeft afgesproken dat als het beheerscontract belangrijke gevolgen zou hebben voor de begroting, een begrotingsaanpassing zou worden doorgevoerd.

Het huidige beheerscontract loopt van 2007 tot 2011.

souligné que "la conclusion du contrat de gestion est un acte qui relève uniquement du gouvernement". Ceci découle de la séparation des pouvoirs et les compétences.

Je voudrais rappeler que les orientations de ce contrat ont déjà été débattues au sein de cette commission. Une note circonstanciée de 27 pages qui reprenait les ambitions, les axes et les objectifs du prochain contrat a été approuvée par le gouvernement en mai 2006, et soumise et discutée dans cette commission.

La STIB ne travaille pas dans le vide. Il y a une direction générale qui a des plans de gestion. Son comité de gestion comprend un président, un vice-président, un commissaire du gouvernement, en l'occurrence mon chef de cabinet, ainsi que d'autres commissaires du gouvernement. Les orientations et les décisions prises par la STIB sont celles que le gouvernement souhaite.

M. Grimberghs, je crois que vous avez remarqué que cela a changé. Je le dis à mes amis du CD&V. Nous ne sommes plus à l'époque de M. Chabert qui disait en effet que la STIB décidait de tout. Dès le début, j'ai dit que j'étais prêt à prendre ma responsabilité politique. Nous l'avons fait et, quand c'était nécessaire, nous sommes intervenus. A la STIB, les responsables comprennent très bien que le gouvernement décide et que la STIB exécute. Evidemment, certains aspects comme sa gestion quotidienne relèvent directement de la STIB. Ce n'est pas au gouvernement de gérer une entreprise de 6.500 personnes. Par contre, c'est le gouvernement qui doit assumer la responsabilité de déterminer les lignes de tram, ou la suppression de lignes de bus, sauf raisons exceptionnelles. J'adhère au principe de la primauté du politique. Elle est très importante dans ces choix.

Je peux comprendre les questions qui m'ont été posées. Pour la STIB, le gouvernement et moi-même, il n'y a toutefois pas de grand problème. Nous devons simplement finaliser les négociations et conclure.

Enfin, le contrat de gestion précédent a été signé le 5 avril 2001, avec effet rétroactif au 1er janvier 2001. Il y a actuellement un contrat de gestion et les budgets sont disponibles. Lors de la discussion et de l'approbation du budget 2007, le

gouvernement a convenu que si le contrat de gestion avait des implications budgétaires pour l'année courante 2007, il serait procédé à une adaptation lors de l'ajustement budgétaire.

Ce contrat de gestion ira de 2007 à 2011.

De voorzitter *(in het Frans).- Is de looptijd steeds vijf jaar?*

M. le président.- Il dure toujours cinq ans ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ja. Het nieuwe contract heeft een jaar vertraging.*

Het Brussels Gewest is steeds meer betrokken bij het beleid van de MIVB. In het verleden maakte de MIVB soms plannen zonder dat de regering ze had gezien, tegenwoordig gebeurt dat niet meer.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui. La période initiale 2006-2010 a été décalée d'une année.

La STIB est bien ancrée dans les réalités régionales. La Région est de plus en plus activement impliquée dans les choix opérés par la STIB. Jadis, la STIB rédigeait les plans d'aménagement sans que les autorités régionales, qui n'étaient pas toujours au courant, les aient vus. Nous avons demandé que tous les plans introduits aient d'abord mon approbation au nom du gouvernement.

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

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

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- U stelt dat de situatie niet ernstig is, terwijl ik het tegendeel beweer. Het lijkt me geen goede oplossing om het vorige beheerscontract te behouden. Strategische keuzes uit het verleden zijn immers niet noodzakelijk aan de actuele noden aangepast. Bovendien bestaat de regering uit een andere meerderheid. Aangezien het gewest de MIVB belangrijke financiële middelen toekent, moeten beide partijen weten hoe de situatie zal evolueren.*

In de toekomst moeten de parlementsleden de regeringsleden sneller interpelleren. Het is jammer dat het beleidswerk systematisch vertraging oploopt.

Is die vertraging te wijten aan het feit dat er een beroep werd gedaan op een extern studiebureau? Een partner uit de privé maakt het overleg er alleen maar ingewikkelder op.

M. Rachid Madrane.- J'ai qualifié la situation de "grave" alors que vous soutenez qu'elle ne l'est pas. Je vous rappelle qu'un contrat de gestion est la traduction politique des choix stratégiques qu'un gouvernement assigne à une société dont il a la tutelle.

En outre, le maintien du contrat de gestion précédent ne me paraît pas judicieux. Les choix stratégiques d'hier ne sont pas forcément identiques à ceux de demain. Par ailleurs, il ne s'agit pas de la même majorité.

La Région consacre effectivement un budget considérable à cette entreprise. Il convient, tant pour nous que pour la STIB, de savoir dans quelle direction la situation évolue.

A l'avenir, il est prioritaire que les députés interpellent les ministres compétents dans un délai suffisant. Il est regrettable, en effet, que nous n'anticipions pas davantage et que nous soyons systématiquement en retard.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de toestand op de Kroonlaan in Elsene".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Er is al sinds jaren een mobiliteitsprobleem op de Kroonlaan in Elsene.*

De problemen hebben onder meer te maken met buslijn 95. De bussen staan erg vaak in de file op de Kroonlaan, vooral ter hoogte van het kruispunt met de Generaal Jacqueslaan. Bijgevolg hebben ze vaak vertraging en moeten er meer bussen worden

Je ne fais que m'inquiéter du retard pris.

Le retard encouru est-il inhérent au fait que l'on soit passé par l'intermédiaire d'un bureau privé, lequel aurait retardé l'évolution du dossier ? Le passage par le privé complexifie la situation, car il augmente le nombre d'interlocuteurs.

J'ai personnellement pris le parti de vous alerter pour que cette situation ne se reproduise pas à l'avenir et permettre au dossier d'aboutir.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "la situation de l'avenue de la Couronne à Ixelles".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- La situation de l'avenue de la Couronne à Ixelles est à nouveau sous les feux de l'actualité. Cette artère ixelloise connaît depuis de nombreuses années des problèmes aigus en matière de mobilité. J'ai déjà eu l'occasion de vous questionner à ce sujet.

La ligne de bus 95, la deuxième en importance en Région bruxelloise après la ligne 71, est

ingelegd of gebruikt worden gemaakt van gelede bussen om de uurregeling na te leven.

Alle pogingen om het probleem op te lossen waren tevergeefs. Zo werden er een eigen bedding voorzien tussen de Generaal Thysstraat en de Generaal Jacqueslaan, maar de stenen die dienden om de baanvakken van elkaar te scheiden moesten verwijderd worden wegens te gevaarlijk. Ook ter hoogte van de Fritz Toussaintstraat werd er een eigen bedding voorzien, maar die bracht evenmin soelaas.

Een aantal verenigingen hebben reeds oplossingen geformuleerd. Zo vindt NoMo dat de Kroonlaan volledig opnieuw moet worden ingericht en dat er een tram moet komen.

De MIVB is voorstander van een brede eigen bedding voor de bussen. Ik zie het liefst een globale en duurzame oplossing.

Men moet rekening houden met alle betrokkenen en met de sociaal-economische context.

Zowel de buurtbewoners als de handelaars moeten worden betrokken bij de besprekingen over de heraanleg van de laan. Het is niet de bedoeling dat een verbeterde situatie inzake openbaar vervoer nieuwe verkeersongemakken doen ontstaan die dan weer andere weggebruikers zou benadelen.

Voor een definitieve beslissing dienen het gewest, de gemeente en de MIVB een akkoord te bereiken.

Wat is uw standpunt ter zake? Is de heraanleg van de laan daadwerkelijk gepland? Acht u het nog steeds mogelijk een brede strook aan te leggen waar de bussen in eigen bedding rijden, zoals de MIVB dat vraagt? Bestaan er andere voorstellen? Zult u snel een algemene consensus bereiken over het dossier?

Ik hoop dat uw antwoord zowel de reizigers van lijn 95 als de omwonenden en de handelaars zal geruststellen.

particulièrement concernée. Les bus semblent avoir des difficultés pour monter et descendre l'avenue de la Couronne et plus particulièrement lorsqu'ils se rapprochent du carrefour croisant le boulevard Général Jacques. Cela se traduit par des ralentissements de la ligne, avec pour conséquence une très grande irrégularité. Cette situation entraîne l'augmentation du nombre de bus sur l'artère pour respecter les horaires ainsi que la mise en circulation exclusive de bus articulés.

Certaines tentatives de règlements tronçon par tronçon ont été amorcées ces dernières années, mais sans réel succès. Des bordurettes ont ainsi été placées sur le tronçon entre la rue Général Thys et le boulevard Général Jacques avant d'être retirées car trop dangereuses. Un couloir de site propre a également été aménagé le long de la rue Fritz Toussaint mais cette solution n'est pas véritablement efficace.

Dans cette perspective, un certain nombre d'associations, d'interlocuteurs privés ou de pouvoirs publics formulent nombre de propositions concernant cette voirie régionale. Ainsi, le président de l'association NoMo - autrement mobile - préconise un réaménagement complet de l'avenue de la Couronne avec, à terme, une tramification.

La STIB défend, par la voix de son porte-parole, l'idée d'un large site propre pour le bus. Nous sommes, pour notre part, favorable à une réponse globale et durable pour résoudre les problèmes rencontrés.

Cependant, il convient selon nous d'être attentif à l'ensemble des acteurs concernés ainsi qu'au contexte économique et social en cause.

D'une part, les riverains doivent être dans une large mesure associés et consultés sur les orientations de l'aménagement de leur avenue car ils sont bien entendu les premiers touchés par ces difficultés. D'autre part, les commerçants ne doivent pas être laissés en marge de l'évolution du dossier car l'option choisie aura d'importantes répercussions sur leur situation, que ce soit en termes de livraison de marchandises ou encore de places de parking.

Il ne faudrait pas, en pensant régler le problème des

transports publics, créer d'autres désagréments voire même détériorer la situation générale de la mobilité. En effet, les autres utilisateurs de la voie publique, qu'il s'agisse des piétons, des cyclistes, des motocyclistes ou encore des automobilistes, ne doivent pas être fragilisés ou handicapés par la nouvelle disposition des lieux.

Il est évident que la décision définitive dépend d'un accord entre les différents intervenants en présence : la Région, la commune et la STIB.

Quel est votre point de vue sur le sujet et quelle sera la position que défendra la Région face à ses partenaires ? S'il apparaît certain que la situation actuelle ne restera pas en l'état et qu'un réaménagement de l'avenue est en vue, quelle est votre appréciation et analyse de la situation ?

Envisagez-vous toujours l'option d'un large site propre pour le bus telle que revendiquée par la STIB ? D'autres propositions ont-elles été portées à votre connaissance ? Pensez-vous pouvoir aboutir rapidement à une solution globale conciliant les intérêts des différents protagonistes ?

Pourriez-vous nous éclairer à ce sujet afin de rassurer tant les quelque cinq millions de voyageurs qui empruntent la ligne 95 chaque année que les autres usagers, riverains et commerçants pour qui la situation est de plus en plus invivable ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb tweemaal het wijkcomité ontmoet, dat een dossier over de Kroonlaan heeft voorbereid. De probleempunten die de buurtbewoners aanhalen zijn de snelheid van het autoverkeer, de reissnelheid van bus 95 en het gebrek aan fietsvoorzieningen en bomen of ander groen.*

Ik had mijn bestuur gevraagd om een plan voor de volledige heraanleg van deze invalsweg op te stellen, in samenwerking met de MIVB en het wijkcomité.

Het ontwerpplan heeft enige vertraging opgelopen door de gemeenteraadsverkiezingen, maar is nu klaar. Ik zal binnenkort de burgemeester ontmoeten om de opties te overlopen en bepaalde knopen door

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'administration, la STIB et moi-même sommes parfaitement conscients des différents points soulevés par votre question. J'ai rencontré à deux reprises le comité de quartier concerné, qui a préparé tout un dossier sur l'avenue de la Couronne. Les différents points et problèmes qu'ils soulignent sont la vitesse des automobiles, la vitesse commerciale des bus 95 et le manque d'infrastructures cyclables sur cet axe de pénétration.

Les habitants ont le souci de mieux se protéger et de diminuer ou limiter l'excès de nuisances dues au trafic automobile et aux ralentissements. La question du manque d'arbres et de verdurisation est aussi ressortie de ces rencontres.

te hakken.

Wat ik wel al kan meegeven, is dat wij de straat niet van gevel tot gevel zullen heraanleggen, maar eerder een soort lifting zullen doorvoeren, zodat de werken minder invloed hebben op de mobiliteit.

Comme je vous le signalais déjà il y a quelques mois, j'ai chargé mon administration d'établir un plan de réaménagement complet de cette artère. Dans cette optique, nous avons travaillé non seulement avec l'administration et la STIB, mais également avec le comité de quartier qui a eu l'opportunité d'émettre des remarques.

Le projet est prêt mais a été ralenti par les élections communales. J'ai eu l'occasion de m'entretenir du dossier avec le bourgmestre et nous avons convenu de nous revoir prochainement pour discuter des orientations. Nous pourrions trancher rapidement, prendre des options et procéder à des améliorations.

Nous n'allons pas procéder à un réaménagement complet de façade à façade mais à un "lifting", ce qui permettra de limiter l'impact des travaux sur la mobilité.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Ik ben blij met de ontmoeting met de gemeente Elsene. We zullen uw voorstellen om de mobiliteit te verbeteren aandachtig volgen.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Je suis ravie de faire avancer le rendez-vous avec la commune d'Ixelles et nous serons bien sûr très attentifs à vos propositions d'amélioration, en espérant qu'elles vont effectivement permettre de fluidifier la mobilité et de contenter les riverains.

- Het incident is gelsoten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de vernieuwing van de signalisatie op de E 411".

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "le renouvellement de la signalisation sur la E 411".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

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

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- Mijnheer*

M. Didier Gosuin.- Monsieur le ministre, je vous

de minister, ik ben blij dat u de mobiliteitsproblemen ruimer ziet dan de grenzen van het Brussels Gewest. Recent stelde u voor om bepaalde tram- en metrolijnen te verlengen tot buiten het gewest. Wij zijn altijd te vinden voor dergelijke zinnige voorstellen.

Ik wil u dan ook ondervragen over de nieuwe signalisatie op een deel van de E 411, tussen het viaduct 'Drie Fonteinen' en het Leonardkruispunt. Volgens een samenwerkingsakkoord staat het Brussels Gewest in voor het beheer van de weg en Vlaanderen voor de signalisatie. Het linkerdeel van de weg bij het verlaten van Brussel, ligt op Brussels gondgebied en daar is de signalisatie tweetalig. Onlangs werd echter een paneel vervangen door een eentalig bord. Wie Brussel verlaat, moet dus weten dat Liège Luik is, enzovoort.

U zult zeggen dat dit slechts een symbolische kwestie is. Ik heb dit voorval dan ook gesignaleerd aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht. Het gaat hier echter ook om gezond verstand en wederzijds respect. Het is zeker niet overdreven om het Vlaams Gewest officieel te vragen de borden aan te passen.

Destijds zei de bevoegde minister mij dat ik moest wachten tot de panelen vervangen werden. Dat is nu gebeurd, maar ze zijn niet gecorrigeerd.

Wat is het standpunt van de minister?

entends avec une certaine satisfaction plaider ces derniers temps pour réfléchir aux problèmes de mobilité sans se limiter aux frontières de la Région bruxelloise. Récemment, vous avez plaidé pour le principe de prolongation de certaines lignes de tram ou de métro au-delà des frontières administratives de Bruxelles. C'est le bon sens même et vous trouverez toujours en nous des alliés objectifs pour défendre ces principes et les concrétiser dans les faits.

Dans cette logique, je souhaite vous questionner sur la nouvelle signalétique dans la partie de la E 411 située entre le viaduc des Trois Fontaines et le carrefour Léonard. Un accord de coopération stipule que c'est la Région bruxelloise (l'AED) qui gère la voirie (entretien, gestion des eaux de ruissellement, etc.) et la Flandre qui gère la signalétique aérienne. Comme la partie gauche de la voirie en quittant Bruxelles se trouve en territoire bruxellois, toute la signalétique est bilingue. Ainsi, les panneaux directionnels guident, en deux langues, les automobilistes quittant ou entrant dans Bruxelles. C'est signe de bon sens et de respect mutuel. Récemment, un double panneau directionnel a été remplacé, sur lequel ne figure aucune indication bilingue. Ainsi, l'automobiliste étranger qui quitte Bruxelles doit savoir que Namur est Namen, que Lille est Rijsel et que Liège est Luik.

Vous me direz que la situation actuelle n'est pas catastrophique et que le problème est plutôt d'ordre symbolique. Effectivement, c'est symbolique et j'ai signalé le fait à la Commission permanente de Contrôle linguistique. Mais au-delà de la symbolique, il s'agit ici de simple bon sens et de respect mutuel, ce que j'appelle la courtoisie linguistique. Il me semble que ce n'est pas excessif ; dans un souci de bonne compréhension, d'adresser une demande officielle à la Région flamande afin qu'elle modifie les panneaux litigieux.

J'ajoute qu'en son temps, j'étais intervenu auprès du ministre de l'époque, qui m'avait répondu qu'il fallait attendre le renouvellement des nouveaux panneaux. Ces panneaux ont été remplacés mais pas corrigés.

Je souhaite connaître la position du ministre.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De signalisatie die het Vlaams Gewest heeft aangebracht aan de oprit van de E 411 waarvan sprake, is in regel met het koninklijk besluit van 18 juli 1966.*

De grens tussen de gemeente Oudergem en het Vlaams Gewest bevindt zich ergens langs de rijweg, ter hoogte van de pechstrook.

De verkeersborden aan de rechterkant van de weg bevinden zich in het Brussels Gewest en moeten tweetalig zijn, die aan de linkerkant bevinden zich in het Vlaams Gewest en moeten dus eentalig zijn. De borden die het Vlaams Gewest heeft aangebracht zijn bijgevolg niet betwistbaar.

Ik deel uw mening, maar de taalwetgeving is nu eenmaal wetgeving van openbare orde. Ik zal echter mijn Vlaamse collega voorstellen om voor dit specifieke geval een uitzondering te maken en tweetalige borden te plaatsen.

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

M. Pascal Smet, ministre.- En vertu de l'arrêté royal du 18 juillet 1966 qui réglemente l'utilisation des langues sur les panneaux de signalisation routière, la signalisation mise en place par la Région flamande sur l'accès à l'autoroute E411 entre le viaduc des Trois Fontaines et le carrefour Léonard est correcte.

En effet, la limite entre la commune d'Auderghem et la Région flamande se situe approximativement le long de la chaussée, en l'occurrence sur la bande d'arrêt d'urgence.

Conformément à la législation, les panneaux de signalisation situés du côté droit de la chaussée doivent être bilingues, vu qu'ils se trouvent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, et ceux qui sont situés au-dessus de la chaussée, doivent être unilingues, vu qu'ils sont placés sur le territoire de la Région flamande.

Les panneaux mis récemment en place par la Région flamande ne sont donc pas litigieux.

Généralement, je transmets les interpellations de cet ordre à mon collègue flamand M. Kris Peeters, pour qu'il puisse apporter les rectifications, le cas échéant, ce qui est fait dans les semaines qui suivent.

Personnellement, je partage votre opinion, même s'il n'est pas évident de donner suite à ce genre de requête vu que la législation linguistique relève de l'ordre public. Néanmoins, je compte solliciter l'attention de mon collègue sur cette particularité locale et suggérer le remplacement des panneaux unilingues par des panneaux bilingues.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- Het bord in kwestie bevindt zich wel degelijk op het grondgebied van het Brussels Gewest. Het hangt namelijk gedeeltelijk over het Brussels Gewest, en mijns inziens geldt de taalwetgeving niet alleen op de begane grond, maar ook in de lucht.*

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

M. Didier Gosuin.- S'il est exact que la limite territoriale de la Région se situe le long de la bande d'arrêt d'urgence, le panneau en question est placé sur le territoire de la commune d'Auderghem, et par conséquent sur celui de la Région bruxelloise.

Par ailleurs, ce panneau de signalisation qui surplombe l'autoroute est situé en Région

bruxelloise. La compétence linguistique s'exerce-t-elle uniquement sur le sol ou également dans les airs ?

Mes collègues néerlandophones ont toujours maintenu le droit du sol.

Le panneau en question est juridiquement placé sur le territoire régional bruxellois. Il est vrai, néanmoins que l'indication va au-delà de la limite territoriale, et par conséquent, sur le territoire de la Région flamande.

Pourriez-vous étudier ce problème avant d'en faire un cas juridique spécifique ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal mijn collega Peeters ook hierover aanschrijven.*

M. Pascal Smet, ministre.- Je contacterai mon collègue M. Peeters également à ce sujet.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de reclame voor auto's op het MIVB-net".

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 ″les publicités pour les voitures individuelles sur le réseau de la STIB″.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Mevrouw Delforge heeft zeker een groot doorzettingsvermogen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Je trouve que Mme Delforge a droit au prix de la persévérance.

De voorzitter *(in het Frans).- Dit onderwerp heeft inderdaad al vaak op de agenda gestaan.*

M. le président.- En effet, ce sujet a déjà été abordé à plusieurs reprises.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Misschien wel, maar vandaag stel ik een zeer gerichte vraag. Ik zal u trouwens nog vaak vragen stellen over dit onderwerp.*

Mme Céline Delforge.- Pas de manière aussi précise. Mais je vous rassure, je reviendrai encore sur ce sujet.

In de periode van het Autosalon prijkte er reclame voor auto's in verscheidene metrostations en

M. le ministre, pendant le Salon de l'Auto, on a pu voir se multiplier des publicités pour voitures un peu partout, y compris dans les stations de métro et

bushokjes van de MIVB. Tegelijk financierde de MIVB echter een promotiecampagne voor metro en tram. Reizigers werden dus geconfronteerd met twee tegengestelde boodschappen.

Reclame voor auto's op het MIVB-net is storend, aangezien men uitgaat van het feit dat sommige reizigers nog geen auto bezitten.

Is autoreclame op het MIVB-net aanvaardbaar? Bestaan er beperkingen voor de inhoud van reclame bij de MIVB?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB en de firma CCB hebben een ethisch charter ondertekend over de reclame op de infrastructuur en de voertuigen van de MIVB.*

Dit houdt in dat de MIVB een ongewenste boodschap steeds mag weigeren als ze niet voldoet aan de wettelijke voorschriften of aan de gangbare ethische criteria, of als ze ingaan tegen de belangen van de MIVB.

Gaat reclame voor auto's in tegen de belangen van de MIVB? Dit soort reclame in de stad stoort niet, als ze niet overdreven is. Ik hoop wel dat de mensen daardoor niet meer auto's gaan kopen. De reclame op de MIVB-voertuigen richt zich eerder tot voetgangers, automobilisten en fietsers.

Mijn mobiliteitsbeleid is niet tegen de auto's gericht. Het staat de MIVB vrij reclame voor wagens te aanvaarden.

sur les abribus de la STIB. Notamment, à l'avenue de la Couronne, une voirie fort fréquentée par les voitures. La STIB paye en même temps une campagne vantant le métro et les nouveaux trams, avec le personnage du chat de Geluck. Cette campagne se trouve contrecarrée par des publicités pour des crédits auto avantageux ou, tout simplement, incitant les gens à acheter une voiture.

Il y a donc des panneaux incitant à prendre le métro et d'autres à acheter une voiture. Sans entrer dans le débat sur les méfaits des publicités pour voitures en général, leur présence au sein même du réseau de la STIB est choquante, puisque le public touché est précisément celui qui est susceptible de ne pas encore posséder de voiture.

M. le ministre, estimez-vous acceptable que le réseau de la STIB serve de support à de la publicité incitant les usagers des transports en commun à acheter une voiture, et à l'utiliser ? Des balises existent-elles quant au contenu des publicités acceptées sur le réseau de la STIB ou le gestionnaire des panneaux est-il totalement libre en la matière ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La commercialisation des espaces publicitaires dans l'infrastructure et sur les véhicules de la STIB est régie par une charte d'éthique publicitaire qui établit les règles à respecter entre la STIB et la société CCB.

L'accord stipule clairement que la STIB a le droit préalable de refuser souverainement un message publicitaire qu'elle n'estimerait pas souhaitable. Cette disposition est limitée à des messages non conformes aux dispositions légales ou réglementaires, aux critères d'éthique généralement admis dans la profession ou contraires aux intérêts de la STIB.

La publicité pour les voitures est-elle oui ou non de l'intérêt de la STIB ? La présence de la publicité en ville, véhiculée par les trams et les bus urbains, n'est pas dérangeante si elle n'est pas exagérée. J'espère néanmoins qu'elle n'incite pas à acheter des voitures. La publicité apposée sur les véhicules de la STIB est plutôt orientée vers les piétons,

Reclame levert de MIVB ruim twee miljoen euro op, of 1,5% van de opbrengsten. Dat is niet min.

Reclame voor auto's kan sommigen erg storen, maar ze gaat niet in tegen de belangen van de MIVB.

automobilistes et cyclistes en ville.

La politique de mobilité que nous menons, et que mène la STIB, n'est pas opposée à la voiture et la STIB est libre d'accepter de faire de la publicité pour les voitures.

Il faut savoir que la publicité est source de revenus pour la STIB, pour un montant légèrement supérieur à deux millions d'euros, soit 1,5% des recettes de trafic. Cet aspect n'est pas négligeable.

Même si la présence de publicité pour les voitures peut être choquante pour certains, ce que je comprends, elle n'est pas en contradiction avec les intérêts de la STIB.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- U stelt mij teleur. Er wordt zoveel geld uitgegeven aan reclame omdat ze werkt. Vooral de zwakkeren in de samenleving zijn er gevoelig voor.*

Reclame voor auto's heeft alleen voordelen op korte termijn. Ze verspreidt echter een ideologie van de wagen die veel gevolgen heeft op lange termijn.

Mme Céline Delforge.- Je suis un peu déçue par votre réponse. Si les publicitaires dépensent autant d'argent dans la publicité, c'est parce qu'elle a un impact. Des études montrent que ce sont les personnes les plus fragilisées qui sont les plus perméables aux messages de la publicité. Il faut un certain niveau socioculturel pour être capable de développer des arguments face à la publicité.

Les bénéfices de la publicité pour les voitures sont des bénéfices à très court terme. La publicité omniprésente pour les voitures véhicule une idéologie favorable à la voiture qui a de nombreuses implications à long terme. Cela pourrait faire l'objet d'un très long débat, que nous n'aurons pas le temps de mener ici.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB kan geen reclame maken voor terreinwagens.*

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB ne peut pas faire de publicité pour le 4x4.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Een magere troost. De impact van reclame is veel groter dan u denkt.*

Mme Céline Delforge.- C'est une maigre consolation.

L'impact de la publicité est bien plus important que ce que vous semblez penser, si l'on en croit certaines études.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

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 onderaanneming bij de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Aangezien ik geen bevredigend antwoord heb gekregen op mijn eerdere vraag over de onderaanneming bij de MIVB, had ik graag een lijst ontvangen van de taken die de MIVB sinds 2000 uitbesteed aan externe firma's en vernomen hoeveel werknemers vroeger bij de MIVB met die taken belast waren.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het feit dat bepaalde taken door de MIVB worden uitbesteed, zet geenszins het openbaar karakter van de MIVB op de helling. Het gaat hier niet om een verhulde privatisering.*

De taken die door de MIVB worden uitbesteed, zijn de voorbije jaren niet sterk veranderd. De opportuniteit van een uitbesteding wordt geval per geval onderzocht op basis van economische, strategische en technische criteria.

De MIVB besteedt geen enkele exploitatietaak uit, omdat dit haar kerntaak is. Ze beperkt de onderaanneming tot taken die geen grote toegevoegde waarde hebben, ongezond kunnen zijn voor de werknemers of sterk gespecialiseerd zijn.

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 sous-traitance à la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- Pour faire suite à ma question écrite relative à la sous-traitance de certaines tâches par le STIB et à laquelle il ne m'a pas été répondu de façon satisfaisante, je vous demande, pour la période de 2000 à aujourd'hui, la liste des tâches que la STIB effectuait en interne et qu'elle confie désormais à des entreprises extérieures, ainsi que le nombre de travailleurs employés directement par la STIB qui étaient affectés à ces tâches. Je vise également l'entretien des infrastructures.

Pouvez-vous me fournir une liste précise et chiffrée ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Tout d'abord, je soulignerai que l'on ne peut mettre en question le caractère public de la STIB. Le fait que certaines tâches soient sous-traitées dans des conditions bien précises ne cache aucunement une intention de privatiser la STIB.

L'équilibre entre les tâches effectuées par la STIB et celles confiées à des entreprises extérieures n'a pas fondamentalement changé au cours de ces dernières années. L'opportunité du recours à la sous-traitance est analysée au cas par cas en tenant compte de nombreux facteurs, à la fois économiques, stratégiques et techniques.

Aucune des missions d'exploitation de la STIB n'est sous-traitée, car il s'agit de missions de base indispensables et stratégiques. En règle générale, la

Door die uitbesteding kan personeel worden vrijgemaakt voor andere taken, die direct verbonden zijn met de kernopdracht van de MIVB. De MIVB besteedt overigens alleen taken uit waar een concurrentiële markt voor bestaat. Zij wil immers niet afhankelijk worden van één enkele leverancier die een monopoliepositie in een bepaalde sector heeft.

De onderaanneming betreft het rollend materieel en de infrastructuur van de MIVB.

Voor het rollend materiaal gaat het om:

- Werken waarvoor de MIVB niet over de geschikte uitrusting beschikt en die niet vaak genoeg plaatsvinden om zelf het materiaal aan te kopen;

- Werken waarvoor specifieke kennis en expertise noodzakelijk is waarover de MIVB niet beschikt en die geen deel uitmaken van de kernactiviteiten;

- Werken die te duur zijn om ze met het eigen personeel uit te voeren;

- Het onderhoud van uitrustingen die extern werden aangekocht en waarvoor vaak een onderhoudscontract bestaat;

- Werken met een veiligheids- of gezondheidsrisico;

- Werken die niet binnen een bepaalde termijn kunnen voltooid worden omdat de ploegen overbelast zijn. Het gaat dan om occasionele onderaanneming.

Het volume van de onderaanneming voor alle rollend materieel bedraagt 4,6% van de begroting voor de jaarlijkse werking. Volgens de MIVB gaan er 40 voltijds equivalenten naar onderaanneming op een totaal van 1.200 personen die bij het rollend materieel tewerkgesteld zijn.

Wat de directie van de infrastructuren betreft, is de onderaanneming van terugkerende activiteiten op de werkingsbegroting van infrastructuren, de laatste jaren niet noemenswaardig gewijzigd. Ze wordt geschat op 12% van de jaarlijkse werkingsbegroting.

In overeenstemming met de paritaire akkoorden uit 2004, wordt het thema van de onderaanneming

politique de la STIB consiste à limiter la sous-traitance essentiellement aux tâches qui ne représentent pas de grande valeur ajoutée, ou à celles qui peuvent s'avérer insalubres pour ses travailleurs, ou encore aux activités très spécialisées à propos desquelles la STIB ne peut espérer développer une expertise et un savoir-faire susceptibles d'être compétitifs en termes de prix et de développements techniques (par exemple, l'électronique de traction).

Cette politique permet de libérer du personnel pour l'affecter à d'autres tâches directement liées au coeur d'activités de la STIB. En outre, la STIB ne sous-traite que des tâches qui s'inscrivent dans un marché ouvert en termes de concurrence. Elle ne souhaite en effet pas devenir dépendante d'un seul fournisseur qui exercerait un monopole de fait dans un secteur.

La sous-traitance concerne plus particulièrement deux grandes entités au sein de la STIB : le matériel roulant et les infrastructures.

Au niveau du matériel roulant, les tâches pour lesquelles la STIB recourt à la sous-traitance sont de plusieurs ordres :

- Les travaux pour lesquels la STIB ne dispose pas des équipements nécessaires à leur réalisation en interne alors que la fréquence de ces travaux ne justifie pas l'acquisition de ces équipements, comme, par exemple, le meulage des arbres à cames, le rechapage de pneus;

- Les travaux qui nécessitent un savoir-faire bien spécifique et un niveau d'expertise que ne possède pas la STIB et qui ne font pas partie de son coeur d'activités, comme, par exemple, le calibrage de certains instruments de mesure pour lequel il faut être agréé et certifié comme laboratoire ;

- Les travaux qui sont trop coûteux à produire en interne, comme, par exemple, le nettoyage des cabines de peinture qui est un travail insalubre pour des personnes peu qualifiées et serait beaucoup trop cher s'il était effectué par le personnel de la STIB ;

- La maintenance des équipements achetés à l'extérieur fait souvent l'objet d'une sous-traitance dans le cadre d'un contrat de maintenance - une sorte de "service après-vente". Les nouveaux trams

besproken op regelmatige vergaderingen met de vakbondsvertegenwoordigers. Alle dossiers inzake onderaanneming worden vooraf besproken en beoordeeld. Het gaat hier onder meer om het onderhoud van kantoren en infrastructuur.

Bij de investeringen wordt vaker een beroep gedaan op onderaanneming (70 tot 80% van de begroting). De reden hiervoor is de punctuele of tijdelijke aard van de werken en de belangrijke toename van de investeringen tijdens de laatste jaren (van 25 miljoen euro in 1999 naar 80 miljoen euro in 2006). Het betreft hier onder meer de bouw of de aanpassing van remises en de uitbreiding van tramlijnen.

Over het algemeen verkiest de directie Infrastructuur om het onderhoud voor de permanente terbeschikkingstelling van het netwerk aan het eigen personeel toe te vertrouwen.

Criteria die meespelen om al dan niet voor onderaanneming te kiezen zijn het economisch aspect en de prijs en meer bepaald de mogelijkheden die de markt biedt op dit domein. Ook de bezorgdheid om een zekere autonomie en know-how te bewaren binnen de MIVB en de betrouwbaarheid en het reactievermogen bij eventuele storingen en pannes, spelen een belangrijke rol.

et les nouveaux bus de la STIB bénéficient de ce type de contrats. Quand vous achetez une nouvelle voiture, un contrat de services est souvent compris dans le prix- c'est peut-être un mauvais exemple - et c'est moins cher ;

- Les travaux qui présentent un danger pour la sécurité ou la santé du personnel de la STIB, comme, par exemple, le transport de fonds confié à Groupe 4 Securitas ou la maintenance de l'alimentation 900 volts ;

- Les travaux dont les délais imposés ne peuvent être respectés pour cause de surcharge des équipes, mais il s'agit alors de sous-traitance occasionnelle.

Pour l'ensemble du matériel roulant, le volume de la sous-traitance représente 4,6% du budget de fonctionnement annuel. Le nombre d'équivalents temps plein (ETP) correspondant aux travaux sous-traités de façon permanente est estimé par la STIB à environ quarante pour l'ensemble du matériel roulant, sur un effectif de 1.200 personnes.

En ce qui concerne la direction infrastructures, la sous-traitance d'activités récurrentes et relevant du budget de fonctionnement des infrastructures n'a pas sensiblement changé ces dernières années. Elle est évaluée à 12 % du budget de fonctionnement annuel.

Conformément aux accords paritaires passés début 2004, le point "sous-traitance" est systématiquement abordé lors des réunions périodiques (tous les deux ou trois mois) avec les représentants syndicaux. Les dossiers relatifs aux projets de sous-traitance y sont abordés, explicités, discutés et motivés avant toute prise de décision. A titre d'exemple sont sous-traités l'enlèvement des immondices locaux, le nettoyage des bureaux, l'entretien des ascenseurs, ou encore la maintenance des extincteurs.

Concernant les investissements, le recours à la sous-traitance est beaucoup plus large - 70 à 80% du budget - et justifié par le caractère ponctuel ou temporaire des projets ou des chantiers et par la forte augmentation de ce volet ces dernières années - 25 millions d'euros d'investissements en 1999 et 80 millions d'euros en 2006. Il s'agit, par exemple, de la construction d'un nouveau dépôt de trams, de

travaux d'adaptation des dépôts pour les nouveaux véhicules ou encore de l'extension d'une ligne de tram.

De manière générale, la direction "infrastructures" privilégie l'affectation de son personnel à des activités de maintenance destinées à assurer la mise à disposition permanente du réseau de transport.

Par ailleurs, parmi les critères de choix de recourir ou non à la sous-traitance, sont évidemment examinés l'aspect économique et le prix et notamment les possibilités offertes par le marché dans ce domaine, mais aussi le souci de maintenir une certaine autonomie et le savoir-faire spécifique au sein des équipes de la STIB, de même que la fiabilité et la qualité de la réactivité lors de dysfonctionnements et pannes éventuels des systèmes.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik dank u voor het uitgebreide cijfermateriaal.*

Onderaanbesteding is een vorm van privatisering. Het verbaast me dat de MIVB instaat voor het coveren van de banden.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Nu stelt u een andere vraag.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Sommige bedrijven uit Noord-Frankrijk mouleren zelf tramsporen.*

- Het incident is gesloten.

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

Mme Céline Delforge.- Je remercie le ministre pour cette réponse très exhaustive, dans laquelle les chiffres abondent, concernant notamment le nombre de travailleurs.

La sous-traitance est une forme de privatisation. Je suis très étonnée d'apprendre que la STIB rechape les pneus.

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit d'une autre question.

Mme Céline Delforge.- Ceci dit, j'ai déjà vu des entreprises du Nord de la France s'occuper du moulage des rails de trams.

- L'incident est clos.