



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

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 24 OCTOBRE 2007**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelijke vragen**

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 24 OKTOBER 2007**

—

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**

INTERPELLATIONS	8	INTERPELLATIES	8
- de M. Philippe Pivin	8	- van de heer Philippe Pivin	8
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'implantation en Région de Bruxelles-Capitale d'un système de vélo gratuit".		betreffende "de gratis fietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Interpellation jointe de Mme Julie Fiszman,	8	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Julie Fiszman,	8
concernant "le bilan de Cyclocity".		betreffende "de balans van Cyclocity".	
Interpellation jointe de M. Johan Demol,	8	Toegevoegde interpellatie van de heer Johan Demol,	8
concernant "les mauvais résultats du projet Cyclocity".		betreffende "de slechte cijfers van het project 'Cyclocity'".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Hervé Doyen, M. Alain Daems, Mme Adelheid Byttebier, M. Pascal Smet, ministre, M. Willem Draps, président, M. Philippe Pivin, Mme Julie Fiszman.</i>	15	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Hervé Doyen, de heer Alain Daems, mevrouw Adelheid Byttebier, de heer Pascal Smet, minister, de heer Willem Draps, voorzitter, de heer Philippe Pivin, mevrouw Julie Fiszman.</i>	15

- de Mme Adelheid Byttebier	29	- van mevrouw Adelheid Byttebier	29
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 "le nombre d'usagers de Noctis, le réseau de nuit de la STIB".		betreffende "het aantal gebruikers van Noctis, het nachtelijk openbaar vervoer".	
Interpellation jointe de Mme Viviane Teitelbaum,	29	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum,	29
concernant "l'éveil difficile du réseau Noctis".		betreffende "de moeilijke start van het Noctis-net".	
Interpellation jointe de M. Jos Van Assche,	29	Toegevoegde interpellatie van de heer Jos Van Assche,	29
concernant "le peu de succès de Noctis et les plans du ministre pour ce réseau de bus de nuit".		betreffende "het geringe succes van Noctis en de plannen van de minister voor dit nachtbusnet".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Jacques De Coster, M. Denis Grimberghs, Mme Brigitte De Pauw, M. Alain Daems, M. Willem Draps, président, M. Pascal Smet, ministre, M. Jos Van Assche, Mme Adelheid Byttebier, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	34	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Jacques De Coster, de heer Denis Grimberghs, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Alain Daems, de heer Willem Draps, voorzitter, de heer Pascal Smet, minister, de heer Jos Van Assche, mevrouw Adelheid Byttebier, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	34
- de M. Mohamed Daïf	46	- van de heer Mohamed Daïf	46
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'évaluation de l'ordonnance du 20 juillet 2006 modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur".		betreffende "de evaluatie van de ordonnantie van 20 juli 2006 tot wijziging van de ordonnantie betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur".	

<p>Interpellation jointe de M. Joël Riguelle,</p> <p>concernant "le projet de course forfaitaire et ses conséquences financières pour les chauffeurs et exploitants de taxis".</p>	46	<p>Toegevoegde interpellatie van de heer Joël Riguelle,</p> <p>betreffende "het plan voor vaste tarieven en de financiële gevolgen ervan voor de bestuurders en taxibedrijven".</p>	46
<p><i>Discussion – Orateurs : Mme Viviane Teitelbaum, M. Mohammadi Chahid, M. Pascal Smet, ministre, M. Mohammed Daïf, M. Willem Draps, président, M. Joël Riguelle.</i></p>	52	<p><i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Mohammadi Chahid, de heer Pascal Smet, minister, de heer Mohammed Daïf, de heer Willem Draps, voorzitter, de heer Joël Riguelle.</i></p>	52
<p>QUESTIONS ORALES</p>	69	<p>MONDELINGE VRAGEN</p>	69
<p>- de M. Rachid Madrane</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'utilisation de véhicules hybrides par les sociétés bruxelloises de taxis et de location de véhicules avec chauffeur".</p>	69	<p>- van de heer Rachid Madrane</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het gebruik van hybride voertuigen door de Brusselse taxibedrijven en de verhuur van voertuigen met bestuurder".</p>	69
<p>- de M. Frédéric Erens</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la nouvelle ligne de bus qui relie les musées bruxellois entre eux et la mise en service d'anciens bus".</p>	69	<p>- van de heer Frédéric Erens</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de nieuwe buslijn die Brusselse musea met elkaar verbindt en het inzetten van oldtimerbussen".</p>	69

- de Mme Françoise Schepmans	72	- van mevrouw Françoise Schepmans	72
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 "l'annonce de nouvelles acquisitions de matériel roulant par la STIB".		betreffende "de aankondiging van de aankoop van nieuw rollend materieel door de MIVB".	
- de Mme Brigitte De Pauw	74	- van mevrouw Brigitte De Pauw	74
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la sécurité routière, notamment aux abords des écoles".		betreffende "de verkeersveiligheid, ondermeer in de schoolomgeving".	
- de Mme Julie Fiszman	78	- van mevrouw Julie Fiszman	78
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le placement de distributeurs automatiques de billets dans les stations de métro".		betreffende "de plaatsing van ticket-automaten in de metrostations".	
- de Mme Caroline Persoons	79	- van mevrouw Caroline Persoons	79
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,	
à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'eau,		aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,	

et à Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement et de l'Urbanisme,

concernant "la situation intenable pour l'Institut supérieur d'architecture de La Cambre".

en aan mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Stedenbouw,

betreffende "de onhoudbare toestand voor het 'Institut supérieur d'Architecture de La Cambre'".

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "l'implantation en Région de Bruxelles-Capitale d'un système de vélo gratuit".

INTERPELLATION JOINTE DE MME JULIE FISZMAN,

concernant "le bilan de Cyclocity".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JOHAN DEMOL,

concernant "les mauvais résultats du projet Cyclocity".

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

M. Philippe Pivin.- Monsieur le ministre, le 11 juillet dernier, je vous avais interrogé sur ce que nous pressentions être le "flop" du projet Cyclocity. Pour rappel, il s'agit d'un système individuel de transport, moyennant la mise à disposition de vélos en libre service. Nous sommes au mois d'octobre, quasiment au mois de novembre, et les chiffres d'utilisation après un an d'exploitation du service vous sont, ou devraient vous être, connus, puisqu'ils

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de gratis fietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE FISZMAN,

betreffende "de balans van Cyclocity".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JOHAN DEMOL,

betreffende "de slechte cijfers van het project 'Cyclocity'".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans)*.- *Mijnheer de minister, op 11 juli 2007 ondervroeg ik u reeds over het floppen van 'Cyclocity', een project waarbij fietsen ter beschikking worden gesteld. Onlangs maakte de uitbater de statistieken voor het eerste exploitatiejaar bekend.*

L'Echo noemde het project op 28 mei een politiek en financieel fiasco. De cijfers zijn inderdaad

ont été rendus publics par la société exploitante.

Plus que d'un simple "flop", nous pouvons parler de Bérézina. Le quotidien "L'Echo" dans une édition du 28 mai dernier a même qualifié l'ensemble du dossier de fiasco politique et financier. En effet, les chiffres ne sont pas bons du tout. On nous parle de près de 20.000 locations, plus exactement 19.455, pour 250 vélos. Cela représente 80 locations annuelles par vélo. Pour mieux illustrer l'échec du système, je vous préciserai que cela représente 1,4 vélo loué par semaine, c'est-à-dire 0,2 vélo par jour. Un vélo est donc utilisé sur le territoire de la Région une fois tous les cinq jours.

Pour comparer avec le Vélib parisien, les vélos y sont utilisés, dans leur ensemble, entre 60.000 et 80.000 fois par jour. Je rappelle que, chez nous, chaque vélo est utilisé une fois tous les cinq jours. Bien évidemment, le système est d'une autre ampleur, puisque 20.000 vélos sont mis en circulation, soit un vélo pour 104 Parisiens, et que 1.451 stations parsèment la Ville-Lumière. Le succès à Paris est, d'ailleurs, certainement dû en grande partie à cette taille critique. En comparaison, à Bruxelles-Ville, nous avons 23 stations, 250 vélos, c'est-à-dire un vélo pour 580 habitants. Cela se passe de commentaires.

J'en viens à ce qui m'afflige le plus. Même la comparaison avec de plus petites villes que la nôtre joue en notre défaveur. Ainsi, Séville dispose déjà de 2.500 engins, et Toulouse de 1.400 vélos, là où Bruxelles n'en compte que 250. A ce stade, je n'aurai qu'une question à vous poser : confirmez-vous ou non ces chiffres ?

Dans mon interpellation du 11 juillet 2007, je dénombrerais les raisons qui, selon moi, expliquaient ce que certains hésitaient encore à appeler un échec : la taille critique du projet, d'une part ; le coût pour l'utilisateur, de l'autre. S'agissant des coûts, une comparaison avec Vélib est de nouveau éclairante. A Paris, la première demi-heure est gratuite.

Le prix de l'abonnement annuel est de 29 euros, c'est-à-dire trois fois plus élevé qu'à Bruxelles. En outre, le tarif augmente rapidement dès la première demi-heure écoulée, la deuxième est facturée 1 euro, la troisième 2 euros, la quatrième 3 euros et ainsi de suite. Cette première demi-heure gratuite,

slecht. De 250 fietsen zouden 19.455 keer verhuurd zijn, dat is 80 keer per jaar per fiets. Dit komt neer 1,4 keer per week of 0,2 keer per dag. Elke fiets wordt dus gemiddeld een keer om de vijf dagen gebruikt.

In Parijs worden de fietsen - globaal genomen - tussen 60.000 en 80.000 keer per dag gebruikt. Het systeem is er natuurlijk veel omvangrijker: er staan 20.000 fietsen, verspreid over 1.451 plaatsen.

Deze kritische omvang speelt een belangrijke rol in het succes van het Parijse systeem. Ook kleinere steden doen het echter beter: Sevilla beschikt al over 2.500 fietsen, Toulouse over 1.400.

Bevestigt u deze cijfers?

In mijn vorige interpellatie somde ik een aantal mogelijke verklaringen op voor het beperkte succes: de kritische omvang van het project en de kostprijs voor de gebruiker. In Parijs is het eerste half uur gratis.

Een jaarabonnement kost in Parijs 29 euro. Bovendien stijgt het tarief snel: na het eerste gratis halfuur kost het volgende halfuur 1 euro, het daaropvolgende 2 euro, enzovoort. Dit werkt een vlotte doorstroming in de hand.

In Brussel kost een jaarabonnement 10 euro, het eerste halfuur 0,50 euro en elk bijkomend halfuur nogmaals 0,50 euro. Trends wijdde op 18 oktober 2007 een dossier aan Cyclocity. Op alle bestudeerde criteria scoort Parijs beter dan Brussel. In het artikel stelt de heer Decaux dat het netwerk moet worden uitgebreid, als men de dienstverlening wil uitbouwen tot een volwaardig alternatief voor de Brusselse mobiliteit.

Beide oorzaken gaan samen en moeten dan ook tegelijk worden aangepakt. Kunt u melden welke oorzaken de audit aanstipt voor deze mislukking?

Ook de financiering is problematisch. Parijs heeft de creatie van Vélib gekoppeld aan een contract van 1.628 reclameborden. Zo kan de stad om de tien jaar rekenen op 3,5 miljoen euro als vergoeding voor het gebruik van de openbare ruimte. Daarbij komen nog de inkomsten uit de verhuur van de fietsen, die worden geraamd op 30 miljoen euro per jaar. De uitbater heeft

suivie d'une forte augmentation du tarif, entraîne naturellement une grande rotation des bicyclettes, ce qui est le but ultime du système de mise à disposition gratuite de vélos.

A Bruxelles, rien de tout cela. Le prix de l'abonnement annuel est de 10 euros. La première demi-heure coûte 0,5 euro et chaque demi-heure supplémentaire est facturée également 0,5 euro.

Dans un dossier dédié à Cyclocity, paru dans le Trends/Tendances du 18 octobre 2007, nous assistons à une espèce de match aux points. La conclusion de ce dossier en six points est simple et prévisible : Paris l'emporte sur Bruxelles par 6 points à 0. Dans ce dossier, M. Decaux exprimait son opinion face aux deux causes que je viens de mettre en exergue, à savoir la gratuité et le maillage : "Nous sommes ouverts. Cependant, je ne pense pas que cela changerait fondamentalement quoi que ce soit. Pour cela, il faudrait proposer un maillage suffisant qui permette une réelle alternative à la mobilité à Bruxelles."

Les deux causes sont, pour ma part, étroitement liées et doivent être traitées de manière concomitante. Je suppose, Monsieur le ministre, que votre audit a analysé les causes de cet échec et que vous pouvez à présent nous exposer les conclusions de cette étude.

Le financement pose aussi problème. Revenons à notre comparaison parisienne. La capitale française a lié le contrat de ses 1.628 panneaux publicitaires à l'implantation du Vélib. De la sorte, la ville de Paris reçoit une redevance décennale d'occupation de l'espace public de 3,5 millions d'euros. En plus, elle perçoit les bénéfices engrangés par l'utilisation des vélos, qui sont estimés à terme à 30 millions d'euros par an. Quant à l'opérateur, qui a investi 90 millions d'euros dans le projet et qui supporte également les frais de maintenance, il reçoit un montant annuel de 60 millions d'euros, provenant de la concession des panneaux publicitaires. C'est ce que j'appelle une opération win-win.

A Bruxelles, il est nullement question d'opération win-win. La ville finance indirectement en renonçant à une partie de la redevance publicitaire que lui paie la firme, avec laquelle elle est en outre liée par contrat jusqu'en 2014. Ce manque à gagner serait aujourd'hui de 240.000 euros par an. Quant à

90 miljoen euro in het project geïnvesteerd en staat in voor het onderhoud. Jaarlijks ontvangt hij 60 miljoen euro, een bedrag dat wordt gehaald uit de reclame-inkomsten. Dit is duidelijk een win-winsituatie.

In Brussel financiert de stad het project onrechtstreeks: de firma waarmee een contract is gesloten tot in 2014 hoeft een deel van de reclamebelasting niet te betalen. Het zou gaan om een jaarlijks bedrag van 240.000 euro. De uitbater heeft 1,5 miljoen euro in het project geïnvesteerd. De inkomsten uit de verhuur van de fietsen gaan naar de uitbater en bedragen jaarlijks amper 20.000 euro.

Het Brusselse systeem is dus zeker niet rendabel voor de uitbater. Doordat hij een contract tekende met Brussel-Stad is hij wel een noodzakelijke partner bij een eventuele uitbreiding van het systeem.

Het feit dat Brussel-Stad 240.000 euro uitgaf aan een project waarvan iedereen kon voorspellen dat het zou falen, lijkt me geen goed voorbeeld van goed bestuur.

Wat de financiering betreft, moet de overheid beslissen om de budgetten voor stadsmeubilair en fietsen al dan niet van elkaar te scheiden. Als de budgetten worden gescheiden, worden de kosten collectief gedragen. In het andere geval stelt er zich een probleem, omdat elke gemeente een ander reclamecontract heeft.

Welke oplossing verkiest u? Op welke manier zult u samenwerken met de gemeenten, als de budgetten niet worden gescheiden? Behouden de gemeenten voldoende bewegingsruimte? Als u de budgetten van elkaar scheidt, kan Cyclocity dan nog naar het hele gewest worden uitgebreid? Heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daarvoor de middelen?

De overeenkomst met Brussel-Stad leidt naar een impasse. Als het systeem wordt uitgebreid naar het hele gewest, bent u namelijk verplicht om samen te werken met dezelfde firma. Om dat te vermijden, zult u het contract met Brussel-Stad moeten wijzigen of eenvoudigweg verbreken en de firma schadevergoeding betalen. Bent u daartoe bereid of moeten we tot 2014 wachten op een oplossing?

l'exploitant qui a investi 1,5 millions d'euros dans le projet, il recueille les recettes des locations qui sont modestement de 20.000 euros sur une année.

Vous l'aurez compris, le système n'est assurément pas rentable pour l'exploitant mais, par le contrat signé avec la Ville de Bruxelles, il se rend quasiment incontournable pour une éventuelle future extension du système.

Le gain est plus difficile à déterminer pour la ville. Payer 240.000 euros pour un système qui ne fonctionne pas et dont on pouvait supposer l'échec ne me semble pas un exemple de bonne gestion, même si un ex-échevin de la Ville de Bruxelles estime que la Ville avait de la sorte "tracé un chemin", ce que je qualifierais davantage de "chemin sans issue".

La question du financement revient à poser le choix entre scinder le volet "vélo" de celui du "mobilier urbain" comme à Barcelone, ou encore de les laisser liés. La scission, un terme très à la mode aujourd'hui, induit la prise en charge des coûts par la collectivité. La liaison, par contre, se heurte à la présence de 19 contrats publicitaires différents.

Quelle alternative est-elle la plus réaliste pour notre Région ? Dans le cas où vous opteriez pour la liaison, comment concevez-vous la collaboration nécessaire entre la Région et les communes ? Comment garantirez-vous une liberté suffisante d'action à ces dernières ? Si vous optez pour la scission, garantissez-vous l'extension du système au territoire régional ? La Région en a-t-elle les moyens ?

La Ville, dont vous êtes un échevin empêché n'a pas tracé un chemin mais a surtout conduit la Région dans une ornière. Le contrat signé par la Ville bloque effectivement le jeu et induit l'obligation de traiter au niveau régional avec le même opérateur dans le cas où l'on privilégierait un réseau intégré.

Si vous réussissez à implémenter un système sur l'ensemble de la Région, comme vous l'avez déclaré dans votre réponse à ma dernière intervention, ce qui m'avait réjoui mais laissé sceptique, je suppose qu'il faudra revoir l'avenant au contrat signé par la Ville de Bruxelles, ou rompre purement et simplement le dit contrat et accorder des

Marketing en communicatie zijn van essentieel belang voor een project als Cyclocity. In Parijs ging er 700.000 euro naar reclame voor het fietsverhuurproject. In Brussel was er amper iets te merken van een reclamecampagne. Uit een recente enquête blijkt dat slechts 6 op 400 Brusselaars de naam van dit fietsverhuurproject kennen.

De weg is nog lang. Stel dat u er toch in slaagt dit project van de grond te krijgen. Zouden wij dan niet beter een wedstrijd organiseren om een originele naam voor het systeem te bedenken? Dat zou een goede manier voor de Brusselse bevolking zijn om zich het concept toe te eigenen.

Welke richting bent u van plan met dit project uit te gaan?

compensations à l'opérateur. La Ville est-elle prête à jouer ce scénario ou devons-nous attendre 2014 pour que la situation se débloque ?

Enfin, le marketing et la communication constituent un aspect du projet qui nécessite une préparation. A Paris, l'opérateur a investi 700.000 euros pour faire connaître le projet. Des actions de sensibilisation ont été menées tout au long des 6 mois qui ont précédé le lancement du projet et sont encore en cours actuellement.

Aucune campagne en ce sens n'a été mise sur pied à Bruxelles. L'inauguration du projet a effectivement été médiatisée, en présence du coureur cycliste Johan Museeuw et de l'ex-échevin de la Ville de Bruxelles, lequel a présenté sa "simonstruosité". Et puis : plus rien, excepté des articles décrivant le fiasco. Selon un récent sondage, seuls 6 Bruxellois sur 400 ont pu citer spontanément le nom du projet.

Le chemin est long à parcourir. Rêvons un peu, M. le ministre, et imaginons que vous ayez réussi à mener ce dossier à terme. Ne pourrait-on alors organiser un concours à destination de la population pour trouver un nom original au système, à l'instar du "Vélib'" parisien ? La population bruxelloise pourrait ainsi s'accaparer le concept.

Quelle est votre sensibilité dans ce dossier ? Quelle est votre décision ? Quelle est votre orientation ?

M. le président.- La parole est à Mme Fiszman pour son interpellation jointe.

Mme Julie Fiszman.- Je remercie M. Pivin pour son analyse approfondie des différents systèmes en matière de vélo-mobile.

La presse de cette fin d'été a fait longuement état du bilan de Cyclocity, présenté par la société JCDecaux le 19 septembre 2007. A cette occasion, vous avez regretté la façon dont s'organise actuellement l'attribution des marchés pour les abribus et autres panneaux publicitaires. Je n'ai pas étudié le marché aussi attentivement que M. Pivin, bien que j'aie assisté au conflit que ce dossier a provoqué à la Ville de Bruxelles. J'ignore s'il suit avec autant d'attention les procès en cours entre la société JCDecaux et sa concurrente, Clear Channel.

De voorzitter.- Mevrouw Fiszman heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Julie Fiszman (in het Frans).- *Ik dank de heer Pivin voor zijn uitgebreide analyse van de verschillende systemen.*

Op 19 september 2007 stelde JCDecaux de balans van Cyclocity voor. Bij die gelegenheid betreurde u dat de markt voor reclame en stadsmeubilair door twee privébedrijven wordt gedomineerd, namelijk JCDecaux en Clear Channel. Samen zouden zij 83% van de reclameoppervlakte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bezitten. Hoe wordt de belasting op die reclameruimte vastgesteld, wetende dat de bedrijven zelf aangeven welke oppervlakten zij bezitten?

Het project Cyclocity bewijst nog maar eens hoe

Les pouvoirs publics sont aujourd'hui confrontés à un duopole privé qui maîtrise le marché. Le marché des panneaux publicitaires et du mobilier urbain est clairement dominé par les sociétés Clear Channel et JCDecaux. A elles seules, ces sociétés déclarent 83% des surfaces des panneaux publicitaires taxés en Région bruxelloise. On peut aussi s'interroger sur la manière dont sont taxés ces panneaux publicitaires, étant donné que ce sont les sociétés qui déclarent ce qu'elles veulent voir taxé.

L'évènement Cyclocity, largement relayé par la presse, n'est qu'un exemple de l'impuissance des pouvoirs publics face à un tel duopole.

Au-delà des aspects financiers, il conviendrait également de prendre en considération la pollution qui surgit d'un trop-plein publicitaire et tout au moins d'obtenir, en tant que pouvoir public représentant de la collectivité, des compensations pour la dégradation de l'espace urbain.

Je voudrais également souligner que la presse rappelait le lien direct entre vélos publics et abribus ou panneaux d'affichage. M. Pivin a aussi demandé si ce rapport étroit devait être maintenu. Le système Cyclocity est payé directement par la publicité, si bien qu'une augmentation du nombre de vélos ira de pair avec davantage de publicité. C'est en partant des effets pervers que peut entraîner ce financement qu'il convient d'agir.

Je parle, d'une part, de ce lien direct, et de l'autre, de notre dépendance vis-à-vis de deux sociétés privées. Nous pouvons sans doute y gagner à court terme, mais à plus long terme ne serait-il pas idéal de conserver cet outil dans le giron public. En effet, si nous conservons la maîtrise de l'entretien et de la main-d'oeuvre, peut-être pourrions-nous y trouver un avantage, peut-être pas financier, mais en termes de contrôle du mobilier urbain et des services offerts à la population. De plus, en termes d'emploi, cela pourrait également s'avérer positif.

Par ailleurs, je rappelle qu'un procès est en cours dans lequel la Ville de Bruxelles est partie prenante. Monsieur le ministre, avez-vous obtenu des informations quant à l'issue du procès ?

Si je ne m'abuse, le Conseil d'Etat, section française, aurait rendu un arrêt qui remettrait en cause le rapport étroit entre le mobilier urbain et

machteloos de overheid tegenover een dergelijk duopolie staat.

Naast de financiële aspecten moet er ook rekening worden gehouden met de visuele vervuiling die door een overvloed aan reclame wordt veroorzaakt. De overheid zou daarvoor op zijn minst een compensatie kunnen vragen.

De heer Pivin wilde weten of de openbare fietsen gekoppeld blijven aan de reclamepanelen. Het Cyclocity-systeem wordt rechtstreeks gefinancierd door reclame. Meer fietsen betekent dus meer reclame. Dit kan perverse gevolgen hebben.

Op korte termijn is de situatie voordelig, maar op lange termijn mag het systeem niet afhankelijk blijven van twee privéondernemingen. Het gewest moet het onderhoud en dergelijke in eigen handen houden. Dat levert geen rechtstreekse financiële winst op, maar het geeft het gewest een betere controle over het stadsmeubilair en de dienstverlening aan de bevolking. Bovendien is het ook goed voor de werkgelegenheid.

Brussel-Stad is een van de partijen in een proces. Kunt u daar meer over vertellen?

De Raad van State had bedenkingen bij de financiering van het stadsmeubilair door middel van reclame. Clear Channel heeft deze argumentatie gebruikt, wellicht om haar concurrent te benadelen. Ik kies daarin geen partij.

Hoe meer de overheid het systeem zelf in handen heeft, hoe betrouwbaarder en coherenter het zal zijn.

Overweegt u een fietsverhuursysteem in alle Brusselse gemeenten? Zult u daarvoor samenwerken? Overigens ligt de eindbeslissing bij de gemeenten en kennen zij de situatie het best.

Hoe zou zo'n systeem worden gefinancierd?

Ik dring aan op een fietsverhuursysteem dat volledig door de overheid wordt georganiseerd, zonder een beroep te doen op reclamebedrijven.

son financement publicitaire. Clear Channel nous a envoyé une lettre, qui semblait reprendre les arguments de cette juridiction, sans doute pour attaquer son principal concurrent. Je vous rassure : je ne défends ni l'un ni l'autre. Plus nous pourrons maîtriser cette question sous l'angle public, plus nous aurons de chance d'obtenir un système fiable et cohérent.

Envisagez-vous un système de vélos publics couvrant le territoire de plusieurs communes, en partenariat avec elles, voire sur la base de leur choix ? A cet égard, je voudrais rappeler que les communes disposent de la compétence de décision ainsi que la parfaite connaissance de leur territoire, autant d'éléments qu'on ne saurait négliger.

Quel serait le financement d'un tel système ? Enfin, je voulais vous interroger quant à la possibilité de rendre réellement public ce système de vélos publics, en évitant le recours à des sociétés qui appartiennent à l'oligopole du marché publicitaire. Je voulais insister sur cet élément dans le cadre de cette interpellation.

M. le président.- La parole est à M. Demol pour son interpellation jointe.

M. Johan Demol (*en néerlandais*).- *Il y a un an environ, vous lanciez avec quelques partenaires le projet "Cyclocity". Son objectif était de louer à bas prix des vélos qui pouvaient être pris et remis à une série d'emplacements.*

Un an plus tard, les vélos ne sont pas ou peu loués et le système est lourdement déficitaire. Il convient d'intervenir de manière urgente ou de liquider le système avant qu'il ne devienne un trou sans fond.

Quels sont les chiffres de location les plus récents dont vous disposez ? Combien a coûté jusqu'à présent l'ensemble du système à la Région ? Que changerez-vous pour rendre le projet rentable ?

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Johan Demol.- Ongeveer een jaar geleden begon u samen met enkele partners het project 'Cyclocity'. De bedoeling was om tegen lage prijzen fietsen te verhuren die in een aantal stalplaatsen konden worden meegenomen en achtergelaten. Op de autoloze zondag van september 2006 was u nog in een hoerastemming over het project. Zo'n vijfhonderd jaarabbonementen werden blijkaar zeer snel aan de man gebracht.

Een jaar later blijft er van die hoerastemming niet veel over. De fietsen worden niet of nauwelijks verhuurd en het hele systeem is zwaar verlieslatend. De redenen voor de slechte verhuurcijfers zijn divers. Er zijn geen stalplaatsen buiten de vijfhoek, fietsen is te gevaarlijk in Brussel en het parcours is te bergachtig. In elk geval moet er dringend een en ander veranderen, of moet het systeem opgedoekt worden voor het helemaal een bodemloze put wordt.

Wat zijn de meest recente verhuurcijfers waarover u beschikt? Hoeveel heeft het hele systeem tot nu

Discussion

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

M. Hervé Doyen.- Certaines précisions devraient être apportées. Il faut rendre justice à M. Smet : ce n'est pas lui qui est responsable de la décision qui a été prise par la Ville de Bruxelles. Il récupère un dossier compliqué. M. Pivin a bien rappelé l'impasse dans laquelle la Ville de Bruxelles nous a mis. La seule responsabilité de la Région dans ce dossier a peut-être été - l'histoire nous le dira - d'avoir laissé passer le dossier. La Région exerce en effet une tutelle administrative sur les dossiers, et au plan juridique, celui-ci semblait poser de réelles questions.

Ceci dit, je partage les préoccupations des uns et des autres. Que veut-on à Bruxelles ? Philippe Pivin l'a dit, et Julie Fiszman a surenchéri - je ne suis évidemment pas du tout de l'avis du dernier orateur. Développer un système de vélo comme ceux de Toulouse, Paris, Rennes et d'autres villes françaises, est un objectif que nous devons poursuivre.

Le succès de l'opération est phénoménal à Paris et ce succès n'a rien coûté aux pouvoirs publics - il faut le retenir - alors que le succès très mitigé, sinon un peu désastreux, de l'opération à Bruxelles a représenté un coût pour la Ville de Bruxelles. Il y avait clairement une économie d'échelle qu'on n'a pas voulu respecter. On a tenté un coup, en espérant que les autres communes allaient suivre. C'était mal connaître l'oligopole dont parle Julie Fiszman : ces deux sociétés s'entretuent à l'échelle planétaire et quel que soit l'acte posé par l'une, l'autre l'attaquera.

Il faut tout mettre en œuvre pour atteindre cet objectif. La Ville de Bruxelles a-t-elle aujourd'hui la capacité de rompre ce contrat qui fait l'objet d'un recours au Conseil d'Etat ? L'issue peut être prévue d'ici 10 ans.

Si on attend la décision du Conseil d'Etat - qui va

toe gekost aan het gewest (aankoop materieel, publiciteit, herstellingen, ...)? Wat zult u veranderen om het project rendabel te maken?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Ik wil een aantal zaken verduidelijken.*

Minister Smet is niet verantwoordelijk voor de beslissing van Brussel-Stad. De heer Pivin wees er terecht op dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door die beslissing in een impasse is verzeild. Anderzijds is het Brussels Gewest natuurlijk de voogdijoverheid die het dossier had kunnen tegenhouden.

In Brussel hebben we nood aan een volwaardig fietsverhuursysteem, zoals dat in vele Franse steden bestaat.

Het Parijse fietsverhuursysteem kent een enorm succes en heeft de overheid niets gekost. Het Brusselse systeem is een flop en kost Brussel-Stad heel wat geld. Het was een vergissing om het systeem in Brussel-Stad in te voeren in de veronderstelling dat de andere gemeenten wel zouden volgen. Men heeft namelijk geen rekening gehouden met het feit dat Cyclocity bij reclamemaatschappij JCDecaux hoort, terwijl een aantal andere gemeenten samenwerken met concurrent Clear Channel.

Kan Brussel-Stad het contract over Cyclocity, waartegen beroep is aangetekend bij de Raad van State, ontbinden?

Een beslissing van de Raad van State kan zeer lang op zich laten wachten. Er gaat aldus kostbare tijd verloren.

Alle Brusselse gemeenten besteden het plaatsen van bushokjes en stadsplannen uit aan privé-reclamebedrijven, omdat dat geld opbrengt en efficiënt gebeurt. Het is raadzaam om in dergelijke systemen samen te werken met de privésector.

peut-être juger qu'il n'est pas compétent en la matière, qui va peut-être envoyer le dossier aux calendes grecques -, nous risquons de perdre un temps précieux.

Pas une seule des 19 communes n'a tenté de rendre elle-même le service des planimètres et des abribus à la place d'une société privée, considérant que celle-ci peut très bien assurer ce service et qu'en outre cela rapporte de l'argent aux communes. Je ne suis pas sûr de ce que, sur le long terme, il eût été profitable pour les communes d'offrir elles-mêmes le service public des abribus, lequel est visiblement rendu de manière optimale sur l'ensemble du territoire bruxellois. Ce n'est pas une compétence régionale - les communes se débrouillent très bien toutes seules - elles engrangent des dividendes relativement importants liés à la publicité. Là où le privé peut rendre un service à la puissance publique tout en lui rapportant de l'argent, il vaut la peine de négocier.

Ce que la Ville de Paris - qui n'est pas suspecte d'être une ville ultra droite en la matière - a fait, me semble de bon augure. Là où il y a moyen d'avoir une entente intéressante, bien conventionnée et cadrée avec des sociétés privées, fussent-elles deux sur le marché, pour faire quelque chose, il faut le faire. C'est une remarque générale qu'il me semblait utile de rappeler. Il ne faut pas trop s'enfoncer dans des considérations de type idéologique. Il est clair qu'on peut rêver, à l'instar d'autres pays, de voir la puissance publique rendre tous les services.

Mes questions portent surtout sur la manière dont le ministre va appréhender la question de la compétence, communale ou régionale. Je ne vous cache pas que le problème des vélos fait débat au sein de la Conférence des bourgmestres et entraîne d'importants tiraillements. Ils vont dans le même sens que le débat que nous aurons tôt ou tard sur l'avant-projet d'ordonnance relatif au stationnement. Les positions ne semblent pas se rejoindre.

Pour rappel, voici les différentes questions qui sont abordées.

La Région rend-elle mieux service que les communes dans certains domaines ? Cela mérite d'être étudié. A titre personnel, comme M. Riguelle l'a exprimé ce matin, il me semble que ce peut être

Ik vind dat de stad Parijs een zeer voordelige overeenkomst heeft afgesloten. Sommige parlementsleden houden te halsstarrig vast aan de ideologische overtuiging dat de overheid alle dienstverlening voor haar rekening moet nemen. Daar ben ik het niet mee eens.

Hoe zal de minister de kwestie aanpakken van de gemeentelijke of gewestelijke bevoegdheid? In de Conferentie van burgemeesters wordt hierover druk gedebatteerd, net als over de ordonnantie over het parkeerbeleid.

De vraag waar het om draait is of het gewest op sommige domeinen een betere dienstverlening kan verstrekken dan de gemeenten. Ik denk van wel. Het gewest moet de gemeenten daar wel kunnen van overtuigen. Anderzijds is het niet de bedoeling dat het gewest opnieuw de controle verwerft over de contracten voor bushokjes.

Hoe zult u het debat sturen, zonder de gemeenten tegen de borst te stuiten? De dienstverlening zal maar efficiënt zijn als ze door de negentien gemeenten wordt aangeboden.

le cas, encore faut-il que la Région se montre convaincante à l'égard des communes. Pour certains, il ne faudrait pas que la Région puisse revenir par la fenêtre alors qu'on l'empêche d'entrer par la porte, de sorte qu'à terme elle mette la main sur les contrats d'abribus et de planimètres. Vous voyez un peu le débat.

Il importe donc de savoir comment vous allez entrer dans ce débat pour ne pas effaroucher les communes tout en essayant de garder la plus grande cohérence possible sur l'ensemble du territoire régional. Nous sommes tous d'accord pour dire qu'un tel projet ne peut fonctionner qu'à une échelle valable, à savoir que le service soit offert dans les dix-neuf communes.

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

M. Alain Daems. - Monsieur le ministre, je ne partage pas complètement les propos de M. Doyen sur la délégation à des opérateurs privés de ces "services" qui, en réalité, sont offerts moyennant contrepartie. Si nous étendions cette logique à d'autres domaines, le risque d'un envahissement publicitaire serait présent. Le fait de confier une activité à des partenaires privés en échange de publicité doit connaître des limites, à moins de considérer que la publicité ne serait jamais une nuisance, quelle qu'en soit l'ampleur. Ce n'est pas l'opinion, me semble-t-il, des politiques bruxellois qui ont dû limiter la taille des panneaux publicitaires. Je pense donc que tout le monde est d'accord, mais il faut trouver le bon équilibre. Nous ne pouvons pas considérer que des rentrées supplémentaires pour les communes autorisent un partenaire privé à agir n'importe comment en matière publicitaire. Si tel était le sens des propos de M. Doyen, nous ne serions donc pas d'accord avec lui.

Ceci dit, une contradiction semble se loger dans certaines positions qui se sont exprimées, notamment celle de M. Doyen. En effet, il reproche à la Ville de Bruxelles, et c'est son droit, d'avoir voulu faire cavalier seul en s'attendant à ce que les dix-huit autres communes suivent. Certes, il situe correctement le problème : à l'ensemble des dix-neuf communes, c'est-à-dire à la Région bruxelloise. Cependant, il estime que les compétences devraient être maintenues dans le

De voorzitter. - De heer Daems heeft het woord.

De heer Alain Daems *(in het Frans).* - *Ik ben het niet eens met het voorstel van de heer Doyen om deze dienstverlening aan een privébedrijf over te laten. In dat geval zouden er immers meer reclame-inkomsten nodig zijn. Als men een dergelijke aanpak naar andere domeinen uitbreidt, zal de openbare ruimte door reclame worden overspoeld. Dat de Brusselse beleidsmakers de reclameborden hebben verkleind, wijst erop dat ze mijn bezorgdheid delen. Bijkomende middelen uit de privé mogen niet resulteren in minder strakke regels inzake reclame.*

In de redenering van de heer Doyen schuilt een paradox. Met reden verwijt hij Brussel-Stad op eigen houtje te hebben gehandeld, zodat gewestelijke coördinatie onmogelijk is. Tegelijk meent hij echter dat de bevoegdheid voor een dergelijke dienstverlening bij de gemeenten moet blijven.

Persoonlijk maak ik af en toe gebruik van het systeem. Het grootste minpunt is de beperking tot de Vijfhoek. Voor korte afstanden binnen de Vijfhoek is het immers nog altijd handiger zich te voet of met het openbaar vervoer te verplaatsen. Doordat een aantal burgemeesters te weinig in de fiets gelooft, is er momenteel nog geen sprake van een volwaardig gewestelijk initiatief.

Uit het oogpunt van de schaalvergroting zou een uitbreiding naar het hele gewestelijke grondgebied

giron communal.

Sur le fait de mettre des vélos à prix très bas à la disposition des usagers, je peux parler en ma qualité d'utilisateur occasionnel du système actuel : l'obstacle à cette initiative réside dans sa localisation exclusive sur le territoire de la commune de Bruxelles-Ville. La logique exige que cela se passe à l'échelle régionale. Pour certains, l'idéal est que tous les bourgmestres se mettent d'accord. Or nous connaissons la réticence d'une partie d'entre eux envers l'usage du vélo. Par conséquent, il me semble plus cohérent que cela s'organise au niveau de la Région.

Je voudrais plaider en ce sens, non pour des raisons idéologiques, mais pour des raisons pratiques d'économie d'échelle, de cohérence d'une politique se voulant efficace. Pour que ce projet fonctionne, il convient que les usagers cyclistes puissent se rendre d'un point à un autre suffisamment lointain pour que cela en vaille la peine. Si c'est pour prendre un vélo afin de rouler 500 mètres sur le territoire du Pentagone, je préfère marcher ou utiliser un transport en commun, dont les lignes sont nombreuses dans le centre.

En outre, d'autres problèmes se posent, Monsieur Smet. Vous le savez probablement vous-même, d'un point de vue très pratique, les vélos sont extrêmement difficiles à adapter à la taille des personnes. Par exemple, il m'est impossible de rouler au moyen d'un vélo conçu pour quelqu'un mesurant 1,90 m. A cela s'ajoute une série de défauts techniques qu'il convient de corriger.

En tout cas, cela vaut la peine d'avancer, afin que ce projet soit étendu à l'ensemble de la Région, ainsi que l'ont fait d'autres villes, comme l'a rappelé Hervé Doyen. Tous les jours, nous constatons l'augmentation du nombre de personnes utilisant quotidiennement un vélo. C'est visible à l'oeil nu, en particulier quand on est soi-même cycliste. Ce projet me semble de nature à encore augmenter la proportion d'utilisateurs cyclistes. En vue de rééquilibrer les transports et la mobilité au sein de notre Région, ce serait positif.

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

voordelig zijn.

De fietsen voldoen niet op technisch vlak. Hun voornaamste gebrek is dat ze moeilijk aan te passen zijn aan de grootte van de gebruikers.

Ik blijf het project verdedigen en pleit voor een uitbreiding naar het hele gewestelijke grondgebied. Meer fietsers maken dagelijks gebruik van de openbare weg. Cyclocity kan deze ontwikkeling nog versnellen.

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Toute la question est de savoir si Cyclocity doit être privatisé ou rester entre les mains des autorités, et si l'initiative doit être organisée par les communes ou par la Région bruxelloise.*

Seul un parti d'extrême droite remet en cause l'existence de Cyclocity, celui-là même qui me reprochait de vouloir faire de Bruxelles une ville chinoise parce que je voulais mettre tout le monde à vélo.

Il importe avant tout que vous poursuiviez et que vous défendiez votre projet, M. le ministre.

Des systèmes équivalents, mis en place dans d'autres villes, ont été évoqués à titre de bons exemples. J'ai eu personnellement l'occasion de tester le système berlinois, que j'ai trouvé moins bon que le système bruxellois, parce qu'il exige de s'inscrire à l'avance sur un site internet pour pouvoir louer un vélo.

Cyclocity souffre de maladies de jeunesse, qui doivent être résolues, sans remettre en cause les mérites de l'initiative. De meilleurs contrats sont nécessaires. Nous devons donner un signal aux non-Bruxellois qu'ils peuvent être mobiles dans cette ville sans avoir besoin d'une voiture.

Le fait que les stations de vélos soient limitées au territoire de la Ville de Bruxelles ne représente pas un problème insurmontable pour un touriste. Je suis favorable à un élargissement du système à l'ensemble des communes bruxelloises, mais il est possible de travailler par étapes, en commençant par améliorer le système à Bruxelles-Ville même.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik heb niet echt veel bijkomende vragen. Ik kijk uit naar de antwoorden op de vragen van mijn collega's.

Het debat gaat over de vraag of Cyclocity geprivatiseerd moet worden of in handen van de overheid moet blijven en of het initiatief door de gemeenten of door het Brussels Gewest moet worden georganiseerd.

Het is me opgevallen dat slechts één partij het bestaan van Cyclocity in vraag stelt, maar dat is dezelfde extreemrechtse partij die me ooit verweet dat ik van Brussel zagezegd een Chinese stad wou maken omdat ik iedereen op de fiets wilde helpen. Die kritiek doet dus niet terzake.

Veel collega's zoeken mee naar een oplossing voor de huidige problemen. Mijnheer de minister, het is vooral belangrijk dat u uw project blijft voortzetten en verdedigen.

Er werd verwezen naar andere steden die het goede voorbeeld zouden geven met gelijkaardige systemen, zoals Parijs. Welnu, onlangs testte ik een gelijkaardig systeem uit in Berlijn, maar ik kwam tot de conclusie dat het Brusselse fietsverhuursysteem beter is. Het probleem is vooral dat Cyclocity met een aantal kinderziekten kampt. Die moeten opgelost worden. Zo is er nood aan betere contracten. Laten we echter niet het kind met het badwater weggoien: dit is een goed initiatief.

Ik verwijs opnieuw naar het Berlijnse systeem. Daar moest je je op voorhand op een website registreren om een fiets te kunnen huren. Ik heb dat gepoogd, maar het is niet gelukt. Uiteindelijk heb ik mijn fiets gewoon bij een privébedrijf gehuurd.

Het is een goede zaak om de systemen bijvoorbeeld in Parijs of Berlijn uit te proberen. Ik wil de niet-Brusselaars een signaal geven dat ze in deze stad mobiel kunnen zijn zonder dat ze een auto nodig hebben.

De heer Daems wees erop dat het belangrijkste probleem van het project erin bestaat dat het zich grotendeels tot Brussel-Stad beperkt. Zelf gebruik ik het systeem niet, omdat ik zelf een fiets heb. Voor een toerist is het geen onoverkomelijk probleem dat de stallingen zich tot Brussel-Stad beperken. Ik ben er voorstander van om Cyclocity

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Comme souvent, M. Demol se base sur des rumeurs.*

(poursuivant en français)

Je n'ai jamais eu de sentiment triomphaliste à propos de ces vélos ; j'étais convaincu dès le début qu'il fallait étendre le système à un périmètre plus large que celui de la Ville de Bruxelles. J'ai toujours maintenu cette ligne de conduite, dès le lancement officiel de ce projet, et même avant. Le constat actuel correspond à un échec clairement annoncé. Il ne constitue pas une surprise.

Le fait que la Ville de Bruxelles ait voulu agir plus rapidement que la Région dans ce dossier fait partie de l'histoire, sur laquelle je ne reviendrai pas aujourd'hui. Ce qui m'intéresse à présent, c'est de faire en sorte qu'un système de location de vélos fonctionne sur l'ensemble du territoire de la Région, à l'instar de Rennes, Lyon, Toulouse, Paris, Barcelone, et bientôt Washington et Montréal.

Quatre raisons principales expliquent pourquoi les vélos Cyclocity sont utilisés uniquement à des fins touristiques ou récréatives. Un bon exemple anecdotique de cet état de fait est que l'on aperçoit des vélos Cyclocity dans le Bois de la Cambre, alors que la station la plus proche se situe à 3,5 km de là.

Dans toutes les autres villes, ces vélos sont utilisés comme un complément aux transports en commun, comme un mode de déplacement dans la ville et pas uniquement comme un moyen de récréation, ce qui est le cas à Bruxelles. Cela se traduit par la durée moyenne d'utilisation, qui est de 56 minutes à Bruxelles, tandis qu'elle se situe aux alentours de 20 minutes dans les autres villes.

Le trajet moyen à Bruxelles est de 4,6 km. Le nombre de locations est de 20.000.

Le nombre de kilomètres parcourus est de de

uit te breiden naar alle gemeenten van het Brussels Gewest, maar het is niet per se een probleem om stapsgewijze te werken en het systeem in Brussel-Stad te verbeteren.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Zoals dat wel vaker gebeurt, heeft de heer Demol ergens een klok horen luiden, maar weet hij niet waar de klepel hangt.

(verder in het Frans)

Ik heb altijd het standpunt verdedigd dat het project niet beperkt mocht blijven tot Brussel-Stad. Het is voor mij dan ook niet echt een grote verrassing dat het een flop is geworden.

Als wij het project willen redden, moeten wij het fietsverhuursysteem tot het hele gewest uitbreiden, naar het voorbeeld van Rennes, Lyon, Toulouse, Parijs, Barcelona en binnenkort ook Washington en Montréal.

Uit de cijfers met betrekking tot de periode van september 2006 tot augustus 2007 blijkt dat de Cyclocity-fietsen in Brussel enkel voor toeristische of recreatieve doeleinden worden gebruikt, en niet als een aanvulling op het openbaar vervoer, zoals oorspronkelijk de bedoeling was en in alle andere steden gebeurt.

Er zijn in totaal 250 fietsen beschikbaar, verspreid over 23 fietspunten. De gemiddelde gebruiksduur bedraagt 56 minuten, tegenover 20 minuten in de andere steden, en het gemiddeld traject 4,6 km. Er werden 20.000 verhuringen geregistreerd, wat goed is voor 90.000 km.

Elke fiets wordt gemiddeld 0,22 maal per weekdag en 1 maal per weekend gebruikt. Er zijn 1.100 abonnementen genomen, waarvan 460 op lange termijn en 640 op korte termijn.

Er zijn vier verklaringen voor deze mislukking. Om te beginnen is het systeem beperkt tot de Vijfhoek. Er zijn geen fietsen aan het Noord- en het Zuidstation. Ten tweede zijn er onvoldoende fietsen. De afstand tussen de fietspunten is te groot. Ten derde zijn de eerste 20 of 30 minuten niet gratis. In andere steden is het systeem een succes,

90.000. Chaque vélo est utilisé en moyenne 0,22 fois par jour de semaine et 1 fois par jour le week-end. Cela signifie que le nombre de locations par jour et par station tourne autour de deux à trois.

Le nombre d'abonnements à long terme est de 460, auxquels il faut ajouter 640 abonnements à court terme, soit un total de 1.100 abonnés. Le nombre de vélos disponibles est de 250, répartis sur 23 stations.

Ces chiffres, très parlants, concernent la période allant de septembre 2006 à août 2007. Ils démontrent clairement que les vélos sont surtout utilisés par des touristes, pas par des Bruxellois, comme mode de déplacement complémentaire, ce qui est pourtant le but initial. Le nombre de locations est deux fois plus élevé le week-end qu'en semaine, et les durées des locations sont plus longues.

Quatre raisons expliquent cet échec.

Premièrement, le périmètre est trop petit. Il est limité au Pentagone. Il n'y a pas de station de vélos ni à la Gare du Nord (Saint-Josse), ni à la Gare du Midi (Saint-Gilles et Anderlecht).

Deuxièmement, il n'y a pas assez de vélos dans le périmètre. La distance entre les différentes stations est trop grande.

Troisièmement, contrairement à d'autres villes, les premières 20 ou 30 minutes ne sont pas gratuites. A Paris ou à Lyon, ce système est une réussite car il est utilisé pour des déplacements courts, réalisés en une demi-heure. A Barcelone, si on utilise le vélo trois fois plus de deux heures, on est exclu du système.

Quatrièmement, il n'y a pas eu de campagne de marketing. Barcelone, Paris ou Lyon ont bénéficié d'un grand lancement, avec beaucoup de vélos et une campagne publicitaire. Toute la ville était impliquée, tandis que cela s'est fait en catimini à Bruxelles.

Concernant une éventuelle extension, le gouvernement bruxellois et moi-même avons la volonté d'étendre le système à l'ensemble de la Région, mais de manière phasée.

omdat het vooral voor korte verplaatsingen gebruikt wordt. Ten vierde is er geen marketing-campagne geweest, zoals in andere steden wel het geval was.

De Brusselse regering wil het systeem stapsgewijs uitbreiden tot heel het gewest. In een eerste fase komen er gemeenten bij met strategische punten, zoals Sint-Gillis (Zuidstation), Elsene (ULB) en Koekelberg (basiliek). Een studie heeft nagegaan waar de fietspunten moeten komen. Deze fase omvat 2.500 fietsen. In een tweede fase komen er 5.000 fietsen in heel het gewest.

Het fietssysteem is in geen enkele stad gratis. In Parijs is er inderdaad een verband tussen reclame en fietsverhuur. JCDecaux biedt 3 miljoen euro en 20.000 fietsen. Het heeft zijn aantal reclameborden verdrievoudigd, waardoor het veel meer kan investeren. In Parijs kost een fiets 2.500 euro. In Barcelona, waar Clear Channel de uitbater is, slechts 1.500 euro.

Dans une première phase, il serait étendu au Pentagone et à d'autres communes qui comptent des endroits stratégiques, comme Saint-Gilles, Ixelles (ULB), Koekelberg (Basilique). Une étude a examiné les stations où il faut implanter des vélos en premier lieu. On parle ici de 2.500 vélos. Dans une deuxième phase, nous voulons arriver à 5.000 vélos sur l'ensemble du territoire.

J'ai entendu parler ici de gratuité. Le système de vélo n'est gratuit dans aucune ville. C'est vrai qu'à Paris, ils ont fait le choix d'une liaison entre marché publicitaire et location de vélos. Decaux, contre lequel Clear Channel a introduit un recours, offre 3 millions d'euros et 20.000 vélos. De plus, il a triplé le nombre de ses publicités dans la ville, d'où l'explosion de ses revenus pour investir. A Paris, un vélo coûte 2.500 euros. A Barcelone, où Clear Channel opère, il coûte 1.500 euros.

M. le président.- Sur quelle durée ?

M. Pascal Smet, ministre.- Sur un an.

Le système coûte 250.000 euros par an à la Ville de Bruxelles, soit un coût de 1.000 euros par vélo. Je puis vous assurer néanmoins que le fonctionnement du système n'est pas aussi désastreux que vous le sous-entendez. Il convient de nuancer vos critiques, en tenant compte notamment du coût unitaire par vélo.

Nulle part, le système n'est gratuit. La ville de Paris, par exemple, le finance sur la base de ses recettes publicitaires. Néanmoins, des villes comme Londres ou Bruxelles ne jouissent pas d'un marché publicitaire unifié, ce qui empêche le lancement de toute campagne d'envergure. Cette absence d'unité coûte cher au contribuable bruxellois et aux communes. Dans un autre dossier, je tente d'ailleurs de me concerter avec les communes afin d'harmoniser la situation au niveau régional, sans pour autant percevoir l'argent destiné aux communes. Un marché unifié serait en effet plus avantageux. Pour l'heure, il s'agit de déterminer des choix qui doivent encore être discutés.

A Lyon, les recettes publicitaires servent également à financer le système. A Barcelone, celui-ci est financé par la politique de stationnement. J'ai personnellement rencontré le maire et les responsables du projet, Clear Channel et les

De voorzitter (in het Frans).- Voor welke periode?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Een jaar.

Het systeem kost Brussel-Stad jaarlijks 250.000 euro, of 1.000 euro per fiets. Toch werkt het beter dan u laat uitschijnen. Er is immers ook de kostprijs per fiets.

Het systeem is nergens gratis. Parijs financiert het met reclame-inkomsten. Brussel en Londen hebben echter geen eengemaakte reclamemarkt, zodat het moeilijk is om een grote campagne te lanceren. Dat gebrek aan eenheid kost de belastingbetaler en de gemeenten veel geld. In een andere zaak probeer ik trouwens te overleggen met de gemeenten om de situatie te harmoniseren op gewestelijk niveau, zonder ontvangsten te innen die voor de gemeenten zijn bestemd. Een eengemaakte markt zou voordeliger zijn. Nu is het belangrijk om de zaken te bepalen die nog besproken moeten worden.

Ook in Lyon wordt het systeem betaald met reclame-inkomsten.

In Barcelona wordt het betaald met parkeergelden. Ik heb persoonlijk een ontmoeting gehad met de burgemeester, de verantwoordelijken van het project, Clear Channel en de uitbaters om de werking van het systeem te evalueren. Dat systeem zal 6.000 fietsen tellen vanaf 2008 - nu zijn er dat

opérateurs, afin d'évaluer le fonctionnement du système. Celui-ci, qui comptera 6.000 vélos à partir de 2008 - 2.500 vélos sont actuellement opérationnels -, coûte annuellement 9 millions d'euros. Les recettes issues de sa politique de stationnement, qui jusqu'à présent servaient à alimenter un fonds unique destiné notamment à la construction de parkings souterrains dans les quartiers résidentiels, servent également au financement du système.

Si l'on élargit le système au niveau régional à Bruxelles, il importe de travailler en concertation avec les communes. Deux possibilités s'offrent à nous.

Je me réjouis d'entendre chacun parler de la Région. Il me semble que c'est sur la RTBF que j'ai entendu le maire de Lyon ou l'adjoint au maire responsable pour l'urbanisme et la mobilité expliquer que cela ne pouvait pas fonctionner à Bruxelles, puisque cette question n'avait pas été traitée sur un plan régional. Il a ajouté que Bruxelles devait installer un système de location de vélos au niveau régional, et que le faire commune par commune serait une folie. Je vous le cite textuellement. Il a raison, me semble-t-il.

Pour le financement, il est possible de lier ce projet à la publicité, même au niveau régional. Cependant, il est également possible de prendre cette initiative indépendamment du marché publicitaire. Dans le second cas de figure, quelqu'un devra bien payer : la Région, sans doute, mais nous pouvons aussi penser à la STIB, qui est présente partout dans la Région et dans les communes. La solution d'une taxe me paraît exclue.

Trois modèles existent : Decaux ; Clear Channel (pas nécessairement lié à la publicité, comme on le voit à Barcelone). Enfin, il y a un système auquel Adelheid Byttebier a fait allusion, et qui existe à Berlin, Munich, Hambourg, et dans toutes les autres grandes villes allemandes Il a été mis au point par le Deutsche Bahn (chemins de fer allemands). Cette dernière solution est très simple. Les vélos ne sont pas attachés à une station fixe, mais sont présents partout sur le territoire de la ville. Il suffit de s'inscrire une première fois, à la suite de quoi vous pouvez débloquer le vélo de votre choix grâce à l'envoi d'un SMS. Les cyclistes peuvent laisser le vélo où ils veulent. Autrement

2.500 - en kost jaarlijks 9 miljoen euro.

Als het systeem in Brussel op gewestelijk niveau wordt georganiseerd, is overleg met de gemeenten noodzakelijk. Er zijn twee mogelijkheden.

Onlangs zag ik de burgemeester van Lyon of zijn adjunct op de RTBf verklaren dat het systeem in Brussel gedoemd was om te falen, omdat het niet op gewestelijk niveau is ingevoerd en dat het een dwaasheid zou zijn om elke gemeente haar ding te laten doen.

Het fietsverhuursysteem kan door een reclamefirma worden gefinancierd, maar dat is niet noodzakelijk. Het is ook mogelijk dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of de MIVB met geld over de brug komt. Een belasting lijkt me uitgesloten.

Het fietsverhuursysteem in de Duitse steden is een initiatief van de Duitse spoorwegen. Gebruikers moeten zich eenmalig registreren, waarna ze een SMS moeten versturen om een fiets mee te kunnen nemen. Vervolgens kunnen ze die achterlaten, waar ze willen. Deutsche Bahn heeft een overeenkomst afgesloten met Transdev voor het systeem. Het bedrijf wil ook buiten Duitsland actief worden. JCDecaux en Clear Channel krijgen er dus een concurrent bij.

Clear Channel heeft beroep aangetekend tegen de overeenkomst tussen JCDecaux en Brussel-Stad. Een uitspraak zal allicht drie of vier jaar op zich laten wachten.

Het contract van Brussel-Stad hangt samen met de bushokjes en loopt in 2014 af. Er kan echter altijd onderhandeld worden. De fietsenverhuur levert JCDecaux 250.000 euro op.

Het gewest wordt niet geblokkeerd door Brussel-Stad, om twee redenen:

1. Het gewest en Brussel-Stad werken samen. Ik ben overigens minister van Mobiliteit en verhinderde schepen van Brussel-Stad. Brussel-Stad wil meewerken aan een gewestelijke benadering.

2. Als het gewest een concurrerend systeem opzet, zal JCDecaux haar fietsen moeten verwijderen bij gebrek aan klanten. Een tweede systeem, dat in

dit, cette méthode est plus flexible. Deutsche Bahn s'est associé à Transdev afin d'exploiter ce genre de vélos. Cela signifie que, très prochainement, hors d'Allemagne, un troisième opérateur va entrer sur le marché.

Pour en venir au contrat de la Ville de Bruxelles, un procès est en effet en cours. La procédure en extrême urgence introduite par Clear Channel contre Decaux et la Ville n'a pas abouti. Je suppose qu'il faudra trois à quatre ans avant que le tribunal ne se prononce sur ce contrat. Le contrat de la Ville de Bruxelles arrivera à échéance en 2014, puisqu'il est lié aux abribus. Toutefois, tout contrat est négociable. Le marché des vélos représente pour JCDecaux une valeur de 250.000 euros.

L'analyse selon laquelle la Région serait bloquée par la Ville de Bruxelles est incorrecte, et cela pour deux raisons :

1. La Région agit en collaboration avec la Ville de Bruxelles, ce qui est logique étant donné ma double casquette de ministre de la Mobilité et d'échevin empêché à la Ville. Le hasard veut que le dossier se retrouve sur le bureau de mon échevinat au niveau de la Ville de Bruxelles. La Ville veut s'inscrire dans une approche régionale.

2. Si la Région installe un système concurrent à celui de JCDecaux, cette société sera obligée d'enlever ses vélos puisque personne ne les utilisera. Si, partout dans la Région, y compris dans le Pentagone, il existe un deuxième système de vélos publics, celui-ci s'imposera par la force et l'ampleur du nombre de vélos. Nous ne sommes pas liés à JCDecaux. Si nous optons pour un système élargi, nous devons négocier avec eux. Toute solution devra être négociée.

Je ne vous répondrai pas aujourd'hui sur la manière dont nous sortirons de cette situation. J'espère que vous le comprendrez. Nous avançons dans ce dossier compliqué, dont le succès dépend de mon silence actuel. Je ne veux engager ni moi-même, ni la Région, ni les autres communes dans une procédure juridiquement incorrecte. Nous travaillons actuellement à une solution juridiquement correcte, transparente, qui implique une intervention financière éventuelle de la Région et des autres acteurs.

heel het gewest toegankelijk is, zal immers door zijn omvang veel concurrentiëler zijn. Wij hangen niet vast aan JCDecaux. Over een uitgebreid systeem kunnen we onderhandelen.

Dit is een complexe aangelegenheid, waarover ik nog niets kan verklappen. We werken aan een juridisch correcte en transparante oplossing, die een financiële bijdrage van het gewest en andere actoren omvat.

Brussel-Stad, het gewest en de MIVB hebben al twee of drie keer vergaderd. Ik kan daar niets over zeggen om de onderhandelingen niet in gevaar te brengen. Daarom geef ik ook geen commentaar tegenover journalisten.

U zult mijn beslissing niet via de pers vernemen. Ik zal eerst met de regering en vervolgens met de burgemeesters overleggen over de uitbreiding van het initiatief naar andere gemeenten.

Wel wil ik nog benadrukken dat het grondgebied van Brussel-Stad erg interessant is voor de verhuur van fietsen.

Ik moet de vraag van de heer Demol nog beantwoorden.

(verder in het Nederlands)

Het is de stad Brussel die het initiatief heeft genomen. Het gewest heeft de stad enkel een startsubsidie gegeven van 100.000 euro, om ervoor te zorgen dat er minimale kwaliteitseisen kwamen. Het project heeft het gewest dus niet meer gekost dan 100.000 euro.

Deux ou trois réunions ont déjà eu lieu entre la Ville, la Région et la STIB, pour aboutir à une solution. Je me réserve le droit de ne pas entrer dans les données, afin de préserver les pistes existantes. Chaque déclaration prématurée risque de compromettre ce dossier qui doit déboucher sur une réussite. C'est la raison pour laquelle, M. Pivin, je refuse systématiquement de livrer des commentaires aux journalistes.

Il ne faut pas redouter de trouver la réponse dans un journal. Une fois que j'aurai tranché, ce sera confirmé par le gouvernement. Puis, je prendrai contact avec les bourgmestres. Région et communes, nous ferons en sorte que le système soit étendu au-delà de la seule commune de Bruxelles.

Monsieur le président, j'espère avoir été clair. Si ce n'est pas le cas, je répondrai aux questions complémentaires. En résumé, nous avançons. Dans les semaines à venir, nous devons trouver une solution en concertation avec la Région, la Ville de Bruxelles et les autres communes. L'honnêteté m'oblige à ajouter que la Ville de Bruxelles est un acteur très important puisqu'elle représente une zone très importante pour le système de location de vélos. Je me rends compte que j'ai oublié de répondre à M. Demol.

(poursuivant en néerlandais)

C'est une initiative de la Ville de Bruxelles. La Région ne lui a octroyé qu'un subside de 100.000 euros.

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

M. Philippe Pivin.- Monsieur le président, je répliquerai brièvement. Je ne sais pas combien de temps a duré mon exposé : sans doute dix minutes, un quart d'heure. Je viens d'écouter attentivement la réponse du ministre, qui a dû prendre un temps similaire, et je n'ai rien appris de nouveau.

Son exposé se termine par la conclusion suivante : "Je veux être clair ; je ne vais pas donner ici les réponses aux questions qui sont posées".

M. Pascal Smet, ministre.- Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).*- *Minister Smet, ik leer helemaal niets nieuws uit uw antwoord. Op het einde zei u zelfs dat u de gestelde vragen niet zou kunnen beantwoorden.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat is niet waar.*

M. Philippe Pivin.- "Mais si je n'ai pas été assez clair, dit le ministre, vous pouvez encore poser toutes les questions que vous voulez." J'en reste pantois !

M. Pascal Smet, ministre.- Que voulez-vous dire ?

M. Philippe Pivin.- Cela signifie en bruxellois (sic) "en rester baba" ! Pendant vingt minutes, j'ai entendu un ministre s'exprimer pour ne rien dire que le parlement ne sache déjà !

M. Pascal Smet, ministre.- Peut-être faut-il alors poser d'autres questions ?

M. Philippe Pivin.- En ce cas, donnez-moi la liste des questions que nous pouvons vous poser !

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai répondu à toutes les questions posées, sauf une. Ce serait témoigner de ma part d'une bêtise extrême si je devais expliquer devant votre commission comment nous allons résoudre le problème. Si vous voulez que je vous dise que nous ne disposons pas d'un système de location partout, je dois vous répondre. Mais je n'ai pas pour objectif d'accabler M. Simons, cela ne m'intéresse pas !

M. Philippe Pivin.- Moi non plus !

M. Pascal Smet, ministre.- Je souhaite que nous disposions dans quelques mois d'un système opérationnel de location de vélos. Toutefois, je ne peux pas entrer dans les détails de la solution, car l'accord n'a pas encore été conclu. C'est logique !

M. Philippe Pivin.- C'est facile !

M. Pascal Smet, ministre.- Non, c'est la logique des choses !

M. Philippe Pivin.- C'est facile, vous dis-je !

M. Pascal Smet, ministre.- Allez, voyons ! Je ne suis pas un enfant naïf.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Ik ben stomverbaasd!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wat bedoelt u?*

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *U hebt twintig minuten lang gesproken om ons niets nieuws te vertellen!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dan moet u misschien andere vragen stellen.*

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Kunt u me dan een lijst overhandigen van de vragen die ik mag stellen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb alle vragen beantwoord, op een na. Het zou bijzonder dwaas zijn als ik de commissieleden nu zou uitleggen hoe we het probleem willen oplossen. Ik ben niet van plan om voormalig Brussels schepen Henri Simons de grond in te boren. Dat interesseert me niet.*

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Mij ook niet.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik wil binnen enkele maanden over een algemeen fietsverhuursysteem beschikken. Er is echter nog geen akkoord afgesloten, dus laat ik nog niets uitlekken. Dat is toch logisch?*

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *U maakt zich er gemakkelijk vanaf!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Neen, het is logisch!*

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *U maakt er zich wel echt gemakkelijk vanaf!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben toch geen naïef kind?*

M. Philippe Pivin.- Je n'ai pas dit cela.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, mais vous affirmez que je ne réponds pas aux questions.

M. le président.- M. Pivin a le droit de le dire.

M. Philippe Pivin.- La parole est libre !

M. Pascal Smet, ministre.- Moi, j'aime l'honnêteté.

M. Philippe Pivin.- Pour terminer, je reste vraiment sur ma faim. Par ailleurs, je ne suis pas de ceux, Monsieur le ministre et Monsieur le président qui, partant du constat qu'un dossier concerne dix-neuf communes, estime que celui-ci doit être automatiquement transféré à l'autorité régionale. Il est de la noblesse et de la responsabilité des dix-neuf communes de se saisir du dossier et de démontrer qu'elles peuvent trouver une solution harmonieuse dans la plus grande transparence et clarté.

J'ai la faiblesse de penser, Monsieur le ministre, que nous avons les épaules, les compétences, l'intelligence, les ressources suffisantes pour résoudre ce problème sans que vous n'interfériez dedans.

M. Pascal Smet, ministre.- Mais les communes ont interféré, et voyez dans quelle situation nous nous trouvons maintenant !

M. Philippe Pivin.- Je voudrais pouvoir conclure sereinement cette intervention. Nous avons la possibilité de finaliser ce dossier. C'est la raison pour laquelle nous avons eu un débat ce matin à ce sujet. Nous pouvons déboucher sur une solution harmonieuse. J'en suis d'autant plus convaincu que, par votre absence de réponse concrète aux questions que j'ai posées, vous n'êtes pas, vous, pouvoir régional, en mesure de résoudre cette question.

M. Pascal Smet, ministre.- Mais nous avons une solution !

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Dat beweert ik niet.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- U zegt dat ik niet op de vragen antwoord.

De voorzitter (in het Frans).- De heer Pivin heeft het recht om dat te zeggen.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Ik hecht belang aan de vrijheid van meningsuiting.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ik hecht belang aan eerlijkheid.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Ik vind niet dat alle dossiers die de negentien gemeenten betreffen automatisch naar het Brussels Gewest moeten gaan. Het lijkt me beter dat de gemeenten het dossier in handen nemen en een harmonieuze, transparante oplossing mogelijk maken.

De gemeenten zijn best in staat om deze zaak te regelen zonder dat u zich ermee bemoeit!

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De gemeenten hebben zich ermee bemoeid. U kent het resultaat!

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Ik wil een harmonieuze oplossing voor dit dossier. Aangezien u weigert om concrete antwoorden te geven op mijn vragen, besluit ik dat u niet in staat bent om het probleem op te lossen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ik heb een oplossing!

M. Philippe Pivin.- Voilà ce que je tenais à dire, Monsieur le président.

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

Mme Julie Fiszman.- Nous avons bien compris qu'il y avait des solutions mais qu'elles étaient en phase de négociation et qu'il faudrait attendre avant de les dévoiler sur la place publique.

Je pense avoir eu l'occasion de développer mon opinion et d'expliquer que la solution que l'on trouvera ne pouvait faire fi de la pollution que nous encoupons du fait des panneaux publicitaires. Ce coût-là doit aussi être pris en compte si on passe par des sociétés publicitaires. Si on ne finance pas le système vélo par de la publicité, cela n'empêche pas qu'on trouve un autre système pour trouver de l'argent et pour empêcher la publicité.

Comme vous l'avez dit, à Paris, cela n'a pas été gratuit. On a juste modifié le système de défilement des panneaux publicitaires de manière à augmenter les recettes. Ici aussi nous avons différents systèmes de panneaux publicitaires. Nous ne trouvons effectivement pas de recettes différentes de ces panneaux.

Pour en revenir à Cyclocity, je crois qu'il ne serait pas souhaitable de passer par la publicité en évitant le débat sur les désagréments causés par ce système sur les lieux où les panneaux sont nuisibles pour les citoyens.

Par rapport à la Ville de Bruxelles et au périmètre, il est vrai que la Ville a lancé le système avec 20 stations et 250 vélos. Je voudrais toutefois rappeler qu'à la Ville de Bruxelles, M. El Ktibi avait dit qu'à Vienne le système a aussi été lancé en 2003, avec 13 stations et 223 vélos. Ce n'est évidemment qu'un début. Personne n'a jamais dit que cela devait rester dans le périmètre restreint. Je vous renvoie aux déclarations qui ont été faites lors de ce conseil communal. En effet, je ne voudrais pas transformer notre Région en sous-conseil communal de la Ville de Bruxelles.

- *Les incidents sont clos.*

De heer Philippe Pivin (*in het Frans*).- *Tot zover mijn uiteenzetting.*

De voorzitter.- Mevrouw Fiszman heeft het woord.

Mevrouw Julie Fiszman (*in het Frans*).- *Als ik het goed heb begrepen, zijn er oplossingen in de maak, maar zijn de onderhandelingen nog niet volledig afgerond.*

Ik hoop dat die oplossingen rekening zullen houden met de visuele vervuiling die door de reclameborden wordt veroorzaakt. Misschien moeten we gewoon een andere financiële regeling zoeken, zodat wij de reclame aan banden kunnen leggen.

In Parijs was het project niet gratis. Men heeft juist het systeem van de reclamepanelen gewijzigd om meer inkomsten te genereren. In Brussel zijn er verschillende soorten reclameborden, maar zijn de inkomsten overal dezelfde.

Het huidige project was beperkt tot Brussel-Stad, met 250 fietsen verspreid over 20 fietspunten. Wenen is in 2003 gestart met 223 fietsen en 13 fietspunten. Het is dus nog maar een begin. Niemand heeft gezegd dat het project tot de huidige perimeter beperkt moet blijven.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATION DE MME ADELHEID BYTTEBIER

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

concernant "le nombre d'usagers de Noctis, le réseau de nuit de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE MME VIVIANE TEITELBAUM,

concernant "l'éveil difficile du réseau Noctis".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JOS VAN ASSCHE,

concernant "le peu de succès de Noctis et les plans du ministre pour ce réseau de bus de nuit".

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

Mme Adelheid Byttebier (*en néerlandais*):- *Groen! est favorable aux initiatives novatrices pour les transports en commun, mais évalue les mesures d'un oeil critique. Depuis le début, nous avons demandé si vous pouviez garantir la sécurité de Noctis.*

Selon un communiqué de presse de la STIB, répercuté par la VRT la veille de la journée européenne sans voiture, les bus nocturnes bruxellois ne seraient pas rentables.

Cette nouvelle m'a surprise. En avril, vous parliez de 2.250 passagers et, dans le communiqué de presse de la STIB, il était question de 2.000 passagers. Pouvez-vous nous donner les chiffres exacts ?

J'ai surtout été surprise parce que ce n'est pas vous, mais la STIB qui a rendu la nouvelle publique.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER

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

betreffende "het aantal gebruikers van Noctis, het nachtelijk openbaar vervoer".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM,

betreffende "de moeilijke start van het Noctis-net".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE,

betreffende "het geringe succes van Noctis en de plannen van de minister voor dit nachtbusnet".

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Groen! staat uiteraard achter vernieuwende initiatieven voor het openbaar vervoer, maar we evalueren de maatregelen op kritische wijze. We hebben van in het begin gevraagd of u de veiligheid van Noctis kan garanderen.

Deze interpellatie gaat over het aantal gebruikers van Noctis. Eén dag voor de Europese dag zonder auto werden we gealarmeerd door een persmededeling van de MIVB die ook aandacht kreeg in het VRT-nieuws: de Brusselse nachtbussen zouden niet rendabel zijn.

Ik was erg verrast. Mijn verbazing ging niet zozeer over de cijfers. In april had u het over 2.250 passagiers. In de persmededeling van de MIVB was er sprake van 2.000 passagiers. Kunt u de juiste cijfers geven?

Ik was eigenlijk vooral verrast omdat het bericht

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La STIB ne l'a pas fait.*

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Dans le communiqué, aucune solution n'était suggérée. C'est regrettable. Je verrais volontiers le nombre d'utilisateurs passer à 6.000. Il n'est pas justifiable de présenter négativement le système et de donner l'impression qu'il devrait être supprimé en raison d'un démarrage difficile et d'une notoriété limitée.*

Par la suite, j'ai lu dans la presse que vous n'aviez pas l'intention de le supprimer. C'est une bonne chose, mais il faudrait une évaluation du système qui est opérationnel depuis six mois. Vous devez examiner comment vous pouvez l'adapter pour qu'il ait davantage de succès.

Sur papier, le projet présente bien : la nuit de tous les vendredis et samedis, il y a un bus toutes les 20 minutes. Il y a 20 lignes de bus et 16 trajets.

Dans des villes comme Louvain et Bruges, il y a aussi des bus de nuit les vendredis et les samedis. En 2003, la ville de Gand a remporté un prix européen dans la catégorie des transports publics novateurs grâce à ses bus de nuit. Bruxelles pourrait peut-être aussi être primée.

Ce nouveau système devrait normalement être couronné de succès.

Plusieurs organisations oeuvrant pour la mobilité pointent un certain nombre de points faibles : le prix en hausse (3 au lieu de 2,1 euros), le stationnement gratuit des voitures et le manque de notoriété de l'offre.

Comment augmenter le nombre d'utilisateurs ? Y a-t-il une tendance à la baisse (de 2.250 à 2.000 utilisateurs) ou une fluctuation ?

Quant au prix, une somme de 2 ou 3 euros est-elle vraiment pertinente, sachant que la différence entre 2.000 et 6.000 voyageurs par an (+/- 50 week-ends) revient à 100.000 euros ? Le prix joue-t-il un rôle pour les voyageurs ?

Ne faudrait-il pas établir des comparaisons avec

door de MIVB wereldkundig werd gemaakt, en niet door u.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat hebben ze niet gedaan. Ik zal het dadelijk uitleggen.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- In de mededeling werden ook geen oplossingen gesuggereerd. Ik had de indruk dat de Vlaamse televisiekijkers informatie kregen over het zoveelste Brusselse systeem dat niet werkt.

Dat vond ik erg betreurenswaardig. Natuurlijk zou ik het aantal gebruikers ook graag zien stijgen tot 6.000. Ik vind het echter onverantwoord om het systeem vanwege een moeilijke start en een beperkte bekendheid in een negatief daglicht te stellen en de indruk te geven dat het moet worden afgevoerd.

Achteraf las ik in de pers dat u niet van plan bent om het nachtnet af te voeren. Dat is een goede zaak, maar er is nood aan een evaluatie van het systeem, dat operationeel is sinds een half jaar. U dient na te gaan hoe u het kunt bijsturen om het succesvoller te maken.

Op papier ziet het project er goed uit: elke vrijdag- en zaterdagavond is er om de 20 minuten een bus. Er zijn 20 buslijnen en 16 trajecten.

In Vlaamse steden als Brugge en Leuven zijn er ook enkel nachtbussen op vrijdag en zaterdag. De stad Gent heeft in 2003 vanwege haar gratis nachtbussen de Eurochallenge Award gewonnen, een Europese prijs in de categorie "innovatief project openbaar vervoer". Misschien kan Brussel ook ooit eens in de prijzen vallen?

Dit nieuwe systeem zou alles moeten hebben om succesvol te zijn. Anderzijds worden we wel met onze neus op de feiten gedrukt en zijn er maar tweeduizend gebruikers.

Een aantal mobiliteitsorganisaties zoals de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BBTB), de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral) en Inter-Environnement, wijzen op een aantal tekortkomingen van het systeem. Er is de prijs (3 euro i.p.v. 2,10 euro overdag), het gratis parkeren voor de auto's en de geringe bekendheid van het aanbod.

d'autres villes disposant déjà de ce système depuis des années, et en tirer des enseignements ?

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum pour son interpellation jointe.

Mme Viviane Teitelbaum.- Un certain nombre d'associations s'inquiètent de l'annonce faite récemment par la STIB, déclarant que le service de transports publics de nuit lancé le 21 avril dernier et baptisé Noctis ne rencontre pas le succès escompté. Elles craignent que le bilan négatif ainsi dépeint ne serve de prétexte à la mise à mort de Noctis.

Permettez-moi de citer les propos alarmants tenus par le porte-parole de la STIB : "Noctis ne satisfait pas vraiment les objectifs, mais la période écoulée n'a pas joué en notre faveur non plus, notamment en raison des périodes d'examens et des vacances. Nous avons aussi remarqué que toutes les communes bruxelloises n'ont pas une forte activité nocturne". Alors que les dirigeants de la STIB espéraient environ 6.000 voyageurs afin d'assurer leur rentabilité, les lignes Noctis n'ont, selon les dernières statistiques, attiré en moyenne que 2.000 "oiseaux de nuit" chaque vendredi et samedi.

La sortie du porte-parole de la STIB serait-elle une façon de vous faire comprendre que votre idée reprise dans la déclaration gouvernementale n'était peut-être pas pertinente ? Je souhaiterais vous entendre à ce sujet.

Vous répliquez, en assurant que les bus de nuit ne seront pas supprimés, que Noctis est une initiative récente qui a besoin de temps pour se développer.

Wat is er nu nodig om het aantal gebruikers te verhogen? Kan de minister me uitleggen waarom er eerst 2.250 gebruikers waren en nu slechts 2.000? Is dat een dalende trend of fluctueert die?

Wat de prijs betreft, komt het verschil tussen 2.000 en 6.000 gebruikers op jaarbasis (50-tal weekends) neer op 100.000 euro. Maakt het dan wat uit of een ticket 2 of 3 euro kost in het licht van een totale investering van 3,6 miljoen euro? Denkt u dat de prijs een rol speelt om al dan niet het nachtnet te gebruiken?

Is het niet nodig om vergelijkingen te maken met andere steden zoals Antwerpen, Brugge, Gent en Leuven die reeds een jarenlange ervaring hebben met dit systeem, en om daaruit lessen te trekken?

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- Een aantal verenigingen maakt zich zorgen over het bericht van de MIVB dat het Noctis-net niet het verhoopte succes kent. Ze vrezen dat de MIVB het nachtnet zal opdoeken.

Volgens de vertegenwoordiger van de MIVB voldoet Noctis niet aan de verwachtingen, maar is de beoordeelde periode verre van ideaal omwille van de examens en de vakantie. Er is ook niet in alle Brusselse gemeenten sprake van een druk nachtleven. In plaats van de verwachte 6.000 passagiers op vrijdag en zaterdag maakten gemiddeld slechts 2.000 reizigers gebruik van het aanbod.

Misschien vond de woordvoerder van de MIVB uw idee, dat in de regeringsverklaring is opgenomen, toch niet zo deugdelijk?

U verklaart dat de nachtbussen niet worden afgeschaft en dat Noctis een recent initiatief is dat nog moet groeien. Reeds in mei 2007 echter maakte u de eerste resultaten van het nachtnet bekend. Het gemiddeld aantal reizigers in de eerste vijf weken bedroeg 2.250 per weekeinde en dat was beneden de verwachtingen. Zes maanden later bedraagt dat gemiddelde nog 2.000 reizigers.

Het is duidelijk dat de promotiecampagne niet echt

C'est peut-être vrai.

Mais, en mai 2007 déjà, soit après cinq semaines d'exploitation, vous faisiez état des premiers résultats de votre nouveau réseau de bus de nuit. Il affichait alors une moyenne de 2.250 voyageurs par week-end, en deçà des espérances mais néanmoins encourageante. Six mois plus tard, les résultats stagnent, pour atteindre une moyenne de 2.000 passagers par week-end.

Nombre d'intervenants dans ce dossier semblent unanimes pour reconnaître que la campagne de marketing liée au lancement du réseau Noctis n'a pas réellement porté ses fruits. On serait dès lors en droit de vous demander le coût de cette campagne, ce que je ne ferai pas aujourd'hui.

On annonce, en vue de relancer la machine, une nouvelle campagne de promotion. C'est en effet nécessaire, car force est de constater que le choix de la période de lancement de Noctis, à la veille du mois de mai et ses longs week-ends, et à l'approche des examens, ne fut pas des plus judicieux. Quels ont été les arguments retenus pour lancer ce projet fin avril 2007, au vu du constat que l'on peut dresser aujourd'hui ? Je n'ose croire qu'une échéance électorale ait eu une quelconque implication.

Pouvez-vous me dire en quoi consisteront cette nouvelle campagne et les éléments novateurs qui y seront intégrés ? Envisagez-vous de distribuer des pass gratuits dans les bars et les night-clubs, afin de faire découvrir le produit aux utilisateurs potentiels ?

Comme je l'ai déjà mentionné, les responsables de la STIB estiment à 6.000 le nombre de voyageurs nécessaire par nuit pour rentabiliser l'investissement consenti dans ce projet. J'ai pu lire que vous contestiez ce nombre. Quel est dès lors, selon vous, le nombre de voyageurs nécessaire pour permettre à la STIB de couvrir sa participation dans ce projet, sachant que dès l'année prochaine, la participation financière de la STIB passera de 10 à 20%.

Pour lancer le réseau Noctis, j'ai aussi pu lire que l'investissement initial consenti était fixé à 3,6 millions d'euros mais, dans le budget 2007, sous l'article budgétaire 12.21.27.41.40, la dotation

vruchten heeft afgeworpen. Ik zal maar niet vragen wat die campagne heeft gekost.

De MIVB overweegt nu om een nieuwe promotie-campagne te voeren. Dat is ook nodig, want de vorige werd eind april 2007 gevoerd. Dat had toch niets te maken met een politieke termijn?

Wat zijn de nieuwe elementen van deze campagne? Gaat u gratis vervoerbewijzen uitdelen bij het doelpubliek in bars en nightclubs?

Volgens verantwoordelijken van de MIVB zijn er per nacht 6.000 reizigers nodig om het systeem rendabel te maken. Ik heb vernomen dat u dat cijfer betwist. Hoeveel moeten er dat volgens u dan wel zijn? U weet ook dat de financiële bijdrage van de MIVB volgend jaar verhoogt van 10% naar 20%.

Volgens een aantal indicatoren hebben de oostelijke en zuid-oostelijke bestemmingen meer succes. Komt er een aanpassing van de dienstregelingen? Worden er lijnen afgeschaft? Komen er nieuwe in de plaats?

Tot slot blijkt de prijs van 3 euro een bezwaar voor heel wat potentiële reizigers. U antwoordt ongetwijfeld dat met een tienrittenkaart de prijs slechts 2,10 euro bedraagt. Als Noctis meer succes kent, kan de prijs van het vervoerbewijs dan nauwer aansluiten bij die van het dagvervoer?

à la STIB pour le réseau de nuit est de 2,6 millions d'euros. Comment expliquez-vous ce différentiel, même en tenant compte de la participation stibienne ?

Selon certains indicateurs, il semblerait que les lignes à destination de l'est et du sud-est du territoire régional rencontrent davantage de succès. Peut-on dès lors s'attendre à des adaptations d'horaires, voire à la suppression de certaines lignes ou à la création de nouvelles en fonction du taux de fréquentation ?

Enfin, le prix de trois euros pratiqué semble un frein pour bon nombre d'usagers potentiels. Vous me répondrez sans doute qu'avec une carte de dix trajets, le voyage ne coûte que 2,1 euros. Mais est-il envisageable que le réseau Noctis, s'il monte en attractivité, puisse pratiquer des prix comparables à ceux du réseau de jour ?

M. le président.- La parole est à M. Van Assche pour son interpellation jointe.

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *A l'instar de votre projet Cyclocity, le réseau Noctis ne semble pas remporter le succès escompté auprès des Bruxellois. Il s'avère que les 20 lignes de bus qui le composent, reliant le centre ville à la périphérie la nuit des week-ends, ne sont pas rentables.*

Vous estimez qu'une évaluation définitive de ce dossier est actuellement prématurée. Vous envisagez même de lancer une nouvelle campagne de promotion de ce réseau pour encourager son utilisation. Selon des experts, il faudrait tripler le nombre hebdomadaire d'utilisateurs - actuellement de 2.000 - pour en assurer la rentabilité. Néanmoins, certains utilisateurs et associations souhaiteraient voir cette offre élargie aux jours de la semaine, ainsi qu'une diminution du prix du billet.

Les Bruxellois sont-ils réellement favorables à ce réseau et à son élargissement ? L'argent des contribuables bruxellois et flamands ne pourrait-il pas davantage être consacré à des points plus essentiels des transports publics ? Ne pourrait-on utiliser les moyens destinés actuellement à ce réseau pour développer un service de navettes pour les seniors, souvent moins valides, entre certains

De voorzitter.- De heer Van Assche heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Jos Van Assche.- Mijnheer de minister, net zoals uw project waarbij het Brussels Gewest fietsen ter beschikking stelt, weinig succesvol is bij gebrek aan kandidaat-gebruikers, lijkt ook het Brusselse nachtbussennet een regelrechte sisser. Na vijf maanden is het overduidelijk dat de twintig buslijnen die dit zogenaamde Noctis-net vormen en die de binnenstad elke vrijdag en zaterdag tot drie uur 's nachts met de buitenwijken verbinden, niet rendabel zijn.

U gelooft, misschien terecht, dat er meer tijd nodig is om dit plan definitief te evalueren. U bent zelfs van plan om een nieuwe campagne te lanceren om meer reizigers aan te sporen gebruik te maken van dit nachtelijk net, dat voorlopig enkel in het weekend actief is. Momenteel zouden er elk weekend slechts 2.000 reizigers gebruik maken van Noctis, een aantal dat volgens uw verklaringen vrij stabiel blijft. Volgens bepaalde deskundigen zou het huidige aantal gebruikers echter moeten verdrievoudigen om een dergelijk aanbod rendabel te maken. Onder de huidige gebruikers en bij een aantal verenigingen gaan er stemmen op die om de nachtbussen ook tijdens de week te laten rijden. Deze potentiële reizigers willen niet alleen het aanbod vergroten, maar ook de prijs van de tickets

quartiers et les centres commerciaux ? Prévoir des aménagements pour leur permettre de charger et décharger leurs achats serait également souhaitable. Une telle offre permettrait de réduire des dépenses onéreuses en trajet de taxi et attirer des milliers d'utilisateurs supplémentaires.

Que coûtera votre future campagne ? Comptez-vous à tout prix maintenir, voire élargir le réseau Noctis, sans tenir compte du nombre de voyageurs ?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. De Coster.

M. Jacques De Coster.- Le groupe socialiste a toujours plaidé pour la mise en place d'un réseau de nuit de transport public. Nous partageons l'avis des associations qui souhaitent que la faible fréquentation actuelle de ce réseau n'entraîne pas sa disparition.

L'un des soucis du groupe socialiste est que ce réseau de nuit ne serve pas uniquement aux noctambules et aux oiseaux de nuit mais puisse aussi être utilisé par les travailleurs de la nuit. L'accord gouvernemental de 2004 stipule que "le gouvernement souhaite développer progressivement un réseau de nuit. Le développement d'un tel réseau se révèle indispensable à bien des égards, avant tout en matière d'emploi. Il faut savoir que 12% du volume

drukken.

Zijn er echter veel Brusselaars geïnteresseerd in het aanbod van Noctis of het vergroten hiervan? Regeren is keuzes maken. Kan het belastinggeld van de Brusselaars en de Vlamingen niet beter worden besteed aan meer noodzakelijke aspecten van het openbaar vervoer, met een groter draagvlak? Kunt u de middelen die nu aan Noctis worden besteed, niet laten gebruiken voor een MIVB-pendeldienst tussen een aantal wijken waar veel senioren wonen en supermarkten en/of shopping-centra? Die reizigers zijn vaak moeilijk te been. Ze zouden voor de deur kunnen worden afgezet, in plaats van lange en moeilijke tochten te voet te moeten doen. U zou daarbij ook kunnen zorgen voor de nodige faciliteiten voor het in- en uitladen van hun aankopen. Met een dergelijk aanbod zou u deze mensen heel wat dure taxiriten helpen besparen en wellicht vele duizenden bijkomende gebruikers, een veelvoud van het Noctis-cliënteel, aantrekken.

Wat zal de komende campagne kosten? Zult u het nachtbussennet te allen prijze en zonder rekening te houden met het aantal gebruikers in stand houden of zelfs uitbreiden?

Bespreking

De voorzitter.- De heer De Coster heeft het woord.

De heer Jacques De Coster (in het Frans).- *De PS-fractie heeft altijd gepleit voor een nachtbusnet. Net zoals de verenigingen willen we voorkomen dat het lage aantal reizigers tot de verdwijning van het nachtnetwerk zou leiden.*

De PS-fractie is van oordeel dat de dienstregeling te weinig op werknemers is gericht. In het regeerakkoord van 2004 staat nochtans dat nachtbussen nodig zijn voor de werkgelegenheid: 12% van het Brussels werkvolume wordt 's avonds uitgevoerd, 4% 's nachts. Bovendien verhoogt een dergelijk netwerk de veiligheid van nachtvlinders. Idealiter zou het nachtnetwerk echter op alle werkdagen moeten functioneren.

Het beheerscontract van de MIVB voorziet in een

de l'emploi régional s'effectue en soirée, et 4% pendant la nuit. Par ailleurs, le transport de nuit constitue un outil de sécurisation des déplacements des noctambules." Idéalement, si l'on veut tenir compte des travailleurs de la nuit, il faudrait essayer d'étendre ce réseau de nuit à toutes les journées de travail des travailleurs.

Le contrat de gestion de la STIB prévoit une évaluation du réseau Noctis un an après sa mise en circulation, c'est-à-dire en avril 2008. Une évaluation préalable s'impose au regard de certains chiffres. Nous ne pouvons pas attendre une année avant de prendre certaines mesures. La Commission de l'Infrastructure a décidé il y a quelque temps de procéder au mois de décembre à une évaluation du Plan tram-bus. Il serait de bonne gestion de procéder à ce moment-là également à une première évaluation sérieuse du plan Noctis.

Des dispositions doivent indubitablement être prises pour moduler ce plan. Un exemple chiffré parmi d'autres le prouve : le jeudi 19 juillet 2007, sept personnes ont utilisé le réseau Noctis, ce qui a rapporté 21 euros. De tels chiffres démontrent de manière incontestable la nécessité d'une évaluation afin de corriger le tir dans certains domaines.

Il est vrai qu'à peu près 2.000 personnes fréquentent le réseau Noctis le week-end. Il est possible d'augmenter cette fréquentation pour arriver aux 6.000 dont il est question, en se rattachant à des événements. A titre d'exemple, plus de 6.000 personnes ont utilisé le réseau Noctis le dernier week-end du mois de septembre, qui était le week-end de la Nuit Blanche. La recette a été de 4,20 euros, parce que les transports étaient gratuits et que deux "ahuris" ont tout de même payé.

Pour résumer mon intervention, je dirai qu'il faut prendre les mesures nécessaires pour que le réseau Noctis soit préservé. Il convient d'essayer d'augmenter sa fréquentation en le rattachant peut-être à des événements. De plus, il serait judicieux de regarder quelles sont les lignes les plus rentables. Que ce soit en journée ou pendant la nuit, une ligne de bus n'est pas rentable. Le réseau Noctis ne le sera jamais, mais nous devons essayer d'aboutir à un compromis intéressant entre les recettes et les dépenses.

Il importe donc d'entamer une évaluation plus

evaluatie één na jaar na de start van Noctis, dus in april 2008. Gezien de erg lage cijfers is een tussentijdse evaluatie noodzakelijk. Het Noctisplan heeft dringend bijsturing nodig. Misschien kan de commissie in december 2007, wanneer de evaluatie van het Tram- en busplan is gepland, ook de evaluatie van Noctis uitvoeren?

Om van de huidige 2.000 naar 6.000 gebruikers te evolueren, dient men zich meer te richten op evenementen. Zo steeg het gebruik tijdens de Nuit Blanche, het laatste weekeinde van september 2007, tot meer dan 6.000 gebruikers. Het openbaar vervoer was toen gratis.

U moet de nodige maatregelen treffen om het Noctis-net te behouden. U kunt de frequentie verhogen naargelang van bepaalde evenementen. Bovendien moet u nagaan welke lijnen het meest rendabel zijn. Buslijnen, ook overdag, zijn niet rendabel, Noctis dus ook niet, maar er moet wel een goed evenwicht komen tussen inkomsten en uitgaven.

U moet het net sneller evalueren en bijsturen, zodat het verder kan groeien. Daarbij moet rekening gehouden worden met mensen die 's nachts werken.

rapide pour corriger le tir et de prendre certaines dispositions, tout en conservant le réseau Noctis, voire en le développant, compte tenu des travailleurs de nuit.

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

M. Denis Grimberghs.- M. le président, je comptais intervenir brièvement pour approuver mon prédécesseur, mais ce n'est vrai finalement que pour le premier tiers de son intervention. Je suis plus réservé sur la suite.

Le groupe cdH s'est toujours montré favorable au développement d'un réseau nocturne. Cependant, je ne suis pas certain que celui qui a été installé atteint tous nos objectifs. En effet, il s'agit de permettre à des personnes qui circulent la nuit de se déplacer en transports publics. C'est non seulement aux fêtards, mais aussi aux travailleurs de nuit, voire à ceux du petit matin de pouvoir les utiliser. Je suis toujours étonné de constater le nombre d'emplacements de parking prévus pour que les employés de la STIB puissent rejoindre leur entreprise, à défaut de disposer de transports roulant avant leur entrée en service.

Le système choisi est quelque peu hybride, et sans doute satisfaisant pour certaines nuits, ou une partie de la nuit en général. Je ne suis pas opposé à des évaluations, en vue d'éventuels ajustements.

J'espère que nous y retrouverons l'entêtement qui caractérise le ministre et la STIB, bien que je craigne qu'il ne soient pas, en l'occurrence, convergents. En tout cas, je compte sur le ministre pour convaincre la STIB de faire preuve de détermination pour réussir cette opération, et non pour dénoncer son faible succès. Le défi n'est certes pas gagné, mais il est difficile de supposer que Bruxelles n'exige pas un réseau de nuit alors qu'il en existe dans d'autres grandes villes.

Il ne sert à rien d'échafauder de grands plans de développement international si, à la première difficulté rencontrée dans l'établissement d'un réseau de nuit, on abandonne. Surtout lorsque des villes de moindre importance développent, elles, des réseaux nocturnes.

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- *De cdH-fractie is steeds voorstander geweest van een nachtnet. Dat moet echter bedoeld zijn voor iedereen die 's nachts het openbaar vervoer wil nemen en dat zijn niet enkel feestvierders, maar ook mensen die 's nachts of in ploegen werken. De MIVB heeft heel wat parkeerplaatsen nodig, omdat haar personeel zelf niet met het openbaar vervoer kan komen.*

Het gekozen systeem werkt alleen goed voor bepaalde nachten en tijdens bepaalde delen van de nacht. Ik ben voor evaluaties en eventuele aanpassingen.

De minister moet de MIVB overtuigen om vol te houden om van het Noctis-net een succesverhaal te maken. Waarom zou er in Brussel geen nachtnet kunnen zijn, als dat in andere steden wel kan? Het heeft geen zin om een groot plan voor internationale ontwikkeling op touw te zetten, als de regering het bij de minste moeilijkheid al opgeeft.

De evaluatie moet gericht zijn op een herdefiniëring van het aanbod, niet op een vermindering ervan. Sommigen vinden dat u beter de bestaande lijnen zou gebruiken. Er is nu een specifiek net en de reizigers moeten de tijd krijgen om het te leren kennen.

Ik heb dus geen bezwaar tegen een nieuwe evaluatie van het aanbod en een aanpassing van het systeem. Ik hoop dat het gewest en de MIVB alles in het werk zullen stellen om dit project te doen slagen.

Wij moeten misschien ook wat meer geduld uitoefenen. Het duurt even voor een nieuw systeem ingeburgerd is.

J'aurai donc tendance à dire : oui à l'évaluation et à l'ajustement de certains problèmes. A cet égard, j'aimerais bien que l'évaluation ne vise pas la réduction de l'offre, mais son éventuel remodelage. Certains se demandent s'il est judicieux de ne pas suivre les lignes connues de la population. Un réseau spécifique a été mis en place, et il faut le temps que les gens le connaissent. Je ne suis pas sûr qu'il faille faire marche arrière.

Je ne suis donc pas opposé à une nouvelle évaluation de l'offre et à un réajustement du système. Néanmoins, il convient que la Région fasse preuve de clarté sur ses intentions afin de réussir cette opération et d'y consacrer tous les moyens nécessaires. L'opiniâtreté qui caractérise la STIB lorsqu'elle veut faire valoir son point de vue et parvenir à ses fins est également fondamentale.

Cette nouvelle offre de la STIB induit de nouvelles habitudes pour ses utilisateurs. Il convient de faire preuve de patience et espérer davantage d'usagers pour le réseau de nuit.

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

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais)*.- *Mon groupe a toujours soutenu le réseau de nuit et nous le regretterions profondément s'il venait à disparaître. Nous espérons que l'évaluation aura pour but principal de rendre le système encore plus performant. Nous devons lui donner une plus grande publicité et faire preuve d'un peu plus de patience.*

Un autre point important est que les bus de nuit ne roulent pas toute la nuit et négligent ainsi un groupe cible important, à savoir les gens qui travaillent la nuit. Or, nous savons que de nombreux demandeurs d'emploi doivent refuser un emploi (travail posté), car ils ne disposent pas de moyen de transport personnel pour atteindre leur lieu de travail.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Mijn fractie is altijd voorstander geweest van het nachtnet en wij zouden het dan ook ten zeerste betreuren moest dit worden afgeschaft. Wij hopen dat de evaluatie vooral tot doel zal hebben het systeem nog performanter te maken. Misschien moeten wij inderdaad nog wat meer promotie maken en wat meer geduld aan de dag leggen, zoals de heer Grimberghs opmerkt. Het vergt immers enige tijd vooraleer een nieuw systeem bij iedereen is doorgedrongen.

Een ander niet onbelangrijk punt is dat de nachtbussen niet de hele nacht rijden. Het nachtnet is gericht op mensen die 's avonds nog even uitgaan. Daarbij wordt echter een andere belangrijke doelgroep uit het oog verloren, namelijk de mensen die 's nachts werken. In het kader van economie en tewerkstelling hebben wij het probleem van de arbeidsmobiliteit van de Brusselse werkzoekenden aangekaart. Heel wat werkzoekenden moeten een job weigeren wanneer het om ploegenarbeid gaat, omdat zij niet over eigen vervoer beschikken en niet op hun werkplaats

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

M. Alain Daems.- Le groupe ECOLO se retrouve entièrement dans ce qu'a exprimé M. Grimberghs. Vu qu'il existe manifestement des doutes ou des volontés de faire marche arrière, nous exprimons notre soutien au projet. Celui-ci ne doit pas être abandonné, en dépit des problèmes et des maladies de jeunesse qu'il comporte.

La remarque la plus fréquente concerne le choix des lignes, qui ne sont pas les lignes connues. Les lignes connues viennent de changer et sont donc largement inconnues de la plupart des Bruxellois. Pour cette raison, il n'est pas certain qu'il faille modifier le tir.

Par contre, une campagne publicitaire ou d'information soutenue serait la bienvenue, non pas sur l'existence de Noctis mais sur les lignes concernées, parce que ces informations mettent énormément de temps à être emmagasinées et ancrées. Il faut probablement travailler là-dessus, ainsi que sur le prix.

Celui-ci est largement évoqué, moins par les vrais fêtards que par les travailleurs ou autres utilisateurs, qui ne sont pas spécialement des fêtards mais qui sortent du cinéma un peu tard, vont boire un verre et essaient ensuite de rentrer chez eux en recourant à ce système. Pour ceux qui ont fait la fête toute la nuit et rentrent à quatre heures du matin, payer trois euros n'est pas catastrophique. Par contre, ce montant semble problématique quand il se rajoute à une petite soirée dans le Centre.

Nous exprimons donc notre soutien au projet. Il ne faudrait pas baisser les bras parce que la STIB est réticente et qu'il y a des maladies de jeunesse. Bien entendu, il faut écouter les différentes critiques formulées à l'encontre du système tel qu'il existe aujourd'hui.

M. le président.- Après la réponse du ministre, je ferai une proposition quant à l'évaluation demandée par plusieurs intervenants.

kunnen geraken. De minister zou ook met dit aspect rekening moeten houden.

De voorzitter.- De heer Daems heeft het woord.

De heer Alain Daems (in het Frans).- *De ECOLO-fractie is een groot voorstander van het nachtnet. Wij zijn het met de heer Grimberghs eens dat de kinderziekten niet tot een afschaffing van dat net mogen leiden.*

De meest gehoorde opmerking is dat de nachtbussen niet volgens gekende trajecten rijden. Maar zelfs de normale lijnen zijn onlangs gewijzigd. Het duurt altijd lang voordat dergelijke informatie doordringt. In plaats van de trajecten van het nachtnet te wijzigen, zouden wij dus misschien beter een goede informatiecampagne voeren.

Een ander punt is de prijs van het vervoerbewijs. Drie euro vormt niet meteen een probleem voor de echte feestvierders die pas om 4 uur 's nachts naar huis gaan, maar wel voor mensen die 's nachts werken of mensen die na een film nog iets willen gaan drinken.

Wij vragen u om over deze punten na te denken, maar de moed niet op te geven omdat het systeem een aantal kinderziekten vertoont.

De voorzitter.- Na het antwoord van de minister zal ik een voorstel over de gevraagde evaluatie formuleren.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je tiens tout d'abord à remercier la commission pour son soutien unanime, à l'exception de celui du Vlaams Belang, pour préserver le réseau de nuit. Comme à son habitude, le Vlaams Belang s'oppose à tout.

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *Je n'ai pas dit que je m'opposais au réseau.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Votre parti s'oppose toujours à tout, jusqu'à ce qu'il comprenne de quoi il s'agit. Votre texte mentionne très clairement que nous devons consacrer les moyens de Noctis au transport des retraités.*

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *Je n'ai pas dit cela, mais que gouverner était choisir. Si vous pouvez convaincre mon groupe que vous avez raison, nous serons ouverts à votre raisonnement.*

(Colloques)

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je vous remercie pour ce soutien. Il n'existe aucun plan en vue de supprimer le réseau de nuit, même si tout le monde au sein de la STIB n'est pas convaincu de la nécessité d'un tel réseau.*

(poursuivant en français)

On ne va pas abolir le réseau de nuit Noctis. Il n'en a jamais été question. Même si, au début, à la STIB, tout le monde n'était pas convaincu de sa nécessité, ils le sont maintenant.

(poursuivant en néerlandais)

La STIB n'a fait aucune communication officielle et rien n'a été préparé. Ces informations erronées émanent vraisemblablement d'un esprit éclairé.

Le réseau de nuit de la STIB est opérationnel depuis le 21 avril 2007.

(poursuivant en français)

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Behalve het Vlaams Belang, dat altijd tegen alles is, zijn alle partijen voorstander om Noctis te behouden.*

De heer Jos Van Assche.- Ik heb niet gezegd dat ik tegen het net was. Ik heb gevraagd of u die middelen niet kon investeren...

De heer Pascal Smet, minister.- Uw partij verzet zich altijd tegen alles, tot ze beseft waar het om gaat. In uw tekst staat heel duidelijk dat we de middelen voor Noctis niet meer aan Noctis moeten geven, maar aan vervoer voor gepensioneerden.

De heer Jos Van Assche.- Dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd: regeren is kiezen. Als u mijn fractie kunt overtuigen van uw gelijk, dan staan we daar voor open.

(Samenspraak)

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Dank u voor die steun. Ik wil ook duidelijk stellen dat er geen plannen zijn om het nachtnet af te schaffen. Ook al was niet iedereen bij de MIVB overtuigd van de noodzaak ervan, toch is de MIVB van oordeel dat het niet zonder het nachtnet kan.

(verder in het Frans)

Noctis wordt niet afgevoerd. Aanvankelijk stond niet iedereen bij de MIVB achter het systeem, maar inmiddels is dat wel het geval.

(verder in het Nederlands)

De MIVB heeft geen enkele officiële mededeling gedaan. Er werd ook niets voorbereid. Blijkbaar zou een verlichte geest per telefoon verkeerde informatie hebben doorgegeven. Ik kom daar dadelijk op terug.

Het nachtnet van de MIVB is operationeel sinds 21 april 2007.

Cette date n'a rien à voir avec les élections fédérales, dans lesquelles je n'étais qu'un petit figurant. Nous avons la possibilité de le faire en septembre 2006, mais nous voulions la meilleure préparation possible. Les réseaux de la STIB changent en septembre et en avril, ce qui réduit le choix à ces deux dates. Si j'avais voulu le faire avant les élections, j'aurais opté pour septembre 2006. Mais je ne me laisse pas guider par ce genre d'échéances inutiles. Seul le résultat compte et c'est pourquoi nous avons postposé le lancement en avril.

(poursuivant en néerlandais)

Le réseau de nuit comprend 21 lignes de bus en service les nuits du vendredi et du samedi entre 00h30 et 03h00, et une ligne de bus le jeudi soir qui relie l'ULB au centre-ville.

D'après les statistiques des six premiers mois d'exploitation, 2.275 personnes en moyenne utilisent le réseau de nuit chaque week-end. Il y a environ 25% de clients en plus le samedi que le vendredi. La tendance générale indique une stabilisation. L'utilisation des lignes moins fréquentées dépend fortement des événements culturels et activités nocturnes en ville.

Selon le contrat de gestion, la vente des tickets doit couvrir 10% des coûts du réseau la première année et 15% la deuxième année. Avec les tarifs actuels, cela signifie que le réseau doit atteindre la première année une moyenne de 2.350 clients et, l'année suivante, de 3.500 clients.

(poursuivant en français)

Je ne sais pas si tout le monde a compris. Je vais rapidement réexpliquer.

Nous avons compté 2.275 clients en moyenne. Dans le contrat de gestion, il est stipulé que 10% des frais soient couverts la première année par les clients. Cela signifie 360.000 euros. Pour la deuxième année, ce sont 15% des frais : 540.000 euros. Cela signifie 2.350 clients par jour en moyenne pour la première année, et 3.500 pour la deuxième.

Ces chiffres montrent que c'est bien la logique suivie. J'ajoute que le nombre de 6.000 clients n'a

(verder in het Frans)

Deze datum stond los van de federale verkiezingen. We konden het al in september 2006 doen, maar we wilden de zaak optimaal voorbereiden. De netten van de MIVB wijzigen alleen in september en april. We moesten niet per sé voor de verkiezingen klaar zijn, alleen het resultaat telt.

(verder in het Nederlands)

Het nachtnet bestaat dus uit 21 buslijnen die rijden op vrijdag- en zaterdagavond tussen half één en drie uur 's ochtends, en een buslijn op donderdagavond, de nachtlijn 71, die de ULB-VUB verbindt met het centrum van de stad.

Uit de statistieken voor de eerste zes exploitatiemaanden, blijkt dat er gemiddeld 2.275 mensen elk weekend het nachtnet gebruiken. Op zaterdagavond zijn er gemiddeld 25% meer klanten dan op vrijdagavond. De algemene tendens wijst op een stabilisering, met schommelingen tussen 1.750 en 2.450 ontwaardingingen en een piek van 3.016 ontwaardingingen. Het gebruik van de minder druk bezochte lijnen hangt sterk af van de culturele evenementen en nachtelijke activiteiten in de stad.

Volgens het beheerscontract moet in het eerste jaar 10% van de netwerkkosten (360.000 euro) gedekt worden door de inkomsten uit de verkoop van tickets en op het einde van het tweede jaar 15% (540.000 euro). Met de huidige tarieven betekent dit dat het net in het eerste jaar gemiddeld 2.350 klanten per dag moet bereiken en het jaar daarop 3.500 klanten. Het huidige gemiddelde van 2.275 is dus 75 minder dan gepland in het oorspronkelijke businessschema.

(verder in het Frans)

Er maken gemiddeld 2.275 klanten per maand gebruik van Noctis. Krachtens de beheerovereenkomst met de MIVB moet 10% van de kosten tijdens het eerste jaar door inkomsten uit vervoersbewijzen worden gedekt. Tijdens het tweede jaar moet dat percentage stijgen tot 15. Bijgevolg moet Noctis tijdens het eerste en het tweede jaar dagelijks respectievelijk gemiddeld 2.350 en 3.500 passagiers vervoeren.

Er is nooit sprake geweest van een volume van

jamais été prononcé, que ce soit dans mes demandes à la STIB ou dans le chef de celle-ci. Comme l'a dit M. De Coster, aucune ligne de bus n'est rentable et ne le sera jamais. C'est pourquoi les transports en commun relèvent du service public et non du privé.

(poursuivant en néerlandais)

Voilà pour ce qui est des chiffres.

Le contrat de gestion prévoit, c'est exact, une évaluation du réseau de nuit après un an, à la suite de laquelle une adaptation éventuelle de l'offre et des tarifs sera envisagée.

(poursuivant en français)

M. De Coster a raison. J'ai déjà demandé une évaluation intermédiaire que la STIB est en train de réaliser. Il est possible que, après cette première évaluation, nous fassions des adaptations. Je n'ai aucune objection à ce que dans le cadre du Plan tram-bus, en décembre, quand on discutera de l'évaluation, on aborde également l'évaluation du réseau de nuit.

Je reviendrai à la fin aux questions relatives aux travailleurs de nuit et aux adaptations pour les taxis collectifs. Un changement est en effet prévu en avril 2008.

En ce qui concerne la notoriété du réseau Noctis, une enquête réalisée en juin 2007 auprès de 540 clients de la STIB se déplaçant régulièrement en soirée soit en voiture, soit en transports publics a montré que 85% des personnes interrogées connaissaient l'existence du réseau de nuit et que le taux de notoriété de la marque Noctis s'élevait à 86%.

Concernant la tarification, il y a aussi des chiffres. Nous pouvons en débattre. Il s'avère que 55% des personnes interrogées considèrent le réseau Noctis meilleur marché, 17% estiment que le coût est équivalent, 15% estiment que Noctis est trop cher et 13% n'ont pas d'opinion à ce sujet. Selon cette enquête, 2,6% des personnes interrogées estiment que le prix n'est pas essentiel dans leur choix. J'estime qu'on peut discuter du prix.

Une campagne d'affichage sera lancée en novembre

6.000 klanten. Zoals de heer De Coster zei, zijn buslijnen per definitie onrendabel. Daarom is openbaar vervoer een zaak voor de overheid en niet voor de privésector.

(verder in het Nederlands)

Tot zover de cijfers.

Het klopt dat het beheerscontract voorziet in een evaluatie van het nachtnet na één jaar. Na die evaluatie wordt er bekeken of er een aanpassing komt van het aanbod en de tarieven.

(verder in het Frans)

Ik ben het eens met de heer De Coster. Ik heb bij de MIVB een tussentijdse evaluatie aangevraagd, die eventueel tot bijsturing zal leiden. Het is geen probleem om Noctis te evalueren ter gelegenheid van de evaluatie van het Tram- en busplan.

Volgens een enquête uit juni 2007 over de bekendheid van Noctis blijkt dat 85% van de ondervraagden weet heeft van het bestaan van een nachtnetwerk en dat 86% de merknaam Noctis kent. 55% van de ondervraagden meent dat Noctis goedkoper is dan andere vervoermiddelen, 17% meent dat de prijs identiek is, 15% vindt Noctis te duur en 2,6% meldt dat de prijs niet meespeelt in de keuze. Het tarief is zeker nog voor herziening vatbaar.

In november 2007 komen er affiches om de tienrittenkaart te promoten. Geabonneerden ontvangen bij elke hernieuwing van hun abonnement informatie over het Noctis-supplement.

Van eind september tot eind oktober 2007 wordt een tweede promotiecampagne gevoerd die zich specifiek richt tot jongeren tussen 15 en 30 jaar. Bij elke hernieuwing van het schoolabonnement ontvangen zij informatie over Noctis. In november komen er affiches en postkaarten met een aantal kenmerkende thema's, gelinkt aan het beeld van een dancing. Er komen ook spots op radio, televisie en in de filmzaal.

Een van de voorstellen is om tickets uit te delen in dancings. Toch geeft men voorlopig de voorkeur aan samenwerkingen met mediagenieke evenementen zoals Nuit Blanche. Tijdens dat

prochain pour promouvoir la carte de dix voyages et augmenter sa notoriété. Tout le monde ne connaît pas l'existence de ces cartes de dix voyages. En ce qui concerne le supplément Noctis, celui-ci est systématiquement proposé à tous les abonnés dans les mailings accompagnant le renouvellement de leur abonnement. Il y a donc une approche individuelle.

Une deuxième vague de promotion du réseau est actuellement en cours, de fin septembre à fin octobre. Je crois que M. Vervoort l'a mentionnée en session plénière. Cette relance veille à toucher le public jeune - les 15-30 ans - au travers de supports ciblés. Cela veut dire qu'à chaque renouvellement de l'abonnement scolaire, c'est également proposé. La campagne de lancement comporte trois thèmes. Un nouveau visuel, qui reprend un univers de boîte de nuit, sera lancé en novembre. Les quatre thèmes sont déclinés sur des affiches - notamment via le réseau Vespasius -, des cartes postales - via le réseau Boomerang visible dans les cafés, restaurants, cinémas et complexes sportifs -, ainsi que sur des sous-bocks. Une campagne cinéma, radio et TV soutiendra ce dispositif.

L'idée de distribuer des tickets Noctis dans les night-clubs a été envisagée. A ce stade, la préférence a été donnée à un partenariat à retombées médiatiques importantes, à savoir l'édition 2007 de "Nuit Blanche". Le réseau de nuit y était en effet gratuit. Le concept de "pass découverte" s'est traduit par la gratuité des services Noctis, la nuit du 29 septembre dernier : 10.000 tickets ont été distribués par les chauffeurs lors de la montée dans les véhicules.

(poursuivant en néerlandais)

Le coût total de la campagne de lancement s'élève à 100.000 euros. Un montant de 50.000 euros est affecté à la nouvelle campagne qui aura lieu en novembre. Ce montant est modeste comparé à d'autres campagnes.

(poursuivant en français)

La région a approuvé un budget de 3,6 millions d'euros pour la première année d'exploitation. Il est logique que le montant budgétisé en 2007 de 2,66 millions d'euros soit moindre, vu que la Région a démarré ce projet le 21 avril et non le 1^{er} janvier

weekend zijn er 10.000 gratis pasjes uitgedeeld.

(verder in het Nederlands)

De totale kosten voor de lanceringscampagne bedroegen 100.000 euro. Voor de nieuwe campagne in november is een bedrag van 50.000 euro uitgetrokken. Dat is heel klein bedrag in vergelijking met andere campagnes.

(verder in het Frans)

Het gewest heeft een budget van 3,6 miljoen euro goedgekeurd voor het eerste exploitatiejaar. Aangezien dat jaar pas gestart is op 21 april 2007, was er op de begroting 2007 slechts 2,66 miljoen euro nodig.

Het gewest zal het nachtnet niet afschaffen, maar het aanpassen op basis van de evaluatie van het gebruik, het aanbod, de prijs, enzovoort.

In maart of april 2008 wil het gewest een project met collectieve taxi's lanceren. Die zullen vooral 's nachts en 's ochtends rijden. Minister Cerexhe en ik hebben besloten het systeem uit te breiden ten behoeve van de nachtwerkers in de Rand, met name in Zaventem, Diegem en Haren. Door dit project zullen bepaalde Noctis-lijnen minder rendabel worden. Zij kunnen op termijn vervangen worden door collectieve taxi's. De prijs hiervan staat nog niet vast, maar zal liggen tussen die van een rit op het openbaar vervoer en een rit met een gewone taxi. Het gewest plant hiervoor een subsidie.

2007. Ceci explique la différence par rapport au montant budgétisé.

Par ailleurs, la Région n'a pas l'intention d'abroger le réseau de nuit, mais bien de l'adapter en tenant compte de paramètres d'évaluation tels que la fréquence de l'utilisation des lignes, l'offre, le prix...

Enfin, la Région compte lancer un projet de taxis collectifs pour mars ou avril 2008. Ceux-ci circuleront principalement la nuit et aux premières heures du jour. Le ministre Cerexhe et moi-même avons décidé d'élargir ce système, utilisé principalement par les noctambules, aux travailleurs de nuit de la périphérie bruxelloise et notamment des zones de Zaventem, Diegem, et de Haren. L'introduction du système des taxis collectifs aura néanmoins une influence sur l'utilisation du réseau de nuit et risque d'affaiblir la rentabilité de certaines lignes du réseau Noctis, lesquelles, à terme, pourraient être remplacées par des lignes de taxis collectifs plus spécifiques. Le prix de ces taxis collectifs doit encore être déterminé. Il se situera entre le prix d'un trajet en transport en commun ordinaire et celui d'un trajet en taxi régulier. La Région prévoit de mettre en place une subvention pour ce système.

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Il est positif que l'on travaille à la notoriété du réseau Noctis. Cependant, il s'avère que ce réseau de nuit répond aux besoins d'un seul groupe cible, les jeunes. La formule est moins intéressante pour les personnes aux horaires de travail irréguliers. Il ressort des observations de mes collègues qu'il convient de mettre en avant ce groupe cible.*

Je conclus de votre calcul que vous n'entendez pas diminuer le prix.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le prix sera revu à la suite de l'évaluation.*

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Vous n'établissez aucun lien avec la politique en matière*

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

Mevrouw Adelheid Byttebier.- *Het is positief dat er wordt gewerkt aan de bekendheid van het Noctis-netwerk.*

Uit uw antwoord blijkt echter ook dat het nachtnet vooral aan de noden van één doelgroep beantwoordt, die van de jongeren. Voor de andere doelgroep, namelijk personen met onregelmatige werkuren, is de formule minder interessant. U zou dat best ook zo communiceren. Uit de opmerkingen van mijn collega's blijkt dat ook zij wensen dat die ene doelgroep duidelijk naar voor wordt geschoven.

Ik maak uit uw berekening op dat u niet van plan bent om de prijs te verlagen.

De heer Pascal Smet, minister.- *Na de evaluatie zal de prijs worden herbekeken.*

Mevrouw Adelheid Byttebier.- *U maakte ook geen link met het parkeerbeleid. Als u meer mensen*

de stationnement. Or, si vous souhaitez plus d'utilisateurs de ces bus, vous devrez le faire.

Quel est le calendrier précis de l'évaluation prévue ?

Le nombre de 6.000 voyageurs par week-end m'intrigue. Selon vous, la STIB n'a pas communiqué elle-même ce nombre ; il serait tombé du ciel. Pourtant, cette information a été relayée par différents médias.

Le porte-parole de la STIB, M. Alvin, a même déclaré que le réseau de bus de nuit n'est actuellement pas rentable car, pour ce faire, il faudrait dénombrer 6.000 passagers. A-t-il rêvé ou lui a-t-on enjoint de communiquer ces chiffres ? Par ailleurs, travaille-t-il encore pour la STIB ?

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je remercie le ministre pour sa réponse. Il semblerait que tout le monde soit d'accord pour procéder à une évaluation. Cela signifie-t-il que, entre-temps, il n'y aura ni adaptation horaire ni modification des trajets ?

M. le président.- M. le ministre a parlé d'une adaptation qui aurait lieu dans quelques mois.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, dans quelques mois.

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

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *Mon groupe prend bonne note de l'acharnement et de la fermeté*

op de bus wilt, zult u dat nochtans moeten doen.

U meldde zonet dat er in de winter een evaluatie zal plaatsvinden. Kunt u iets preciezer zijn wat het tijdstip betreft? De parlementsleden weten immers graag wanneer het zinvol is om het onderwerp opnieuw ter sprake te brengen.

Het getal 6.000 intrigeert me. U zegt dat de MIVB geen initiatief heeft genomen om te communiceren. Het cijfer van 6.000 passagiers per weekend is volgens u uit de lucht gegrepen. Nochtans wordt het cijfer door verschillende media vermeld. Dat dit bericht op de vooravond van de autoloze zondag de wereld is ingestuurd, kan dus niet toe te schrijven zijn aan de fout van één enkele verstrooide journalist.

In het Laatste Nieuws verklaart Jean-Pierre Alvin, woordvoerder van de MIVB: "Het nachtbussennet is voorlopig niet rendabel. (...) Voorlopig maken per weekend gemiddeld 2.000 passagiers van Noctis gebruik. Om rendabel te zijn moeten we op onze nachtlijnen 6.000 passagiers ontvangen". Heeft de heer Alvin dit verzonnen of heeft hij de opdracht gekregen om deze cijfers bekend te maken? Werkt de heer Alvin überhaupt nog voor de MIVB?

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Iedereen pleit voor een evaluatie, maar betekent dat dat er ondertussen geen wijziging van de dienstregeling en de trajecten komt?*

De voorzitter (in het Frans).- *Volgens de minister zal de evaluatie binnen enkele maanden plaatsvinden.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Inderdaad.*

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

De heer Jos Van Assche.- Ik heb nog een bijkomende vraag. De VB-fractie neemt akte van

du ministre.

Si les chiffres continuent toutefois à baisser, campera-t-il sur ses positions ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *On ne peut pas vraiment parler de tendance à la baisse. Il y a en moyenne 2.275 utilisateurs.*

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *Certes, il convient de procéder à une évaluation sur une certaine période, mais si les chiffres baissent sur six mois, comptez-vous maintenir le réseau Noctis ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Tous les partis, sauf le vôtre, souhaitent le maintien de Noctis. Eventuellement, il y aura des adaptations du prix, de l'offre et de la fréquence dont nous pourrions débattre, mais Noctis ne disparaîtra pas. Une évaluation intermédiaire a lieu en ce moment.*

(poursuivant en français)

Nous procéderons à une évaluation intermédiaire en décembre. Une évaluation plus poussée aura lieu à l'issue d'une un année de fonctionnement, après le passage de l'hiver. A la fin de cette année et au début de l'année prochaine, nous considérerons s'il y a déjà lieu de procéder à des adaptations. L'introduction des taxis collectifs en mars-avril 2008 aura certainement un impact sur ces décisions.

M. De Coster demande également une évaluation dans le cadre du Plan tram-bus. Nous pourrions en discuter dès que je disposerai de la première évaluation intermédiaire.

(poursuivant en néerlandais)

La STIB n'a pas pris l'initiative de communiquer elle-même à ce sujet et ignore d'ailleurs d'où émane le nombre de 6.000. Parfois l'information est sortie de son contexte ou est dépourvue de nuances. A présent, vous disposez des chiffres exacts.

de verbetendheid en de vasthoudendheid van de minister.

Als de cijfers echter blijven dalen, blijft hij dan bij zijn standpunt?

De heer Pascal Smet, minister.- Er is niet echt sprake van een dalende lijn. Er zijn gemiddeld 2.275 gebruikers.

De heer Jos Van Assche.- U hebt gelijk wanneer u zegt dat het over een zekere periode moet worden geëvalueerd. Als het echter over een periode van zes maanden in dalende lijn gaat, zal u dan uw standpunt bijstellen of blijft u vasthouden aan het principe van het Noctis-net?

De heer Pascal Smet, minister.- Alle politieke partijen, behalve de uwe, willen dat Noctis blijft bestaan. Er zullen eventueel wel aanpassingen worden doorgevoerd aan de prijs, het aanbod en de frequentie. Ik heb hier bevestigd dat Noctis blijft bestaan en dat er over die drie punten kan en zal worden gepraat. Er komt nu een tussentijdse evaluatie.

(verder in het Frans)

Er komt een grondige evaluatie één jaar na de invoering van het systeem, na de wintermaanden dus. Wij zullen in december echter al een tussentijdse evaluatie maken. De beslissing om eventueel wijzigingen door te voeren zal ongetwijfeld ook worden beïnvloed door de invoering van de collectieve taxi's in maart/april 2008.

De heer De Coster vraagt ook een evaluatie in het kader van het Tram- en busplan. Wij kunnen dit bespreken zodra ik over het eerste tussentijds verslag beschik.

(verder in het Nederlands)

De MIVB heeft niet zelf het initiatief tot die communicatie genomen en vraagt zich overigens ook af waar dat cijfer van 6.000 vandaan komt. U weet allemaal dat informatie soms uit zijn context wordt gerukt of ongenueanceerd wordt weergegeven. Het enige dat telt is dat u nu over de juiste cijfers beschikt.

M. le président.- Je vous propose que l'évaluation se tienne après les fêtes de fin d'année. De la sorte, nous pourrions juger de la manière dont le réseau aura fonctionné durant le mois de décembre, période pendant laquelle les gens circulent plus à des heures nocturnes.

Si la commission souhaite organiser une évaluation intermédiaire avant l'échéance d'un an qui a été rappelée, je propose que le point soit inscrit à l'une des réunions de commission de la fin du mois de janvier 2008. De la sorte, nous aurons le temps de collecter les chiffres.

Je parle bien de Noctis, et pas du Plan tram-bus. Ce sont deux sujets assez différents qu'il est logique de traiter distinctement.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. MOHAMED DAÏF

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

concernant "l'évaluation de l'ordonnance du 20 juillet 2006 modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JOËL RIGUELLE,

concernant "le projet de course forfaitaire et ses conséquences financières pour les chauffeurs et exploitants de taxis".

De voorzitter (*in het Frans*).- *Ik stel voor dat er na de eindejaarsperiode een evaluatie van Noctis plaatsvindt. We kunnen dan rekening houden met de resultaten van december, wanneer de mensen vaker uitgaan.*

Laten we de resultaten bespreken tijdens een commissievergadering in januari.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER MOHAMED DAÏF

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

betreffende "de evaluatie van de ordonnantie van 20 juli 2006 tot wijziging van de ordonnantie betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE,

betreffende "het plan voor vaste tarieven en de financiële gevolgen ervan voor de bestuurders en taxibedrijven".

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

M. Mohamed Daïf.- M. le ministre, permettez-moi de vous informer qu'une manifestation de plus d'une cinquantaine de chauffeurs de taxis s'est tenue devant notre parlement aux alentours de 13 heures. Tout s'est déroulé dans le calme. Nous les avons reçus.

Il est inutile de vous rappeler que le secteur du taxi représente un enjeu important de la politique régionale bruxelloise. Ce secteur est non seulement un des principaux instruments de mobilité urbaine, mais il est aussi un important pourvoyeur d'emplois, notamment infra-qualifiés. Faut-il aussi rappeler qu'il constitue aussi un service d'utilité publique indispensable à notre Région ?

C'est pourquoi, je me permets de vous interroger sur l'évaluation de l'ordonnance du 20 juillet 2006 modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995. Tout d'abord, il n'est pas nécessaire de vous rappeler le refus unanime de la profession concernant le changement de couleur. Néanmoins, vous avez maintenu votre décision et, à ce jour, on ne voit pas encore de taxi "coloré".

Je souhaiterais savoir où vous en êtes. La gratuité sera-t-elle accordée pour la peinture ? Avez-vous choisi la même couleur que celle des bus : gris, rouge ou bordeaux clair ? En tout cas, ces couleurs ne conviendraient pas aux petits indépendants qui utilisent leur voiture à des fins professionnelles et personnelles. Si tel est votre choix, permettez-moi de vous demander si vous roulez dans un véhicule arborant de telles couleurs. De la sorte, vous montreriez au moins l'exemple. Cependant, je constate que le changement n'a pas encore été opéré dans l'arrêté du gouvernement.

Deuxième problème, et pas le moindre : vous avez lancé la course minimale. Vous avez décidé d'imposer un tarif forfaitaire de 7 euros après plusieurs réunions avec le conseil consultatif, qui l'a pourtant refusé à l'unanimité. Il semblerait aussi que la conclusion de l'étude que vous avez commandée à ce sujet rejoint celle du secteur, à savoir le refus du forfait.

En effet, le tarif forfaitaire présente plusieurs inconvénients, tant pour les usagers que pour le

De voorzitter.- De heer Daïf heeft het woord.

De heer Mohamed Daïf *(in het Frans)*.- *Meer dan vijftig taxichauffeurs hebben rond 13 uur vreedzaam betoogd voor het parlement.*

De taxisector is niet alleen bijzonder belangrijk voor de Brusselse mobiliteit, maar ook voor de tewerkstelling van laaggeschoolden.

Hoe zit het met de evaluatie van de ordonnantie van 20 juli 2006 ter wijziging van de ordonnantie van 27 april 1995? De taxichauffeurs gaan niet akkoord met uw plannen om een bepaalde kleur op te leggen voor de taxi's. Worden de kosten om de taxi's in de nieuwe kleur te spuiten vergoed? Welke kleur wordt het? De maatregel past alleszins niet in de kraam van kleine zelfstandigen die hun taxi ook voor persoonlijke doeleinden gebruiken. Ik stel vast dat er in het regeringsbesluit niets is bepaald over de kleur.

Tweede probleem, u hebt gekozen voor een forfaitair tarief van 7 euro voor een minimale rit, hoewel de adviesraad dit tarief unaniem afgewezen heeft en ook de studie die u bestelde, dit tarief afraadde.

Hierdoor zouden er 30 tot 40% meer kleine ritten komen. Bovendien zijn de wachttijden niet inbegrepen in de rit. Sommige chauffeurs zouden de teller kunnen inschakelen voor ze een passagier meenemen, om boven de drie kilometer te komen. Daarnaast worden de chauffeurs betaald op basis van de inkomsten uit de forfaitaire rit. Een lager tarief betekent dus ook een lager inkomen voor de chauffeur.

Wanneer de taxi moet wachten, blijft ook de motor draaien en verbruikt hij dus meer brandstof. De teller en de printer moeten vervangen worden. Dat kost 1.000 euro. Sommige verkopers van tellers wachten enkel nog op uw groen licht.

Bovendien is een forfaitaire prijs illegaal. Hoe zult u dat omzeilen?

De sector heeft u vele voorbeelden gegeven van ritten die met het nieuwe tarief aanzienlijk veel goedkoper zouden worden, door de wachttijden.

chauffeur. Par exemple, les petites courses pourraient augmenter de 30 à 40%. Les délais d'attente ne sont pas inclus dans la course. Il existe un risque de contourner les trois kilomètres en enclenchant le compteur avant même que le client ne soit pris en charge. De plus, les chauffeurs sont aussi payés par rapport au pourcentage prélevé sur la recette de la course forfaitaire. Par conséquent, diminuer la recette revient à diminuer le salaire du chauffeur et les recettes du patron.

Un autre inconvénient est qu'avec ces délais d'attente, le moteur tourne, donc la consommation de carburant augmente. En outre, il faut changer le compteur et l'imprimante, qui ne sont plus adaptés. Ce coût est évalué à 1.000 euros. Il semblerait que certaines sociétés qui vendent des compteurs aient anticipé le mouvement et n'attendent plus que votre feu vert pour installer ces équipements.

Inutile de vous rappeler également que l'instauration d'un forfait est illégale. Les chauffeurs ne peuvent pas être payés par un forfait. Comment allez-vous contourner cette illégalité ?

Le secteur vous a donné plusieurs exemples. En voici un parmi d'autres : départ de 9h30 rue des Foulons, pour aller au GB rue de la Vierge Noire, puis à la pharmacie boulevard Lemonnier, puis retour rue des Foulons vers 11h05. Total de la course : 7 euros au lieu de 30 euros. Pour d'autres exemples, je vous demanderais de vous installer dans la voiture aux côtés de représentants du secteur.

Par ailleurs, le forfait est instauré dans d'autres villes européennes. Ne faudrait-il pas réfléchir à un système qui déclencherait le compteur dès que la distance ou le temps sont dépassés ? Attendre trois ou quatre heures pour ces 7 euros n'est pas rentable.

Concernant la disposition de l'ordonnance qui prévoit que le montant des taxes serait dégressif selon le nombre de taxis, est-elle déjà d'application ?

Sur le sujet des taxis collectifs, vous avez anticipé ma question en répondant à une question précédente de l'un de mes collègues. Cette expérience serait lancée au mois de mars-avril. Comment le secteur en sera-t-il informé ? Comment s'effectuera le choix des itinéraires des

In andere Europese steden bestaat het forfaitaire tarief al. Moet er geen systeem komen waarbij de teller automatisch start wanneer de afstand of de tijd overschreden worden? Drie of vier uur moeten wachten voor 7 euro is niet rendabel.

Is de beschikking uit de ordonnantie reeds van toepassing dat de taksen degressief zijn volgens het aantal taxi's?

In maart-april komt er een experiment met collectieve taxi's. Hoe wordt de sector hierover geïnformeerd? Welk parcours gaan de taxi's volgen? Hoeveel kost een rit? Is de sector al geraadpleegd via de Adviesraad? Wat zijn de opmerkingen van die Adviesraad?

Wat is het verschil tussen de vervangwagen en de reservewagen?

De ordonnantie voorziet ook in de oprichting van een gewestelijke tuchtraad die moet oordelen over schorsingen en het intrekken van het bekwaamheidsgetuigschrift. Is deze raad reeds geïnstalleerd en heeft hij reeds beslissingen of sancties genomen?

Fraude is een belangrijk aspect van dit beroep. Ze doet de ontvangsten en de rentabiliteit ervan dalen. Het betreft hier onder meer de taxi's uit de rand die klanten oppikken in Brussel. Ik heb u hierover reeds vroeger geïnterpelleerd. Hebt u terzake reeds maatregelen getroffen?

Andere voorbeelden van fraude zijn de valse limousines, het privévervoer, de autocars, de lichte bestelwagens die klanten oppikken in de stations. Ze werken 50% goedkoper dan gebruikelijk. Dat fenomeen is de oorzaak van vechtpartijen tussen legale en illegale chauffeurs. Hoe houdt u op dit vlak een oogje in het zeil?

Er is nood aan strenge controles om het beroep rendabel te maken voor de talrijke laaggeschoolden en kleine zelfstandigen.

De taxistandplaatsen worden vaak bezet door privévoertuigen. Hebt u overlegd met de politiezones om tot een gemeenschappelijke strategie te komen om de taxistandplaatsen vrij te houden voor de taxi's? Zijn er ook maatregelen genomen die de

taxis collectifs ? Quel en sera le prix ? Le secteur a-t-il déjà été consulté, notamment via le Conseil consultatif ? Si oui, quelles sont ses remarques ?

Qu'en est-il de la distinction entre la voiture de remplacement et la voiture de réserve ?

L'ordonnance prévoit aussi l'installation d'un conseil de discipline régional chargé de proposer des mesures de suspension ou de retrait des certificats de capacité de chauffeurs de taxis. Ce conseil est-il déjà installé ? Si oui, a-t-il déjà pris des décisions, des sanctions ?

Les fraudes constituent un point très important pour la profession, puisqu'elles diminuent la recette et la rentabilité. Il s'agit entre autres des plaques chocolat, ces taxis de la périphérie qui viennent charger à Bruxelles. Quelles mesures avez-vous prises pour lutter contre ce phénomène, au sujet duquel je vous ai déjà interpellé précédemment ?

Les fausses limousines, les transports privés, les autocars, les camionnettes qui chargent des privés dans les gares, constituent d'autres exemples de fraude. Ils proposent un tarif 50% moins élevé que la normale. Ce phénomène est à l'origine de bagarres entre chauffeurs légaux et illégaux. Quelle est votre position par rapport à ce phénomène ? Quels contrôles effectuez-vous ?

Si l'on veut rendre la profession rentable pour les nombreuses personnes infraqualifiées et les nombreux petits indépendants qui la pratiquent, un contrôle très strict doit être exercé par rapport à ces fraudes.

En ce qui concerne le stationnement, les emplacements réservés aux taxis sont souvent occupés par des véhicules privés. Avez-vous eu une réunion avec les zones de police pour établir une stratégie commune, afin d'assurer que les emplacements réservés aux taxis soient en permanence accessibles à ces derniers ? Avez-vous pris d'autres dispositions pour rendre ces emplacements libres et lisibles ?

Qu'en est-il du problème du chargement à l'aéroport de Zaventem ? Lors de ma dernière interpellation, vous m'aviez dit que vous feriez le nécessaire. Avez-vous déjà établi des contacts avec le bourgmestre ou les autorités de l'aéroport ? Le

zichtbaarheid van de standplaatsen verhogen?

Hoe staat het met de problemen in Zaventem? Bij mijn laatste interpellatie hebt u maatregelen beloofd. Hebt u al gepraat met de burgemeester en met de luchthavenverantwoordelijken? De controle is veel strenger voor Brusselse taxi's die worden beboet omdat ze klanten oppikken op de luchthaven. Hebt u daaraan iets gedaan?

Nog geen enkele minister of staatssecretaris heeft ooit iets verwezenlijkt wat deze problematiek betreft.

Welke oplossingen hebt u voor de problemen van de taxichauffeurs?

Hoe zit het met de flexibiliteit van de werkuren?

Hebt u de federale overheid gevraagd dit beroep in de lijst van risicoberoepen op te nemen?

De verzekeringsmaatschappijen vragen hoge premies aan de taxichauffeurs en weigeren alsmaar vaker om taxi's te verzekeren. Zoekt u naar een oplossing voor dit probleem?

Bent u van plan de taxi's op gelijke voet met het wegtransport te plaatsen en de BTW op de brandstoffen ook voor hen te verlagen?

Hoeveel taxi's zijn uitgerust voor het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit? Wat is de wachttijd voor een dergelijke taxi? Op welke manier informeert u de gebruikers hierover?

contrôle est beaucoup plus strict pour les taxis bruxellois qui viennent charger à l'aéroport, qui se voient infliger des amendes. Qu'avez-vous entrepris par rapport à cela ?

Chaque ministre ou secrétaire d'Etat en charge de ce dossier a toujours promis d'intervenir, sans que rien de concret ne se fasse.

Quelles solutions comptez-vous apporter à la pénurie de chauffeurs ?

Qu'en est-il de la flexibilité des heures de travail ?

S'agissant d'un métier à risque, je voudrais savoir, si vous avez pris les contacts utiles avec le fédéral afin que ce secteur soit repris dans la liste fédérale des métiers à risque.

Ensuite, il faut citer le problème des compagnies d'assurances qui pratiquent des primes élevées. Il y a en outre de plus en plus de refus d'assurer les taxis. Avez-vous envisagé de trouver une solution à ce problème ? Selon l'arrêté, lorsqu'un taxi n'est plus assuré, la compagnie d'assurances est tenue de vous en informer. C'est bien, mais elles doivent prendre leurs responsabilités.

Quant au carburant, l'idée était de réduire le taux de TVA sur le gasoil et de mettre les taxis sur un pied d'égalité avec le transport routier professionnel.

Concernant le transport des personnes à mobilité réduite, je souhaiterais savoir combien de taxis sont équipés pour accueillir ces personnes et quelle est la durée d'attente pour un tel taxi. Par quels moyens en informez-vous les usagers ?

Enfin, M. le ministre, je souhaiterais connaître votre politique pour la promotion des taxis bruxellois. Cette profession a grand besoin d'être soutenue, notamment par notre Région.

M. le président.- La parole est à M. Riguelle pour son interpellation jointe.

M. Joël Riguelle.- Je serai un peu moins long et moins exhaustif que mon collègue, M. Daïf.

Je centrerai mon intervention sur deux points précis. A cette fin, je rappelle l'intérêt du groupe

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *De cdH-fractie steunt het taxiplan van de minister, maar heeft toch nog een aantal bedenkingen.*

De sector lijkt niet echt gewonnen te zijn voor het

cdH pour un service de taxi efficace et transparent, permettant la satisfaction de la clientèle et la viabilité du secteur. Dans ce sens, nous avons soutenu le Plan taxi avec quelques nuances, bien entendu. Je pense qu'il faut persévérer pour encore améliorer ce service essentiel à notre grande capitale européenne.

Plus précisément, quant aux deux points sur lesquels je vous interpelle, il me revient que, dans le cadre de ce Plan taxi, approuvé par notre assemblée, la mise en oeuvre du principe d'une course forfaitaire pose quelques problèmes aux professionnels du secteur. En effet, ce forfait ne prévoirait pas, comme l'a dit mon collègue, de rémunération d'un éventuel temps d'attente. Nous pouvons imaginer qu'un client profite quelque peu de la situation et puisse, pour 7,00 euros, monopoliser un véhicule pour plusieurs arrêts - et donc consommer du temps sans consommer des kilomètres en-dessous de la limite forfaitaire des trois kilomètres.

Certains exploitants avancent des pertes envisagées de l'ordre de 8%. Je leur laisse la responsabilité de cette affirmation, bien entendu, mais j'en prends note.

A Paris, il appert que la course forfaitaire de 5,50 euros (prise en charge incluse) prévoit un crédit temps ou un crédit kilomètres de manière à éviter les abus. Je m'en tiens là pour le recadrage précis.

Ma première question porte sur la faisabilité d'une telle formule au niveau bruxellois (course forfaitaire de 7 voire 7,50 euros, selon certains exploitants, avec crédit temps et/ou kilomètres) en réponse aux inquiétudes du secteur. Faudrait-il alors prévoir que le trajet ne puisse être interrompu ? Quid des heures de pointe où la circulation urbaine est dense et les embouteillages nombreux ? Le taxi ne fera pas beaucoup de kilomètres, il ne faut pas être grand clerc pour l'imaginer.

Ma seconde question porte sur un détail abordé également par notre collègue. Je veux parler du renouvellement des taximètres. Un fournisseur qui aurait placé plus de 800 taximètres dans les taxis bruxellois aurait déjà écrit à ses clients pour leur annoncer le nécessaire remplacement de ces appareils. Pouvez-vous me dire si les exploitants

idee van een forfaitair tarief van 7 euro voor een rit van maximum 3 kilometer. Die forfaitaire prijs houdt immers geen rekening met eventuele wachttijden (onderbrekingen van de rit, verkeersopstoppingen). Dat zou volgens sommige exploitanten tot een verlies van 8% leiden.

In Parijs is het forfaitair tarief van 5,50 euro beperkt in tijd en kilometers om misbruik voorkomen. Is een dergelijke maatregel haalbaar in Brussel? Moet er duidelijk worden gemaakt dat het traject niet mag worden onderbroken? Hoe zit het met de spitsuren wanneer het verkeer bijzonder druk is en er tal van files zijn?

Volgens bepaalde leveranciers zouden de taximeters dringend aan vernieuwing toe zijn. Kunnen de exploitanten hiervoor financiële steun van het gewest vragen? De haalbaarheid van het systeem staat of valt met het vertrouwen van de klant dat hem de juiste prijs voor zijn rit wordt aangerekend. Als het systeem bovendien de exploitanten of chauffeurs benadeelt, vrees ik dat kleine ritten al dan niet openlijk zullen worden geweigerd. Dat kan niet de bedoeling zijn.

De overheid moet niet alleen controle op de taxi-sector uitoefenen en een regulerende rol spelen, maar deze dienstverlening ook promoten in het belang van de mobiliteit.

pourront bénéficier d'une aide régionale en la matière ? De la viabilité du système dépendra le degré de confiance de la clientèle qui, pour une bonne part, reste très méfiante quant au prix demandé pour une course. En outre, si le système lèse les exploitants ou les chauffeurs, nous pouvons craindre un refus ouvert ou tacite des petites courses. Or, ce n'est pas l'objectif poursuivi. Nous savons tous que cet équilibre est difficile à trouver, mais qu'il est possible.

En tout cas, pour notre groupe, les pouvoirs publics doivent jouer leur rôle de régulateur, de contrôleur, mais aussi de promoteur de ce service essentiel à la mobilité.

Discussion

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Dans le cadre de cette interpellation, je voudrais aborder quelques points qui ont fait l'objet de débats lors de la discussion de l'ordonnance.

Concernant l'ouverture aux taxis des sites propres empruntés par les trams de la STIB, lors de la discussion de l'ordonnance, j'étais intervenue pour rappeler que l'utilisation de ces sites propres était un argument en faveur de la compétitivité du transport par taxi, notamment en augmentant leur vitesse commerciale. Cela arrange tout le monde, donc aussi les clients. De nombreux autres usagers de la route ignorent cette possibilité, ce qui n'est pas sans créer certains incidents. D'après le secteur, les forces de police elles-mêmes ne sont pas toujours informées de cette situation.

Je voulais savoir si des mesures sont envisagées afin de pallier ces difficultés. C'est une question que j'avais déjà posée. Une bonne information auprès de la police et le placement de signaux routiers efficaces et visibles permettrait peut-être de résoudre une partie de ce problème. Avez-vous déjà fait un cadastre des sites propres qui peuvent être utilisés et de ceux qui ne peuvent pas l'être?

Par rapport aux différentes études, vous nous aviez parlé d'une étude de faisabilité sur le numéro

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Tijdens de discussie over de ordonnantie heb ik erop gewezen dat het openstellen van de trambeddingen voor de taxi's deze laatste concurrentiëler zou maken, doordat het hun commerciële snelheid zou verbeteren. Veel andere weggebruikers zijn hier echter niet van op de hoogte. Ook de politie zelf is niet altijd ingelicht. Wat zult u daaraan doen? Duidelijke informatie voor de politie en een goede signalisatie zouden al veel oplossen. Hebt u een overzicht van welke eigen beddingen wel en welke niet mogen worden gebruikt?*

U hebt ons gesproken over een studie van Van Dijk over het eengemaakte nummer en een van Ernst & Young over de identificatiekaart en de gemengde taxi's voor personen met een beperkte mobiliteit. Hebt u daar resultaten van? Die hebt u al verschillende keren beloofd?

We hebben gedebatteerd over het plaatsen van reclame op taxi's. Is er daarover al een beslissing gevallen?

Hebt u al stappen gezet voor de personen met een beperkte mobiliteit?

U zou de eigenschappen van taxi's en limousines

unique demandé au bureau Van Dijk; vous nous aviez aussi parlé d'une étude sur la carte d'identification et de l'évaluation des taxis mixtes pour les personnes à mobilité réduite faite par Ernst & Young. Je vous ai questionné à plusieurs reprises à ce propos. Je me demande si ces études ont été faites et si vous en avez reçu les résultats. Vous dites en effet à chaque fois que vous allez vous renseigner et que vous allez nous les communiquer. Je ne sais pas si le président a reçu une copie de ces études. Je n'en ai pas été informée.

La couleur des taxis a été évoquée par notre collègue. Nous avons aussi débattu de l'utilisation de taxis comme supports publicitaires. Avez-vous avancé dans cette réflexion? Y a-t-il eu une décision?

Si mes souvenirs sont exacts, l'ordonnance ne parlait pas des personnes à mobilité réduite. Avez-vous entamé une réflexion à ce sujet? Avez-vous avancé à ce propos?

Concernant les taxis limousines, il avait été demandé de définir mieux les spécificités des taxis et des limousines pour qu'ils soient soumis à une réglementation précise, de pouvoir la faire respecter et de pouvoir informer les demandeurs de ce type de service. Je voudrais savoir ce qu'il en est.

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

M. Mohammadi Chahid.- Vous avez commandité une évaluation de l'application d'un tarif forfaitaire pour les petites courses, suite au refus unanime exprimé par les représentants de la profession sur ce point.

Le bureau d'étude vous a-t-il communiqué ses conclusions?

M. le président.- La parole est au ministre Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Pratiquement tous les sujets évoqués dans les interpellations sont liés au Plan taxi approuvé en juin 2005 par le gouvernement, lequel a fait l'objet d'une présentation devant le parlement et d'une ordonnance, ainsi que d'un arrêté d'exécution.

beter definiëren, om de regelgeving in dit verband preciezer te maken. Hoe zit het daarmee?

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Mohammadi Chahid (in het Frans).- *Hebt u het resultaat van de studie over de invoering van een vast tarief al ontvangen?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Alle vragen van de commissieleden houden verband met het taxiplan dat de regering in juni 2005 heeft goedgekeurd, en dat vervolgens in een ordonnantie en in een uitvoeringsbesluit is gegoten.*

Ik blijf ervan overtuigd dat de taxisector een

Je reste convaincu que le secteur des taxis peut avoir un rôle important à jouer dans le cadre d'un plan de mobilité urbaine.

Dès le début de la législature, je savais pertinemment bien que ce secteur n'allait pas pouvoir assumer sans problème le rôle que j'entendais lui attribuer. C'est pourquoi j'ai décidé de travailler dans la plus grande transparence. J'ai tenté de rendre ma vision aussi claire que possible pour le secteur et j'ai créé des groupes de travail afin d'avoir une vue précise et exhaustive des problèmes existants.

Au lieu de les aborder un par un, j'ai essayé d'élaborer une politique cohérente afin de rechercher une solution pour tous les problèmes. Parallèlement, j'ai cherché à définir le rôle que j'entends faire jouer au secteur. Ces options politiques, je les ai rassemblées dans un plan taxi.

Bien entendu, ces options politiques ne se sont pas concrétisées du jour au lendemain, vu le travail conséquent qui en découlait. A cette fin, j'ai multiplié les concertations avec le secteur.

Une bonne partie de ces mesures a nécessité une adaptation du cadre légal. Les modifications à apporter à l'ordonnance du 27 avril 1995 ont été présentées l'année dernière au parlement. Après approbation, un nouvel arrêté d'exécution a été élaboré par le gouvernement en mars de cette année.

Le Plan taxi se présente sous forme de tableau de bord schématique interne à mon cabinet. D'autres changements sont prévus au cours des prochains mois. Comme le souligne M. Daïf, ce secteur a effectivement un rôle très important à jouer.

Néanmoins, il est à déplorer que celui-ci contribue à ternir l'image de Bruxelles. Hôteliers, restaurateurs, organisateurs de grands événements, hommes d'affaires, fonctionnaires européens, et même le responsable du BITC, sont unanimes pour attester de cette situation.

Le Congrès du taxi réuni à Vienne et rassemblant les secteurs du taxi de différents pays a établi le même constat.

Je ne vise pas les chauffeurs individuels, car ils

belangrijke rol te spelen heeft binnen de stedelijke mobiliteit. Omdat ik van meet af aan aanvoelde dat de sector nog niet klaar was voor de geplande hervormingen, koos ik voor de grootst mogelijke transparantie. Via werkgroepen trachtte ik een zo gedetailleerd mogelijk beeld te krijgen van de bestaande problemen.

In plaats van elk probleem apart op te lossen, koos ik voor een globaal beleid. Tegelijk werkte ik aan een duidelijke omschrijving van de nieuwe rol die ik voor de taxisector zag weggelegd. Dit alles kwam in het taxiplan terecht.

Voor een groot aantal maatregelen was een aanpassing van de ordonnantie van 27 april 1995 nodig. Die aanpassing is in maart 2007 goedgekeurd door het parlement.

Het taxiplan is een schematisch overzicht dat binnen mijn kabinet wordt uitgewerkt. Hoewel ik blijf geloven in de sector, betreurt ik dat hij het imago van Brussel schade berokkent. In de horeca, de zakenwereld, de Europese instellingen, en zelfs binnen BITC betreurt men deze situatie ten zeerste.

Het congres van de taxi in Wenen kwam overigens tot dezelfde vaststelling.

De meeste taxichauffeurs zijn van goede wil, maar er zijn er enkele die het imago van Brussel besmeuren.

sont majoritairement de bonne volonté, mais les autres acteurs, qui ne comprennent peut-être pas encore assez comment ils salissent l'image de Bruxelles dans le monde.

Mme Viviane Teitelbaum.- Trouvez les solutions, alors !

M. Pascal Smet, ministre.- Mais nous y travaillons.

Un gouvernement et un parlement ne décrètent pas une solution. Nous ne vivons pas dans un régime communiste.

M. Mohammadi Chahid.- Je ne suis pas communiste.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, je le sais. Ce n'est pas ce que je voulais dire.

Nous ne vivons donc pas dans un système communiste ou autoritaire.

Nous faisons ce qui doit être fait, mais il faut que les acteurs de terrain suivent et jouent leur rôle.

En mars dernier, j'ai invité tous les chauffeurs à titre individuel. Cela n'a pas été bien vu dans le secteur. En effet, le ministre responsable des taxis allait parler et communiquer directement avec les chauffeurs. Plus de 300 personnes étaient présentes dans la salle. Une minorité a essayé d'empêcher les gens d'y entrer, car elles trouvaient inouï que le ministre s'adresse directement aux chauffeurs.

Une large majorité de chauffeurs et d'exploitants ont voulu m'écouter et débattre avec moi.

Ensuite, les quelques personnes qui avaient voulu empêcher l'accès sont entrées pour semer la pagaille. La plupart des chauffeurs leur ont demandé de sortir afin de pouvoir discuter avec moi. Ce n'est pas parce que des personnes ouvrent leur bouche qu'elles parlent au nom de tout un secteur.

Pour ma part, ayant entendu des échos alarmants, je suis plus que jamais convaincu que nous devons résoudre les problèmes de ce secteur. Cela signifie aussi que ce n'est pas parce que quelques individus se sentent menacés que je vais changer de

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Zorg dan voor een oplossing!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik werk eraan.*

De regering en het parlement kunnen geen oplossing opdringen. We leven niet in een autoritair communistisch regime.

De heer Mohammadi Chahid (in het Frans).- *Ik ben geen communist.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat bedoel ik ook niet.*

Ik doe mijn werk, maar de taxichauffeurs moeten het spel meespelen.

In maart heb ik de Brusselse taxichauffeurs persoonlijk uitgenodigd. De sector was daar niet mee opgezet. Meer dan 300 chauffeurs zijn opgedaagd. Een kleine minderheid probeerde te verhinderen dat ze binnenkwamen omdat ze het ongehoord vonden dat ik me rechtstreeks tot de chauffeurs richtte, maar de meerderheid wou het debat aangaan.

Vervolgens is die minderheid binnen nog wat keet komen schoppen. De meerderheid van de chauffeurs heeft hen naar buiten gestuurd, want ze wilden met me spreken. Het is niet omdat bepaalde personen luidkeels hun mening verkondigen, dat ze namens de hele sector spreken.

Ik ben meer dan ooit vastberaden om de problemen van de taxisector op te lossen.

Overigens weet ik dat er chauffeurs betaald zijn om tegen mij te komen betogen. Ik laat me niet vangen door dergelijke praktijken.

Veel taxichauffeurs dringen bij me aan op hervormingen omdat ze een eerlijke taxisector willen.

trajectoire.

Je connais aussi certaines des tactiques employées. Ainsi, j'ai eu droit à une manifestation devant chez moi. Les gens étaient payés pour venir manifester. Je ne raconte pas de blague.

Je refuse d'entrer dans ce jeu.

Je me suis rendu à l'administration régionale où est organisée une formation pour les chauffeurs de taxi. Dans la salle se trouvaient beaucoup de jeunes Bruxellois d'origine marocaine - cela n'a rien à voir, mais c'est quand même important. Ils m'ont dit : "M. le ministre, poursuivez vos réformes. Nous voulons un secteur propre, honnête."

M. Mohammed Daïf.- Que reprochez-vous au secteur ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est quand même clair. Je ne reproche rien au secteur, puisqu'il est divisé entre plusieurs intérêts : ceux des centraux téléphoniques, des exploitants, des chauffeurs. Ce n'est pas un secteur uniforme.

Il n'est pas toujours facile de bien expliquer ce que l'on veut à ce secteur, au sein duquel certaines personnes tentent de contourner les intentions. L'exemple que vous avez donné, M. Daïf, est un très bon exemple. Nous avons débattu longuement du temps d'attente et des courses au cours de cette réunion, à laquelle assistaient plus de 300 personnes.

Nous ne pouvons pas rentrer dans un système forfaitaire qui monopolise un taxi pour 7 euros et 3 km en permettant au client d'effectuer de multiples arrêts sur cette distance de 3 km. La course doit aller d'un point A vers un point B. Quand la course est interrompue pour aller chercher de l'argent, c'est une nouvelle course qui commence. Nous avons tenu compte de cet élément et l'avons exprimé clairement depuis le début. Certaines personnes - qui sont d'ailleurs bien connues - persistent à raconter que nous n'en tenons pas compte.

La course minimale ou forfaitaire ne suscite pas un refus unanime. Elle éveille le scepticisme et des questions. Le terme "forfait" a une connotation négative dans le secteur des taxis, où il est synonyme de perte, parce que les centrales obligent

De heer Mohammed Daïf (in het Frans).- *Wat verwijt u de sector precies?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat kan ik niet zeggen, omdat er geen uniforme taxisector bestaat. Er zijn meerdere belanghebbenden: telefooncentrales, uitbaters en chauffeurs.*

Het is niet altijd gemakkelijk om aan de taxi-chauffeurs uit te leggen wat ik wil bereiken. Mijn woorden worden vaak verdraaid.

Mijnheer Daïf, ik heb lang gedebatteerd met meer dan 300 chauffeurs over de wachttijden en het forfaitaire tarief.

Het is uiteraard niet de bedoeling dat een klant 7 euro betaalt voor een rit van minder dan 3 kilometer met meerdere onderbrekingen. Na elke onderbreking volgt een nieuwe korte rit die moet worden betaald.

Niet alle chauffeurs zijn tegen het forfaitaire tarief voor korte ritten. Het woord "forfait" heeft een negatieve connotatie in de sector omdat de centrales de chauffeurs vaak verplichten om met forfaitaire tarieven te werken die hen veel geld doen verliezen.

Het forfaitaire tarief voor korte ritten speelt echter niet in het nadeel van de chauffeurs. Ik heb een studie beloofd. Het is mijn bedoeling om tegelijkertijd twee problemen op te lossen.

souvent les chauffeurs à travailler à un tarif forfaitaire, avec lequel ils perdent de l'argent. Cette psychologie et cette sémantique expliquent partiellement la crainte de certains.

Nous avons conçu le forfait de manière à ce qu'il ne lèse pas les chauffeurs. Je leur ai promis de réaliser une étude sur cette mesure. Par le biais de la course minimale, j'entends traiter deux problèmes en même temps.

D'une part, il s'agit de proposer une solution aux problèmes liés à la rentabilité modérée du secteur des taxis en attirant une nouvelle clientèle. D'autre part, nous devons aborder les nombreux refus des petites courses. C'est encore le cas. Et je ne parle pas des clients qui sont presque littéralement jetés en dehors du véhicule parce qu'ils demandent une petite course et que, derrière, quelqu'un souhaite se rendre à l'aéroport. Récemment, un ami a connu cette mésaventure. Cela ne va pas.

Actuellement, soit les clients ont l'impression que le prix est trop élevé, soit ils ne connaissent pas le prix et sont inquiets du coût de leur trajet. Il ressort de plusieurs études que la détermination du prix d'un taxi constitue un élément dissuasif et décisif pour les clients.

De leur côté, les chauffeurs estiment que les petites courses ne leur rapportent pas assez. Cela incite certains d'entre eux à les refuser. Encore une fois, ce problème nuit à l'image du taxi, et c'est surtout illégal.

Plusieurs consultations du secteur, groupes de travail, simulations ont eu lieu. Des chauffeurs ont roulé avec deux taximètres, l'un fonctionnant normalement et l'autre intégrait le tarif "petite course". Une étude de marché auprès de clients et du public en général a également été réalisée sur les aspects potentiels du tarif forfaitaire.

Alors, M. Daïf, j'ignore d'où vous tenez vos informations.

M. Mohamed Daïf.- Je suis resté calme jusqu'à maintenant, M. le président...

M. le président.- Vous allez le rester jusqu'à la fin de la réponse du ministre, qui a la parole. Vous répliquerez ensuite. Nous allons respecter l'ordre

Er moet nieuwe klanten worden aangetrokken om de rentabiliteit van de taxisector te verbeteren.

De klanten willen duidelijkheid over de prijs van hun rit. Zij hebben soms de indruk een te hoge prijs te betalen. Bovendien worden kleine ritten vaak geweigerd omdat de chauffeurs die niet rendabel genoeg vinden. Dat schaadt het imago van de taxisector.

Er is meermaals overleg met de sector gepleegd. Er is ook een experiment gevoerd waarbij chauffeurs met twee taximeters reden, één normale taximeter en één taximeter waarin het tarief "korte rit" werd opgenomen. Tot slot is er een enquête gehouden om na te gaan wat het publiek van een forfaitair tarief vindt. Ik weet dus niet waar u uw informatie vandaan haalt, mijnheer Daïf.

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *Ik begin mijn geduld te verliezen, mijnheer de voorzitter.*

De voorzitter.- De minister is aan het woord. U kunt hem aan het einde van zijn antwoord van repliek dienen.

des débats.

M. le ministre, je vous prie de poursuivre.

M. Pascal Smet, ministre.- M. Daïf a affirmé que le résultat de cette étude était négatif. Or il ne l'est pas absolument.

Il a pu être établi que le prix de 7 euros permettait de satisfaire les clients sans léser les chauffeurs.

Ce n'est pas moi qui ai fixé le prix. Initialement, j'avais pensé à 5 euros. Or l'étude a montré que ce montant n'était pas profitable aux chauffeurs. C'est la raison pour laquelle le montant de 7 euros a été proposé.

Cela clarifie le tarif pour une partie des déplacements, de sorte que les clients pourront être attirés par un tarif fixe et connu avant d'embarquer dans le taxi. De même, le chauffeur peut ainsi établir un prix de base suffisamment acceptable pour effectuer de courts trajets. En outre, il est plus intéressant d'accepter plusieurs petites courses que d'en attendre une grande.

Cette mesure ne rend pas le taxi plus cher. Certes, seules les personnes effectuant de très courts trajets payeront un peu plus, mais elles connaîtront dès le départ et avec exactitude le montant de la course, qui - de plus - ne leur sera pas refusée.

Le prix de 7 euros tient compte de la distance ainsi que du délai d'attente. Une moyenne des délais d'attentes par rapport aux courses parcourues a ainsi été intégrée.

Le risque qu'un taxi soit monopolisé par une succession de plusieurs petites courses dont la distance totale parcourue resterait sous les 3 km me paraît davantage un modèle théorique qu'un problème réaliste. Indépendamment du fait que je ne crois absolument pas que de telles courses soient réellement effectuées, le chauffeur peut mettre fin à la course lorsque le client quitte le véhicule. C'est très simple.

Afin de réduire l'impact du temps d'attente dans la détermination du prix, j'entends également accroître la vitesse opérationnelle des taxis. C'est pourquoi presque toutes les bandes bus franchissables sur les

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Volgens de heer Daïf was het resultaat van die studie negatief. Dat is echter helemaal niet het geval.*

Uit die studie is onder meer gebleken dat de prijs van 7 euro aanvaardbaar is voor de klanten en de chauffeurs niet benadeelt.

Ik heb de prijs niet bepaald. Ik had aanvankelijk 5 euro in gedachten, maar de studie gaf aan dat dit niet winstgevend was voor de chauffeurs.

Een vast tarief kan klanten aantrekken en de chauffeur krijgt een basisprijs die voldoende is voor korte ritjes. Bovendien wordt het interessanter om veel korte ritten aan te nemen, dan te wachten op één lange.

De taxi wordt er niet duurder door. Enkel zeer korte ritten zullen iets meer kosten, maar de passagiers kennen de prijs op voorhand en weten dat ze niet geweigerd zullen worden.

Het tarief van 7 euro houdt rekening met de afstand en de gemiddelde wachttijd.

Het voorbeeld waarbij iemand een taxi zou monopoliseren voor een hele reeks korte ritjes van in totaal minder dan drie kilometer, lijkt me veeleer theoretisch. Bovendien kan de chauffeur steeds een einde maken aan de rit als de passagier uit de wagen stapt.

Op de impact van de wachttijd te verkleinen, wil ik de operationele snelheid van de taxi's verhogen. Daarom zijn bijna alle busbanen op de gewestwegen al toegankelijk voor taxi's. Ik onderhandel ook met de gemeenten om hetzelfde te doen op de gemeentelijke wegen. De MIVB is verplicht dit te aanvaarden.

Een van de maatregelen uit het Taxiplan is het verbeteren van de zichtbaarheid. In steden als New York of Londen maken de herkenbare taxi's deel uit van het stedelijk landschap. Dat zet het publiek ertoe aan om ze te gebruiken. In Brussel zijn de

voiries régionales ont déjà été rendues accessibles aux taxis. Il nous reste à présent les voiries communales. A cette fin, des réunions avec les communes sont en cours. Dans les mois à venir, les sites propres communaux seront ouverts, dans la mesure du possible. Nous avons obligé la STIB à l'accepter.

S'agissant de la couleur du véhicule, l'une des mesures du Plan taxi prévoit effectivement d'améliorer la visibilité des taxis dans la ville. La meilleure publicité pour un taxi... c'est lui-même. Prenez l'exemple de New York, Londres ou Barcelone. Les taxis y font tellement partie du paysage urbain que nous avons de la peine à nous imaginer les rues sans eux. En les voyant rouler tout le temps, nous sommes tentés de les utiliser.

A Bruxelles, ce n'est pas le cas. Leur identité visuelle se réduit au "spoutnik", voyant lumineux placé sur le toit qui caractérise les taxis bruxellois. Les voitures sont noires ou blanches et se fondent dans la circulation. De même, les stations de taxis sont indiquées par un marquage au sol et un panneau de police réglementaire, mais elles manquent de présence dans le paysage urbain.

Un bureau d'études est chargé de renforcer l'identité visuelle du taxi bruxellois, qui portera sur les véhicules, les stations et la communication publique (affiches, site internet, publications).

Il est compréhensible que ce sujet puisse inquiéter le secteur du taxi mais la décision finale tiendra compte des inquiétudes telles que celles relatives à la couleur utilisée, la façon de l'apposer sur les véhicules et les problèmes d'éraflures sur la carrosserie. La formule d'application n'a pas encore été déterminée (peinture, autocollant semblable à ceux des bus...). Je puis néanmoins vous confirmer qu'une subvention régionale sera accordée aux exploitants.

Par ailleurs, l'application du tarif pour course minimale nécessite une adaptation des taximètres. Revenant récemment de l'aéroport, j'ai pu constater par moi-même que le chauffeur, qui pourtant m'avait reconnu, voulait me remettre en guise de reçu un feuillet de papier, prétendant que le taximètre de la voiture ne fonctionnait pas. C'est éclairant !

taxi's enkel te herkennen aan het lichtsein op hun dak. Ook de taxistandplaatsen zijn weinig opvallend.

Ik heb een studiebureau belast met de opdracht de visuele identiteit van de Brusselse taxi's te versterken, zowel wat de voertuigen als de standplaatsen en de reclame betreft.

Ik begrijp dat de kleurenkwestie voor onrust zorgt. Bij mijn eindbeslissing zal ik rekening houden met de verzuchtingen van de chauffeurs. Ik heb nog niet beslist of de kleur van de taxi's met autolak of met stickers moet worden aangepast. Alleszins komt er een gewestelijke toelage om de uitbaters te vergoeden.

Overigens moeten de taximeters worden aangepast om het forfaitaire tarief mogelijk te maken. Onlangs nam ik een taxi, en de chauffeur weigerde me een volwaardige factuur te verstrekken met het argument dat de taximeter stuk was.

Volgens een leverancier moeten de huidige taximeters worden vervangen voor het nieuwe systeem. Die vervanging had echter al moeten gebeuren, want de meters zijn niet in regel met artikel 41 van het regeringsbesluit van 12 december 2002. Overigens vestig ik uw aandacht op het feit dat de taximeters doorgaans worden verhuurd. Een vervanging kost de chauffeurs dus helemaal niet zoveel. Ik plan een toelage voor de vervanging van de meters. De jaarlijkse belasting is verlaagd van 682 euro naar 575 euro.

Er is een offerteaanvraag ingediend om een systeem van collectieve taxi's op touw te zetten. Mijn administratie onderzoekt op dit ogenblik de kandidaturen. Het systeem zal in maart of april van start gaan.

Om de administratieve lasten voor het gebruik van een vervangings- of reservevoertuig te beperken, worden de criteria voor vervangings- en reservevoertuigen gelijkgeschakeld.

Het is toegelaten om zo'n voertuig te gebruiken als de taxi die de chauffeur normaal gezien gebruikt, door een ongeval, ernstige panne, brand of diefstal niet beschikbaar is.

D'après un fournisseur de taximètres, l'intégration de ce tarif fixe nécessiterait de procéder au renouvellement de tous les dispositifs taximètres actuels.

Or, les taximètres de cette firme auraient déjà dû être renouvelés auparavant, car ils ne répondent pas au prescrit de l'article 41 de l'arrêté du gouvernement du 12 décembre 2002. Le fabricant de ces taximètres nous a informés qu'il avait entrepris le remplacement de ces appareils. J'attire votre attention sur le fait qu'une grande partie de ces taximètres sont loués. Leur remplacement n'est donc pas aussi onéreux qu'une nouvelle acquisition.

Afin d'aider les exploitants qui devront procéder au remplacement de leur taximètre, à la demande de M. Riguelle, j'ai prévu la possibilité d'accorder des subsides.

Par ailleurs, la taxe annuelle a été diminuée et est passée de 682 à 575 euros.

J'en viens aux taxis collectifs.

Ce système a fait l'objet d'un appel à candidatures dans le cadre d'une concession de services. Les candidatures sont à l'heure actuelle examinées par l'administration afin de retenir l'offre la plus intéressante. Ce système sera mis sur pied en mars ou avril 2008.

Concernant la distinction véhicule de réserve - véhicule de remplacement : en vue de réduire les charges administratives et de rendre la plus claire possible l'utilisation d'un véhicule remplaçant le taxi agréé, les critères d'utilisation du véhicule de remplacement et du véhicule de réserve sont désormais exactement les mêmes.

Ces véhicules peuvent être utilisés dans l'hypothèse où le véhicule exploité dans le cadre de l'autorisation est momentanément indisponible suite à un accident, une panne mécanique grave, un incendie ou un vol, et uniquement pendant la durée de cette indisponibilité.

La différence entre véhicule de remplacement et véhicule de réserve est mentionnée à l'article 8 de l'ordonnance du 27 avril 1995 : le véhicule de réserve appartient à l'exploitant, contrairement au véhicule de remplacement, qui sera pris en location

In artikel 8 van de ordonnantie van 27 april 1995 wordt het verschil tussen een vervangings- en reservevoertuig uitgelegd: het eerstgenoemde voertuig wordt door de uitbater gehuurd, het laatstgenoemde voertuig is eigendom van de uitbater.

Met betrekking tot de overdracht van vergunningen, begrijp ik niet goed wat u bedoelt.

par l'exploitant auprès d'un tiers.

En ce qui concerne la cession des autorisations, je ne vois pas très bien de quels problèmes vous voulez parler.

M. Mohamed Daïf.- Vous maintenez donc ce qui a été écrit dans l'ordonnance concernant la cession ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui.

L'ordonnance prévoyait effectivement la création d'un conseil de discipline. Son fonctionnement a entre-temps été élaboré dans un arrêté du gouvernement du 29 mars dernier. Le conseil de discipline n'a pas encore pu être convoqué, étant donné que le président n'a pas encore pu être désigné. Une requête a été adressée à deux reprises à la ministre de la Justice en vue d'obtenir une liste des candidats potentiels. Le ministère de la Justice nous a fait savoir, après des mois d'attente, qu'il serait dans la capacité de nous transmettre une liste fin octobre 2007.

J'attends cette liste des magistrats qui pourront être nommés comme présidents de cet organe disciplinaire. Dans la situation actuelle de notre Etat de droit, il ne me revient pas de choisir un magistrat. Je dois passer par le département de la Justice, que nous appelons régulièrement pour mettre la pression.

Votre question relative aux mesures prises pour lutter contre la fraude fait clairement référence au combat mené contre la concurrence déloyale qui mine le secteur. J'entends mener ce combat sur deux fronts : d'une part en effectuant des contrôles comportant un risque réel d'être pris, et d'autre part en sensibilisant les clients à ce problème. Les agents du cadre de contrôle - dont les effectifs ont été revus à la hausse à mon initiative -s'attachent à des contrôles ciblés concernant les taxis périphériques, ainsi qu'au respect des dispositions réglementaires relatives aux services de location de voitures avec chauffeur.

Pour ce qui est de la prise de conscience, l'image joue un rôle considérable. Les clients doivent savoir quel service ils peuvent attendre des taxis bruxellois, et à quel prix. Ils doivent savoir à quoi ressemblent ces taxis et comment ils peuvent les appeler. D'où l'importance d'une identité propre,

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *U houdt vast aan wat er in de ordonnantie staat?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Inderdaad.*

De ordonnantie voorziet in de oprichting van een tuchtraad. De regering heeft de werking van die raad vastgelegd bij besluit van 29 maart 2007, maar de raad is nog niet bijeenkomen omdat er nog een voorzitter moet worden benoemd. De minister van Justitie heeft beloofd om ons eind oktober 2007 een lijst van kandidaten te bezorgen.

Om de oneerlijke concurrentie in de sector te bestrijden, ben ik niet alleen van plan om de controles op te voeren, waardoor de pakkans toeneemt, maar ook om de Brusselse taxi's een herkenbare identiteit te geven.

Het imago is uiterst belangrijk. De klanten moeten weten welke dienstverlening ze van de Brusselse taxi's kunnen verwachten en tegen welke prijs. Zij moeten weten hoe de Brusselse taxi's eruitzien en hoe zij die kunnen oproepen. Vandaar het belang van een specifieke visuele identiteit. Als alle Brusselse taxi's dezelfde kleur hebben, zal frauderen heel wat moeilijker worden.

qui se manifeste aussi par un "look" spécifique permettant de les distinguer des taxis de la périphérie, les fameuses "plaques chocolat". J'ai expliqué aux chauffeurs de taxis que la couleur uniforme typiquement bruxelloise aurait un impact énorme sur les plaques chocolat.

M. Mohamed Daïf.- Ces derniers ne risquent-ils pas de changer la couleur de leur véhicule ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ils ne le pourront pas, car nous allons déposer les couleurs bruxelloises, qui seront liées au permis bruxellois. Chaque taxi flamand ou wallon qui tentera de copier ces couleurs sera dans l'illégalité. Nous allons déposer les couleurs avant d'annoncer la mesure, pour faire en sorte que seuls les taxis bruxellois puissent adopter ces couleurs. Cela encouragera les clients à prendre les taxis officiels.

De plus, cela simplifiera la mise en place des campagnes à l'attention du grand public ou ciblées sur des groupes spécifiques. Fin 2008-début 2009, nous allons lancer une grande campagne pour les taxis, une fois que les couleurs seront adoptées, que les stations de taxis dans le paysage urbain seront toutes inventarisées, répertoriées et harmonisées. Des bornes taxis harmonisées seront installées partout dans la Région. Des marques d'une couleur unique seront peintes sur le sol, avec des informations précises. Toutes ces dispositions sont en cours et seront visibles en 2008 sur le terrain.

La nouvelle identité visuelle améliorera la visibilité des aires de stationnement dans la ville, ce qui évitera sûrement qu'elles ne soient occupées par des véhicules privés. Nous avons presque abouti à un accord permettant de régler ce problème de stationnement dans le cadre de l'Agence régionale de stationnement, par le biais d'un service d'enlèvement des voitures. De plus, l'arrêté royal au niveau fédéral qui permet le placement du sabot permettra d'agir plus efficacement contre les voitures mal garées.

Enfin, un système d'amende administrative va être organisé afin de sanctionner tous les abus. A l'avenir, le conducteur d'un véhicule stationné sur un arrêt de taxi recevra une amende administrative, ce qui facilitera la gestion.

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- Zullen de piraattaxi's de kleur van hun voertuig niet aanpassen?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Wij zullen de Brusselse kleuren deponeren voordat wij ze bekend maken, zodat enkel de Brusselse taxi's deze kunnen gebruiken. Dat zal de klanten ertoe aanmoedigen gebruik te maken van de officiële taxi's.

Wij zullen eind 2008 of begin 2009, wanneer de kleuren zijn vastgelegd en de taxistandplaatsen eenvormig zijn gemaakt, een grootschalige informatiecampagne voeren.

De nieuwe identiteit zal de zichtbaarheid van de standplaatsen verbeteren en voorkomen dat deze door privévoertuigen worden ingepikt. Wij werken in dat verband aan een overeenkomst met een takelbedrijf. Bovendien mogen wij krachtens een K.B. wielklemmen zetten op voertuigen die op taxi-standplaatsen geparkeerd staan.

Tot slot komt er een systeem om misbruiken te bestraffen. Wie zijn voertuig parkeert op een taxi-standplaats, krijgt een administratieve boete.

Het oppikken van passagiers in Zaventem is een complex probleem. Ik hoop dat er hierover in de loop van de volgende maanden een akkoord volgt. Het probleem is jammer genoeg gekoppeld aan dat van de geluidsnormen.

Om het tekort aan taxichauffeurs op te lossen, werd de beroepsopleiding sinds april 2005 grondig hervormd teneinde de wachttijden voor de toelatingsproeven weg te werken. Sindsdien is er geen wachttijd meer voor de gedragstesten en de gewestelijke examens. Bovendien werd de samenwerking tussen de sector, de administratie en Actiris geoptimaliseerd. Er zijn 2.637 taxichauffeurs actief voor 1.225 wagens.

De flexibiliteit van de werkuren is afhankelijk van

Concernant le chargement à l'aéroport de Zaventem, il s'agit là d'un problème complexe. Nous n'avons pas abandonné et j'espère que nous parviendrons à un accord dans les mois qui viennent. Ce combat est malheureusement lié ces derniers mois aux célèbres normes de bruit, qui ont compliqué la conclusion de ce dossier.

Quant à la pénurie de chauffeurs, depuis avril 2005, l'organisation de la formation professionnelle a été considérablement revue et ce, dans le but de résorber les délais d'attente des candidats-chauffeurs de taxi qui souhaitent s'inscrire aux examens d'accès à la profession. Depuis lors, il n'y a plus de délai d'attente, ni pour les inscriptions aux tests comportementaux, ni pour celles aux examens régionaux. En outre, la collaboration entre le secteur, l'administration des taxis et Actiris a été optimisée. A l'heure actuelle, nous avons répertorié 2.637 chauffeurs de taxi en activité (c'est-à-dire en ordre de revalidation annuelle de leur certificat de capacité), pour 1.225 véhicules-taxis.

La flexibilité des horaires de travail des chauffeurs de taxis relève de leur propre organisation s'ils sont indépendants, et des modalités contractuelles convenues avec leur patron s'ils sont salariés. Toutefois, les chauffeurs qui travaillent à temps partiel en tant que salariés doivent respecter leurs horaires de travail, ce qui peut faire l'objet de vérifications lors de contrôles. Afin de ne pas entraver la flexibilité du travail, l'arrêté du gouvernement de 2007 prévoit qu'en cas de modification de dernière minute des horaires de travail, l'exploitant est tenu de prévenir l'administration avant ledit changement, et, en cas d'urgence, la communication peut s'effectuer par fax ou par e-mail.

Le métier de chauffeur de taxi n'est pas repris dans la liste des métiers à risques. Je n'ai d'ailleurs pas encore reçu de demande en ce sens de la part du secteur. Cependant, des cours de prévention et de sécurité sont dispensés gratuitement aux candidats-chauffeurs qui le souhaitent.

En termes d'assurances, les exploitants de taxis sont des sociétés privées. Pour obtenir une autorisation, ils doivent effectivement être assurés, mais il n'appartient pas à l'autorité d'intervenir en tant que courtier d'assurance. Ce sont les exploitants qui

het statuut van de taxichauffeur: zelfstandige of loontrekkende. Chauffeurs die deeltijds werken, moeten zich houden aan de met hun werkgever overeengekomen uren en worden daarop ook gecontroleerd. Om de arbeidsflexibiliteit te waarborgen, bepaalt het regeringsbesluit van 2007 dat in geval van aanpassingen aan de werkuren op het laatste moment, de uitbater de administratie daarvan op de hoogte moet brengen. Dat kan per fax of per e-mail.

Het beroep van taxichauffeur staat niet op de lijst van de risicoberoepen. De sector heeft daar ook niet om gevraagd. Toch worden er preventie- en veiligheidsopleidingen georganiseerd voor de kandidaat-chauffeurs die dat wensen.

Voor de verzekeringen zijn taxiuitbaters privé-ondernemingen. Om een vergunning te verkrijgen, moeten ze verzekerd zijn. De overheid kan niet optreden als verzekeringmakelaar. De uitbaters moeten hun voertuigen als taxi's verzekeren. De regering heeft informatiebrochures opgesteld en verdeeld over verzekerings- en arbeidsrecht.

Ik pleit voor een verlaging van de brandstofprijzen. Dat is echter een federale materie. Ik heb minister Reynders schriftelijk verzocht zijn verantwoordelijkheid te nemen. Ik hoop ook dat de volgende federale regering het nodige zal doen.

Er is wel degelijk een studie gemaakt over het vervoer van mensen met beperkte mobiliteit, maar die problematiek zal ik pas in 2008 aansnijden. Ook de MIVB werkt aan een evaluatie op dit vlak en daarin zal de taxisector eveneens aan bod komen.

Momenteel zijn er 59 aangepaste taxi's. De gemeenten hebben ingestemd met de taxicheque. Alle chauffeurs moeten de taxicheque dus als betaalmiddel aanvaarden.

doivent assurer leurs véhicules en tant que taxis. Toutefois, nous avons rédigé et distribué des brochures d'information sur le droit des assurances et le droit du travail.

Concernant le carburant, je suis pour une diminution. Cependant, cette matière relève du fédéral. J'ai écrit en ce sens au ministre des Finances Didier Reynders, en lui demandant de prendre ses responsabilités. J'espère que le futur gouvernement fédéral fera ce qu'il doit faire en la matière.

Finalement, concernant le transport des personnes à mobilité réduite, une étude a bien été réalisée, mais le planning de mon cabinet est tel que nous aborderons cette question en 2008. Pour sa part, la STIB procède aussi à une évaluation. Le secteur des taxis sera inclus dans ce travail. Je puis vous dire qu'il y a actuellement 59 taxis adaptés en circulation. Vous savez que les communes ont donné leur accord pour harmoniser le chèque-taxi. Tous les chauffeurs seront obligés de l'accepter comme moyen de paiement.

M. le président, j'ai répondu de manière très exhaustive à des questions elles-mêmes très complètes. Vous pouvez constater que je continue avec la même persévérance à me battre pour le secteur des taxis et afin de le rendre plus attrayant pour nos visiteurs.

M. le président.- Je suis sûr que M. Daïf brûle d'impatience de réintervenir. Je lui demanderai, néanmoins, vu l'heure tardive, de répondre rapidement.

La parole est à M. Daïf.

M. Mohamed Daïf.- J'ai entendu attentivement les réponses de M. le ministre. D'abord, il laisse entendre que les chauffeurs de taxi sont tous des voleurs.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas dit "tous".

M. Mohamed Daïf.- M. le ministre, vous avez parlé des hôtels. J'ai exercé le métier de chauffeur de taxi pendant une dizaine d'années. Savez-vous

De voorzitter.- De heer Daïf heeft het woord.

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *U lijkt wel alle taxichauffeurs als dieven te beschouwen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Niet allemaal.*

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *Ik heb zelf een tiental jaar gewerkt als taxichauffeur. Is de minister ervan op de hoogte dat de hotels zelf*

comment les hôtels travaillent ? Ils vendent la course.

M. Pascal Smet, ministre.- Je le sais. Je connais tous les trucs.

M. Mohamed Daïf.- M. le ministre, qui fraude en ce cas ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce sont les deux.

M. Mohamed Daïf.- ... Ceux qui vendent la course à 50 ou à 40 euros et auxquels le chauffeur doit payer un forfait ensuite.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai convoqué les managers de tous les grands hôtels à Bruxelles, M. Daïf.

M. Mohamed Daïf.- Alors, vous ne devez pas mettre tout sur le dos des chauffeurs.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne l'ai pas fait.

M. Mohamed Daïf.- Lorsqu'un client prend le taxi comme tout le monde, il ne doit pas donner 5 ou 6 euros au portier. Cela vaut aussi bien pour les hôtels que pour les dancings.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis absolument d'accord avec vous.

M. Mohamed Daïf.- Alors, n'accusez pas tous les chauffeurs de taxi !

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne l'ai pas fait. Vous pourrez lire le compte rendu, et vous verrez que j'ai très clairement dit qu'il y avait des gens honnêtes.

M. Mohamed Daïf.- Je veux que cessent les pratiques des hôtels et dancings en ce domaine. Vos contrôleurs doivent s'y intéresser.

Et n'oublions pas non plus les forfaits des centraux téléphoniques !

M. le président.- Mais les contrôleurs ne sont pas compétents.

taxiritten verkopen?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ja, dat weet ik.*

De heer Mohamed Daïf *(in het Frans).*- *Wie is er in dat geval aan het knoeien?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Allebei.*

De heer Mohamed Daïf *(in het Frans).*- *De hoteleigenaars!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb ook de managers van de grote Brusselse hotels uitgenodigd.*

De heer Mohamed Daïf *(in het Frans).*- *Niet alleen de taxichauffeurs dragen schuld.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat heb ik ook nooit gezegd.*

De heer Mohamed Daïf *(in het Frans).*- *Een klant hoeft geen fooi te betalen aan de portier van een hotel of een dancing.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Volledig akkoord.*

De heer Mohamed Daïf *(in het Frans).*- *Maar u beschuldigt alle taxichauffeurs!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat heb ik niet gedaan. Leest u het verslag er maar op na.*

De heer Mohamed Daïf *(in het Frans).*- *Uw controleurs zouden meer aandacht moeten hebben voor de hotels en de dancings. En dan zijn er nog de vaste tarieven van de telefooncentrales!*

De voorzitter *(in het Frans).*- *Maar de controleurs zijn daarvoor niet bevoegd.*

M. Mohamed Daïf.- Ce n'est pas le pauvre chauffeur, le pauvre ouvrier travaillant treize à quatorze heures par jour, qui doit payer.

M. Pascal Smet, ministre.- Je le sais, je connais très bien le secteur.

M. Mohamed Daïf.- Au niveau du conseil consultatif, vous avez pris l'initiative d'inviter les chauffeurs individuellement. C'est bien. Mais aujourd'hui, plus d'une cinquantaine de personnes étaient là pour distribuer des tracts aux parlementaires.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce sont toujours les mêmes.

M. Mohamed Daïf.- J'en connais plus de 500. En outre, leurs syndicats viennent nous voir. Les syndicats ne sont-ils pas représentatifs ? Le conseil consultatif n'est-il pas l'organe représentatif instauré par le politique pour vous conseiller ? Vous devriez en tenir compte.

M. Pascal Smet, ministre.- Ils président le conseil. Je sais très bien ce qui se passe dans le conseil.

M. Mohamed Daïf.- M. le ministre, selon mes informations, on ne vous a pas vu dans ce conseil consultatif depuis la réunion de mars.

Par rapport à la course, on ne demande pas au client qui veut entrer dans un magasin de payer la course et d'en commencer une nouvelle quand il revient dans le taxi. Faudrait-il le faire ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est très clair.

M. le président.- Le ministre a été très clair tout à l'heure sur ce point, M. Daïf. Il a dit que quand le client descendait du taxi, la course était terminée et que c'était une nouvelle course qui commençait. La réponse a été claire.

M. Mohamed Daïf.- Cela ne se passe pas comme ça. En pratique, si le chauffeur coupe le compteur et que, quand la personne remonte dans la voiture, il compte une nouvelle prise en charge, j'aimerais bien voir comment l'administration se comportera par rapport à ce chauffeur. Il faudra expliquer cela

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *Het is niet aan een arme chauffeur om dat te betalen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Inderdaad.*

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *Het is goed dat u de chauffeurs individueel hebt uitgenodigd voor de adviesraad. Vandaag waren er echter ruim vijftig personen die pamfletten uitdeelden aan de parlementsleden.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat zijn altijd dezelfden.*

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *Ook de vakbonden spreken ons aan. Zijn die niet representatief? De adviesraad is opgericht om u te adviseren. U moet daar rekening mee houden.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik weet wat er leeft in de raad.*

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *Volgens mijn bronnen hebt u de vergaderingen van de adviesraad sinds maart niet meer bijgewoond.*

Vindt u dat een passagier die een winkel binnengaat, eerst moet betalen en dat er dus een nieuwe rit begint wanneer hij terugkeert naar de taxi?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Uiteraard.*

De voorzitter (in het Frans).- *Dat stond duidelijk in het antwoord.*

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *In de praktijk zal een chauffeur die zo te werk gaat, het moeten uitleggen aan de administratie.*

U beweert dat de resultaten van de studie over het tarief niet negatief waren. Kunt u ons deze studie

à l'administration.

Vous avez dit que l'étude sur la course et le forfait était faite. Il semblerait que les résultats de l'étude soient négatifs, mais vous dites le contraire. Pouvez-vous nous communiquer cette étude ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai aucun problème à vous la communiquer.

M. le président.- M. Daïf, veuillez conclure. Votre réplique a déjà dépassé la durée réglementaire de 5 minutes. Je ne voudrais pas priver M. Riguelle de son droit de répliquer.

M. Mohamed Daïf.- M. le président, je ne suis pas d'accord avec le ministre à propos de certaines réponses et j'ai le droit de l'exprimer dans le cadre de ma réplique.

M. le président.- Je vous demande d'être succinct. Les temps de parole sont réglementairement limités.

M. Mohamed Daïf.- Si vous imposez une couleur, les petits indépendants qui utilisent leur voiture risquent d'être obligés d'acheter une deuxième voiture pour leur usage privé. Je ne sais pas si un indépendant a les moyens financiers d'acheter deux voitures.

Il peut arriver que l'imprimante ne fonctionne pas. Il ne faut pas mettre tout le monde dans le même sac.

Je reste un peu sur ma faim en ce qui concerne les taxis collectifs. On n'a pas beaucoup d'informations. Vous avez lancé un appel à exploitant pour les taxis collectifs. Nous souhaiterions avoir le texte de cet appel. Comment les taxis collectifs seront-ils organisés ? Je n'ai pas vu d'article concernant les taxis collectif ou leur installation dans l'arrêté du 29 mars.

Au niveau des fraudes, nous attendons les actes concrets de lutte contre les fraudes. Comme je vous l'ai dit, il faut aller gare du Midi. C'est là qu'on va voir les contrôleurs à l'oeuvre.

Relativement au métier à risque, je suis un peu étonné de vous entendre dire qu'il n'y a pas de demande du secteur. Mais il y a un représentant du

bezorgen?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Zeker.*

De voorzitter.- Mijnheer Daïf, gelieve af te ronden.

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *Mijnheer de voorzitter, ik ga niet akkoord met enkele antwoorden van de minister.*

De voorzitter.- Hou het kort. Uw spreektijd is beperkt.

De heer Mohamed Daïf (in het Frans).- *Als u een kleur oplegt, zullen de kleine zelfstandigen mogelijk een tweede wagen moeten kopen voor privégebruik. Niet iedereen kan zich dat veroorloven.*

Het kan gebeuren dat een printer niet werkt. U mag niet iedereen over dezelfde kam scheren.

U hebt weinig gezegd over de collectieve taxi's. U hebt een oproep gedaan om een exploitant te vinden. Kan ik de tekst daarvan krijgen? Hoe zit dit systeem precies in elkaar? In het besluit van 29 maart staat daarover niets.

Wij wachten op concrete acties tegen de fraude. U moet eens naar het Zuidstation gaan, om de controleurs aan het werk te zien.

U zegt dat de sector niet vraagt om een erkenning als risicoberoep. Hier zit iemand van de sector in de zaal, die u de informatie kan bezorgen.

U hebt ook niets gezegd over de luchthaven.

secteur dans la salle, qui pourra transmettre l'information.

Par ailleurs, vous n'avez rien dit sur l'aéroport de Zaventem.

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

M. Joël Riguelle.- M. le président, je tiens à remercier M. le ministre pour ses réponses qui furent, en effet, tout à fait complètes. Mes questions ont obtenu une réponse.

J'entends que l'interruption de la course vaut pour la fin de la course. Sans doute des modalités pratiques seront-elles mises en place. Le remplacement éventuel d'appareillage embarqué pourra être accompagné d'une aide financière. C'est un argument substantiel.

Je n'ai jamais été chauffeur de taxi, mais j'ai parfois la qualité de client. Cela m'a permis de constater plusieurs pratiques sans émettre de commentaire. Je n'ai pas été reconnu, du moins pas encore. Mais j'ai observé que l'un et l'autre ne pratiquent pas de la même façon.

Ceci dit, mon groupe et moi sommes préoccupés par la qualité et les conditions de travail dans ce secteur. Nous savons tous, pour l'avoir approché d'une manière ou d'une autre, que les pratiques varient fortement, allant de l'honnêteté la plus totale jusqu'à la malhonnêteté la plus crasse, dans ce secteur si important pour la capitale de l'Europe.

Je pense que la majorité des chauffeurs souhaitent travailler dans les meilleures conditions possible. Le groupe cdH m'a autorisé à vous assurer que nous vous soutenons, M. le ministre, pour ce qui concerne le Plan taxi - mais, bien sûr, avec un regard critique.

Je m'étonne de la vivacité des propos de M. Daïf. Je pose la question : le groupe PS soutient-il encore le gouvernement et le Plan taxi ? D'après les propos tenus, je n'ai pas entendu un groupe politique, mais un syndic des taxis.

- *Les incidents sont clos.*

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (*in het Frans*).- *Ik heb alvast volledig antwoord gekregen op mijn vragen. Een onderbreking van de rit geldt dus als het einde van de rit. Er kan misschien financiële steun komen voor de eventuele vervanging van de apparatuur. Dat is een sterk argument.*

Als anonieme klant heb ik al kunnen vaststellen dat niet alle taxichauffeurs op dezelfde manier te werk gaan.

Mijn fractie bekommert zich om de werk-omstandigheden in deze sector, die zo belangrijk is voor de hoofdstad van Europa. De praktijken variëren van volledige eerlijkheid tot de grofste oplichterij.

De meeste chauffeurs willen in zo goed mogelijke omstandigheden werken. De cdH-fractie steunt het Taxiplan, maar met een kritische blik.

Staat de PS ook nog steeds achter de regering en het Taxiplan? De heer Daïf klonk veeleer als een vakbondsvertegenwoordiger uit de sector.

- *De incidenten zijn gesloten.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. RACHID MADRANE

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

concernant "l'utilisation de véhicules hybrides par les sociétés bruxelloises de taxis et de location de véhicules avec chauffeur".

M. le président.- En raison de l'absence excusée de l'auteur, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC ERENS

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

concernant "la nouvelle ligne de bus qui relie les musées bruxellois entre eux et la mise en service d'anciens bus".

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

M. Frédéric Erens (en néerlandais).- *Depuis le samedi 15 septembre, Bruxelles possède une nouvelle ligne de bus, assurée par le bus des*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RACHID MADRANE

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

betreffende "het gebruik van hybride voertuigen door de Brusselse taxibedrijven en de verhuur van voertuigen met bestuurder".

De voorzitter.- Gezien de afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRÉDÉRIC ERENS

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

betreffende "de nieuwe buslijn die Brusselse musea met elkaar verbindt en het inzetten van oldtimerbussen".

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frédéric Erens.- Sinds zaterdag 15 september heeft Brussel er een nieuwe buslijn bij, namelijk de Museumbus. Deze lijn zal twintig

Musées, qui relie vingt musées bruxellois. Celle-ci utilise les arrêts existants et fait usage de vieux modèles de bus historiques actuellement remisés au Musée du Transport urbain bruxellois. Une évaluation aura lieu après une phase de test, qui se déroulera jusqu'au 15 novembre. Les bus roulent uniquement le week-end, jusqu'à 18h30.

Les chauffeurs de ces nouvelles lignes de bus - principalement des anciens chauffeurs de la STIB et/ou des membres du Musée du tram - travaillent sur une base volontaire. Les bus utilisés sont des modèles déclassés des années 1956 à 1985, qui ont été rafistolés pour satisfaire aux exigences d'exploitation actuelles. 9.300 euros ont été dégagés pour ce projet dans le budget de la Région. L'idée sera également utilisée pour les Nocturnes des Musées.

Qu'en est-il des assurances des conducteurs et des utilisateurs ? Les volontaires n'étant pas des employés de la STIB, qui sera responsable en cas d'accident ? De quelle couverture d'assurance bénéficient les utilisateurs des bus ? Cette question n'est pas sans importance, sachant que ces bus circulent dans les rues les plus fréquentées de Bruxelles.

Deuxièmement, les bus ont été retapés pour satisfaire aux normes d'exploitation, mais satisfont-ils également aux normes d'assurance sévères relatives au transport des personnes ?

Ce système rapportera de l'argent, puisqu'un trajet coûtera trois euros. De quelle manière les travailleurs 'bénévoles' seront-ils indemnisés ?

A quoi serviront les 9.300 euros dégagés pour ce projet dans le budget de la Région ?

musea in Brussel verbinden via negen bestaande stopplaatsen en gebruik maken van oude historische busmodellen die momenteel in het Trammuseum gestald worden. Het gaat voorlopig om een testfase tot 15 november, waarna het initiatief geëvalueerd zal worden. De bussen rijden uitsluitend in het weekeinde en dit tot halfzeven 's avonds.

De chauffeurs van deze nieuwe buslijn werken op vrijwillige basis. In de regel gaat het vooral om ex-chauffeurs van de MIVB en/of leden van het Trammuseum. De bussen zijn afgedankte modellen uit de jaren 1956 tot 1985, maar via de woordvoerder van minister Smet vernamen we dat ze zodanig opgelapt zijn dat ze voldoen aan de hedendaagse exploitatievereisten. Voorts worden er voor dit project 9.300 euro aan gewestmiddelen vrijgemaakt en wordt het idee ook gebruikt voor de Nocturnes van de Brusselse Musea, waarvoor tot 20 december elke donderdag tussen 17 uur en 22 uur drie oldtimerbussen worden ingezet.

Hoewel deze oude bussen en trams bij de Brusselaars een gevoel van nostalgie kunnen opwekken, heb ik toch een paar vragen betreffende dit initiatief.

Hoe staat het met de verzekeringen van zowel chauffeur als gebruiker? Via de media vernemen we dat de buschauffeurs op vrijwillige basis werken en ex-werknemers zijn van de MIVB of leden van het Trammuseum. Aangezien deze personen geen werknemers zijn van de MIVB, zou ik graag vernemen wie voor hen verantwoordelijk is bij ongevallen en welke verzekeringsdekking de gebruikers van de bussen genieten. Gelet op het feit dat deze bussen in de drukste straten van Brussel worden ingezet, lijkt me deze vraag niet onbelangrijk.

Ten tweede is de vraag aan de orde over de verzekeringsnormen voor het openbaar vervoer. De bussen werden zodanig opgelapt dat ze voldoen aan de exploitatienormen, maar voldoen ze ook aan de strenge verzekeringsnormen voor personenvervoer?

Met dit initiatief wordt er ook geld verdiend aangezien een ritje drie euro zal kosten. In een commercieel gegeven waar geld verdiend wordt en waar mensen volgens een strikt schema arbeid verrichten zonder dat ze daarvoor een vergoeding

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les bus rétro sont la propriété de la STIB et ils sont traités de la même manière que les autres bus de la flotte, notamment en matière d'assurance.*

Tous les chauffeurs sont membres de l'asbl "Musée du transport urbain bruxellois". Cette association a une assurance accidents de travail qui couvre également les prestations bénévoles des chauffeurs. Cette assurance couvre également les autres bénévoles.

Jusqu'à présent, seuls des chauffeurs de la STIB conduisent ces bus. Ils disposent d'un permis de conduire D, sont soumis à un examen médical et prennent part aux formations que l'asbl organise spécialement pour cette activité. Cette formation ne porte pas seulement sur la connaissance technique, mais aussi sur la sécurité et la qualité du service.

Toutes les prestations des chauffeurs se font sur une base bénévole. En tant que membres de l'asbl, ils bénéficient de tarifs préférentiels pour leurs achats dans le musée et d'un accès gratuit au musée et aux véhicules.

Les 9.300 euros de la Région sont un subside au Conseil bruxellois des musées qui se charge de la promotion de cette nouvelle ligne de bus dans le cadre d'un partenariat avec l'asbl "Musée du transport urbain bruxellois" et la STIB.

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

M. Frédéric Erens (en néerlandais).- *Est-ce l'asbl ou la STIB qui gère la nouvelle ligne ?*

krijgen, schort er iets met de wet. Graag had ik dan ook van de minister vernomen op welke wijze deze 'vrijwillige' werknemers vergoed worden. Bovendien werden er 9.300 euro aan gewest-middelen vrijgemaakt voor dit project. Misschien wel een peulschil op de begroting, maar waarvoor dienen deze middelen? Kan de minister dit ook even toelichten?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De oldtimerbussen zijn eigendom van de MIVB. Als dusdanig worden ze administratief op dezelfde manier beheerd als de andere bussen van de vloot, ook wat betreft verzekering.

Alle chauffeurs zijn lid van de vzw MSVB (Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel). Deze vzw heeft een arbeidsongevallenverzekering die ook de risico's dekt die verbonden zijn aan de prestaties van de chauffeurs als vrijwilliger. Ook voor de andere vrijwilligers, zoals monteurs, animators, enzovoort geldt deze verzekering.

Tot nu toe rijden er enkel chauffeurs van de MIVB. Al deze chauffeurs beschikken over een rijbewijs D, ondergingen een medisch onderzoek en namen deel aan een opleiding die de vzw MSVB speciaal voor deze activiteit organiseerde. Deze opleiding slaat niet enkel op de technische kennis, maar ook op de procedures om de veiligheid en de kwaliteit van de dienst te garanderen.

Alle prestaties van de chauffeurs gebeuren op vrijwillige basis. Ze krijgen hiervoor geen financiële vergoeding. Als lid van de vzw kunnen ze genieten van voorkeurtarieven voor aankopen die ze in het museum doen en hebben ze vrije toegang tot het museum en de voertuigen. De 9.300 euro gewestmiddelen zijn een toelage aan de vzw Brusselse Museumraad, die in het kader van een partnership met de vzw MSVB en de MIVB, de promotie verzorgt voor deze nieuwe buslijn.

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frédéric Erens.- Wie beheert nu eigenlijk de nieuwe buslijn, de vzw of de MIVB?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les deux.*

M. Frédéric Erens (en néerlandais).- *Les assurances souscrites par l'asbl sont bien plus limitées que celles d'une ligne de bus commerciale.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "l'annonce de nouvelles acquisitions de matériel roulant par la STIB".

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

Mme Françoise Schepmans.- Par voie de presse, dans "La Capitale" de ce début du mois d'octobre, j'ai pu prendre connaissance de ce que la STIB s'apprête à passer une nouvelle commande de trams 3000. Le bon de commande de ce nouveau matériel roulant devrait partir avant la fin de cette année encore.

Si le nouveau contrat de gestion précise que la STIB est effectivement autorisée à renouveler et à étendre sa flotte de tramways par l'acquisition de 156 nouveaux trams adaptés aux besoins de sa clientèle sur les cinq années à venir, il serait question aujourd'hui d'une commande de 90 à 130 véhicules. Or, au printemps de cette année, il était encore question de 80 trams à commander dans les deux ans, avec une première tranche de 20 unités avant fin 2007.

J'ai été quelque peu surprise, à la lecture de cet article, par cette sensible surenchère. Je ne critique pas ici le souhait d'investissement de la STIB dans

De heer Pascal Smet, minister.- Beide.

De heer Frédéric Erens.- De verzekeringen van de vzw zijn wel beperkter dan die voor een commerciële buslijn.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de aankondiging van de aankoop van nieuw rollend materieel door de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *In La Capitale van begin oktober stond te lezen dat de MIVB van plan is 90 tot 130 nieuwe trams 3000 te bestellen.*

Het beheerscontract van de MIVB bepaalt dat er de komende vijf jaar 156 nieuwe trams moeten worden aangekocht om oude trams te vervangen en het park uit te breiden. In het voorjaar van 2007 was er nog maar sprake van 80 nieuwe trams binnen een tijdspanne van 2 jaar, met een eerste schijf van 20 trams vóór eind 2007. Ik was dan ook een beetje verbaasd over de cijfers in het krantenartikel. Kloppen die cijfers? Om welke reden werden de aankoopplannen gewijzigd?

Volgens hetzelfde artikel zou een verantwoordelijke van de MIVB van plan zijn de trams 2000 te verkopen om de vernieuwing van het park te versnellen. Dat lijkt mij een vreemde beslissing, aangezien die trams nog maar aan de helft van hun levensduur zitten. Die beslissing getuigt niet van

le matériel roulant. Cependant, pouvez-vous me confirmer ou infirmer les récentes informations parues dans la presse ? Si elles devaient être confirmées, quels sont les éléments susceptibles de les expliquer ?

Par ailleurs, toujours dans le même article, sous le libellé "Info ou Intox", il est également annoncé qu'un des responsables de la STIB aurait eu l'idée de vendre les trams 2000 afin d'accélérer le renouvellement du parc. Cette information est surprenante, puisque le tram 2000 n'en est encore qu'à la moitié de sa vie sur les rails de notre Région. Elle apparaît également saugrenue, eu égard à une bonne gestion des deniers publics. Cette information est-elle fondée, à la lumière du volume de la commande imminente annoncée dans la presse ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Afin de répondre, d'une part, aux besoins engendrés par les extensions du réseau décidées dans le cadre du Plan tram-bus et, d'autre part, aux prescriptions du contrat de gestion, la STIB étudie la possibilité d'acquérir une vingtaine de nouveaux trams. La mise en service des premiers véhicules de ce lot est prévue en 2009-2010.

Une deuxième commande de l'ordre de 60 à 70 nouveaux tramways pourrait également être envisagée, afin de pourvoir au remplacement d'une partie des trams les plus anciens (T7700). Compte tenu de l'ampleur des moyens financiers à mobiliser, la décision d'acquérir ces nouveaux trams sera prise principalement en fonction des conditions financières et commerciales qui seront consenties par le fournisseur. Les négociations pour l'acquisition de ces deux lots de nouveaux tramways s'inscrivent dans le cadre du contrat-cadre conclu en octobre 2003 avec le fournisseur des nouveaux T3000 et T4000 récemment arrivés sur le réseau.

Enfin, une option pour la commande d'un lot supplémentaire d'une quinzaine de T3000 cette fois devrait être confirmée, pour autant qu'un certain nombre d'extensions du réseau exigeant du matériel supplémentaire se concrétisent. Tout cela se fera bien entendu en fonction de l'équilibre budgétaire

een goed beheer van het belastinggeld. Klopt die informatie?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Gezien de voorschriften uit het beheersplan en de uitbreiding van het netwerk conform het Tram- en busplan denkt de MIVB eraan om een twintigtal nieuwe trams aan te kopen, waarvan de eerste voertuigen in 2009-2010 zullen rijden.*

Daarna zal de MIVB wellicht 60 à 70 nieuwe trams kopen om een deel van de oudste trams (T7700) te vervangen. De uiteindelijke beslissing zal afhangen van de financiële voorwaarden van de leverancier. De onderhandelingen zullen worden gevoerd binnen de raamovereenkomst die in 2003 is gesloten met de leverancier van de nieuwe T3000 en T4000.

De MIVB zal daarbuiten nog een vijftiental trams van het type T3000 aankopen, tenminste als bepaalde uitbreidingen van het netwerk doorgaan. Dit alles dient natuurlijk te gebeuren zonder de gewestbegroting in gevaar te brengen.

De MIVB en ikzelf wensen niet verder over deze aankoopplannen uit te wijden omdat dat wel eens een negatieve impact zou kunnen hebben op deze vertrouwelijke dossiers.

De trams 2000 blijven in gebruik. Momenteel rijden ze op de lijnen 94 en 24 maar ze zouden ook op andere lijnen kunnen worden ingezet.

régional, auquel est également soumise la STIB.

Par ailleurs, vous comprendrez que la STIB et moi-même préférons en l'état ne pas donner davantage de détails sur les intentions en la matière, en raison du caractère délicat et confidentiel de dossiers d'acquisitions de ce type et des conséquences financières néfastes qui pourraient en résulter.

Quant au sort des trams 2000, la question de leur déclassement n'est pas à l'ordre du jour. Ces trams sont actuellement en service sur les lignes 94 et 24. Une étude est en cours afin de déterminer d'éventuelles autres lignes où ils pourraient être affectés.

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

Mme Françoise Schepmans.- Une décision sera donc prise. Quand le sera-t-elle ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il existe une décision de principe. Les négociations sont en cours. Le nombre exact sera déterminé en fonction des extensions et des prix. Quant à la date, elle dépend du résultat des négociations, auxquelles je ne participe pas. C'est l'affaire de la STIB et de Bombardier.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "la sécurité routière, notamment aux abords des écoles".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Wanneer zult u een beslissing nemen?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er bestaat al een principeakkoord maar de onderhandelingen zijn nog niet afgerond. De datum zal afhangen van het resultaat van de onderhandelingen tussen de MIVB en Bombardier.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "de verkeersveiligheid, ondermeer in de schoolomgeving".

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *D'ici 2010, l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR) entend réduire de moitié le nombre de décès sur les routes de Belgique.*

L'année dernière, Test-Achats a mené une étude sur la sécurité routière aux abords des écoles, en termes de signalisation, d'infrastructure et de visibilité, et compare la situation de Bruxelles avec celle des autres Régions. Il nous reste encore une grande marge d'amélioration.

Selon votre plan pluriannuel des travaux publics, vous voulez vous attaquer aux abords des écoles à Bruxelles. Le calendrier de ces adaptations est-il respecté ?

De plus en plus de caméras fixes sont installées dans notre Région. Disposez-vous de chiffres concrets sur l'efficacité de ces caméras ?

La Région bruxelloise reçoit 4% des recettes du fonds des amendes. Cependant, quel pourcentage d'amendes est perçu dans notre Région ?

Quelles nouvelles mesures prendrez-vous à Bruxelles pour atteindre l'objectif de l'IBSR visant à réduire le nombre de décès sur les routes d'ici 2010 ?

Disposez-vous de chiffres sur l'efficacité de la signalisation SAVE ? Envisagez-vous d'augmenter le nombre de ces panneaux en Région bruxelloise ?

Le 6 novembre aura lieu à Bruxelles une journée d'étude sur le thème de la sécurité routière. Les parlementaires, ou tout au moins les membres de cette commission, y seront-ils invités ?

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Tegen 2010 wil het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) het aantal verkeersdoden in België halveren. Daarvoor zou u een aantal maatregelen moeten nemen, zoals het inrichten van zones 30, het plaatsen van flitscamera's, het veiliger maken van schoolomgevingen, enzovoort.

Vorig jaar voerde Test-Aankoop nog een studie uit in verband met de verkeersveiligheid aan de schoolpoort, waarin de situatie in Brussel werd vergeleken met die in de andere gewesten. Er is nog veel ruimte voor verbetering. Test-Aankoop onderzocht in het bijzonder de veiligheid rond de scholen in de gemeenten Brussel, Etterbeek, Anderlecht en Ukkel, op het vlak van signalisatie, infrastructuur en zichtbaarheid van de school. Voor Etterbeek was de eindbeoordeling goed, voor Ukkel en Anderlecht redelijk en voor Brussel zwak. Brussel scoort immers zwak op elk criterium; Anderlecht scoorde slecht op het vlak van de signalisatie aan de scholen, een punt waar we zeker en vast aandacht moeten aan schenken.

Volgens uw meerjarenplan openbare werken wilt u de schoolomgevingen in Brussel aanpakken. Zit u op schema met deze aanpassingen, in het bijzonder in Brussel en Anderlecht, aangezien die nogal slecht scoren in het onderzoek van Test-Aankoop?

Er worden steeds meer vaste camera's geplaatst in ons gewest. Hebt u concrete cijfers over de doeltreffendheid van deze camera's? Volgens cijfers die begin oktober 2007 gepubliceerd werden in het Belang van Limburg ontvangt het Brussels Gewest 4% van de opbrengst van het boetefonds. Hoeveel procent van de boetes wordt evenwel geïnd in ons gewest?

Welke nieuwe maatregelen zal u nemen om de doelstelling van het BIVV inzake het verminderen van het aantal verkeersdoden tegen 2010 ook in Brussel te halen?

Hebt u cijfers over de doeltreffendheid van de SAVE-signalisatie? Momenteel staan er drie dergelijke borden in het Brussels Gewest. Bent u van plan dat aantal te verhogen om de mensen meer

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - 223 écoles sont établies le long ou à proximité d'une voirie régionale. S'agissant des travaux de sécurisation des abords des écoles, 12 sont à charge de Beliris, 46 sont en cours d'exécution ou achevés par la Région, 13 sont prévus en 2008, 20 en 2009 et 24 en 2010. D'autres abords d'écoles doivent également être sécurisés, mais ne sont provisoirement pas repris dans le calendrier.

22 écoles à Anderlecht et 20 à Bruxelles-Ville sont concernées par l'aménagement des voiries régionales. Des travaux de marquage au sol et de signalisation ont déjà été effectués, mais la plupart des travaux commenceront en 2008. L'administration vient d'engager deux collaborateurs supplémentaires chargés exclusivement de ce dossier.

Concernant les caméras, la Région comptait, au printemps 2007, 61 radars automatiques et 18 caméras. D'ici fin 2008, 29 autres sites seront également équipés et 12 caméras supplémentaires seront acquises. Afin d'optimiser la mise en oeuvre, les zones de police et le Procureur du roi sont en permanente concertation. En un an, les caméras automatiques ont contrôlé 23,7 millions de véhicules en 33.500 heures et ont permis de dresser 10.600 contraventions pour excès de vitesse et 7.000 pour des passages aux feux rouges.

Par ailleurs, la zone de police de Bruxelles-Nord signale que plus aucun accident mortel n'est à déplorer au carrefour Léopold III - Bordet depuis que celui-ci est équipé d'une caméra automatique. La police constate, en outre, une diminution générale de la vitesse de la circulation automobile.

L'avenue Charles Quint, la chaussée de Waterloo, et le boulevard Industriel continuent néanmoins à poser problème. Une analyse approfondie indique

bewust te maken?

Op 6 november gaat er een studiedag door, een soort staten-generaal rond de verkeersveiligheid in Brussel. Zijn de parlementsleden of in elk geval de leden van deze commissie daar ook op uitgenodigd?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - In totaal zijn er 223 scholen (kleutertuinen, lager en secundair) gelegen op een gewestweg of nabij een gewestweg. In verband met de werken voor het veiliger maken van de schoolomgeving zijn er 12 ten laste van Beliris, 46 in uitvoering of voltooid door het gewest, 13 gepland in 2008, 20 in 2009 en 24 in 2010. Andere schoolomgevingen zullen ook beveiligd worden, maar werden voorlopig nog niet in de planning opgenomen.

Op het grondgebied van de Anderlecht zijn er 22 scholen die te maken hebben met inrichtingen op gewestwegen. In de stad Brussel gaat het om 20 scholen. Er werden reeds enkele markerings- of signalisatiewerken uitgevoerd, maar de meeste werken zijn daar gepland vanaf 2008. Er zijn ondertussen bij de administratie ook twee extra medewerkers in dienst genomen die zich uitsluitend met dit dossier zullen bezighouden.

Wat de camera's betreft, telde het Brussels gewest in het voorjaar van 2007 zo'n 61 flitspalen en 18 camera's die afwisselend geplaatst worden. Tegen eind 2008 worden ook de 29 overige plaatsen uitgerust en zal ook de aankoop van 12 extra camera's rond zijn.

Er is permanent overleg tussen de Procureur des Konings en de korpschefs van de politiezones, zodat het systeem naadloos geïmplementeerd kan worden. Elke maand vindt een vergadering plaats die voorgezeten wordt door de Bestuurlijke Directeur-Coördinator van de Federale Politie (DirCo).

Wat de gegevens betreft die de onbemande camera's verzamelen, kan ik u het volgende medelen.

In één jaar werking (van april 2006 tot maart 2007)

que des solutions autres que le contrôle et la sanction, en termes d'infrastructure et de sensibilisation, seraient plus adéquates.

J'ai besoin des statistiques du SPF Intérieur pour répondre à votre troisième question. Il convient d'aborder ces chiffres avec circonspection, car le territoire de compétence du Parquet bruxellois dépasse la limite régionale. Les chiffres peuvent donc fausser la réalité.

Effectivement, les Etats généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale ont élaboré une série de mesures prioritaires. Au printemps 2006, des groupes de travail constitués d'instances bruxelloises se sont réunis et ont établi un état des lieux. Un nouveau plan d'action sera présenté le 6 novembre prochain. Je ne vois pas d'objection à ce que des membres de cette commission y participent, bien que j'ignore qui en fera partie.

Nous ne disposons pas d'une évaluation des panneaux de signalisation SAVE. Les autorités communales et régionales sont favorables au placement de ces panneaux malgré leur visibilité relative, due au nombre élevé de panneaux existant déjà dans les villes.

en 33.500 uren controle, werden 23,7 miljoen voertuigen gecontroleerd. Er werden 10.600 snelheids-overtredingen en 7.000 "verkeerslichten"-overtredingen vastgesteld. Alle gegevens komen van de DirCo.

Omtrent de impact op het aantal ongevallen op de plaatsen uitgerust met onbemande camera's en de ernst ervan, heeft de politiezone Brussel-Noord reeds gemeld dat er geen dodelijke ongevallen meer zijn gesignaleerd sinds de plaatsing van de onbemande camera op het kruispunt Leopold III-Bordet. Voor het overige stellen de politiezones over het algemeen vast dat er minder snel gereden wordt. Wel blijven andere wegen zoals de Keizer Karellaan, de Waterloosesteenweg en de Industrielaan, voor problemen zorgen. Na een grondige analyse is het dus aangewezen om voor deze plaatsen oplossingen te bedenken die verder gaan dan controle en sanctie, met name oplossingen op het vlak van infrastructuur en bewustmaking.

Op uw derde vraag kan ik u geen exact antwoord geven. Ik stel voor de gegevens op te vragen bij de FOD Binnenlandse Zaken. We moeten omzichtig omgaan met de cijfers, omdat het gebied waarvoor het Brusselse parket bevoegd is, ruimer is dan het Brussels gewest. De cijfers kunnen dat dus vertekenen.

Het is juist dat de Brusselse Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid een reeks prioritaire maatregelen heeft uitgewerkt. In de lente van 2006 hebben een aantal werkgroepen vergaderd bestaande uit Brusselse instanties (gewestelijk bestuur, gemeenten, politiezones, parket, verenigingen, enzovoort) en die hebben een stand van zaken opgemaakt. Er is een nieuw actieplan opgesteld dat op 6 november op een studiedag wordt voorgesteld.

Ik heb geen principieel bezwaar tegen een deelname van de leden van deze commissie, hoewel ik niet weet wie er exact aan deze studiedag zal deelnemen. Ik houd u verder op de hoogte.

We beschikken niet over een evaluatie van de SAVE-verkeersborden. Gemeentelijke en gewestelijke overheden reageren in het algemeen gunstig op aanvragen tot plaatsing van dergelijke borden. Het betreft hier een initiatief van de vzw Ouders van verongelukte kinderen. We moeten er ons wel

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Vous prenez de nombreuses initiatives. Il est positif que vous ayez engagé deux collaborateurs supplémentaires pour mieux suivre le dossier.*

Vous avez dit que le placement de caméras n'était pas la solution pour toutes les routes et que l'infrastructure devait parfois être adaptée. Vous en occuperez-vous ? D'importants travaux seraient nécessaires avenue Charles Quint, dont certains pensent qu'elle est la prolongation de l'autoroute E40.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je n'exclus par exemple pas que des caméras soient placées en permanence sur l'avenue Charles Quint.*

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Vous n'envisagez donc pas d'y réaliser prochainement des travaux spécifiques ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cela me semble difficile à cet endroit. Seule la prolongation du tunnel aurait l'effet recherché, mais c'est particulièrement coûteux et ce n'est pas prévu.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME JULIE FISZMAN

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

van bewust zijn dat de SAVE-verkeersborden niet altijd opvallen omwille van het grote aantal verkeersborden in de steden.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik merk dat u heel wat initiatieven neemt. Het is bijzonder positief dat u twee extra medewerkers hebt aangetrokken om het dossier beter te volgen.

U zei dat het plaatsen van camera's geen geschikte oplossing is voor alle wegen en dat de infrastructuur soms moet worden aangepast. Zult u daar werk van maken? Op gewestwegen als de Keizer Karellaan zullen er zeer ingrijpende werken nodig zijn als u dat wilt doen. Jammer genoeg denken heel wat mensen dat de Keizer Karellaan het verlengde van de E40 is en dat de autostrade tot aan de basiliek van Koekelberg loopt.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik sluit bijvoorbeeld niet uit dat er op de Keizer Karellaan een paar permanente verkeerscamera's komen. Dan zal het snel afgelopen zijn met de snelheids-overtredingen.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- U overweegt dus niet onmiddellijk om daar specifieke werken uit te voeren?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat lijkt me moeilijk op die plek. De enige nuttige ingreep lijkt me de verlenging van de tunnel, maar dat kost bijzonder veel geld en die ingreep is niet gepland.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE FISZMAN

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

PUBLICS,

concernant "le placement de distributeurs automatiques de billets dans les stations de métro".

M. le président.- En raison de l'absence excusée de l'auteur, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS

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

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

ET À MME FRANÇOISE DUPUIS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT ET DE L'URBANISME,

concernant "la situation intenable pour l'Institut supérieur d'architecture de La Cambre".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra à la question orale.

La parole est à Mme Persoons.

Mme Caroline Persoons.- Les travaux de la place Flagey ont déjà fait couler beaucoup d'encre et j'aimerais revenir sur ce dossier pour dénoncer la situation dangereuse et invivable à laquelle est confrontée l'Institut d'architecture de La Cambre.

OPENBARE WERKEN,

betreffende "de plaatsing van ticket-automaten in de metrostations".

De voorzitter.- Gezien de afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

EN AAN MEVROUW FRANÇOISE DUPUIS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR HUISVESTING EN STEDENBOUW,

betreffende "de onhoudbare toestand voor het 'Institut supérieur d'Architecture de La Cambre'".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal op de mondelinge vraag antwoorden.

Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Het 'Institut supérieur d'Architecture de La Cambre', dat 400 studenten en vele docenten telt, lijdt al maanden onder de werken aan het Flageyplein. Het gewest moet veiligheidsmaatregelen treffen en meer*

Celui-ci, fréquenté par 400 étudiants et de nombreux enseignants, subit ces travaux de plein fouet depuis de nombreux mois. Il importe que la Région prenne des mesures de sécurité et veille à informer et à se concerter davantage avec la direction de l'Institut.

Depuis des mois, l'accès à l'Institut est rendu de plus en plus difficile et dangereux. De même, l'accès au musée, jouxtant la place, et où sont organisées régulièrement des rencontres-débats et des expositions est ignoré. D'une heure à l'autre, des matériaux, blocs de pierre ou gravats, sont déposés devant l'entrée sans que personne ne soit prévenu.

Ce mercredi 3 octobre, une passerelle en bois d'un mètre de large a été placée à l'entrée de l'Institut pour en permettre l'accès aux étudiants et au personnel. La direction de l'Institut a déjà insisté à plusieurs reprises auprès des responsables du chantier et de la personne en charge des relations avec les riverains afin de veiller à la sécurité des étudiants, de prévenir des aménagements et de proposer un accès adéquat et conforme à un établissement d'enseignement.

Comment expliquez-vous de telles situations ? Quelles mesures sont-elles prévues pour garantir la sécurité des étudiants, des professeurs et du personnel de La Cambre ? Quel est le calendrier des travaux ? Quelles sont les personnes responsables de la concertation avec l'Institut ?

Par ailleurs, lors de l'élaboration des travaux, des cahiers des charges et des négociations avec les riverains, un système de "compensations" avait été prévu, lié à la construction des cheminées d'évacuation des gaz émanant du bassin d'orage, lesquelles sont situées sur une façade de l'Institut. Ces compensations semblent néanmoins peu à peu oubliées.

Pouvez-vous expliquer ce qui était convenu ? Est-ce l'adjudicataire des travaux en sous-sol ou celui des travaux de surface qui est responsable ? Ceux-ci semblent se renvoyer la balle. Qui doit prendre en charge financièrement ces « compensations » ?

Il s'avère en outre que les travaux réalisés sur les cheminées ne soient pas conformes au permis d'urbanisme. Pouvez-vous le confirmer ? Des

overleggen met de directie van het instituut.

De toegang aldaar wordt steeds moeilijker en gevaarlijker. De ingang van het museum, waar regelmatig debatten en tentoonstellingen plaatsvinden, werd zonder enige waarschuwing versperd met steenblokken en puin.

Op 3 oktober werd voor de ingang van het instituut een houten balk geplaatst van een meter breed, om de toegang mogelijk te maken. De directie heeft er diverse malen op aangedrongen bij de werfleiding om rekening te houden met de veiligheid van de studenten en te waarschuwen wanneer er iets zou veranderen.

Hoe verklaart u dit? Hoe zult u de veiligheid van de studenten en het personeel van het instituut waarborgen? Wat is het tijdschema van de werken? Wie is verantwoordelijk voor het overleg met het instituut?

Bij het opstellen van het bestek en tijdens de onderhandelingen met de omwonenden, werd gesproken over 'compensaties' voor de bouw van schoorstenen op een gevel van het instituut, bedoeld om gas af te voeren uit het stormbekken. Die compensaties lijken echter vergeten.

Wat is er afgesproken? Is dit de verantwoordelijkheid van de aannemer van de werken aan de oppervlakte of van de ondergrondse werken? Wie juist moet de 'compensaties' betalen?

Bovendien schijnen de werken aan de schoorstenen niet conform te zijn met de stedenbouwkundige vergunning. Klopt dat? Hoe zult u daaraan verhelpen?

actions ou réparations sont-elles prévues ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Relativement à la sécurité et à la concertation avec l'Institut, le chantier a débuté le 1er juillet. Les travaux touchant la partie de la voirie située devant le bâtiment Flagey ont été entrepris début août et ceux effectués sur le trottoir devant ce bâtiment ont débuté le 3 octobre.

Il est vrai que le 3 octobre, lors du démontage du trottoir devant l'entrée de l'école, les ouvriers ont déposé, très provisoirement, une planche sur une palette pour prolonger la passerelle réservée aux piétons. Suite à un e-mail de l'Institut à mon cabinet, j'ai directement demandé à mon administration de vérifier la situation sur place. L'agent dirigeant le chantier a immédiatement interpellé l'entrepreneur à ce sujet. Le jour même l'entrepreneur a adapté l'accès.

J'aimerais quand même préciser que ce type de chantier cause inévitablement des nuisances pour tous les riverains et qu'un accès confortable aux bâtiments ne peut être garanti de manière continue. D'ailleurs, les riverains ont été informés depuis longtemps que le "Point info" est à leur disposition pour fournir tout renseignement nécessaire, afin de pouvoir anticiper les problèmes et trouver des alternatives si nécessaire.

Le bureau d'études chargé du suivi du chantier a fait savoir aux représentants de l'Institut que ceux-ci étaient cordialement invités aux réunions de chantier qui se tiennent le vendredi matin sur place pour faire part, le cas échéant, de leurs problèmes ou de leurs préoccupations. Le "Point info" et l'agent responsable de l'AED sont aussi joignables sur leur GSM.

Il faut encore signaler que, jusqu'à présent, hormis l'Institut, aucun riverain ne s'est plaint des travaux en cours ni d'un manque d'information relatif à ceux-ci. Je ne sais pas si vous avez déjà vu des dépliants, mais ici la Région fait des efforts considérables pour informer les riverains. Il faut demander une copie de ces dépliants, dont le layout et le langage sont compréhensibles. Malheureusement, l'Institut était absent aux

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De werf ging van start op 1 juli. Begin augustus werd het startschot gegeven voor de werken aan de weg voor het Flageygebouw en op drie oktober voor de werken aan het voetpad voor het gebouw.*

Op 3 oktober hebben de bouwvakkers een pallet met een plank erop voor de ingang van de hogeschool geplaatst om de loopplank voor de voetgangers te verlengen. Mijn kabinet ontving een e-mail van de hogeschool en ik heb onmiddellijk de opdracht gegeven om de situatie na te kijken. Op last van mijn medewerker heeft de aannemer het probleem dezelfde dag opgelost.

Ik merk op dat een grote werf nu eenmaal ongemakken met zich meebrengt.

Er bestaat sinds lang een informatiepunt waar de buurtbewoners nuttige informatie over de werf kunnen inwinnen.

Het studiebureau dat de werf volgt, heeft de vertegenwoordigers van de hogeschool uitgenodigd om deel te nemen aan de werfvergaderingen op vrijdagochtend teneinde problemen te melden. Het infopunt en de medewerker van het Bestuur uitrusting en vervoer (BUV) zijn steeds telefonisch bereikbaar.

Er heeft nog geen enkele buurtbewoner geklaagd over een gebrek aan informatie betreffende de werf. Het Brussels Gewest doet aanzienlijke inspanningen om inlichtingen te verstrekken. U moet de folder eens raadplegen. Jammer genoeg was de hogeschool niet vertegenwoordigd op de laatste informatievergaderingen, want dat had een hoop ellende kunnen vermijden.

Op 19 oktober organiseerde mijn kabinet een vergadering met de hogeschool, de medewerker van het BUV, het studiebureau en de aannemer. Er werd beslist om de voetpaden aan de ingang van de parking van de hogeschool onmiddellijk opnieuw aan te leggen teneinde overlast in het weekend te vermijden. In een later stadium wordt de toegang voor personen met een beperkte mobiliteit

dernières réunions, début octobre, ce qui aurait pu éviter des problèmes dus à des malentendus.

Le 19 octobre, mon cabinet a convoqué une réunion sur place avec l'Institut, le fonctionnaire responsable de l'AED, le bureau d'études et l'entrepreneur. Il y a été décidé que le jour même et le samedi 20, l'entrepreneur réaménagerait les trottoirs en face de l'entrée du parking de La Cambre, afin d'éviter des nuisances cette semaine. Dans un stade ultérieur, l'entrepreneur exécutera les accès pour les personnes à mobilité réduite vers l'Institut.

A propos du cahier des charges des travaux et des compensations, par rapport aux travaux exécutés ou en cours, il faut tout d'abord signaler que les cheminées ne font pas partie du cahier spécial des charges qui lie la direction de l'Eau de l'AED à l'entrepreneur adjudicataire des travaux réceptionnés du bassin d'orage.

La raison en est simple : bien que la nécessité des cheminées était claire dès le début des travaux du bassin d'orage, la Région et la commune n'ont jamais pu aboutir à un accord concernant leur emplacement.

Afin de mettre un terme aux discussions interminables sur l'emplacement approprié des cheminées, la Région a proposé d'installer celles-ci contre la façade du bâtiment INR et, à titre de compensation, d'aménager les nouveaux accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et de réaliser quelques travaux d'embellissement à La Cambre. La Cambre a eu l'amabilité d'accepter ces aménagements. Ceux-ci s'étendent jusqu'aux façades comprenant l'entrée du Musée de la Cambre et du parking du bâtiment INR.

Par rapport aux nouvelles entrées à créer à l'Institut de la Cambre, votre question me permet de vous rappeler que la commune est propriétaire du bâtiment INR et donc responsable de la construction de ces entrées qu'elle avait apparemment promises à ses locataires. Dès le moment où cette compensation a été trouvée, la Direction de l'eau a introduit une demande de permis pour l'installation des cheminées au coin de la façade du bâtiment INR, où est située La Cambre.

geregeld.

In het lastenboek over de werken aan het stormbekken staat niets over de luchtkokers.

De reden hiervoor was eenvoudig: hoewel de luchtkokers noodzakelijk waren van bij de aanleg van het stormbekken, zijn het geweest en de gemeente nooit akkoord geraakt over de plaats waar ze moesten komen.

Uiteindelijk heeft het geweest voorgesteld de kokers te bouwen tegen de gevel van het NIR-gebouw en, als compensatie, de nieuwe toegang aan te leggen voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM) en een aantal verfraaiingswerken uit te voeren in Ter Kameren. Ter Kameren is daarmee akkoord gegaan. De werken betreffen de gevels met de ingang van het museum en de parking van het NIR-gebouw.

In verband met de nieuwe ingangen van het Ter Kamereninstituut moet ik erop wijzen dat de gemeente eigenaar is van het NIR-gebouw en dus verantwoordelijk is voor de aanleg ervan.

Meteen na het bereiken van de compensatieregeling, heeft de Directie Water een vergunning aangevraagd voor de bouw van de kokers op de hoek van de gevel van het NIR-gebouw.

Volgens de Directie Stedenbouw zijn de werken in overeenstemming met de stedenbouwkundige vergunning.

Het geweest is dan ook verwonderd dat de gemeente beroep heeft aangetekend tegen de stedenbouwkundige vergunning en aldus de snelle aanleg van de toegangen tot het Instituut heeft verhinderd. Door de vertraging konden de werken niet meer plaatsvinden in het kader van het stormbekken omdat er een vergunning nodig was van het Stedenbouwkundig College. Die is ondertussen afgeleverd.

Om nieuwe problemen te vermijden heb ik de werken aan de toegang tot Ter Kameren gekaderd in de heraanleg van het plein. Ik hoop dat ik het plein plechtig kan openen in de zomer van 2008 in het kader van een groot feest.

Selon la direction de l'Urbanisme, qui a été vérifier les travaux actuellement exécutés, ceux-ci sont conformes au permis d'urbanisme.

La Région a donc dû constater avec étonnement que la commune est allée en appel contre le permis d'urbanisme délivré, rendant ainsi impossible une réalisation rapide des accès à l'Institut. La commune a, par conséquent, ralenti l'exécution des travaux, qui ne pouvaient plus être réalisés dans le cadre des travaux du bassin d'orage, dans la mesure où il a fallu attendre la délivrance d'un permis par le Collège d'urbanisme, ce qui a été fait entre-temps.

Afin d'éviter une nouvelle saga, j'ai décidé de prendre en charge les travaux à l'entrée de La Cambre, dans le cadre des travaux de réaménagement de la place. J'espère ainsi pouvoir inaugurer l'ensemble de la place à l'été 2008, en présence des riverains satisfaits, dont La Cambre, dans le cadre d'une très grande fête à laquelle vous êtes évidemment conviée.

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

Mme Caroline Persoons.- Il faut rester vivant jusqu'à la fête. Bien que les informations soient accessibles au "Point info", qui est à la disposition de tout le monde, il n'est pas normal que les riverains ou l'Institut doivent téléphoner tous les jours pour savoir ce qui va se passer ce jour-là.

Par rapport aux cheminées, c'est une bonne chose que vous preniez en charge les travaux de réaménagement, mais il ne faut pas oublier toutes les autres compensations, notamment un dispositif d'animation culturelle, qui semblent abandonnées.

M. Pascal Smet, ministre.- Lesquelles ?

Mme Caroline Persoons.- A côté des aménagements pour les PMR, il y avait un dispositif de projection d'images, un dispositif d'animation culturelle signalétique, etc., qui faisaient en principe partie de cette compensation liée aux cheminées, pour mettre l'accent sur ce pôle d'animation culturelle que représentent La Cambre et le Musée.

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).*- *Hoewel de informatie bij het infopunt te verkrijgen is, is het niet normaal dat de omwonenden en het Instituut dagelijks moeten telefoneren om te weten wat er die dag te gebeuren staat.*

Het is positief dat u zich persoonlijk bekommert om de werken voor de heraanleg, maar er zijn nog andere compensaties, zoals een instrument voor culturele animatie, die in de kou blijven staan.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Welke?*

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).*- *Naast de aanleg voor de PBM, was er een projectieapparaat gepland en een culturele signalementskaart. Dat alles moest deel uitmaken van de compensatie voor de kokers en moest ook de nadruk leggen op de culturele activiteiten van Ter Kameren en het Museum.*

M. Pascal Smet, ministre.- Un grand écran digital est prévu dans le cadre du réaménagement de la place. Il est parfaitement concevable que La Cambre fasse de la publicité pour ses activités et diffuse de l'information sur cet écran, qui transmettra de l'information publique. A titre d'exemple, des matchs de foot seront projetés sur la place.

- *L'incident est clos.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Er is een groot digitaal scherm gepland in het kader van de heraanleg van het plein. Ter Kameren kan daarop zijn activiteiten aankondigen en informatie verspreiden. Zo behoren bijvoorbeeld voetbaluitzendingen tot de mogelijkheden.*

- *Het incident is gesloten.*