BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1990-1991

7 OKTOBER 1990

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest

VERSLAG
uitgebracht namens de Commissie voor de Infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

door Mevr. NAGY

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : mevr. Foucart, de heren Hermans, Huygens, Paternoster; de heren Draps (voorzitter), Michel, mevr. Carton de Wiart; de heren de Marcken de Merken, Lemaire; mevr. Nagy (rapporteur); de heer Beghin, mevr. Schoenmaekers, geb. Clerckx.

2. Plaatsvervangers : de heer Stalport, mevr. Van Tichelen; de heren Cools, Simonet; de heren de Patoul, Maingain; de heren De Bie, Debry; de heer De Winter.

3. Andere leden van de Raad : de heer Cauwelier, mevr. de T'Serclaes, de heer Moureaux, mevr. Neyts-Uyttebroeck.

Wonen de vergadering bij : de heer J.-L. Thys, Minister van Openbare Werken, Verkeer en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten en leden van zijn Kabinet.

Zie :

Stuk van de Raad :

A-71/1 : Ontwerp van ordonnantie.

A-71/2 – 90/91

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1990-1991

7 OCTOBRE 1990

PROJET D'ORDONNANCE

relatif à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale

RAPPORT
fait au nom de la Commission de l'Infrastructure, chargée des travaux publics et des communications

par Mme NAGY

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : Mme Foucart, MM. Hermans, Huygens, Paternoster; MM. Draps (président), Michel, Mme Carton de Wiart; MM. de Marcken de Merken, Lemaire; Mme Nagy (rapporteur); M. Beghin, Mme Schoenmaekers, née Clerckx.

2. Membres suppléants : M. Stalport, Mme Van Tichelen; MM. Cools, Simonet; MM. de Patoul, Maingain; MM. De Bie, Debry; M. De Winter.

3. Autres membres du Conseil : M. Cauwelier, Mme de T'Serclaes, M. Moureaux, Mme Neyts-Uyttebroeck.

Assistent à la réunion : M. J.-L. Thys, Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés et des membres de son Cabinet.

Voir :

Document du Conseil :

A-71/1 : Projet d'ordonnance.

I. Procedure, advies van de Raad van State

Alvorens de algemene bespreking aan te vatten wordt een debat gehouden over de opportuniteit de bespreking uit te stellen.

Een lid drukt inderdaad zijn spijt uit over de laattijdige verzending van de oproeping en van het ontwerp van ordonnantie waarvan men voorstelt het dringend te bestuderen hoewel het er in feite om gaat de Executieve bijzondere machten te geven voor de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest. Bovendien vraagt hij de bespreking van het ontwerp uit te stellen aangezien er een samenwerkingsakkoord nodig is tussen de betrokken Gewesten.

Een ander lid meent dat het advies van de Raad van State moet onderzocht worden; een samenwerkingsakkoord zou nodig kunnen zijn, en hij benadrukt dat de Vlaamse gemeenten Kraainem, Tervuren, de stad Vilvoorde en de Provincie Brabant tot nu toe bij de algemene vergadering van de MIVB als aandeelhouders zijn betrokken. Bij de ontbinding van de huidige Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel zouden zij in beroep kunnen gaan bij het Arbitragehof, wat later voor problemen zou kunnen zorgen. Artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 is zeer duidelijk : « de Gewesten sluiten in ieder geval samenwerkingsakkoorden voor de regelingen van de aangelegenheden die betrekking hebben... op de diensten voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer en taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest ».

De Minister onderstreept enerzijds dat het antwoord aan de Raad van State in de memorie van toelichting opgenomen werd, dat het Bureau van de Raad zijn akkoord aan het ontwerp verleende en dat het Kabinet de overeengekomen termijnen respecteerde. De bespreking uitstellen zou problemen opleveren omdat de Executieve de nodige besluiten moet nemen om de maatschappij snel op te starten.

Een lid meent dat het advies van de Raad van State één advies is en dat de Minister zijn verantwoordelijkheden moet opnemen.

Het verdagen van de bespreking wordt met 8 stemmen tegen 3 verworpen.

I. Procédure, avis du Conseil d'Etat

Préalablement à l'ouverture de la discussion générale se tient un débat sur l'opportunité d'ajourner celle-ci.

Un membre exprime en effet ses regrets à propos de la transmission tardive de la convocation, ainsi que du projet d'ordonnance qu'on propose d'étudier en toute urgence alors qu'il s'agit en fait d'accorder des pouvoirs spéciaux à l'Exécutif en ce qui concerne l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il demande par ailleurs le report de la discussion du projet vu la nécessité d'un accord de coopération entre les Régions concernées.

Un autre membre estime que l'Avis du Conseil doit être examiné; pour lui l'accord de coopération pourrait être nécessaire. Et de souligner que les communes flamandes de Kraainem, Tervuren, la ville de Vilvorde ainsi que la Province de Brabant sont jusqu'à présent associées à l'assemblée générale de la STIB en leur qualité d'actionnaires. Lors de la dissolution de l'actuelle Société des Transports intercommunaux de Bruxelles, elles pourraient introduire un recours auprès de la Cour d'Arbitrage, ce qui pourrait poser des problèmes ultérieurement. L'article 92*bis*, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 est très clair : « Les Régions concluent en tout cas des accords de coopération pour le règlement des questions relatives... aux services de transport en commun urbains et vicinaux et services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région ».

Le Ministre souligne d'une part que la réponse au Conseil d'Etat se trouve dans l'exposé des motifs et qu'il y a par ailleurs eu accord du Bureau du Conseil en ce qui concerne le projet et que le Cabinet a respecté les délais convenus. Le report de la discussion poserait des problèmes car l'Exécutif doit prendre les arrêtés nécessaires pour installer rapidement la société.

Un membre estime, quant à lui, que l'avis du Conseil d'Etat est un avis et que c'est au Ministre de prendre ses responsabilités.

L'ajournement de la discussion est rejetté par huit voix contre trois.

II. Inleidende uiteenzetting van de Minister belast met Openbare Werken, Verkeerswezen en de Vernieuwing van Afgedankte Bedrijfsruimten

Het ontwerp van ordonnantie, dat ik u hier vandaag mag voorstellen, draagt bij tot de regionalisering van het openbaar vervoer waartoe werd besloten door de bijzondere nationale wetgever, enerzijds, en tot de uitvoering van de verklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve over het vervoer te Brussel, anderzijds.

Ik herinner eraan dat de Executieve heeft besloten om voorrang te verlenen aan het openbaar vervoer, met name doorheen de promotie van een vervoer voor iedereen tegen de laagste prijs voor de gemeenschap, en voor de verbetering door de MIVB van de frequenties, de bediening en de verbindingen, en algemener, door een betere dienstverlening aan het kliënteel.

Om deze doelstellingen te bereiken diende het Gewest te kunnen beschikken over een rationeel, soepel instrument dat hoge prestaties levert.

Het is omwille van deze reden dat wij besloten hebben om de juridische basisstructuur te behouden – zij heeft immers getoond wat ze waard is – en deze aan te vullen met vernieuwende elementen ten einde te voldoen aan de bovengenoemde doelstellingen van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve.

1. Welke zijn de elementen van continuïteit?

- Eerst en vooral heeft de Executieve gekozen, zoals voor de MIVB, voor een publiekrechtelijke vereniging van het type « *sui generis* ».

  Dit ontwerp, dat we een kaderordonnantie zouden kunnen noemen, machtigt, op dezelfde wijze als de wet van 16 juni 1953, de Executieve (in 1953 was het de Koning) om de oprichting goed te keuren van een publiekrechtelijke instelling die de stuurlijnen van de ordonnantie zal moeten naleven.

- De nieuwe maatschappij zal vervolgens de exploitatie moeten overnemen van het net van openbaar vervoer zoals het vandaag wordt beheerd door de MIVB, te weten het net op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en de uitbreidingen ervan in de periferie.

- De organen van de maatschappij komen aan bod in het kader van deze ordonnantie maar hun samenstelling wordt aangepast aan de gewestelijke realiteit.

II. Exposé introductif du Ministre des Travaux publics, des Communications et de la Rénovation des Sites d'Activités économiques désaffectés

Le projet d'ordonnance que j'ai l'honneur de vous présenter, contribue, d'une part à la régionalisation des transports en commun décidée par le législateur national spécial, et d'autre part à la mise en œuvre de la déclaration de l'Exécutif régional bruxellois en ce qui concerne les transports à Bruxelles.

Je rappelle que l'Exécutif a décidé d'accorder la priorité aux transports publics par le biais, notamment, de la promotion d'un transport pour tous au moindre coût pour la collectivité, mais aussi via l'amélioration par la STIB des fréquences, des dessertes et de maillages; d'une manière plus générale, l'Exécutif a opté pour un meilleur service à la clientèle.

Afin de réaliser ces objectifs, la Région se devait de se doter d'un outil rationnel, souple et performant.

C'est pourquoi l'Exécutif a choisi de conserver la structure juridique de base qui a fait ses preuves, tout en y adjoignant des éléments novateurs destinés à rencontrer les objectifs précités de l'Exécutif régional bruxellois.

1. Quels sont les éléments de continuité?

- Tout d'abord, l'Exécutif a opté, comme pour la STIB, pour une association de droit public de type « *sui generis* ».

  Le présent projet que l'on peut qualifier d'ordonnance-cadre, habilite, de la même manière que la loi du 16 juin 1953, l'Exécutif (anciennement le Roi en 1953) à approuver la création d'une association de droit public qui devra respecter les principes directeurs énoncés dans l'ordonnance.

- Ensuite, la nouvelle société devra reprendre l'exploitation du réseau de transports en commun tel qu'il est actuellement géré par la STIB; c'est-à-dire le réseau sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, et ses extensions dans la périphérie.

- Les organes de la STIB sont tous repris dans le cadre de la présente ordonnance, mais leur composition est adaptée à la réalité régionale.

Samengevat kan worden gezegd dat de raad van bestuur de controle blijft uitoefenen over het bestuur van de maatschappij, en dat het directiecomité voortaan beheerscomité zal heten en operationeler zal zijn, met name voor wat betreft de uitvoering van de beheersovereenkomst die zal worden gecontroleerd door de raad van bestuur.

De zelfstandigheid en de beheersverantwoordelijkheden van de bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal worden bevestigd.

- Het personeel zal in de nieuwe maatschappij zijn huidig statuut behouden evenals alle rechten die eraan gekoppeld zijn.

2. **Welke zijn de vernieuwende elementen in het ontwerp van ordonnantie?**

a) *Het recht op mobiliteit*

Eerst en vooral dient te worden gezegd – het gaat hier namelijk over een première – dat het ontwerp van ordonnantie van bij de aanvang de nadruk legt op het recht op mobiliteit.

In navolging van de Franse wetgeving op het vlak van het vervoer heeft de Executieve aan het ontwerp een voluntaristisch karakter willen geven die het recht op vervoer voor iedereen als leidraad gebruikt voor het hele beleid van openbaar vervoer te Brussel.

Graag weidde ik hier even uit over dit belangrijk begrip.

Het recht op mobiliteit is bijna een ethische kwestie. Men stelt immers een versnelling vast van de mobiliteit voor de personen, de goederen en de informatie.

De mobiliteit is vandaag één van de belangrijkste componenten van de organisatie van onze maatschappij. Denken we maar aan het verkeer van grondstoffen tot afgewerkte producten, het verkeer van de werknemers en van de informatie; de vervoercapaciteit is dan ook een onbetwistbare troef. Geen toegang hebben tot de mobiliteit is, daarentegen, bijna een sociale handicap.

De openbare dienstverlening heeft bijgevolg een duidelijke sociale functie en moet éénieders recht op mobiliteit verzekeren. In dit verband dient te worden onderlijnd dat meer dan 50 % van de inwoners van Brussel niet voortdurend beschikken over een privévoertuig. Dit belangrijk bevolkingsaandeel is dan ook aangewezen op het vervoer dat wordt georganiseerd door de overheid.

Ook dient onderstreept dat er vandaag geen ander alternatief meer bestaat dan het recht op mobiliteit dat stoelt op de promotie van het openbaar vervoer.

En bref, le conseil d'administration est maintenu dans ses prérogatives de contrôle sur la gestion de la société. Quant au conseil de direction, il prendra désormais la dénomination de comité de gestion; il verra son opérationnalité renforcée, notamment en vue d'exécuter le contrat de gestion qui sera contrôlé par le conseil d'administration.

Par ailleurs, l'administrateur-directeur général et le directeur général-adjoint voient leur autonomie et leurs responsabilités de gestion confirmées.

- Enfin, le personnel conservera dans la nouvelle structure son statut actuel ainsi que tous les droits qui y sont liés.

2. **Quels sont les éléments novateurs introduits dans le projet d'ordonnance?**

a) *Le droit à la mobilité*

Tout d'abord, – est c'est une première – le projet d'ordonnance met d'entrée de jeu l'accent sur le droit à la mobilité.

A l'instar de la législation française en matière de transport, l'Exécutif a voulu imprimer au projet une philosophie volontariste, qui inscrit le droit au transport pour tous comme fil conducteur de toute la politique des transports en commun à Bruxelles.

Je désire m'attarder quelque peu sur cette notion importante.

Le droit à la mobilité est presque une question éthique. On constate en effet une accélération de la mobilité pour les personnes, les biens et les informations.

La mobilité est aujourd'hui une des composantes majeures de l'organisation de notre société : circulation des matières premières aux produits finis, circulation de l'ensemble des travailleurs et des informations; la capacité de déplacement est donc un atout incontestable. A contrario, le non-accès à la mobilité est un quasi-handicap social.

Le service public a donc une fonction sociale évidente, qui est d'assurer pour tous un droit à la mobilité. Il faut souligner qu'à Bruxelles plus de 50 % des habitants ne disposent pas en permanence de voiture particulière. Cette partie importante de la population est donc captive des transports organisés par les pouvoirs publics.

De plus, il faut souligner qu'aujourd'hui il n'y a plus d'autre alternative que celle du droit à la mobilité passant par la promotion des transports en commun.

De economische groei, de markt van 1993 en het neerhalen van het ijzeren gordijn maken van Brussel een verkeersdraaischijf.

Indien men van oordeel is dat de verzadiging net zo slecht is voor het leefmilieu als voor de economische activiteit en de toekomst van ons Gewest, dan dient men op een vastberaden manier voorrang te verlenen aan het openbaar vervoer. De ondernomen acties dienen coherent te zijn en alle gewestelijke bevoegdheden moeten erbij worden betrokken.

De Brusselse Maatschappij van Openbaar Vervoer moet haar verantwoordelijkheid aanvaarden en een openbaar vervoer ontwikkelen dat elkeen in de mogelijkheid stelt zich te verplaatsen.

b) *De beheersovereenkomst*

Het tweede vernieuwende stuurprincipe is de opstelling van een beheersovereenkomst die de wederzijdse verplichtingen moet bepalen van de Executieve en van de maatschappij, met het oog op de realisatie van de doelstellingen die voor deze legislatuur werden bepaald in de verklaring van de Executieve.

Het principe zelf van de mogelijkheid om een beheersovereenkomst te sluiten staat in feite reeds vermeld in de huidige statuten.

We wilden echter meer voluntarisme aan de dag leggen door nu reeds de materies vast te leggen die door de overeenkomst moeten worden geregeld.

De beheersovereenkomst zal moeten voorzien :

- de doelstellingen die beide partijen dienen na te streven;
- het principe van de oprichting, de wijziging, de uitbreiding en de afschaffing van lijnen door de maatschappij, in overeenstemming met het plan « IRIS »;
- het plan van de investeringen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van deze doelstellingen;
- het financieel stelsel van de exploitatie en, in het bijzonder, het principe van de vaststelling van de tarieven, de bepaling, de berekening en de modaliteiten voor de uitbetaling van de dotaties ten laste van de gewestelijke begroting;
- de belangstelling van de maatschappij voor de bovengenoemde doelstellingen en de sancties bij niet-naleving van een gedeelte van deze verbintenissen.

Het idee van een beheersovereenkomst is eveneens gebaseerd op het verlangen van de Executieve om duidelijk de verhoudingen te bepalen die moeten bestaan tussen de maatschappij en het Gewest. In dit verband dient te worden vermeld dat de maatschappij

La croissance économique, le marché de 1993, conjugués à l'ouverture à l'Est font de Bruxelles une plaque tournante des déplacements.

Si l'on considère que l'encombrement est néfaste, tant pour l'environnement que pour l'activité économique et l'avenir de notre Région, il faut s'orienter résolument vers la priorité au transport public. L'action doit être cohérente et transversale à travers toutes les compétences régionales.

C'est pourquoi la Société de Transports en commun bruxellois doit assumer la responsabilité de développer un transport en commun qui offre à chacun une capacité de déplacement.

b) *Le contrat de gestion*

Le deuxième principe directeur innovateur consiste à établir un contrat de gestion qui doit fixer les obligations réciproques de l'Exécutif et de la société, en vue de concrétiser les objectifs déterminés dans la déclaration de l'Exécutif pendant la législature.

En fait, le principe même de la possibilité de conclure un contrat de gestion est déjà inscrit dans les statuts actuels.

L'Exécutif a cependant voulu être plus volontariste en précisant d'ores et déjà les matières devant être réglées par le contrat.

A cet effet, le contrat de gestion devra prévoir :

- les objectifs assignés aux deux parties;
- les principes relatifs à la création, la modification, l'extension, ou la suppression de lignes par la société, en conformité avec le plan « IRIS »;
- le plan des investissements nécessaires pour la réalisation de ces objectifs;
- le régime financier de l'exploitation et en particulier le principe de la détermination des tarifs, la fixation, le calcul et les modalités de paiement des dotations à charge du budget régional;
- l'intéressement de la société aux objectifs visés ci-dessus et les sanctions en cas de non respect pour une partie de ces engagements.

L'idée d'un contrat de gestion est également fondée sur la volonté de l'Exécutif de définir clairement les rapports qui doivent exister entre la société et la Région. A cet égard, la société doit pouvoir disposer d'une autonomie organique et fonctionnelle dans la

moet beschikken over een organieke en functionele zelfstandigheid in de mate waarin aan de maatschappij de exploitatie wordt toevertrouwd van de hele openbare dienstverlening van openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

De zelfstandigheid van de maatschappij moet wel worden gecontroleerd door de overheid. De maatschappij blijft immers een publiekrechtelijke instelling met één meerderheidsaandeelhouder, te weten het Gewest.

Graag wijs ik er hier eveneens op dat de beheersovereenkomst van conventionele aard is, het bestek dat in het ontwerp van ordonnantie is voorzien, daarentegen, is unilateraal zoals dit reeds in het verleden het geval was. Het wordt immers opgesteld door de Executieve die de verplichtingen van de maatschappij bepaalt op het vlak van openbare dienstverlening.

De verplichtingen van de maatschappij zullen de volgende zijn :

- het vervoer verzekeren van de klanten met een geldig vervoerbewijs;
- de verkoop van vervoertickets aan mogelijke klanten;
- haar financiële bronnen zo goed mogelijk beheren;
- haar vervoerbevoegdheden ten dienste stellen van de gewestelijke overheid;
- de aanpassing van haar diensten en middelen aan de evolutie van haar omgeving.

Het bestek, dat zal worden goedgekeurd, is functioneel en niet meer overwegend technisch.

De Executieve heeft de bestuurder-directeur-generaal overigens reeds verzocht te onderhandelen met de sociale partners over een voorontwerp van beheersovereenkomst waaraan de Executieve haar principiële goedkeuring heeft gehecht. Het betreft hier een première voor België, want tot op heden heeft de overheid nooit een beheersovereenkomst gesloten met een openbare onderneming.

c) *Het bedrijfsplan*

Het ontwerp van ordonnantie bepaalt dat er elk jaar tussen de maatschappij en de sociale partners zal worden onderhandeld over een bedrijfsplan dat moet worden goedgekeurd door de Executieve.

Hierdoor kan de effectieve realisatie van de beheersovereenkomst worden verzekerd in een daartoe gunstig sociaal kader.

mesure où la société se voit confier l'exploitation de l'ensemble du service public des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale.

En contrepartie, l'autonomie de la société doit être contrôlée par les pouvoirs publics, puisqu'elle demeure une association de droit public et qu'elle a un actionnaire majoritaire, à savoir la Région.

Enfin, je voudrais préciser que le contrat de gestion est de nature conventionnelle, alors que le cahier des charges qui est prévu, comme par le passé, dans le projet d'ordonnance un caractère unilatéral; en effet, ce dernier est arrêté par l'Exécutif qui détermine les obligations de service public de la société.

Les obligations de la société seront les suivantes :

- assurer le transport des clients munis de titres de transport valables;
- vendre des titres de transport aux clients potentiels;
- gérer au mieux ses ressources financières;
- apporter sa compétence transport aux autorités régionales;
- adapter ses services et ses moyens aux évolutions de son environnement.

C'est un cahier des charges fonctionnel et non plus essentiellement un cahier des charges technique qui sera adopté.

Par ailleurs, l'Exécutif a dès à présent chargé l'administrateur-directeur général de négocier avec les partenaires sociaux un avant-projet de contrat de gestion sur lequel l'Exécutif a marqué un accord de principe. Il s'agira d'une première en Belgique car, jusqu'à ce jour, aucun pouvoir public n'avait passé de contrat de gestion avec une entreprise publique.

c) *Le plan d'entreprise*

Le projet d'ordonnance prévoit que chaque année, un plan d'entreprise sera négocié par la société avec les partenaires sociaux et approuvé ensuite par l'Exécutif.

L'objectif est d'assurer la réalisation effective du contrat de gestion dans un cadre social propice à cet effet.

De doelstellingen waarmee de maatschappij is belast, moeten tot uiting komen doorheen interne structurele wijzigingen waardoor de MIVB in staat is om de realisatie van de beheersovereenkomst te verzekeren.

d) *De mogelijkheid om filialen op te richten*

Eén van de grote vernieuwingen is de mogelijkheid voor de maatschappij om deel te nemen aan de samenstelling van het kapitaal of aan het beheer van maatschappijen, verenigingen of andere openbare of private instellingen waarvan het doel rechtstreeks of onrechtstreeks verband houdt met het doel van de maatschappij.

De werkinstrumenten van de MIVB moeten worden gespecialiseerd indien men wil dat zij betere prestaties levert.

De regionalisering van andere instrumenten van openbare dienstverlening laat bovendien toe op gewestelijk vlak te zorgen voor synergisme en nieuwe vormen van samenwerking.

De opsplitsing in filialen beantwoordt aan deze noodzaak. Het principe is eenvoudig : de oprichting, met de nodige partners, van een filiaal met gespecialiseerde opdrachten.

Een reeks voorbeelden kan bijdragen tot een beter begrip van de noodzaak om hiermee te starten.

De vrachtwagens van de Agglomeratie voor de ophaling van huishoudelijk afval worden momenteel onderhouden in private werkplaatsen. Men zou in de toekomst een filiaal kunnen oprichten waaraan de MIVB, de Agglomeratie en de Gewestelijke Overheid zouden deelnemen en die zou instaan voor de organisatie van het onderhoud van alle voertuigen van deze administraties.

Een ander opvallend voorbeeld is dat van de NMBS en de MIVB die er ongetwijfeld belang bij hebben om samen te werken voor het ontwerp, de oprichting en het beheer van een Brussels VSN.

Dit zou kunnen geschieden door de oprichting van een filiaal NMBS-MIVB dat met deze specifieke doelstelling zou worden belast.

Ik heb de commissie, naar aanleiding van het advies dat ik heb verstrekt aan de Nationale Minister van Verkeerswezen over het ontwerp « STAR 21 », reeds gewezen op mijn plan om een Brussels VSN in dienst te stellen en dit tegelijkertijd met de aankomst van de SST te Brussel.

Door dit ontwerp van ordonnantie voorzien we ons van de middelen die noodzakelijk zijn om dit project tot een goed einde te brengen.

Les objectifs assignés à la société doivent se traduire par des modifications structurelles internes de façon à rendre la STIB apte à assurer la réalisation du contrat de gestion.

d) *Possibilité de créer des filiales*

Un des grands points novateurs consiste à permettre à la société de participer à la constitution du capital, ou à la gestion de sociétés, associations ou autres organismes publics ou privés dont l'objet se rattache directement ou indirectement à celui de la société.

Afin de rendre la STIB plus performante, il y a lieu de spécialiser l'outil.

Par ailleurs, la régionalisation d'autres outils de service public permet d'envisager, à ce niveau régional, des synergies et des collaborations nouvelles.

La filialisation répond à ce besoin. Le principe en est simple : création, avec des partenaires, d'une filiale à tâches spécialisées.

Une série d'exemples peut aider à comprendre la nécessité d'instaurer ce processus.

Aujourd'hui, par exemple, les camions de l'Agglomération – qui servent aux ramassages des ordures ménagères – sont entretenus dans des garages privés. On pourrait demain imaginer une filiale associant la STIB, l'Agglomération et l'Administration régionale, qui soit chargée d'organiser, pour l'ensemble des véhicules de ces administrations, leur entretien.

Un autre exemple marquant est celui offert par la SNCB et la STIB qui ont tout intérêt à collaborer pour la conception, la création et la gestion d'un RER bruxellois.

Ceci pourrait se faire par la création d'une filiale SNCB-STIB qui aurait cet objectif spécifique dans ses attributions.

J'ai déjà indiqué à la commission, lors de l'avis rendu au Ministre national des Communications sur le projet « STAR 21 », ma volonté de mettre en service un RER bruxellois et ce conjointement à l'arrivée du TGV à Bruxelles.

Nous nous sommes donnés les moyens – via le présent projet d'ordonnance – de mener à bien ce projet.

Deze opsplitsingen in filialen bieden vele voordelen. Denken we maar aan de mogelijke schaalbesparingen en het optimaal gebruik van de gewestelijke instrumenten.

Elk van deze opsplitsingen zal natuurlijk geval per geval worden bepaald door de Executieve. De omvang van de interventie van de MIVB in deze filialen zal worden vastgesteld door de Executieve die hiervoor met name rekening zal houden met de aard van het filiaal en het maatschappelijk doel ervan.

Ik zal de Raad en, bijgevolg, de commissie inlichten over de concrete mogelijkheden en de middelen van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve ter zake.

e) *Het adviescomité en de ombudsdienst*

De oprichting – in dit ontwerp – van een ombudsdienst en van een adviescomité moet toelaten – in overeenstemming met het verlangen van de Executieve – de klanten een betere dienstverlening te verzekeren.

De doelstelling van dit dubbel initiatief is bijgevolg duidelijk : de reizigers betrekken bij het beheer van het net dat voor hen bestemd is.

Hiertoe werden twee benaderingen weerhouden :

- Eerst en vooral de deelname van de verenigingen van reizigers aan een adviescomité dat bestaat uit het beheerscomité van de MIVB en de ombudsdienst.

  Dit adviescomité moet adviezen verstrekken over elk probleem in verband met de dienstverlening aan het cliënteel.

  Het cliënteel van de MIVB zal er terecht kunnen met zijn adviezen en eisen; de confrontatie van hun ideeën met het beslissingsorgaan van de maatschappij zou moeten toelaten te zorgen voor synergisme en voor een wederzijdse bewustwording die kunnen bijdragen tot de verbetering van de werking van de MIVB.

- De tweede benadering heeft ten doel het cliënteel – dat ontevreden is over de diensten van de maatschappij – in de mogelijkheid te stellen om zich tot een onafhankelijke autoriteit te richten.

  Deze ombudsdienst zal belast worden met het onderzoek van alle klachten waarvoor hij zou worden geraadpleegd, en zal moeten optreden om bij te dragen tot een minnelijke schikking tussen de klagers en de maatschappij.

  Wel dient onderstreept dat deze dienst slechts als instantie van beroep zal optreden, met andere woorden als de klager zal oordelen dat de maatschappij niet is ingegaan op zijn eisen.

Les avantages de cette technique de filialisation sont nombreux; je citerai notamment l'économie d'échelles et l'optimalisation de l'utilisation des outils régionaux.

Chacune des opérations de filialisation possibles sera évidemment déterminée au cas par cas par l'Exécutif. La hauteur de l'intervention de la STIB dans les filiales sera fixée par l'Exécutif en tenant compte notamment de la nature de la filiale, l'objectif social de celle-ci.

Je ne manquerai pas d'informer le Conseil, et par conséquent la commission, des possibilités concrètes et des décisions de l'Exécutif en la matière.

e) *Le Comité consultatif et le service ombudsman*

La création – dans le présent projet – d'un service ombudsman et d'un comité consultatif doit permettre de réaliser – conformément à la volonté de l'Exécutif – un meilleur service à la clientèle.

L'objectif poursuivi par cette double initiative est donc clair : associer les usagers à la gestion du réseau qui lui est destiné.

Pour ce faire, deux approches sont retenues :

- Tout d'abord, la participation des associations représentatives des usagers à un comité consultatif composé du comité de gestion de la STIB, ainsi que du service ombudsman.

  Ce comité consultatif a pour mission essentielle d'émettre des avis sur toute question relative aux services prestés à la clientéle.

  La clientèle de la STIB pourra donc y faire entendre ses avis et revendications; la confrontation de leurs idées avec l'organe décisionnel de la société devrait permettre des synergies et une conscientisation réciproque susceptibles d'améliorer le fonctionnement de la STIB.

- La deuxième approche a pour objectif de permettre à la clientèle – insatisfaite par les services prestés par la société – de s'adresser à une autorité indépendante de celle-ci.

  Ce service ombudsman sera chargé d'examiner toutes les plaintes dont il sera saisi et de s'entremettre pour faciliter un compromis à l'amiable entre les plaignants et la société.

  Il faut souligner qu'il n'interviendra que comme instance d'appel, c'est-à-dire au cas où le plaignant estimera que la société n'a pas répondu adéquatement à ses revendications.

Het is duidelijk dat de acties van de klanten op termijn de maatschappij zullen moeten beïnvloeden en wel zodra er een zeker gezag van zal uitgaan doorheen het ingrijpen van de ombudsman. Dit zou ten goede moeten komen aan een steeds betere dienstverlening aan de klanten.

De politieke overheid zal eveneens de eventuele verbeteringen kunnen beoordelen die moeten worden doorgevoerd op het vlak van de werking van de maatschappij : de Minister van Verkeerswezen zal immers elk jaar worden ingelicht door een verslag van de ombudsman; hij zal erover verslag uitbrengen bij de Executieve evenals in de Commissie Infrastructuur van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

Nu we de hoofdlijnen hebben doorlopen van het ontwerp van ordonnantie zou ik van deze gelegenheid willen gebruik maken om u de nodige opheldering te verschaffen over de financiële middelen die ter beschikking zullen worden gesteld van de MIVB, en vervolgens over een probleem waarmee de Executieve is geconfronteerd.

1. **De financiële middelen**

Op 4 oktober 1990 keurde de Executieve een financieel meerjarenplan goed.

De beheersovereenkomst zal de financiële middelen overnemen die tot in 1994 voor de MIVB ter beschikking zijn gesteld van het Gewest.

De overeenkomst zal de modaliteiten voor de uitbetaling en de terbeschikkingstelling van de financiële middelen van de maatschappij van openbaar vervoer bepalen.

De structurele gezondmaking van de MIVB moet worden verdergezet en geheroriënteerd. De sanering mag in geen geval het vervoeraanbod in gevaar brengen en mag niet meer worden opgevat als een beperking van de lineaire uitgaven met enkel sociale effecten.

De structurele gezondmaking vereist tijd. Men mag de mogelijkheden om de uitgaven te beperken in 1991 niet overschatten.

Opdat de MIVB zou beantwoorden aan de doelstellingen die zijn bepaald in de ordonnantie en in de beheersovereenkomst, maar tevens aan het meerjarenplan dat haar is opgelegd, zal zij een beslissende omvorming moeten ondergaan.

Deze omvorming zal dienen te worden ingezet onder de persoonlijke verantwoordelijkheid van de bestuurder-directeur-generaal en van de bestuursorganen die zullen moeten toelaten de doelstellingen

Il est évident que l'action des clients par ce canal devra, à terme, influencer la société. Lorsqu'une certaine jurisprudence s'en sera dégagée de par l'action de l'ombudsman. Cela devrait être tout profit pour un service à la clientèle toujours plus optimal.

L'autorité politique pourra également apprécier les éventuelles améliorations à apporter en termes de fonctionnement : en effet, le Ministre des Communications sera saisi chaque année d'un rapport de l'ombudsman; il en fera rapport à l'Exécutif ainsi qu'à la Commission de l'Infrastructure du Conseil régional bruxellois.

Maintenant que nous avons passé en revue les grands axes du projet d'ordonnance, je voudrais profiter de ce discours introductif pour vous apporter tous les éclaircissements nécessaires quant aux moyens financiers qui seront mis à la disposition de la STIB et ensuite en ce qui concerne le problème de procédure qu'a rencontré l'Exécutif.

1. **Les moyens financiers**

L'Exécutif a arrêté une programmation financière pluriannuelle le 4 octobre 1990.

Le contrat de gestion reprendra les moyens financiers mis à la disposition de la STIB pour la Région jusqu'en 1994.

Il fixera les modalités de paiement et de mise à disposition des fonds à la société de transports en commun.

L'assainissement structurel de la STIB doit être poursuivi et réorienté. En effet, l'assainissement ne peut en aucun cas mettre en danger l'offre de transport et ne peut plus être compris comme une réduction des dépenses linéaires avec seulement des effets sociaux.

L'assainissement structurel nécessite du temps. Il ne faut pas surestimer les possibilités de générer des diminutions de dépenses en 1991.

Pour que la STIB réponde aux objectifs qui sont fixés dans l'ordonnance et dans le contrat de gestion, mais aussi à la programmation pluriannuelle qui lui est fixée, elle sera amenée à une mutation décisive.

Cette mutation doit être engagée sous la responsabilité personnelle de l'administrateur-directeur général et des organes de gestion qui auront pour mission d'atteindre les objectifs fixés dans le contrat de

van de beheersovereenkomst te bereiken en de maatschappij in de mogelijkheid te stellen om nieuwe producten te lanceren om de budgettaire enveloppe na te leven.

De middelen die hiertoe zullen worden aangewend door de bestuurder-directeur-generaal, zouden met name de volgende kunnen zijn :

- de mobiliteit tussen de diensten en de exploitatieplaatsen;
- de aanwerving van een team belast met de marketing die de exploitatie aantrekkelijk en concurrentieel zou maken;
- de vorming van een team belast met de communicatie;
- de ontwikkeling van een strategie voor de producten en de middelen om deze te ontwikkelen;
- de ontwikkeling van een financiële strategie door een meerjarig exploitatieplan;
- een strategie op het vlak van de organisatie voor de sterke en zwakke punten van de maatschappij en de aanpassing ervan aan de nagestreefde doelstellingen;
- en tenslotte, een sociale strategie gebaseerd op de motivering en het beheer van de menselijke hulpbronnen en waarover is onderhandeld – zoals ik reeds onderstreepte – in het kader van een bedrijfsplan.

In concreto betekent dit dat de maatschappij een exploitatie- en handelsmaatschappij wordt voor een net dat voortaan in handen is van de Executieve.

De inzet is belangrijk maar uitvoerbaar indien, en enkel indien, er een werkelijke politieke solidariteit bestaat ten opzichte van de sociale partners.

Hiertoe heeft de Executieve reeds besloten tot de oprichting van een reconversiecel voor de omscholing van het overtollig personeel van de MIVB, met name ten gunste van de gewestelijke instellingen.

De Executieve wil bovendien een dynamisch beleid van de bezittingen van de MIVB dat operaties toelaat waardoor voldoende middelen vrijkomen om de doelstellingen te bereiken en om investeringen te doen met het oog op een structurele gezondmaking.

Het gewestelijk belang heeft voorrang op de lokale belangen bij de definitie van het net, van het comfort van de reizigers en de verbetering van de verkeersvoorwaarden van de voertuigen van het openbaar vervoer.

Ook al wordt de omvorming van de MIVB opgevat als een verbetering van haar economische prestaties, toch dringt deze zich op want zij is van gewestelijk belang. Hiervoor zijn – zoals ik reeds onderstreepte – aangepaste middelen en instrumenten noodzakelijk. Deze bestaan en in mijn uiteenzetting heb ik getoond hoe ze moeten worden aangewend.

gestion et de permettre à la société de générer de nouveaux produits pour respecter l'enveloppe budgétaire.

Les moyens mis en œuvre par l'administrateur-directeur général pourront être notamment :

- la mobilité entre les services et les sites d'exploitation;
- l'engagement d'une équipe chargée du marketing rendant attractive et compétitive l'exploitation;
- la mise en place d'une équipe chargée de la communication;
- le développement d'une stratégie de produits et de ressources nécessaires pour les développer;
- le développement d'une stratégie financière par un plan d'exploitation pluriannuel;
- une stratégie organisationnelle portant sur les points forts et faibles de la société, et adaptant celle-ci aux objectifs poursuivis;
- et enfin, une stratégie sociale basée sur la motivation et la gestion des ressources humaines et négociée – comme je l'ai déjà souligné – dans le cadre d'un plan d'entreprise.

Cela signifie en clair que la société devient une société d'exploitation et de commercialisation d'un réseau qui est, dorénavant, arrêté par l'Exécutif.

L'enjeu est important, mais il est réalisable si, et seulement si, une réelle solidarité politique à l'égard des partenaires sociaux existe.

Pour ce faire, l'Exécutif a dès à présent décidé la création d'une cellule de reconversion permettant le reclassement du personnel de la STIB en surnombre, notamment au profit des institutions régionales.

Il a en outre souhaité une gestion dynamique du patrimoine de la STIB permettant des opérations dégageant des moyens suffisants pour atteindre les objectifs et permettant des investissements générant un assainissement structurel.

En outre, l'intérêt régional prime les intérêts locaux dans la définition du réseau, du confort des usagers et de l'amélioration des conditions de circulation de véhicules de transport en commun.

Si la mutation de la STIB est entendue comme une amélioration de sa performance économique, elle s'impose à tous comme une nécessité car elle est d'intérêt régional. Mais comme souligné ci-avant, cela passe par des moyens et des instruments appropriés.

Vandaag dient men blijk te geven van moed en doorzettingsvermogen om de maatschappij van openbaar vervoer van Brussel haar oorspronkelijke doelstelling terug te geven : te weten ten dienste staan van de Brusselaars.

2. Het procedureprobleem betreffende het advies van de Raad van State

Vooraleer deze uiteenzetting te beëindigen zou ik graag nog even uw aandacht vestigen op een procedureprobleem waarop de Executieve is gestuit.

De Executieve legde ten gepaste tijde het ontwerp van ordonnantie voor advies voor aan de Raad van State.

Deze Raad weigerde een eerste maal om een standpunt in te nemen over de inhoud. Hij oordeelde namelijk dat de Executieve vooraf een samenwerkingsakkoord moest sluiten.

De Raad van State baseerde zich hiervoor op artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet op de institutionele hervormingen van 8 augustus 1980, gewijzigd door de wet van 8 augustus 1988, die bepaalt dat de Gewesten samenwerkingsakkoorden afsluiten voor « de regeling van problemen in verband met de diensten van stedelijk en lokaal openbaar vervoer die zich uitstrekken over het grondgebied van meer dan één Gewest ».

De Brusselse Gewestexecutieve meende dat een samenwerkingsakkoord niet wettelijk vereist was en heeft dan ook besloten om het advies van de Raad van State niet op te volgen omwille van de volgende redenen :

1. Een voorafgaandelijk samenwerkingsakkoord is niet vereist voor een wijziging van de structuren van de MIVB; artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet op de institutionele hervormingen van 8 augustus 1988, dat in een samenwerkingsakkoord voorziet, schrijft dit enkel voor voor « de regeling van aangelegenheden in verband met de diensten van stedelijk en lokaal openbaar vervoer die zich uitstrekken over het grondgebied van meer dan één Gewest ».

   Het begrip « diensten van openbaar vervoer » heeft betrekking op het net van openbaar vervoer; enkel een wijziging van het net vereist bijgevolg een samenwerkingsakkoord.

   Welnu, dit ontwerp wijzigt geenszins het bestaande net dat op 28 december 1988 in zijn bestaande vorm werd bevestigd door een beslissing van het overlegcomité Regering/Executieven. Krachtens artikel 21 van deze ordonnantie erft de nieuwe maatschappij het bestaande exploitatienet zonder dat er ook maar één wijziging aan het net wordt aangebracht.

Il faut faire preuve aujourd'hui de courage et de volonté afin de rendre à la société de transports en commun de Bruxelles son objectif premier : à savoir être au service des Bruxelloises et des Bruxellois.

2. Le problème de procédure relatif à l'avis du Conseil d'Etat

Avant de conclure cet exposé, je tiens à attirer votre attention sur un problème de procédure qu'a rencontré l'Exécutif.

Celui-ci a, en temps opportun, soumis le projet d'ordonnance à l'avis du Conseil d'Etat.

Ce dernier a refusé une première fois de se prononcer sur le fonds parce qu'il estimait que l'Exécutif devait au préalable conclure avec la Région flamande un accord de coopération.

Le Conseil d'Etat basait son argumentation sur l'article 92*bis*, § 2, c), de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, modifiée par la loi du 8 août 1988 qui prévoit que les Régions concluent des accords de coopération pour « le règlement des questions relatives aux services des transports en commun urbains et vicinaux qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région ».

L'Exécutif régional bruxellois a estimé qu'un accord de coopération n'était pas obligatoire au sens de la loi et a donc choisi de ne pas suivre l'avis du Conseil d'Etat pour les motifs suivants :

1. Un accord de coopération préalable n'est pas requis en ce qui concerne la modification des structures de la STIB; en effet, l'article 92*bis*, § 2, c), de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1988 qui instaure un accord de coopération obligatoire, ne le prévoit que pour « le règlement des questions relatives aux services des transports en commun urbains et vicinaux qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région ».

   La notion de « services de transports en commun » s'entend du réseau de transports en commun; c'est donc en cas de changement de ce seul réseau de transport qu'un accord de coopération est nécessaire.

   Or, le présent projet ne modifie en rien le réseau existant qui a été consacré par une décision du comité de concertation Gouvernement/Exécutifs du 28 décembre 1988. En effet, en vertu de l'article 21 de la présente ordonnance, la société nouvelle hérite du réseau d'exploitation existant sans qu'aucune modification n'y soit apportée.

Het betreft hier bijgevolg twee verschillende interpretaties van één juridische tekst; de Raad van State heeft er één weerhouden, de Executieve weerhoudt een andere.

2. Bovendien dient erop gewezen dat de Raad van State geen enkele opmerking heeft gemaakt over een voorafgaandelijk samenwerkingsakkoord toen zijn advies werd gevraagd over het ontwerp van decreet betreffende de diensten van het openbaar personenvervoer in het Waalse Gewest dat met name bepaalde dat de Waalse Gewestelijke Maatschappij van Openbaar Vervoer in de plaats treedt van de NMVB. De NMVB is nochtans een interregionale maatschappij.
De Raad van State maakte evenmin opmerkingen over het ontwerp van decreet betreffende de oprichting van de maatschappij van openbaar vervoer in het Vlaamse Gewest.

Het wetsontwerp betreffende bepaalde openbare instellingen, dat met name de ontbinding plant van de NMVB, heeft evenmin het voorwerp uitgemaakt van een opmerking van de Raad van State over een voorafgaandelijk samenwerkingsakkoord.

Men kan hieruit afleiden dat de MIVB niet op een andere wijze moet worden behandeld als de NMVB of de andere gewestelijke maatschappijen.

Op basis van bovengenoemde elementen besloot de Executieve bijgevolg op 31 mei laatstleden om het voorontwerp van ordonnantie – omkleed met nieuwe argumenten – opnieuw in te dienen bij de Raad van State zonder vooraf over te gaan tot de opstelling van een samenwerkingsakkoord.

De Executieve belastte me tegelijkertijd met de raadpleging van de interministeriële conferentie van verkeerswezen en infrastructuur om de goedkeuring te verkrijgen van alle gewestelijke Ministers van Verkeerswezen en van de Nationale Minister van Verkeer over deze handelwijze.

Op 5 juli 1990 nam de bovengenoemde conferentie de volgende beslissing : « de interministeriële conferentie van verkeerswezen en infrastructuur neemt akte van de interpretatie die door de Raad van State is gegeven aan het artikel 92*bis*, §§ 2 en 3, van de bijzondere wet op de institutionele hervormingen van 8 augustus 1980, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988, met name in het kader van haar advies betreffende het ontwerp van ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

» Voor wat betreft de ontbinding en de oprichting van vervoermaatschappijen preciseert de conferentie dat geen enkele desbetreffende wettelijke maatregel het voorwerp moet uitmaken van een voorafgaandelijk samenwerkingsakkoord. Hiervoor verwijst de

Il s'agit donc d'une question d'interprétation d'un texte juridique; le Conseil d'Etat en a retenu une, l'Exécutif préconise l'autre.

2. De plus, il faut noter que, saisi d'une demande d'avis sur le projet de décret relatif aux services de transports publics de personnes en Région wallonne, qui prévoit notamment que la Société régionale wallonne de Transports publics succède à la SNCV, le Conseil d'Etat n'a fait aucune remarque concernant un accord de coopération préalable, alors que la SNCV est une société interrégionale.

Le Conseil d'Etat n'a pas fait non plus de remarques quant au projet de décret relatif à la création de la société de transport public en Région flamande.

Qui plus est, le projet de loi relatif à certains organismes publics qui prévoit notamment la dissolution de la SNCV, n'a fait l'objet d'aucune remarque du Conseil d'Etat sur un accord de coopération préalable.

On peut donc en conclure que la STIB ne doit pas être traitée autrement que la SNCV ou les autres sociétés régionales.

Sur base des éléments précités, l'Exécutif a donc décidé en date du 31 mai dernier de soumettre – avec ses nouveaux arguments – l'avant-projet d'ordonnance au Conseil d'Etat sans passer par la confection préalable d'un accord de coopération.

Dans le même temps, l'Exécutif m'a chargé de saisir la conférence inter-ministérielle de l'infrastructure et des transports pour obtenir l'assentiment de tous les Ministres régionaux des transports, ainsi que du Ministre national des Transports, sur cette façon de procéder.

En date du 5 juillet 1990, la conférence précitée a pris la décision suivante : « la conférence inter-ministérielle des communications et d'infrastructure prend acte de l'interprétation donnée par le Conseil d'Etat à l'article 92*bis*, §§ 2 et 3, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988, notamment dans le cadre de son avis rendu à propos du projet d'ordonnance relatif à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale.

» En ce qui concerne la dissolution et la création de sociétés de transport, la conférence précise que toutes mesures législatives y relatives ne doivent pas faire l'objet d'accords de coopération préalables, se référant à cet égard à la procédure suivie notamment pour

conferentie naar de procedure die met name is gevolgd voor de ontbinding van de NMVB en de oprichting van de Gewestelijke Waalse en Vlaamse Maatschappij van Openbaar Vervoer. In dit opzicht behoort de oprichting van gewestelijke vervoermaatschappijen volledig tot de bevoegdheden van de Gewesten ».

Deze beslissing van de conferentie werd onmiddellijk medegedeeld aan de Raad van State.

Op 26 september 1990 besloot de Raad van State dat hij zijn standpunt niet moest wijzigen, bevestigde dat er vooraf een samenwerkingsakkoord moest worden gesloten en dat hij geen standpunt kon innemen over de grond van de zaak.

Gelet op deze weigering bleef de Executieve niets anders meer over dan het advies van de Raad van State naast zich neer te leggen.

Tot besluit dank ik alle leden van deze commissie voor hun belangstelling voor dit ontwerp, vandaag en naar aanleiding van de verschillende gedachtenwisselingen in het verleden.

Ik sta – net als mijn medewerkers – ter beschikking van diegenen die bijkomende verduidelijkingen zouden wensen.

Tot slot zal ik snel het geheel van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie overlopen ten einde een volledige visie ter zake te hebben.

III. Procedure, advies van de Raad van State (vervolg)

Een lid stelt voor de bespreking van de procedureproblemen af te ronden ten einde op de vergadering van woensdag 31 oktober de bespreking in de grond te kunnen beginnen.

De Minister meent in zijn uiteenzetting duidelijk te zijn geweest wat het advies van de Raad van State betreft. Hij zegt dat de beslissing over een ontwerp van ordonnantie in de Executieve bij consensus wordt genomen en dat de Minister zich eveneens begaf naar het Interministerieel Comité voor de Infrastructuur – met taalevenwicht – waar het ontwerp met eenparigheid van stemmen werd goedgekeurd. Het overlegcomité Nationale Regering/Executieven zou eveneens geraadpleegd kunnen worden. De Minister vraagt dan ook dat de Commissie reeds op de volgende vergadering over de grond van het dossier spreekt en herinnert eraan dat de NMVB en de MIVB op gelijke voet moeten behandeld worden.

la dissolution de la SNCV et la création de la Société régionale wallonne et flamande de Transports publics. A cet égard, la création de sociétés régionales de transports relève de la compétence pleine et entière des Régions ».

Cette décision de la conférence a immédiatement été communiquée au Conseil d'Etat.

En date du 26 septembre 1990, le Conseil d'Etat n'a pas estimé devoir changer sa position et a maintenu qu'il y avait lieu de conclure auparavant un accord de coopération, et qu'il ne pouvait donc se prononcer quant au fonds.

Devant ce refus, l'Exécutif n'a plus eu d'autres solutions que de passer outre à l'avis du Conseil d'Etat.

En conclusion, je tiens à remercier l'ensemble des membres de cette commission d'avoir prêté attention au présent projet aujourd'hui et dans divers échanges de vue précédents.

Je me tiens à la disposition, ainsi que mes collaborateurs, de tous ceux qui désireraient des éclaircissements.

Pour terminer, je tiens à survoler rapidement l'ensemble des articles du projet d'ordonnance afin d'avoir une vision complète en la matière.

III. Procédure, avis du Conseil d'Etat (suite)

Un membre propose de terminer la discussion quant aux problèmes de procédure afin de pouvoir entamer la discussion de fond à la séance du mercredi 31 octobre.

Le Ministre estime avoir été clair dans son exposé en ce qui concerne l'avis du Conseil d'Etat. Et de préciser que la décision sur un projet d'ordonnance est pris par consensus au sein de l'Exécutif, que le Ministre s'est également rendu au Comité interministériel de l'Infrastructure – avec les pondérations linguistiques – où le projet a été approuvé à l'unanimité. Le Comité de Concertation, Gouvernement national/Exécutifs pourrait également être saisi. Le Ministre plaide dès lors pour que la Commission accepte de débattre du fond dès la prochaine réunion, tout en rappellant que la SNCV et la STIB doivent être traitées sur le même pied.

Een lid dankt de Minister voor het feit dat deze het nodig achtte in de Commissie op het advies van de Raad van State te antwoorden. Hij meent trouwens dat het net, dat sedert de vergadering van het Comité Nationale Regering/Executieven, gehouden op 18 december 1988 ongewijzigd bleef, misschien had moeten herzien worden, net zoals dat van de NMVB, met inbegrip van de tariefproblemen dat het stelt.

Un membre remercie le Ministre d'avoir estimé nécessaire de répondre devant la Commission à l'avis du Conseil d'Etat. Il estime par ailleurs que le réseau qui n'a plus été modifié depuis la réunion du Comité Gouvernement/Exécutifs de décembre 1988, aurait peut-être dû être revu, tout comme celui de la SNCV, ainsi que les problèmes tarifaires qu'il pose.

Een lid meent dat er geen advies van de Raad van State bestaat. Hij zegt trouwens het decreet van 31 juli 1990 houdende de oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij (*Belgisch Staatsblad,* 27 oktober 1990) te hebben bestudeerd. Ontving de Executieve van het Vlaamse Gewest daarentegen een advies van de Raad van State wat de grond van de zaak betreft?

Un membre estime quant à lui qu'il n'y a pas d'avis du Conseil d'Etat. Il signale par ailleurs avoir étudié le décret du 31 juillet 1990 portant création de la Société des Transports flamande (*Moniteur belge* du 27 octobre 1990). L'Exécutif de la Région flamande a-t-il par contre bien eu un avis du Conseil d'Etat quant au fond?

Betekent het ontwerp van ordonnantie van de Brusselse Executieve dat het openbaar vervoernet buiten Brussel in de loop van deze legislatuur onveranderd blijft?

Le projet d'ordonnance de l'Exécutif bruxellois signifie-t-il que le réseau des transports en commun en dehors de Bruxelles demeurera inchangé durant l'actuelle législature?

De Minister wou met het naburig Gewest geen onderhandelingen beginnen over een probleem van het net buiten Brussel, maar de Executieve zal uiteraard vroeg of laat met haar Vlaamse collega's onderhandelingen voeren over het behoud, de uitbouw of de verandering van het Brusselse net buiten Brussel.

Le Ministre n'a pas voulu entamer les négociations avec la Région voisine sur un problème de réseau extérieur à Bruxelles, mais il est bien entendu que l'Exécutif bruxellois engagera tôt ou tard les négociations avec ses collègues flamands pour le maintien, le développement ou la transformation du réseau bruxellois hors Bruxelles.

Aangezien het Vlaamse Gewest momenteel eveneens zijn beleid inzake openbaar vervoer herziet, was een samenwerkingsakkoord met het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest in dit stadium niet aangewezen. Een samenwerkingsakkoord zal binnen een termijn ad hoc worden gesloten, maar voor het zover is, heeft de huidige toestand voorrang. De Vlaamse Executieve had recht op een gemotiveerd advies van de Raad van State, zonder voorafgaande opmerkingen over de noodzaak aan een samenwerkingsakkoord.

La Région flamande révisant actuellement également sa politique en matière de transports en commun, un accord de coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale ne pouvait être opportun à ce stade-ci. Un accord de coopération se concrétisera dans un délai ad hoc, mais d'ici là c'est en effet la situation actuelle qui prévaut. L'Exécutif flamand a, quant à lui, eu droit à un avis motivé du Conseil d'Etat sans remarques préalables quant à la nécessité d'un accord de coopération.

Een ander lid onderstreept dat in het juridisch debat dat de Commissie voert, men twee zaken moet scheiden. Moet het samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten voorafgaan aan de uitoefening, door het Brusselse Gewest, van de bevoegdheden inzake stedelijk vervoer? Geen enkele bepaling in de wetten op de Staatshervorming eist dat. De uitoefening van de bevoegdheid is een principiële kwestie. Aangezien het samenwerkingsakkoord de toepassing is van dit principe in een bepaald geval, kan de interpretatie van de Raad van State niet worden aangehouden.

Un autre membre souligne que dans le débat juridique qui occupe la Commission il faut distinguer deux questions. L'accord de coopération entre les Régions doit-il être préalable à l'exercice par la Région bruxelloise de sa compétence en matière de transports urbains? Aucune disposition des lois de réforme de l'Etat ne le requiert. L'exercice de la compétence est de principe; l'accord de coopération étant l'aménagement de ce principe pour un cas déterminé, l'interprétation du Conseil d'Etat ne peut être retenue.

De tweede kwestie betreft de reikwijdte van een samenwerkingsakkoord. De Executieve zegt dat dit begrip betrekking heeft op de omvang van het net. Persoonlijk meent het lid dat de reikwijdte van de

La deuxième question est celle de l'étendue d'un accord de coopération. L'Exécutif retient que cette notion se rapporte à l'étendue du réseau. Personnellement, le membre estime ne pas pouvoir limiter

dienst niet kan beperkt worden tot het net, zelfs indien het gaat om het belangrijkste element van de dienst aan het cliënteel.

Een lid stelt vast dat de Raad van State niet dezelfde ijver aan de dag legt als voor het Vlaamse en Waalse Gewest.

Dit lid onderstreept anderzijds dat de NMVB via een nationale wet werd ontbonden : men heeft dus met een enigszins andere problematiek te maken. Hij meent dat de oplossing voor het probleem van het personenvervoer op het grondgebied van de gemeenten Tervuren, Kraainem en van de stad Vilvoorde (die maatschappelijke aandelen bij de MIVB hebben) niet door de Minister werd gegeven, en onderstreept dat de Provincie Brabant momenteel eveneens betrokken is bij het beheer van de MIVB.

Hij vraagt zich tenslotte af of het voor Brussel niet interessant zou zijn geweest de Vlaamse gemeenten erbij te betrekken en hen een financiële bijdrage te vragen, gelet op de bijzonder verlieslatende trajecten ter zake.

Een ander lid vraagt of de gemeenten en de Provincie Brabant deel uitmaken van de algemene vergadering van de MIVB en bijgevolg inspraak hebben wat de controle van het beheer betreft.

De Minister herhaalt dat er een samenwerkingsakkoord over het net zal worden gesloten.

Hij begrijpt niet in welke zin de problematiek van de NMVB verschillend is : de lijnen van de NMVB blijven tot in Brussel lopen. Vroeg of laat zal het Brusselse Gewest ter zake een samenwerkingsakkoord met het Waalse en Vlaamse Gewest sluiten.

Een lid wenst de positie te kennen van de vier huidige partners die geen deel zouden uitmaken van de structuur van de maatschappij.

De Minister antwoordt dat de Executieve hem er officieel mee heeft belast te onderhandelen over de terugtrekking van deze partners. Hij zegt trouwens dat er met Minister Dehaene contact werd genomen, alsmede met de Regionale Ministers.

Op verzoek van verschillende Raadsleden deelt de Minister nog mede dat Vilvoorde 87 aandelen van de MIVB bezit, Kraainem 66, Tervuren 349 en de Provincie Brabant 1.382 (op een totaal van 140.000). De nominale waarde van deze aandelen bedraagt 10.000 fr., het Gewest zal over een gewestelijke compensatie onderhandelen op basis van deze waarde omwille van de vorderingen die het Gewest tegenover de Provincie heeft.

l'étendue du service au réseau, même s'il s'agit de la principale donnée constituante du service rendu à la clientèle.

Un membre constate que le Conseil d'Etat ne fait pas preuve du même zèle à l'égard des Régions flamande et wallonne.

Ce membre souligne d'autre part que la SNCV a été dissoute par une loi nationale : on se situe donc dans une problématique un peu différente. Il pense que la réponse au problème du transport des personnes sur le territoire des communes de Tervuren, de Kraainem et de la ville de Vilvorde (qui ont des parts sociales de la STIB) n'a pas été fournie par le Ministre. Et de souligner que la Province de Brabant est actuellement également associée à la gestion de la STIB.

Il pose enfin la question suivante : n'aurait-il pas été intéressant pour Bruxelles d'associer les communes flamandes et de les inviter à une intervention financière, vu les tronçons particulièrement déficitaires concernés ?

Un autre membre demande si ces communes et la Province de Brabant font partie de l'assemblée générale de la STIB et ont dès lors voix sur le contrôle de sa gestion.

Le Ministre répète qu'un accord de coopération sur le réseau sera conclu.

Il ne voit pas en quoi la problématique de la SNCV est différente : les lignes SNCV continuent à pénétrer dans Bruxelles. Tôt ou tard, la Région bruxelloise conclura en cette matière un accord de coopération avec les Régions wallonne et flamande.

Un membre souhaite connaître la position des quatre partenaires actuels qui ne seraient pas repris dans la structure de la société.

Le Ministre répond que l'Exécutif l'a chargé officiellement de négocier le retrait de ces partenaires; il signale par ailleurs que des contacts ont été pris avec le Ministre Dehaene, ainsi qu'avec les Ministres régionaux.

Le Ministre informe encore – à la demande de plusieurs Conseillers – que Vilvorde détient 87 parts sociales de la STIB, Kraainem 66, Tervuren 349 et la Province de Brabant 1.382 (sur un total de 140.000). La valeur nominale de ces parts étant de 10.000 F, la Région négociera une compensation régionale sur base de cette valeur en raison des créances que la Région détient notamment à l'égard de la Province.

Een lid wenst te weten of het Sociaal-Economisch Comité over dit ontwerp werd geraadpleegd.

De Minister antwoordt van niet en benadrukt dat de Sociaal-Economische Raad niet bevoegd is voor de materie van dit ontwerp. Bovendien onderstreept de Minister dat een groot deel van het IRIS-plan aan de raadpleging is besteed.

IV. Algemene bespreking

Een lid verheugt er zich over dat het ontwerp van ordonnantie overeenstemt met de principes uitgedrukt in de beleidsverklaring van de Executieve van 18 oktober 1989, waarin voorrang gegeven wordt aan het openbaar vervoer. De precieze doelstelling is de MIVB, organisme van openbaar nut, aan te passen aan de realiteit van het Brusselse Gewest. De Brusselaars hebben nu hun lot in eigen handen. De relatie tussen beheerder en verbruiker zal nauwer worden.

Het ontwerp bevat vijf essentiële punten :

a) het recht op mobiliteit : een harmonisatie van de verschillende vervoerswijzen is hierbij noodzakelijk. Het recht op mobiliteit moet verder uitgewerkt worden in een reeks toepassingsbesluiten;

b) de beheersovereenkomst : enkel de Executieve, onder de controle van de Raad, is bevoegd om de lijn te bepalen die de MIVB moet volgen; het lid vraagt de Minister de huidige staat van dit dossier toe te lichten;

c) de ombudsman : de mogelijkheid zich rechtstreeks tot een ombudsman te richten is een première en zal zeker positieve gevolgen hebben; het lid vraagt de Minister de rol van de ombudsman te preciseren;

d) het adviescomité : de mogelijkheid voor representatieve verenigingen gehoord te worden zal de dienstverlening zeker verbeteren;

e) de mogelijkheid tot oprichting van filialen : deze mogelijkheid is een belangrijke troef bij de verwezenlijking van een voorstadsnet; het lid wenst van de Minister te vernemen welke contacten hij reeds gehad heeft aangaande deze materie.

Een ander lid haalt het probleem van de samenwerkingsakkoorden met de andere Gewesten aan. Er moet niet alleen een akkoord bereikt worden met het Vlaamse Gewest voor de lijnen die het Brusselse Gewest binnenkomen (lijnen 30, 39, 44, 47, 50, 54 en 58) maar ook met het Waalse Gewest voor toekomstige lijnen (HL, 356) die Brussel zullen binnenkomen. Hiermee is ook het probleem van de uitwisseling van waarnemers gesteld. Naast het Vlaamse Gewest zou ook het Waalse Gewest een waarnemer moeten afvaardigen in de raad van bestuur van de MIVB.

Un membre souhaite savoir si le Comité économique et social a été consulté sur le projet.

Le Ministre répond par la négative en soulignant que les compétences du Conseil économique et Social ne cadrent pas avec le projet présenté. Le Ministre souligne par ailleurs que le plan IRIS fait large part à la consultation.

IV. Discussion générale

Un membre se réjouit que le projet d'ordonnance soit en accord avec les principes exprimés dans la déclaration de l'Exécutif du 18 octobre 1989, qui donnent la priorité aux transports en commun. L'objectif précis est d'adapter la STIB, organisme d'intérêt public, à la réalité de la Région bruxelloise. Les Bruxellois sont aujourd'hui responsables de leur destin. Les relations entre gestionnaire et consommateur deviendront plus étroites.

Le projet contient cinq points essentiels :

a) le droit à la mobilité : une harmonisation des différents moyens de transport est nécessaire dans ce cadre. Le droit à la mobilité doit être traduit en une série d'arrêtés d'application;

b) le contrat de gestion : seul l'Exécutif, sous le contrôle du Conseil, est compétent pour déterminer la ligne que la STIB doit suivre; le membre demande que le Ministre commente l'état actuel de ce dossier;

c) l'ombudsman : la possibilité de s'adresser directement à un ombudsman est une première et aura certainement des effets positifs; le membre demande au Ministre qu'il précise le rôle de l'ombudsman;

d) le comité consultatif : la possibilité qu'ont des associations représentatives d'être entendues améliorera certainement la prestation de services;

e) la possibilité de constituer des filiales : cette possibilité constituera un atout important lors de la réalisation d'un réseau express régional; le membre souhaite que le Ministre l'informe des contacts qu'il a déjà eus en cette manière.

Un autre membre soulève le problème des accords de coopération avec les autres Régions. Il y a lieu de conclure un accord avec la Région flamande pour les lignes qui arrivent en Région bruxelloise (lignes 30, 39, 44, 47, 50, 54 et 58) mais aussi avec la Région wallonne pour de futures lignes (HL, 356) qui entreront dans Bruxelles. Ceci pose également le problème de l'échange d'observateurs. Comme la Région flamande, la Région wallonne devrait déléguer un observateur au conseil d'administration de la STIB.

Hetzelfde lid meent ook dat het beleid over andere vervoerswijzen zoals het taxivervoer zo dicht mogelijk moet aanleunen bij het idee van recht op mobiliteit.

Verder gaat het lid in op de beheersovereenkomst tussen de maatschappij en de Executieve. Het betreurt dat de tekst van het ontwerp het alleen heeft over politieke doelstellingen en niet over de specifieke opdrachten van de openbare maatschappij. Er zouden conventionele clausules in opgenomen moeten worden.

Wat de structuur van de maatschappij betreft, stelt het lid dat de tekst van het ontwerp de indruk wekt dat de rol van de raad van bestuur er slechts in bestaat de beslissingen van het beheerscomité te bekrachtigen. De scheiding tussen beide moet echter duidelijk zijn. Het beheerscomité moet zich inderdaad bezig houden met het courante beleid (en de Executieve heeft dus gelijk het te beperken tot zeven personen, wat de efficiëntie ten goede komt) maar de raad van bestuur moet bevoegd blijven voor fundamentele zaken zoals benoemingen, recrutering en promotie van personeel. Het lid meent overigens dat de raad van bestuur zelf zijn bestuurder-directeur-generaal en zijn adjunct-directeur-generaal moet kunnen benoemen.

Aangaande de problematiek van de vertegenwoordiging van het personeel, herinnert het lid eraan dat er twee personen van de twee meest representatieve organisaties van het personeel afgevaardigd zullen worden. Het stelt zich echter de vraag waarom er geen directe verkiezing door het personeel zou kunnen gebeuren en waarom deze twee afgevaardigden niet stemgerechtigd zouden kunnen zijn. Daarnaast stelt het lid ook voor dat bijvoorbeeld vijf van de vijftien bestuurders gekozen zouden worden door de algemene vergadering op voordracht van de conferentie van de burgemeesters (cfr. GOMB). Op die manier worden de gemeenten nauwer betrokken bij het beheer van de maatschappij.

Waarom naast de commissarissen met vetorecht ook nog een speciaal afgevaardigde van de Executieve sturen?

Waarom een adviescomité oprichten, terwijl men even goed de taak van reeds bestaande commissies zou kunnen uitbreiden (bijv. de adviescommissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer)? En als het dan toch opgericht wordt, waarom de gemeenten er niet bij betrekken?

Wat zal de reële macht van de ombudsdienst zijn? Zou men niet beter de bestaande klantendienst of PR-dienst uitbreiden binnen de structuren van de MIVB?

Le même membre estime encore que la politique portant sur d'autres moyens de transport tels que le transport en taxi, doit coller autant que possible à l'idée du droit à la mobilité.

Le membre traite ensuite du contrat de gestion entre la société et l'Exécutif. Il déplore que le texte du projet aborde uniquement des objectifs politiques et non pas les missions spécifiques de la société publique. Des clauses conventionnelles devraient y figurer.

En ce qui concerne la structure de la société, le membre déclare que le texte du projet donne l'impression que le rôle du conseil d'administration consiste uniquement à entériner les décisions du comité de gestion. Pourtant, la séparation entre ces deux organes doit être claire. Le comité de gestion doit en effet s'occuper de la politique courante (et l'Exécutif a donc raison de le limiter à sept personnes dans un but d'efficacité) tandis que le conseil d'administration doit rester compétent pour des matières fondamentales telles que les nominations, le recrutement et la promotion du personnel. Le membre pense d'ailleurs que le conseil d'administration doit pouvoir nommer lui-même son administrateur-directeur général et son directeur général adjoint.

En ce qui concerne la problématique de la représentation du personnel, le membre rappelle que deux personnes seront déléguées par les deux organisations du personnel les plus représentatives. Il se demande toutefois pourquoi une élection directe par le personnel ne pourrait pas avoir lieu et pourquoi ces deux délégués ne pourraient pas avoir voix délibérative. Le membre propose encore que par ex. cinq des quinze administrateurs puissent être désignés par l'assemblée générale sur proposition de la conférence des bourgmestres (cfr. SDRB). De cette manière, les communes sont associées plus étroitement à la gestion de la société.

Pourquoi envoyer un chargé de mission de l'Exécutif en plus des commissaires avec droit de veto?

Pourquoi créer un comité consultatif alors que l'on pourrait tout aussi bien étendre les missions de commissions déjà existantes (par ex. la commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports en commun)? Et si l'on procède quand même à sa création, pourquoi ne pas y associer les communes?

Quel sera le pouvoir réel du service « ombudsman »? Ne serait-il pas préférable de développer l'actuel service clientèle ou le service des relations publiques au sein des structures de la STIB?

De mogelijkheid tot oprichting van filialen mag niet te ruim opgevat worden. De doelstellingen hieromtrent moeten gepreciseerd worden. De MIVB mag zeker geen lijnen opgeven.

Het lid vraagt ook hoe de Executieve gebruik denkt te maken van het recht op onteigening. Met het advies van de gemeenten moet daadwerkelijk rekening gehouden worden.

Wat de lijnen van de NMVB betreft, merkt het lid op dat er een buurtspoorweg 0 (nul) bestaat die alleen Brussel bedient. Kan die niet verbonden worden aan het netwerk van de MIVB?

Wat dient er verstaan te worden onder « monopolie » van de MIVB, in het bijzonder ten overstaan van de NMVB?

Het lid wenst tevens te vernemen wanneer het bedrijfsplan ingediend moet worden. Dit moet zeker gebeuren voordat de Brusselse Raad de discussie over de begroting begint. Hetzelfde geldt voor de beheersovereenkomst. Ook moet men bepalen wanneer die beheersovereenkomst herzien zal worden. Een zekere permanentie is vereist. Zijn er trouwens al ontwerpen van beheersovereenkomsten voor het ogenblik?

Een derde lid juicht het nieuwe beleid inzake openbaar vervoer toe zoals het vooropgesteld wordt in dit ontwerp van ordonnantie. Belangrijk is echter te weten welke sancties zullen getroffen worden indien niet wordt voldaan aan de doelstellingen (art. 3, punt 6). Verder merkt het lid op dat de efficiëntie van ombudsdiensten vaak zwak is. Wat zal de reële macht zijn van deze ombudsman? Welk gevolg zal de MIVB moeten geven aan een klacht van de ombudsdienst? Zal de dienst een interventiemacht hebben die groter is dan een gewoon adviesrecht?

Het lid vraagt tenslotte of de leden van de raad van bestuur uit de algemene vergadering zullen gekozen worden of ook van daarbuiten?

Enkele leden stellen het begrip « recht op mobiliteit » in vraag. Wat is de daadwerkelijke kracht ervan? In feite gaat het om « recht op openbaar vervoer » wat veel coherenter is. Belangrijk is de sanctionering ervan : voor wie geldt dit recht en hoe kan men er aanspraak op maken? Overigens is de structuur veel te ingewikkeld, vergeleken bijv. met het Vlaamse decreet. Waarom was dit nodig? Een lid wenst ook vertegenwoordigers van de gebruikers in de raad van bestuur.

La possibilité de constituer des filiales ne peut pas être interprétée trop largement. Il y a lieu de préciser les objectifs en la matière. La STIB ne peut en aucun cas abandonner des lignes.

Le membre demande encore de quelle manière l'Exécutif envisage d'utiliser le droit d'expropriation. Il y aura lieu de tenir effectivement compte de l'avis des communes.

En ce qui concerne les lignes de la SNCV, le membre remarque qu'il existe une ligne de chemins de fer vicinaux 0 (zéro) qui dessert uniquement Bruxelles. Ne peut-elle être reliée au réseau de la STIB?

Que faut-il entendre par « monopole » de la STIB, en particulier par rapport à la SNCV?

Le membre souhaite également être informé de la date de l'introduction du plan d'entreprise qui doit certainement avoir lieu avant que le Conseil bruxellois commence la discussion du budget. Il en va de même pour le contrat de gestion. Il faut également déterminer à quel moment aura lieu la révision de ce contrat de gestion. Une certaine permanence s'impose. Du reste, existe-t-il déjà aujourd'hui des projets de contrats de gestion?

Un troisième membre applaudit à la nouvelle politique en matière de transports en commun telle qu'elle est développée dans cette ordonnance. Il est toutefois important de connaître les sanctions qui seront appliquées s'il n'est pas satisfait aux objectifs (art. 3, point 6). Le membre remarque encore que l'efficacité des services « ombudsman » est souvent très faible. Quel sera le pouvoir réel de cet ombudsman? Quelle sera la suite que la STIB devra donner à une plainte du service « ombudsman »? Ce service aura-t-il un pouvoir d'intervention plus grand qu'un simple droit d'avis?

Le membre demande enfin si les membres du conseil d'administration seront choisis au sein de l'assemblée générale ou également en dehors de celle-ci?

Des membres mettent en question la notion de « droit à la mobilité ». Quelle en est la force effective? Il s'agit en fait d'un « droit aux transports en commun », ce qui est beaucoup plus cohérent. L'important c'est la façon dont il est sanctionné : à qui s'applique ce droit et comment peut-on y prétendre? En outre, la structure est trop compliquée si on la compare par ex. au décret flamand. Pourquoi cela était-il nécessaire? Un membre souhaite également que des représentants des utilisateurs siègent au conseil d'administration.

Een lid onderstreept dat de indiening van een ontwerp van ordonnantie met betrekking tot de organisatie van het openbaar vervoer, het vooruitzicht van een lastenkohier opgesteld door de Executieve en een bedrijfsplan opgesteld door de MIVB, evenals het afsluiten van een beheersovereenkomst na onderhandelingen met de sociale partners, duidelijk uitdrukking geven aan de politieke wil Brussel de nodige instrumenten te geven om een dynamisch beleid te voeren inzake openbaar vervoer. De voorgestelde maatregelen zijn essentieel voor de leefbaarheid van deze openbare sector. De middelen bestaan uit een rationalisering en een controle van het beheer via een beheersovereenkomst. Binnen dit kader zal de MIVB op een autonome en verantwoordelijke manier handelen op juridisch vlak. Via het bedrijfsplan zal het ook mogelijk zijn een echte marketingdienst op te richten. De leefbaarheid staat centraal want de gewestelijke begroting kan op termijn de last van de MIVB niet blijven dragen.

Aangaande het personeel dient gezegd dat tussen 1981 en 1989 1.400 personeelsleden afvloeiden terwijl in dezelfde periode de productiviteit steeg met 34 % in man per kilometer. Het behoud van de werkgelegenheid in het Gewest en de vrijwaring van de sociale rechten zijn voor het lid een essentiële prioriteit. Het voorliggende ontwerp kan door een operationeler bedrijfsbeleid zeker aan die doelstellingen tegemoetkomen.

Een ander lid betreurt dat de Executieve tot tweemaal toe geen rekening gehouden heeft met het advies van de Raad van State. Een van de betrokken partijen kan dus ooit naar het Arbitragehof stappen en inroepen dat er geen samenwerkingsakkoord is. De reorganisatie van het openbaar vervoer is niettemin een positief punt.

Uit de tekst blijkt enerzijds dat men een grote autonomie van beheer wil toekennen aan de maatschappij, maar anderzijds breidt de Executieve haar controle uit. De gemeenten krijgen hooguit nog een recht van advies (art. 16, aangelegenheden van onteigening).

Jaarlijks moeten een aantal documenten zoals rekeningen ingediend worden. Het lid wenst te weten wanneer dit moet gebeuren.

De afvaardiging van het personeel wordt beperkt tot de twee meest representatieve vakbonden. Dit is volgens het lid alleen maar bedoeld om de liberale vakbond uit te sluiten. Is dit trouwens niet in tegenstelling met de beschikking van artikel 14, waar gesteld wordt dat de nationale wetgeving op de paritaire commissies geldt?

Un membre souligne que le dépôt d'un projet d'ordonnance relatif à l'organisation des transports en commun, la perspective de l'établissement d'un cahier des charges par l'Exécutif et d'un plan d'entreprise par la STIB, ainsi que la conclusion d'un contrat de gestion après négociations avec les partenaires sociaux, sont des manifestations concrètes d'une volonté politique visant à doter Bruxelles des outils nécessaires pour dynamiser les transports en commun. Les mesures présentées sont indispensables à la viabilité de ce secteur public. Les moyens consistent en une rationalisation et un contrôle de la gestion par le biais d'un contrat de gestion. Dans le cadre ainsi fixé, la STIB agira de manière autonome et responsable sur le plan juridique. Il sera en outre possible par le biais de ce plan d'entreprise de constituer un véritable service marketing. La viabilité est un point central car le budget régional ne peut pas continuer à supporter à terme la charge de la STIB.

En termes de personnel, il y a lieu de souligner qu'une réduction de près de 1.400 membres du personnel a été enregistrée entre 1981 et 1989 alors qu'au cours de la même période la productivité a augmenté de 34 % en homme par kilomètre. Le maintien de l'emploi dans la Région et la garantie des droits sociaux demeurent, pour le membre, une priorité essentielle. Le projet présenté est de nature à rencontrer ces objectifs par une politique d'entreprise opérationnelle.

Un autre membre déplore que l'Exécutif n'ait pas tenu compte, et cela par deux fois, de l'avis du Conseil d'Etat. Une des parties concernées pourrait donc saisir la Cour d'Arbitrage en invoquant qu'il n'y a pas d'accord de coopération. La réorganisation des transports en commun est toutefois un point positif.

Il ressort du texte que, d'une part, on veut octroyer une grande autonomie de gestion à la société mais que, de l'autre, l'Exécutif élargit son contrôle. Les communes reçoivent encore tout au plus un droit d'avis (art. 16, matières d'expropriation).

Chaque année, un certain nombre de documents tels que des comptes doivent être déposés. Le membre souhaite être informé de la date à laquelle cela doit avoir lieu.

La représentation du personnel est limitée aux deux organisations syndicales les plus représentatives. De l'avis du membre, cette disposition vise uniquement à exclure le syndicat libéral. Cela n'est-il pas en contradiction avec la disposition de l'article 14, où il est stipulé que la législation nationale sur les commissions paritaires est d'application?

Tenslotte stelt het lid vast dat er na artikel 16 een einde gekomen is aan de inspraak van de gemeenten in het beheer van de maatschappij.

Een lid vraagt of de ombudsman geen jaarlijks rapport zou kunnen opstellen om de tevredenheid van het cliënteel te meten.

Hetzelfde lid verwittigt : het sanctioneren, in geval van niet-naleving van de doelstellingen, mag zich zeker niet tegen de verbruiker keren.

Een ander lid gaat akkoord met de taakverdeling die erin bestaat dat het Gewest het algemene beleid en het netwerk uitstippelt en dat de MIVB het uitvoerende orgaan wordt, maar begrijpt niet waarom de Executieve daar dan nogmaals oververtegenwoordigd moet zijn. De sociale implicaties van het tariefbeleid zouden moeten inhouden dat dit laatste binnen de Brusselse Hoofdstedelijke Raad wordt besproken.

Er moet ook niet teveel gegoocheld worden met technische begrippen waar het publiek geen boodschap aan heeft. Regelmaat, densiteit van het netwerk en goedkope tarieven interesseren de verbuiker veel meer dan bijvoorbeeld de commerciële snelheid van de voertuigen.

Hetzelfde lid stelt vast dat met de mogelijkheid tot oprichting van filialen (o.a. van de financiering van het voorstadsnet) de financiële problemen van de MIVB niet opgelost zijn. De metro en de uitbatingskosten blijven een last voor het Gewest, terwijl zij gerechtvaardigd werden door de rol van Brussel als hoofdstad. Wat is trouwens vandaag de vastgestelde schuld van de MIVB?

Het lid hoopt dat er geen ondergrondse investeringen meer komen gezien de hoge kosten, en vraagt wat de bovengrondse investeringen voor 1991 inhouden.

Het recht op mobiliteit moet uitgebreid worden tot de taxi's (en de collectieve taxi's) die geassimileerd kunnen worden met een openbare dienst. Ze moeten van dezelfde faciliteiten gebruik kunnen maken (bijv. speciale rijstroken).

Het lid vraagt hoe de Minister de categorieën die aangewezen zijn op het openbaar vervoer definieert en welke doelstellingen hij vooropstelt. Het recht op mobiliteit gaat immers veel verder dan deze ordonnantie over de MIVB. De Minister vergeet de voetgangers en de fietsers. De meest autonome manieren van verplaatsing verdienen meer aandacht als men spreekt over recht op mobiliteit.

Le membre constate enfin que l'article 16 met fin à la participation des communes dans la gestion de la société.

Un membre demande si l'ombudsman ne pourrait pas établir un rapport annuel pour mesurer le degré de satisfaction de la clientèle.

Le même membre lance un avertissement : les sanctions, en cas de non-observance des objectifs fixés, ne peuvent en aucun cas se retourner contre les usagers.

Un autre membre approuve la répartition des tâches qui consiste à laisser à la Région la définition de la politique générale et du réseau, la STIB devenant l'organe d'exécution; il ne comprend toutefois pas pourquoi l'Exécutif doit, dans ce cas, y être une nouvelle fois surreprésenté. Les implications sociales de la politique tarifaire impliqueraient que celle-ci fasse l'objet d'une discussion au sein du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il convient également de ne pas trop jongler avec des notions techniques dont le public n'a que faire. L'usager est beaucoup plus intéressé par la régularité, la densité et le maillage du réseau et le prix raisonnable que, par exemple, par la vitesse commerciale des véhicules.

Le même membre affirme que la possibilité de créer des filiales (notamment pour le financement du réseau suburbain) ne résout pas les problèmes financiers de la STIB. Le métro et ses frais d'exploitation restent à charge de la Région alors qu'on les a justifiés par le rôle de capitale de Bruxelles. Du reste, quel est actuellement le montant de la dette constatée de la STIB?

Le membre espère qu'on ne procédera plus à des investissements en souterrain vu la majoration des coûts qui en résulte, et demande ce que représentent les investissements en surface pour 1991.

Le droit à la mobilité doit être étendu aux taxis (et aux taxis collectifs) qui peuvent être assimilés à un service public. Ils doivent pouvoir faire usage des mêmes facilités (par ex. des bandes réservées).

Le membre demande comment le Ministre définit les catégories qui doivent recourir aux transports en commun et quels sont les objectifs qu'il poursuit. En effet, le droit à la mobilité va beaucoup plus loin que cette ordonnance, qui ne concerne que la STIB. Le Ministre oublie les piétons et les cyclistes. Les modes les plus autonomes de déplacement méritent davantage d'attention lorsqu'il est question de droit à la mobilité.

Binnen het kader van het bedrijfsplan zou de efficiëntie van het net gekwantificeerd moeten kunnen worden aan de hand van objectieve parameters zoals : haltes om de 300 meter, wachttijden tussen 3 en 10 minuten, tarieven aan ⅓ van de prijs per km met de wagen, geluidsniveau, vervuiling, enz. Men moet zich ook richten op doelcategorieën zoals mensen die op een bepaalde plaats en op een bepaald uur gaan werken.

De gemeenten moeten hun bijdrage leveren voor de verbetering van het openbaar vervoer. Het is onaanvaardbaar dat sommige gemeenten parkeerplaatsen belangrijker achten dat de fluïditeit van het openbaar vervoer.

De MIVB heeft 30 % van haar cliënteel verloren sedert 1980. Vanuit dit oogpunt kunnen de nieuwe investeringen in het tramnetwerk alleen maar positief zijn. De vermindering van de densiteit was een catastrofisch beleid.

De tarieven moeten competitief blijven. Het probleem van de brandstofprijzen moet indien nodig aan het overlegcomité Regering/Executieven voorgelegd worden.

Het lid werpt op dat de functie van de ombudsman niet enkel tot arbitrage mag beperkt worden. Hij moet dichter bij de verbruiker staan. Wat zal zijn concreet statuut zijn? Zal er een jaarlijks rapport met de behandelde klachten opgesteld worden?

Het informatiebeleid naar het cliënteel toe laat te wensen over. Zo bestaat er bijvoorbeeld nog steeds geen leesbaar plan van het netwerk. De MIVB moet dringend haar imago veranderen en daarbij moet ook eens nagedacht worden over de deontologie inzake het voeren van reklame op openbare voertuigen.

Er worden adviesorganen in het leven geroepen. Dit is niet voldoende. De verbruikersverenigingen moeten als volwaardige partners bij het beheer betrokken worden. De leden van de raad van bestuur moeten steeds inzage krijgen in alle documenten van de organen van de MIVB.

Het lid verwerpt de voorgestelde strukturen waarbinnen het verkeerscomité het eigenlijke machtscentrum wordt met een oververtegenwoordiging van de Executieve.

Een lid stelt zich vragen over de wijze waarop het toekomstige vervoersnet in het Brusselse Gewest zal worden uitgewerkt; hij wenst te weten wie verantwoordelijk wordt voor het uitwerken en hoe de MIVB erbij wordt betrokken.

Een lid komt terug op de bespreking met betrekking tot het advies van de Raad van State.

Dans le cadre du plan d'entreprise, il y aurait lieu de quantifier l'efficacité du réseau sur la base de paramètres objectifs tels que : arrêts tous les 300 mètres, temps d'attente de 3 à 10 minutes, tarifs à concurrence d'⅓ du prix du km/voiture, niveau de bruit, pollution, etc. Il convient également de s'adresser à des catégories cibles, par ex. les personnes qui travaillent à heures fixes dans des endroits fixes.

Les communes doivent contribuer à l'amélioration des transports en commun. Il est inacceptable que certaines communes jugent plus important de créer ou de maintenir des emplacements de parking que d'assurer la fluidité des transports en commun.

La STIB a perdu 30 % de sa clientèle depuis 1980. De ce point de vue, les nouveaux investissements consentis dans le réseau des trams ne peuvent être que positifs. Le démaillage a donné des résultats catastrophiques.

Les tarifs doivent demeurer compétitifs. Le problème du prix du carburant doit, si nécessaire, être soumis au comité de concertation Gouvernement/Exécutifs.

Le membre objecte que la fonction de l'ombudsman ne peut se limiter à l'arbitrage. Il doit être plus proche de l'utilisateur. Quel sera, concrètement, son statut? Un rapport annuel contenant les plaintes qu'il a traitées sera-t-il établi?

La politique d'information à l'égard de la clientèle laisse à désirer. C'est ainsi qu'il n'existe toujours pas de plan lisible du réseau. Il est urgent que la STIB modifie son image, et il y a lieu de penser dans ce cadre à la déontologie en matière de publicité sur les véhicules publics.

Des organes consultatifs sont créés. Ce n'est pas suffisant. Les associations d'usagers doivent être des partenaires pleinement associés à la gestion de la Société. Les membres du conseil d'administration doivent pouvoir consulter à tout moment les documents des organes de la STIB.

Le membre rejette les structures proposées, dans lesquelles le comité de gestion devient le véritable centre du pouvoir avec surreprésentation de l'Exécutif.

Un membre s'inquiète de la manière dont sera élaboré le futur réseau des transports en Région bruxelloise; il souhaite savoir qui sera responsable de cette élaboration, et comment la STIB y sera associée.

Un membre revient sur la discussion concernant l'avis du Conseil d'Etat.

Hij bevestigt de interpretatie van de Executieve van artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988, volgens dewelke een samenwerkingsakkoord met de andere Gewesten op dit vlak niet noodzakelijk is, behalve indien het bestaande net wordt gewijzigd.

Hij meldt eveneens dat het Brusselse Gewest niet wetgevend optreedt voor een grondgebied dat niet het zijne is, en dat derhalve de natuurlijke toestand van de gemeenten buiten Brussel volledig behouden blijft.

In verband met het ontbreken van een advies van de Raad van State over de grond van de zaak, wijst hetzelfde lid erop dat het de taak is van de Raad van State advies te geven en niet een beslissing te nemen.

De Raad van State kan het verstrekken van een advies niet afhankelijk maken van het voorafgaandelijk conform maken van een procedure of een tekst.

De Executieve is ter zake verplicht de Raad van State te raadplegen, een gunstig advies van deze laatste dient evenwel niet te worden verkregen.

De griffiediensten van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad hebben overigens ter zake een heel duidelijk advies geformuleerd : vanaf het ogenblik dat de Raad van State werd geraadpleegd, is de procedure volstrekt regelmatig en is de Raad bevoegd tot het nemen van een besluit.

Wat het risico betreft van een vernietiging van de ordonnantie door het Arbitragehof, wijst het lid erop dat dit praktisch onbestaande is aangezien hierover een akkoord bestaat tussen de Gewesten en aangezien volgens de rechtspraak van het Arbitragehof voorafgaandelijke procedures geen aanleiding geven tot vernietiging.

Een lid dat het grotendeels eens is met de beschouwingen van de vorige spreker, betreurt evenwel dat de Commissie het dient te stellen zonder het advies ten gronde van de Raad van State.

Hetzelfde lid wenst eveneens dat voor de partners die door de nieuwe maatschappij worden uitgesloten (de drie gemeenten en de Provincie Brabant) een formeel akkoord wordt opgesteld over het bedrag van de vergoeding die hen zal worden toegekend.

Hetzelfde lid verklaart nog dat het begrip publiekrechtelijke instelling het onmogelijk maakt dat de betrokken instelling uitgaat van één enkele openbare overheid; hij betreurt dat met dit begrip geen rekening werd gehouden aangezien er in de nieuwe maatschappij slechts twee partners zijn waarvan de ene uitgaat van de andere (het Gewest en de GIMB).

Il confirme l'interprétation faite par l'Exécutif de l'article 92*bis*, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988, selon laquelle un accord de coopération avec les autres Régions n'est pas nécessaire en la matière, sauf en cas de modification du réseau existant.

Il indique également que la Région bruxelloise ne légifère pas pour un autre territoire que le sien et que donc la situation physique des communes en dehors de Bruxelles est entièrement maintenue.

En ce qui concerne l'absence d'avis du Conseil d'Etat sur le fonds, le même membre fait remarquer que la mission du Conseil d'Etat est de donner un avis et non de prendre une décision.

Le Conseil d'Etat ne peut subordonner l'émission d'un avis à la mise en conformité préalable d'une procédure ou d'un texte.

L'obligation de l'Exécutif en l'espèce est de consulter le Conseil d'Etat et non d'obtenir un avis favorable de ce dernier.

Les services du greffe du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale ont d'ailleurs rendu un avis très clair à ce sujet : à partir du moment où le Conseil d'Etat a été consulté, la procédure est parfaitement régulière et le Conseil est en état de délibérer.

Quant au risque d'une annulation de l'ordonnance par la Cour d'Arbitrage, le membre fait remarquer que celui-ci est pratiquement nul, étant donné qu'il y a un accord à ce sujet entre les Régions, et que selon la jurisprudence de la Cour d'Arbitrage les procédures préalables ne sont pas des causes d'annulation.

Un membre, tout en souscrivant en grande partie aux considérations émises par le précédent intervenant, regrette néanmoins que la commission soit privée de l'avis du Conseil d'Etat sur le fonds.

Le même membre souhaite également que pour ce qui concerne les partenaires évincés par la nouvelle société (les trois communes et la Province de Brabant), un accord formel soit établi quant au montant de l'indemnisation qui leur sera accordée.

Le même membre déclare encore que la notion d'association de droit public exclut que l'organisme en question soit l'émanation d'un seul pouvoir public, et regrette que cette notion ne soit pas respectée, étant donné qu'il n'y a que deux partenaires au sein de la société, dont l'un est l'émanation de l'autre (la Région et la SRIB).

Hij betreurt eveneens dat al de organen van de maatschappij uitsluitend door de Executieve worden aangesteld, met uitzondering van de commissarissen voor de rekeningen, die worden benoemd door de algemene vergadering, wat niettemin op hetzelfde neerkomt aangezien het Gewest het merendeel van de maatschappelijke aandelen heeft.

Hij klaagt het feit aan dat de vertegenwoordiger van het Gewest in zijn eentje een algemene vergadering zou kunnen houden aangezien de statuten bepalen dat een algemene vergadering kan worden gehouden zodra de helft van de aandelen van de maatschappij wordt vertegenwoordigd.

Tot slot stelt hij de vraag of het opportuun is de gemeenten bij deze maatschappij te betrekken, als partners, zoals vervat in de benaming van het maatschappelijk doel (Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel).

Een lid meldt dat het ontwerp van ordonnantie gaat over heel het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en stelt zich vragen over de moeilijkheden die Brussel nog te wachten staan bij de regionalisering van de NMVB.

Hoe zullen de Brusselse lijnen van de NMVB worden beheerd; zullen ze worden toegevoegd aan de lijnen van de MIVB of vallen ze onder het beheer van een filiaal van de MIVB?

Nog steeds met betrekking tot de regionalisering van de NMVB vraagt hetzelfde lid hoe de goederen, de depots, het rollend materieel, het onderhoudspersoneel, de eindstations en de maatschappelijke zetel van de NMVB zullen worden verdeeld tussen de verschillende Gewesten.

Naar zijn mening dient er te worden onderhandeld met de andere Gewesten om, enerzijds, te vermijden dat het financieel evenwicht tussen de lijnen van de NMVB te Brussel en de lijnen van de MIVB buiten Brussel nadelig zou uitvallen voor het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, en anderzijds om de tariefstructuren van MIVB en NMVB eenvormig te maken zodat het zonaal tariefsysteem dat op dit ogenblik door de NMVB wordt toegepast, wegvalt.

Het gaat om een belangrijk probleem want de NMVB beschikt over een exploitatievergunning voor de Ninoofse-, de Leuvense- en de Waterloosesteenweg, die een aanzienlijk deel van de bevolking bedienen, evenals lijn 0. Het Brussels personeel is bovendien ongerust.

Tenslotte wenst dit lid eveneens de door de Executieve vooropgestelde doelstellingen te kennen, daar waar de GIMB bij het kapitaal van de maatschappij wordt betrokken en er voor de GIMB een heel symbolisch aantal aandelen wordt voorbehouden.

De même, il regrette que l'ensemble des organes de la société soient nommés exclusivement par l'Exécutif, à l'exclusion des commissaires aux comptes, qui sont nommés par l'assemblée générale, ce qui est néanmoins équivalent puisque la Région détient la majorité des parts sociales de la société.

Il dénonce le fait que le représentant de la Région pourrait tenir une assemblée générale seul, étant donné que les statuts stipulent que pour qu'une assemblée générale puisse se tenir valablement, il suffit que la moitié des parts de la société soit représentée.

Il pose, en conclusion, la question de l'opportunité d'associer les communes à cette société en tant que partenaires, comme la dénomination de l'objet social (Société de Transports intercommunaux de Bruxelles) le prévoit.

Un membre signale que le projet d'ordonnance porte sur l'ensemble des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, et s'inquiète des problèmes que vont poser à Bruxelles la régionalisation de la SNCV.

Comment se fera la gestion des lignes bruxelloises de la SNCV; seront-elles rattachées au réseau de la STIB, ou seront-elles gérées par une société filiale de cette dernière?

Toujours en ce qui concerne la régionalisation de la SNCV, le même membre demande comment s'effectuera la répartition entre les Régions, des biens, des dépôts, du matériel roulant, du personnel d'entretien, des terminus, ainsi que du siège social de la SNCV.

Selon lui, une négociation avec les autres Régions doit être entreprise pour, d'une part, éviter que la balance financière entre les lignes SNCV à Bruxelles et les lignes STIB en dehors de Bruxelles ne soit défavorable à la Région de Bruxelles-Capitale, et d'autre part pour uniformiser les structures tarifaires de la STIB et de la SNCV, et mettre fin ainsi au système tarifaire par zone pratiqué actuellement par la SNCV.

Il s'agit de problèmes importants puisque la SNCV possède un droit d'exploitation des lignes dans les chaussées telles celle de Ninove, de Louvain, de Waterloo, qui desservent une population importante, et de la ligne 0. En outre, le personnel bruxellois est inquiet.

Enfin, ce membre désire également connaître les objectifs poursuivis par l'Exécutif, en associant la SRIB au capital de la société, et en lui réservant un nombre de parts très symbolique.

Antwoorden van de Minister

De Minister dankt eerst en vooral al de deelnemers voor de uitmuntende geest waarin werd gewerkt en voor de pertinente vragen en opmerkingen tijdens het werk.

Vooreerst tot diegenen die vinden dat de verbruikers onvoldoende worden betrokken in de denkoefening en in het bestuur van de MIVB, en tot diegenen die opnieuw een soort intercommunale wensen, antwoordt de Minister dat het vervoerbeleid op dit ogenblik een typisch gewestelijke materie is en dat de Raad en de Executieve dus hun verantwoordelijkheid ter zake dienen op te nemen. De Executieve zal er in ieder geval voor zorgen dat de particulieren en de gemeenten bij het beleid worden betrokken door contact te leggen en te behouden met de gemeentelijke overheden en met de verenigingen.

Vervolgens antwoordt de Minister aan de eerste spreker dat, wat het recht op mobiliteit betreft het duidelijk is dat dit principe, dat zo expliciet in de ordonnantie werd opgenomen, de Executieve in staat moet stellen een reeks toepassingsbesluiten op te stellen om dit recht te ontwikkelen. Deze besluiten krijgen twee hoofddoelstellingen :

— enerzijds streven naar een vlotter verkeer van het openbaar vervoer op het grondgebied van het Gewest, ongeacht of het om het gewestelijk of het gemeentelijk wegennet gaat. Een vlot verkeer maakt een verhoging van de commerciële snelheid van de bovengrondse voertuigen van het openbaar vervoer mogelijk, wat hen aantrekkelijker en minder duur voor de gemeenschap maakt. In dit verband herinnert de Minister eraan dat 1 km/u gewonnen op heel het net, 100 miljoen gewonnen betekent voor de MIVB en dus voor het Gewest;

— anderzijds zullen de toepassingsbesluiten streven naar de ontwikkeling van alternatieve betalingssystemen van het openbaar vervoer.

Wat de beheersovereenkomst tussen de Executieve en de MIVB betreft, heeft de Executieve de methodologie en de belangrijkste principes met het oog op de goedkeuring van de beheersovereenkomst vastgelegd.

Dit zal de bestuurder-directeur-generaal van de MIVB in staat stellen van start te gaan met :

— de onderhandelingen over de beheersovereenkomst met de sociale partners zoals bepaald in artikel 3 van het ontwerp van ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest;

— met het opstellen van een bedrijfsplan waarover sprake in artikel 4 van hetzelfde ontwerp van ordonnantie.

Réponses du Ministre

Le Ministre remercie l'ensemble des participants à ces travaux pour l'excellent esprit qui y règne, et la pertinence des suggestions et remarques qui y sont faites.

En premier lieu, il répond à ceux qui trouvent que les consommateurs ne sont pas assez partie prenante à la réflexion et à la direction de la STIB, et à ceux qui souhaitent en revenir à une sorte de société intercommunale, le Ministre déclare que la politique des transports est aujourd'hui une matière typiquement régionale, et qu'il appartient donc au Conseil et à l'Exécutif de prendre ses responsabilités à cet égard. L'Exécutif veillera en tout état de cause à ce que les particuliers et les communes soient associés à sa politique, en maintenant et en entretenant des contacts avec les autorités communales et avec les mouvements associatifs.

Le Ministre répond ensuite au premier intervenant en ce qui concerne le droit à la mobilité, il est clair que ce principe repris de manière aussi explicite dans l'ordonnance, permettra à l'Exécutif d'établir une série d'arrêtés d'application pour développer ce droit. Ces arrêtés auront deux objectifs principaux :

— D'une part, ils viseront à faciliter la circulation des transports en commun sur le territoire de la Région, que ce soit en voirie régionale ou en voirie communale. Ces facilités devront permettre d'augmenter la vitesse commerciale des véhicules de transport en commun de surface, ce qui rendra ceux-ci plus attractifs et moins coûteux pour la collectivité. Le Ministre rappelle à ce sujet que 1 km/h gagné sur l'ensemble du réseau fait gagner 100 millions à la STIB et donc à la Région;

— d'autre part, les arrêtés d'application viseront à développer des systèmes de financement alternatifs des transports en commun.

Pour ce qui est du contrat de gestion à établir entre l'Exécutif et la STIB, l'Exécutif a arrêté la méthodologie et les grands principes en vue de l'approbation du contrat de gestion.

Ceci permettra à l'administrateur-directeur général de la STIB de débuter :

— les négociations du contrat de gestion avec les partenaires sociaux, tel que prévu à l'article 3 du projet d'ordonnance relatif à l'organisation des transports en commun dans la Région;

— l'élaboration du plan d'entreprise dont il est question à l'article 4 de ce même projet d'ordonnance.

De Executieve gaat er eveneens akkoord dat de bestuurder-directeur-generaal van de MIVB verslag uitbrengt bij het beheerscomité van de nieuwe maatschappij opgericht door bovengenoemde ordonnantie, over de onderhandelingen waarvan sprake, voor de voorstelling van de beheersovereenkomst ter goedkeuring van de raad van bestuur van de MIVB.

Na deze goedkeuring zal de beheersovereenkomst ter definitieve goedkeuring aan de Executieve worden overgemaakt. Er wordt naar gestreefd deze procedure te beëindigen vóór 31 december van dit jaar, aangezien de beheersovereenkomst aanvang zou nemen op 1 januari 1991.

Bij de bepaling van haar standpunt heeft de Executieve elementen van verschillende aard in acht genomen :

— De voogdijminister en de Executieve hechtten bijzonder belang aan de MIVB vanwege haar gewicht op de begroting van het Gewest, en breder genomen op het Gewest.
— Een wijziging in de betrekkingen tussen de MIVB en haar toezichthoudende overheid.
— Een herverdeling van de taken tussen de nieuwe gewestelijke administratie en de MIVB.
— Een geleidelijk opgezet, geïntegreerd gewestelijk vervoerbeleid waarin de MIVB een rol speelt.
— De begrenzing van de budgettaire middelen van het Gewest, wat insluit dat wordt uitgekeken naar een openbaar vervoer dat het minst kost, dit wil zeggen dat bij het inzetten van de middelen gestreefd wordt naar de laagste kostprijs, op het niveau van een bepaalde kwaliteit, om te bereiken wat nodig is voor de uitvoering van de taken die de MIVB worden opgelegd.

De ombudsdienst wordt een instelling waarop een klager enkel een beroep kan doen wanneer hij van mening is dat zijn klacht slecht werd behandeld door de MIVB.

Het toepassingsbesluit dat voor het einde van dit jaar moet worden opgesteld, zal duidelijk bepalen dat enkel klachten die reeds door de betrokken dienst van de MIVB werden behandeld, en in geval deze behandeling geen voldoening geeft aan de klager, aanleiding kunnen geven tot een vorm van in beroep gaan bij de ombudsman.

Het is in feite belangrijk dat de MIVB eerst zelf kan bijdragen tot een doeltreffend antwoord op klachten zodat zij zelf de dienstverlening naar het cliënteel kan verbeteren. De MIVB hecht nu reeds veel belang aan deze doelstelling.

Het is anderzijds noodzakelijk dat de ombudsman (vrouw) afhankelijk staat tegenover de MIVB, niet tot de gewestelijke administratie behoort en geen politiek mandataris is, zodat hij zijn functie geheel onafhankelijk kan uitoefenen.

L'Exécutif a également marqué son accord pour que l'administrateur-directeur général de la STIB fasse rapport au comité de gestion de la nouvelle société créée par l'ordonnance précitée, sur les négociations en question, pour présentation du contrat de gestion à l'approbation du conseil d'administration de la STIB.

Après cette approbation, le contrat de gestion sera soumis à l'Exécutif pour approbation définitive par celui-ci. L'objectif poursuivi est de clôturer cette procédure pour le 31 décembre de cette année, puisque le contrat de gestion devrait prendre cours au 1er janvier 1991.

Les éléments qui ont prévalu à établir la position de l'Exécutif sont de différents ordres :

— Une attention particulière attachée à la STIB par le Ministre de tutelle et l'Exécutif, liée à l'importance de celle-ci dans le budget régional, et plus largement dans la Région.
— Un changement dans les relations entre la STIB et sa tutelle.
— Une redistribution des missions entre la nouvelle administration régionale et la STIB.
— La mise en place progressive d'une politique régionale intégrée des déplacements dans laquelle la STIB a un rôle à jouer.
— Une limitation des moyens budgétaires de la Région, ce qui implique la recherche d'un transport en commun au moindre coût, c'est-à-dire pour lequel les moyens mis en œuvre sont définis en recherchant le coût minimum, à niveau de qualité déterminé, pour atteindre ce qui est nécessaire à la réalisation des missions imposées à la STIB.

Le service ombudsman sera une instance d'appel qui ne pourra être saisie par un plaignant que lorsque celui-ci estimera que sa plainte aura été mal traitée par la STIB.

L'arrêté d'application à mettre au point d'ici la fin de l'année prévoira d'ailleurs de manière très claire que seules les plaintes ayant déjà fait l'objet d'un traitement par le service concerné de la STIB, et dans le cas où ce traitement ne donne pas satisfaction au plaignant, pourront faire l'objet d'une sorte de recours auprès de l'ombudsman.

En fait, il est primordial que la STIB puisse elle-même apporter une réponse adéquate aux plaignants afin d'améliorer elle-même son service à la clientèle. La STIB s'attache déjà aujourd'hui à cet objectif.

D'autre part, l'ombudsman sera nécessairement une personne indépendante de la STIB, n'appartenant pas à l'administration régionale, n'ayant pas de mandat politique, de manière à pouvoir exercer son activité en toute indépendance.

Aan de tweede spreker antwoordt de Minister dat er een ontwerp van samenwerkingsakkoord bestaat dat inderdaad voorziet in een akkoord tussen het Waalse, het Vlaamse en het Brusselse Gewest voor de lijnen naar Brussel.

Krachtens het akkoord van het overlegcomité Regering/Executieven van 28 december 1988 zal trouwens een waarnemer van beide instellingen, de Waalse en de Vlaamse, mogen aanwezig zijn in de raad van bestuur van de nieuwe maatschappij.

Het recht op mobiliteit zal toelaten deze problematiek in het geheel van de bevoegdheden van de Executieve te plaatsen.

De Minister preciseert dat de beheersovereenkomst als een overeenkomst wordt opgevat, zij bepaalt rechten en plichten van de partijen, daar waar het bestek unilateraal is. De doelstellingen die de Executieve aan de MIVB toekent zijn van voluntaristische aard, zij maken het mogelijk dat het openbaar vervoer voorrang krijgt.

Wat de structuur van de organen van de maatschappij betreft, wil de hoofdaandeelhouder zelf de direkteur-generaal aanwerven bij de herstructurering van de maatschappij. De waarde en het belang van de aandeelhouder waarnaar verwezen wordt zijn bekend. Bovendien werd op het gebied van structuren niets gewijzigd in verhouding tot de huidige toestand.

De vertegenwoordigers van de vakverenigingen zijn inderdaad lid met adviserende stem; het is normaal dat in een bedrijf met 5.500 personen de vertegenwoordigers van de werknemers betrokken worden bij het beheer, zowel in het kader bepaald door de wet van 1948 op de paritaire structuren als in de beheersorganen van de maatschappij, zonder evenwel tot zelfbeheer over te gaan. De Minister stelt vast dat het huidige systeem dat in dit ontwerp wordt bevestigd, alle partijen voldoening schenkt.

Het is inderdaad zo dat de raad van bestuur door de Executieve wordt benoemd. De raad van bestuur wordt de afspiegeling van de hoofdaandeelhouder en van het gewicht van het Gewest in de maatschappij.

De gemeenten zijn sinds jaren niet meer bij de raad betrokken. De Executieve en de Hoofdstedelijke Raad zijn op dit ogenblik de weergave van het gewestelijk belang. Vroeger had de Agglomeratie deze rol.

De opdrachthouder werd bij de MIVB aangesteld in 1976. Deze functie wordt in dit ontwerp bevestigd. Hij vertegenwoordigt de Minister in de beheersorganen en draagt er derhalve zorg voor dat het financieel kader van de maatschappij wordt gerespecteerd.

En réponse au second intervenant, le Ministre répond qu'il existe un projet d'accord de coopération qui prévoit effectivement un accord entre les Régions wallonne, flamande et bruxelloise pour les lignes vers Bruxelles.

Par ailleurs, la présence d'un observateur des deux organismes wallon et flamand sera possible au conseil d'administration de la nouvelle société en vertu de l'accord du comité de concertation Gouvernement/ Exécutifs du 28 décembre 1988.

Le droit à la mobilité permettra d'envisager cette problématique au travers de l'ensemble des compétences de l'Exécutif.

Le Ministre précise que le contrat de gestion est de nature conventionnelle, il définit les droits et obligations des parties, alors que le cahier des charges est unilatéral. Les objectifs que l'Exécutif assigne à la STIB sont de nature volontariste permettant d'assurer la priorité des transports en commun.

En ce qui concerne la structure des organes de la société, l'actionnaire principal veut engager personnellement le directeur général dans la reconstruction de la société. La valeur et le poids de l'actionnaire de référence est connue. En plus, au niveau des structures, rien n'est changé par rapport à la situation actuelle.

Les représentants des organisations syndicales sont effectivement membres avec voix consultative; il est normal que dans une entreprise de 5.500 personnes, les représentants des travailleurs soient associés à la gestion tant dans le cadre prévu par la loi de 1948 sur les structures paritaires mais aussi dans les organes de la gestion de la société sans aller jusqu'à l'autogestion. Le Ministre constate que le système actuel et confirmé dans le présent projet, fonctionne à la satisfaction de toutes les parties.

C'est vrai que le conseil d'administration est nommé par l'Exécutif, il est le reflet de l'actionnaire principal et du poids régional dans la société.

Les communes ne sont plus associées au conseil depuis des années. C'est l'Exécutif et le Conseil régional qui sont aujourd'hui le reflet de l'intérêt régional; l'Agglomération auparavant avait ce rôle.

Le chargé de mission a été mis en place à la STIB en 1976. Cette fonction est confirmée dans le présent projet. Il représente le Ministre au sein des organes de gestion et assure le Ministre du respect du cadre financier fixé à la société.

Om de vragen over de ombudsman (-vrouw), en het adviescomité te beantwoorden, verduidelijkt de Minister dat zowel het adviescomité als de ombudsdienst overeenstemmen met de wil om de maatschappij transparant te maken voor de klant. De leden hadden het over de rol van onze Vorsten hierin. De Minister onderstreept dat het abnormaal is dat men zich tot de hoogste overheid van het land zou moeten wenden opdat een klant van de MIVB zou worden gehoord. De twee organen die worden opgericht verzekeren de klant van een antwoord zonder dat dit de normale werking van de diensten van de maatschappij in de weg staat.

In verband met de mogelijkheid tot onteigenen, is er een status quo in verhouding tot de vroegere tekst, behalve dat elke onteigening vooraf door de Executieve moet worden goedgekeurd ter naleving van de ordonnantie die enkele maanden geleden door de Raad werd gestemd.

De problematiek van de lijn 0 wordt besproken bij de ontbinding van de maatschappij. Het lijkt logisch dat deze lijn door de MIVB wordt overgenomen.

De duur van de beheersovereenkomst wordt verbonden aan de duur van de legislatuur om eventueel te kunnen inspelen op de zich ontwikkelende gewestelijke realiteit. De bijlagen bij het plan kunnen het voorwerp worden van een geleidelijke aanpassing naargelang van de gewestelijke behoeften en van de MIVB.

Het bedrijfsplan is zelf eveneens aan ontwikkelingen onderhevig; het vertaalt de doelstellingen van de beheersovereenkomst in een interne strategie. De duur, het herevalueren en de uitvoering van het bedrijfsplan worden opgenomen in de beheersovereenkomst.

De denkoefening van de Minister en van de Executieve — zowel op het vlak van het bestek, de statuten als de beheersovereenkomst — is goed gevorderd. Maar al deze stukken hebben slechts zin indien over de ordonnantie die ze opricht wordt gestemd.

Aan de derde spreker antwoordt de Minister dat met betrekking tot het Vlaamse decreet, het decreet van 31 juli 1990 (gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van zaterdag 27 oktober 1990) in tegenstelling tot wat het lid beweerde, het bestaan bepaalt :

— van een algemene vergadering;
— van een raad van bestuur;
— van een directeur-generaal en van een adjunct-directeur-generaal;
— van een directieraad.

De Executieve neemt in haar ontwerp de bestaande structuur over; de kwaliteit ervan werd bewezen en hij bestaat eveneens in andere vervoermaatschappijen.

Pour répondre aux questions sur l'ombudsman et le comité consultatif, le Ministre précise que tant le comité consultatif que le service ombudsman correspondent à la volonté de transparence des rapports de la société avec ses clients. Un membre a parlé du rôle joué à cet égard par nos Souverains. Le Ministre souligne combien il est anormal qu'il faille s'adresser aux plus hautes autorités du pays pour qu'un client de la STIB puisse être entendu. Les deux organes mis en place garantissent au client d'avoir une réponse sans interférer avec le fonctionnement normal des services de la société.

En ce qui concerne la possibilité d'exproprier, c'est le statu quo par rapport au texte ancien, à ceci près que toute expropriation devra au préalable être approuvée par l'Exécutif dans le respect de l'ordonnance votée par le Conseil il y a quelques mois.

Quant à la problématique de la ligne 0, celle-ci sera discutée lors de la dissolution de la société. Il semble logique que cette ligne soit reprise par la STIB.

La durée du contrat de gestion est liée à la durée de la législature pour permettre une adaptation à la réalité régionale évolutive. Les annexes au plan peuvent faire l'objet d'une adaptation progressive au gré des besoins régionaux et de la STIB.

Le plan d'entreprise est lui aussi évolutif car il traduit en termes de stratégie interne les objectifs du contrat de gestion. Sa durée, la réévaluation et sa réalisation sont indiqués dans le contrat de gestion.

La réflexion du Ministre et celle de l'Exécutif — tant sur le cahier des charges, les statuts, le contrat de gestion — est bien avancée. Mais l'ensemble de ces documents n'aura de sens que si l'ordonnance les autorisant est votée.

En réponse au troisième intervenant, le Ministre répond qu'en ce qui concerne le décret flamand, contrairement à ce qui a été affirmé par un membre, le décret de la Région flamande du 31 juillet 1990 (publié au *Moniteur belge* du samedi 27 octobre 1990), prévoit l'existence :

— d'une assemblée générale;
— d'un conseil d'administration;
— d'un directeur général et d'un directeur général-adjoint;
— d'un conseil de direction.

L'Exécutif a repris dans son projet la structure existante qui a fait ses preuves et qui existe dans d'autres sociétés de transports.

Wat de afzwakking van de raad van bestuur betreft, staat de Minister erop te preciseren dat de raad van bestuur een belangrijke drijfkracht blijft; hij zal trouwens vaker kunnen vergaderen dan in het verleden. Wat het beheerscomité betreft, hiervan wordt de rol van « hoog bestuur » bevestigd in het beheer van de maatschappij en dit des te meer — nieuw feit — naarmate het gelast wordt met de uitvoering van de beheersovereenkomst. De uitvoering van de controle valt onder controle van de raad van bestuur.

Wat de rol van de verbruikers betreft, wenst een lid dat deze belangrijker wordt en de Minister benadrukt dat de ordonnantie voorziet in de oprichting van een adviescomité zodat het de verbruikers mogelijk wordt op hun rechten te staan.

Een lid heeft me gevraagd of de bestuurders die benoemd worden, zullen worden gekozen onder de leden van de algemene vergadering van de MIVB. Er dient te worden benadrukt dat artikel 7 van het ontwerp van ordonnantie bepaalt dat de Executieve de leden van de raad van bestuur benoemt.

Voor de algemene vergadering bepaalt het voorontwerp van de statuten dat elke eigenaar van de maatschappelijke aandelen wordt vertegenwoordigd door een hiertoe aangeduide gevolmachtigde.

Aangezien er slechts twee aandeelhouders zullen zijn, zullen er slechts twee gevolmachtigden zitting hebben in de algemene vergadering. De bestuurders zullen dan ook niet noodzakelijk lid zijn van de algemene vergadering.

Voor wat de sancties betreft bij niet-naleving van de verplichtingen van de beheersovereenkomst moet het volgende onderscheid worden gemaakt :

— wat het Gewest betreft is de voornaamste verplichting van financiële aard. Er is bepaald dat het Gewest de kosten zal dragen van eventuele vertragingen van de betalingen;
— wat de MIVB betreft zal de sanctie voornamelijk van morele aard zijn aangezien het onmogelijk is om een systeem van financiële straffen te overwegen die slechts aan het Gewest zouden kunnen worden opgelegd. Door de bepaling van de financiële middelen van de maatschappij om — in elk geval op financieel vlak — haar financiële doelstellingen na te leven.

Op de vraag met betrekking tot de bevoegdheden van de ombudsman (-vrouw), antwoordt de Minister dat hij, in functie van artikel 19 van de ordonnantie, de bevoegdheden zal hebben die te maken hebben met de opdrachten die hem worden toevertrouwd, met name het onderzoek van de klachten, een tussenkomst om minnelijke schikkingen te bevorderen en het verstrekken van adviezen aan de maatschappij.

Pour ce qui est de l'affaiblissement du conseil d'administration, le Ministre tient à préciser que le conseil d'administration continuera à jouer un rôle moteur imporant; il aura d'ailleurs la faculté de se réunir plus souvent que par le passé. Quant au comité de gestion, il sera confirmé dans son rôle de « haute direction » dans la gestion de la société, et ce d'autant plus qu'il aura — fait nouveau — à exécuter le contrat de gestion. Cette exécution sera contrôlée par le conseil d'administration.

En ce qui concerne le rôle des utilisateurs que le membre veut voir accru, le Ministre souligne que l'ordonnance crée le comité consultatif qui permettra aux utilisateurs de faire entendre leurs droits.

A la question de savoir si les administrateurs qui seront nommés seront choisis parmi les membres de l'assemblée générale de la STIB, il faut souligner que l'article 7 du projet d'ordonnance dispose que l'Exécutif nomme les membres du conseil d'administration.

Pour l'assemblée générale, l'avant-projet de statuts dispose que chaque propriétaire de parts sociales est représenté par un mandataire désigné à cet effet.

Puisqu'il n'y aura que deux actionnaires, seuls deux mandataires siégeront en assemblée générale. Dès lors, les administrateurs ne seront pas nécessairement membres de l'assemblée générale.

En ce qui concerne les sanctions en cas de non-observance des obligations du contrat de gestion, il faut faire la distinction suivante :

— en ce qui concerne la Région, l'obligation principale est de nature financière. Il est disposé que la Région supportera les frais d'éventuels retards de paiement;
— en ce qui concerne la STIB, la sanction sera surtout de nature morale puisqu'il est impossible d'envisager un système de peines financières, lesquelles ne pourraient être infligées qu'à la Région. Toutefois, les moyens financiers de la société étant arrêtés jusqu'en 1994, elle sera contrainte de respecter, en tous cas au plan financier, ses objectifs financiers.

A la question relative aux pouvoirs de l'ombudsman, le Ministre répond qu'il aura, en fonction de l'article 19 de l'ordonnance, les pouvoirs qui ont trait aux missions qui lui sont confiées, à savoir l'examen des plaintes, s'entremettre pour faciliter un compromis et émettre des avis à la société.

Het is duidelijk dat de ombudsman (-vrouw), een adviesbevoegdheid heeft die niet dwingend is. Deze adviesbevoegdheid kan evenwel op de lange duur dienst doen als jurisprudentie en wijzigingen in bepaalde standpunten die door de maatschappij werden ingenomen, mogelijk maken.

Bovendien moet worden benadrukt dat de ombudsman (-vrouw) een jaarlijks verslag overmaakt aan de Minister van Verkeer die er alle gewenste consequenties kan uit trekken en die het zal mededelen aan de leden van deze commissie.

Aan de vierde spreker antwoordt de Minister dat, wat de uitwerking van een netplan betreft, één van de grote nieuwigheden van de beheersovereenkomst in verhouding tot de huidige praktijk inderdaad is dat de uitwerking van het net aan het Gewest wordt toevertrouwd veeleer dan aan de MIVB.

Het bleek inderdaad voor de hand te liggen dat vanaf het ogenblik dat men het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest een wetgevende macht toekende en er een Hoofdstedelijke Raad aan toevoegde, bevoegd op het vlak van stedebouw, ruimtelijke ordening, exploitatie van het openbaar vervoer, van huisvestingsbeleid, enz., het niet langer denkbaar was dat de zware taak van de bepaling van het net zou worden toevertrouwd aan de enige exploitatiemaatschappij van het openbaar vervoer.

De Executieve heeft dus beslist :

1. De inspanningen van de maatschappij opnieuw te centreren op haar handels- en exploitatieactiviteiten;
2. de verantwoordelijkheid voor het opstellen van een openbaar vervoersnet aan het Gewest toe te vertrouwen, hierbij zal het Gewest deze beschouwing in een ruimere context plaatsen en de totale problematiek van de verplaatsing in het Gewest analyseren, alle verplaatsingswijzen door elkaar (wagens, voetgangers, openbaar vervoer, fietsers, enz.) en rekening houden met het stedebouwkundige aspect en de ruimtelijke ordening.

Vanuit geheel het praktisch oogpunt zal het Gewest derhalve het netplan bepalen, onder de vorm van de reisweg en de wijze van vervoer.

Overigens vallen de andere aspecten, bijvoorbeeld het type materieel dat wordt ingezet, de exacte plaatsbepaling van de haltes, de opstelling van de uurregelingen, de bepaling van de omvang van de diensten en de plaatsbepaling van de tussenliggende eindstations onder de commerciële en exploitatiebevoegdheid die in het raam van de beheersovereenkomst aan de MIVB wordt toevertrouwd.

Il est clair que l'ombudsman aura donc un pouvoir d'avis non contraignant. Cependant, ce pouvoir d'avis peut à la longue faire office de jurisprudence et permettre des changements dans certaines positions prises par la société.

De plus, il faut souligner que l'ombudsman remettra un rapport annuel au Ministre des Communications qui pourra en tirer toutes les conséquences voulues et qui en fera communication aux membres de cette commission.

Le Ministre répond ensuite au quatrième intervenant qu'en ce qui concerne l'élaboration du plan de réseau, une des grandes nouveautés du contrat de gestion par rapport à la pratique actuelle, est effectivement de confier l'élaboration du réseau à la Région plutôt qu'à la STIB.

Il a paru en effet évident qu'à partir du moment où l'on venait de doter la Région de Bruxelles-Capitale d'un pouvoir législatif et d'un Conseil régional compétent pour les matières d'urbanisme, d'aménagement du territoire, d'exploitation des transports en commun, de la politique du logement, etc... il ne paraissait plus concevable de confier à la seule société exploitante des transports en commun la lourde tâche de définir le réseau.

L'Exécutif a donc décidé :

1. de recentrer les efforts de la société sur ses activités d'exploitation et de commercialisation;
2. de confier à la Région la responsabilité d'établir le réseau de transports en commun en intégrant cette réflexion dans un contexte plus large, en analysant la problématique globale du déplacement dans la Région, tous modes confondus, (voitures, piétons, transports en commun, cyclistes, etc...) et en prenant en considération les données d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

De manière tout à fait pratique, c'est donc la Région qui définira le plan du réseau, sous la forme de l'itinéraire et du mode de transport.

Par ailleurs, les autres aspects, par exemple le type de matériel utilisé, la localisation précise des arrêts, la confection des horaires, la détermination de l'amplitude des services, et la localisation des terminus intermédiaires, relèveront de l'autonomie d'exploitation et commerciale confiée à la STIB dans le cadre du contrat de gestion.

In het algemeen zal het Gewest :

— ervoor zorgen dat zijn beslissingen samengaan met de doelstellingen die werden vastgelegd bij de MIVB en de algemene beleidsverklaring;

— de MIVB betrekken bij het onderzoek van de te nemen beslissingen en haar tijdig over de genomen beslissingen inlichten, opdat zij zich kan voorbereiden om de indienststellingen te waarborgen op het door het Gewest gewenste tijdstip;

— ervoor zorgen de gemeenten via de Raadgevende Commissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer, erbij te betrekken.

De volgende procedure zal worden aangewend voor de wijzigingen van het netplan :

— het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest is de gesprekspartner naar buiten toe voor wat de onderhandelingen betreft met het oog op wijzigingen die aan het net worden aangebracht. De MIVB heeft evenwel de plicht tot initiatief ten overstaan van het Gewest voor elke wijziging waarvan zij de gegrondheid ziet aan de hand van de gegevens waarover zij beschikt omwille van haar activiteit als exploitante; het initiatief om van start te gaan met een onderzoek van een wijziging aan het net komt het Gewest toe;

— het onderzoek wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van het Gewest, in samenwerking met de MIVB;

— de raming en het programmeren van de begroting gebeuren door het Gewest voor de infrastructuurinvesteringen en door de MIVB voor de exploitatie- en toerustingsuitgaven die haar betreffen;

— de eindbeslissing wordt door het Gewest genomen aan de hand van de inlichtingen die hierboven worden aangehaald en die aan de MIVB worden medegedeeld.

Aan de vijfde spreker antwoordt de Minister dat, wat artikel 16 van het ontwerp van ordonnantie betreft, slechts de bewoordingen van de onlangs gestemde ordonnantie met betrekking tot de onteigeningen worden hernomen, aangezien artikel 3 van deze ordonnantie duidelijk zegt dat de Executieve geval per geval de gemeenten, de intercommunales, de instellingen van openbaar nut en elke andere morele rechtspersoon van openbaar recht toestemming verleent over te gaan tot onteigeningen.

De onteigeningsprocedures zullen in overeenstemming met de nationale wetgeving worden gevoerd.

De maatschappij is wel te verstaan slechts gerechtigd tot onteigenen binnen de grenzen van het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Voor wat onder de installatie van de uitrusting door de MIVB valt, verwijst de Minister naar de memorie van toelichting voor het artikel 16 van het ontwerp van ordonnantie.

De façon générale, la Région :

— veillera à ce que ses décisions soient cohérentes avec les objectifs fixés à la STIB et la déclaration de politique générale;

— associera la STIB à l'étude des décisions à prendre et l'informera à temps des décisions prises, afin qu'elle puisse se préparer à assurer les mises en service aux moments souhaités par la Région;

— veillera à associer les communes via la Commission consultative pour l'amélioration et la promotion des transports en commun.

La procédure suivante sera d'application pour les modifications du plan du réseau :

— l'interlocuteur vis-à-vis de l'extérieur pour ce qui concerne les négociations en vue de modifications à apporter au réseau est la Région de Bruxelles-Capitale. La STIB a toutefois un devoir d'initiative vis-à-vis de la Région pour proposer toute modification dont elle verrait le bien-fondé en fonction des éléments dont elle dispose en raison de son activité d'exploitant; l'initiative de débuter l'étude d'une modification au plan du réseau revient à la Région;

— l'étude est réalisée sous la responsabilité de la Région, en collaboration avec la STIB;

— l'évaluation et la programmation budgétaires sont faites par la Région pour les investissements d'infrastructure et par la STIB pour les dépenses d'exploitation et d'équipements qui la concernent;

— la décision finale est prise par la Région sur base des renseignements évoqués ci-dessus et communiqués à la STIB.

Le Ministre répond ensuite au cinquième intervenant qu'en ce qui concerne l'article 16 du projet d'ordonnance, il se contente de reprendre les termes de l'ordonnance votée récemment relative aux expropriations, puisque l'article 3 de cette ordonnance dit très clairement que l'Exécutif autorise cas par cas les communes, les intercommunales, les organismes d'intérêt public et toute autre personne morale de droit public à procéder à des expropriations.

Les procédures d'expropriation seront menées en conformité à la législation nationale.

Il est bien entendu que la société n'est habilitée à exproprier que dans les limites du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Pour ce qui est de l'installation d'équipement par la STIB, le Ministre renvoie à l'exposé des motifs de l'article 16 du projet d'ordonnance.

In verband met het indienen van de stukken zoals bepaald in artikel 13, verwijst hij eveneens naar de memorie van toelichting. Het is duidelijk dat, aangezien de jaarlijkse algemene vergadering plaatsvindt in de maand mei, deze stukken zeer binnenkort aan de Raad moeten worden overgemaakt, zo mogelijk vóór het parlementaire reces.

Wat het overdreven aantal bestuurders betreft, en de aangehaalde problematiek met betrekking tot de taalrolverdeling, meldt de Minister dat het krachtens de contingenten inherent aan deze aspecten, duidelijk is dat het in aanmerking genomen aantal een minimumcijfer is dat werd vooropgesteld, rekening houdend met de twee Gemeenschappen.

De syndicale vertegenwoordiging tenslotte is deze die op dit ogenblik bij de MIVB bestaat.

De Minister antwoordt de zesde spreker dat het tariefbeleid valt onder de verantwoordelijkheid van de MIVB; zij bepaalt het tariefbeleid met betrekking tot haar diensten, de creatie van nieuwe plaatsbewijzen, de opheffing van sommige plaatsbewijzen en in het algemeen al de tariefbeschikkingen vallen derhalve onder de commerciële autonomie van de MIVB in het kader bepaald door artikel 18 van de ordonnantie.

De MIVB zal elk jaar in de maand november haar voorstellen aan het Gewest formuleren. Rekening houdend met het sociaal belang van het tariefbeleid behoudt het Gewest de mogelijkheid om tegen de voorstellen van de MIVB in te gaan.

Het Gewest kan zich enkel verzetten tegen tariefwijzigingen of opheffing van plaatsbewijzen. Het Gewest en de MIVB dienen het dan eens te worden zodat het effect van de tariefwijzigingen van de betrokken plaatsbewijzen op de verwachte ontvangsten wordt gerepercuteerd op andere plaatsbewijzen.

Het advies van de prijzencommissie dient te worden ingewonnen en de maatschappij moet de procedure beginnen.

Wat de financiële aspecten betreft, verwijst de Minister naar de bespreking die zal plaatsvinden bij de indiening van de gewestelijke begroting 1991 en naar zijn inleidende uiteenzetting.

Met betrekking tot het recht op mobiliteit herhaalt hij dat :

— het een erkend kader is in de ordonnantie en dat alle gewestelijke bevoegdheden worden beoogd :
  - openbaar vervoer;
  - taxi's;
  - individueel vervoer;
  - ruimtelijke ordening.

Het gaat dus om een grondbeginsel.

Pour ce qui est du dépôt des documents visés à l'article 13, il se réfère également à l'exposé des motifs. Il est clair que puisque l'assemblée générale annuelle a lieu au mois de mai, ces documents devront être soumis au Conseil dans un délai rapide, si possible avant les vacances parlementaires.

En ce qui concerne le nombre excessif des administrateurs et la problématique évoquée quant à la répartition linguistique, le Ministre signale qu'en vertu des contingences inhérentes à ces aspects, il est clair que le nombre retenu est un chiffre minimal établi dans le respect des 2 Communautés.

Enfin, la représentation syndicale retenue est celle qui existe aujourd'hui à la STIB.

Le Ministre répond ensuite au sixième intervenant que la politique tarifaire est de la responsabilité de la STIB, c'est elle qui définit la politique tarifaire relative à ses services; dès lors, la création de nouveaux titres, la suppression de certains titres et, de façon générale, l'ensemble des dispositions tarifaires relèvent de l'autonomie commerciale de la STIB dans le cadre prévu par l'article 18 de l'ordonnance.

Chaque année, au mois de novembre, la STIB fera ses propositions à la Région. Etant donné les enjeux sociaux de la politique tarifaire, la Région garde la possibilité de s'opposer aux propositions de la STIB.

L'opposition de la Région ne pourra intervenir que pour des adaptations tarifaires ou des suppressions de titres de transport. La Région et la STIB doivent alors s'entendre pour que l'impact sur les recettes attendues des adaptations tarifaires des titres en question, soit répercuté sur d'autres titres.

Bien entendu, l'avis de la commission des prix doit être recueilli et c'est la société qui entamera la procédure.

En ce qui concerne les aspects financiers, le Ministre renvoie au débat qui aura lieu lors du dépôt du budget régional 1991 et à son exposé introductif.

Quant au droit à la mobilité, il répète que :

— c'est un cadre reconnu dans l'ordonnance et que *toutes les compétences régionales* sont visées :
  - transports publics;
  - taxis;
  - transports individuels;
  - aménagement du territoire.

Il s'agit donc d'une notion de référence.

Met betrekking tot de gemeenten bestaat de doelstelling in het bevorderen van een consensus om voorrang te verlenen aan het openbaar vervoer; de formule van een vertrouwensovereenkomst tussen elke gemeente en de MIVB kan worden overwogen.

Om het vervoer te begunstigen heeft de Minister op de Interministeriële Conferentie van Verkeerswezen voorgesteld dat vervoermaatschappijen volledig zouden worden vrijgesteld van toeslagen op petroleumprodukten. De centrale regering zal hiervan op de hoogte worden gebracht door Minister Dehaene.

De beheersovereenkomst is een instrument om de MIVB te valoriseren en dynamisch te maken.

De gestelde doelstellingen zijn :

1. commercialisering en exploitatie van een net;
2. de MIVB dient, met de hulp van het Gewest, een duidelijk deel van de markt van de verplaatsingen in te nemen.

Hiertoe beschikt de MIVB over beheersautonomie om dit te bereiken en nu reeds speelt de MIVB in op dit nieuwe gegeven.

De Minister zal naar best vermogen de MIVB de nodige hulp bieden.

Wat het oprichten van filialen betreft, neemt de Minister eerst het VSN-project in aanmerking, de financiering van de NMVB via 1,4 miljard en de valorisering van de terreinen.

Wat de ombudsman (-vrouw) betreft, preciseert de Minister dat de samenstelling en de werking van deze dienst aanleiding zal geven tot een besluit van de Executieve dat ten gepaste tijde aan de Commissie zal worden meegedeeld.

Wat het net betreft zullen de IRIS-slotbeschouwingen over het net worden onderzocht na de stemming over de begroting die de financiële middelen zal geven.

Met betrekking tot de participatie van de GIMB in de nieuwe maatschappij wordt haar aanwezigheid in het aandeelhouderschap van de MIVB gerechtvaardigd door het feit dat om een publiekrechtelijke vereniging op te richten er minstens twee aandeelhouders nodig zijn.

Bovendien wilde de Executieve, er gebruik van makend dat de GIMB de financiële holding is van het Gewest, de aanwezigheid mogelijk maken van een deskundige in financiële engineering in het kapitaal van de maatschappij.

Pour ce qui est du rapport avec les communes, l'objectif est de favoriser le consensus pour assurer la priorité aux transports en commun. La formule d'un contrat de confiance entre chaque commune et la STIB pourrait être envisagée.

Pour favoriser les transports, le Ministre a proposé à la Conférence interministérielle des Communications l'exonération totale des accises sur les produits pétroliers pour les sociétés de transport. Le gouvernement central en sera saisi par le Ministre Dehaene.

Le contrat de gestion est un instrument de valorisation et de dynamisation de la STIB.

Les objectifs fixés sont :

1. commercialisation et exploitation d'un réseau;
2. la STIB, avec l'aide de la Région, doit prendre une part visible du marché des déplacements.

Pour ce faire la STIB dispose de l'autonomie de gestion pour y arriver et elle s'adapte déjà aujourd'hui à cette nouvelle donnée.

Le Ministre s'efforcera de lui apporter toute l'aide nécessaire.

En ce qui concerne la filialisation : le Ministre retiendra d'abord le projet RER, le financement par la SNCB via 1,4 milliard et la valorisation des terrains.

En ce qui concerne l'ombudsman, le Ministre précise qe la composition et le fonctionnement de ce service feront l'objet d'un arrêté de l'Exécutif qui sera communiqué en temps opportun à la commission.

Pour ce qui concerne le réseau, les conclusions IRIS sur le réseau seront étudiées après le vote du budget donnant les moyens financiers.

Pour ce qui est de la participation de la SRIB dans la nouvelle société, la présence de celle-ci au sein de l'actionnariat de la STIB se justifie par le fait que pour faire une association de droit public, il faut au minimum 2 actionnaires.

En outre, profitant du fait que la SRIB est le holding financier régional, l'Exécutif a voulu permettre la présence d'un spécialiste d'engineering financier au sein du capital de la société.

Het deel dat trouwens door een fractie symbolisch bevonden wordt, is de weergave van het feit dat het Gewest de enige aandeelhouder van de GIMB is en dat het overbodig ware geweest haar participatie in het kapitaal van de MIVB te verhogen.

Niettemin werd het beoogde effect bereikt, met name de aanwezigheid van een financier in het aandeelhouderschap.

De Minister antwoordt de zevende spreker dat wat betreft de Vlaamse gemeenten die niet worden opgenomen in het kapitaal :

a) men eerst over de ordonnantie moet stemmen;

b) de Executieve er hem mee belastte de gemeenten te vergoeden;

c) contacten inmiddels aan de gang zijn.

De Minister herhaalt, wat de nieuwe vennoten betreft, dat om een publiekrechtelijke vereniging op te richten er twee aandeelhouders nodig zijn welke hun financiële participatie in het maatschappelijk kapitaal ook moge zijn. Het zouden het Gewest en de GIMB worden.

Het is inderdaad zo dat het Gewest hoofdaandeelhouder is. De Executieve steekt jaarlijks 7 miljard in de maatschappij. Het is dus logisch dat de Executieve waakt over het gebruik van de middelen aangezien zij er de politieke verantwoordelijkheid voor draagt.

Een lid betreurt het verloop van de procedure van ontbinding van de NMVB.

De Minister wijst erop dat krachtens het akkoord van het overlegcomité Regering/Executieven van 28 december 1988, het Brusselse Gewest geen betrokken partij uitmaakt van de ontbinding van de NMVB.

De wet van 26 juni 1990 bepaalt dat de NMVB wordt ontbonden tussen het Vlaamse en het Waalse Gewest. Beide Gewesten zullen daarentegen niet meer tussenkomen in de MIVB.

Bovendien, zal het samenwerkingsakkoord dat tussen de drie Gewesten werd onderhandeld :

— per Gewest een eersterangs en een tweederangs exploitant bepalen;

— de eersterangs exploitant in het Brusselse Gewest is de MIVB, deze kan de exploitatie van sommige lijnen van de NMVB, Waalse en Vlaamse, aan de tweederangs exploitant toevertrouwen. Het samenwerkingsakkoord zal het financieel probleem, de exploitatie en het tariefbeleid moeten behandelen.

Een lid vraagt dat de Minister het begrip alternerende financiering, waar hij in zijn inleidende uiteenzetting over sprak, nader omschrijft.

La part qu'un groupe considère d'ailleurs comme symbolique, reflète le fait que la Région est le seul actionnaire de la SRIB et qu'il eût été inutile d'augmenter sa participation dans le capital de la STIB.

Néanmoins, l'effet principal recherché, à savoir la présence d'un financier dans l'actionnariat, est atteint.

En réponse au septième intervenant, le Ministre signale qu'en ce qui concerne les communes flamandes non reprises dans le nouveau capital :

a) qu'il faut d'abord voter l'ordonnance;

b) que l'Exécutif l'a chargé de l'indemnisation des communes;

c) des contacts sont en cours.

Le Ministre rappelle, pour ce qui est des nouveaux associés, que pour faire une association de droit public, il faut 2 associés quel que soit leur participation financière au capital social. Ce seraient la Région et la SRIB.

C'est vrai que l'actionnaire principal est la Région. L'Exécutif injecte 7 milliards par an dans la société. Il est donc normal qu'il veille à l'utilisation des moyens puisqu'il en assure la responsabilité politique.

Un membre regrette le déroulement de la procédure de dissolution de la SNCV.

Le Ministre signale qu'en vertu de l'accord du comité de concertation Gouvernement/Exécutifs du 28 décembre 1988, la Région bruxelloise n'est pas partie prenante à la dissolution de la SNCV.

La loi du 26 juin 1990 prévoit que la SNCV sera dissoute entre les Régions flamande et wallonne. Par contre, les deux autres Régions n'interviennent plus dans la STIB.

En outre, *l'accord de coopération* négocié entre les trois Régions :

— déterminera un exploitant primaire et secondaire par Région;

— l'exploitant primaire en Région de Bruxelles est la STIB et peut confier au secondaire l'exploitation de certaines lignes SNCV wallonnes et flamandes. L'accord de coopération devra aborder le problème financier, l'exploitation, l'investissement et la politique tarifaire.

Un membre demande au Ministre de préciser la notion de financement alternatif à laquelle il a fait allusion dans son exposé introducif.

Hij verheugt er zich over dat de Minister belooft heeft alle ontwerpen van uitvoeringsbesluiten van dit ontwerp van ordonnantie aan de commissie voor te leggen.

De Minister antwoordt dat de alternerende financiering inhoudt dat het kapitaal van de filialen kan samengesteld worden met de medewerking van de privé-sector.

V. Artikelsgewijze bespreking

Verschillende leden dienen een amendement (nr. 21) in om het opschrift van het ontwerp van ordonnantie te wijzigen. Om het imago van het openbaar vervoer op te vijzelen moet men aandacht hebben voor de weinig vleiende connotatie van het woord « gemeenschappelijk » vervoer tegenover het individueel vervoer.

Een lid verklaart dat zijn fractie dit amendement niet kan steunen omdat het tot verwarring leidt. Het begrip « transports publics » (openbaar vervoer) is breder dan het begrip « transports en commun » (gemeenschappelijk vervoer) dat enkel de collectieve vervoermiddelen omvat, met uitzondering dus van de taxi's.

De indieners van het amendement antwoorden dat dit juist de bedoeling is. Ze wensen het begrip vervoer in het ontwerp te verruimen onder meer om alle vormen van openbaar vervoer dezelfde voordelen te laten genieten als de MIVB, door dit ontwerp van ordonnantie en zijn uitvoeringsbesluiten zal worden toegekend, bijvoorbeeld inzake voorrang op de wegen, voorbehouden aan de voertuigen van de MIVB.

Bovendien is het in het amendement voorgestelde opschrift hetzelfde als dat van een gelijkaardig decreet van de Waalse Gewestraad.

Een ander lid merkt op dat deze ordonnantie de MIVB een nieuw juridisch statuut wil bezorgen, waarbij de Executieve benadrukte het gemeenschappelijk vervoer de voorrang te willen verlenen. Zou het dan niet wenselijk zijn, in de Nederlandse tekst het opschrift in overeenstemming te brengen met de Franse tekst, en het woord « gemeenschappelijk » tussen de woorden « openbaar » en « vervoer » bij te voegen?

De Minister belast met Openbare Werken en Verkeer antwoordt aan de verschillende sprekers dat voor dit opschrift gekozen werd om legistieke redenen. In de bijzondere wet van 8 augustus 1980 op de staatshervorming, artikel 6, X, 8°, spreekt men over « gemeenschappelijk stads- en streekvervoer ». Om

Il se réjouit de l'engagement pris par ailleurs par le Ministre de soumettre à la commission tous les projets d'arrêtés d'exécution du présent projet d'ordonnance.

Le Ministre répond que par financement alternatif il faut comprendre la possibilité d'associer le secteur privé dans la constitution du capital des filiales.

V. Discussion des articles

Plusieurs membres déposent un amendement (n° 21) visant à remplacer l'intitulé du projet d'ordonnance. En effet dans le but d'améliorer l'image de marque des transports publics il faut être attentif à la connotation peu flatteuse du terme transport en commun par opposition au transport individuel.

Un membre déclare que son groupe ne peut soutenir cet amendement parce qu'il introduit une confusion. La notion de transports publics est plus large que celle de transports en commun qui ne vise que les transports collectifs, à l'exclusion donc des taxis.

Les auteurs de l'amendement répondent que cela constitue précisément l'objet de leur amendement. Ils souhaitent élargir la notion de transport visée dans le projet pour notamment faire bénéficier tous les types de transport public d'avantages similaires à ceux que le projet d'ordonnance, et ses arrêtés d'exécution, vont accorder à la STIB en termes, par exemple, de priorité sur les voies de circulation.

En outre, l'intitulé proposé dans l'amendement reprend celui d'un décret similaire adopté par le Conseil régional wallon.

Un autre membre fait observer que l'objet de la présente ordonnance est de donner à la STIB un nouveau statut juridique, et l'Exécutif a souligné à cette occasion qu'il souhaitait donner la priorité aux transports en commun. Ne faudrait-il pas dès lors mettre le texte néerlandais de l'intitulé en concordance avec le texte français, et ajouter le mot « gemeenschappelijk » entre « openbaar » et « vervoer ».

Le Ministre des Travaux publics et des Communications répond aux différents intervenants qu'il y a un motif d'ordre légistique pour lequel le présent intitulé a été retenu. En effet, dans la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, à l'article 6, X, 8°, on utilise les termes « transports en commun urbain et

alle betwistingen over deze ordonnantie in de toekomst te vermijden was het beter de terminologie van de bijzondere wet te gebruiken. Daarom hebben de diensten van de Executieve gemeend dat het opschrift van het Waalse decreet niet kon overgenomen worden.

Een van de auteurs van het amendement merkt op dat de Raad van State nochtans geen bezwaar had tegen het opschrift van dit Waalse decreet dat door hem werd onderzocht, wat niet het geval was van het ontwerp tot reorganisatie van de MIVB.

Het amendement wordt verworpen met 7 stemmen tegen 1.

Artikel 1

Een lid vraagt nadere uitleg over de juridische vorm van de publiekrechtelijke vereniging waarvan sprake in het derde lid. Gaat het om een publiekrechtelijke naamloze vennootschap met maatschappelijke aandelen of om een publiekrechtelijke naamloze vennootschap met een autonoom stelsel? Moet er in dit laatste geval in dit ontwerp van ordonnantie niet voorzien worden in de juridische mechanismen voor de werking van deze vereniging?

De Minister antwoordt dat het om een zuivere publiekrechtelijke vereniging gaat. Volgens Professor Flamme is de publiekrechtelijke vereniging een gepersonaliseerde openbare dienst opgericht zoals een vereniging, samengesteld hetzij uitsluitend met publiekrechtelijke personen hetzij met privaat- en publiekrechtelijke personen en waarvan de toezichthoudende organen aan de Minister, die de leiding heeft over het departement waaronder deze dienst valt, worden voorgelegd. De rechtsleer zegt dat een publiekrechtelijke vereniging zowel een zuivere vereniging met uitsluitend publiekrechtelijke personen kan zijn als een gemengd publiekrechtelijk organisme en vereniging waarvan het beheer onder verscheidene juridische vormen door particulieren en overheid verzorgd wordt; de overheid blijft meester over het organisme. Op basis van deze definitie zal de nieuwe maatschappij wel degelijk een zuivere publiekrechtelijke vereniging zijn, sui generis (t.t.z. niet onderworpen aan de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen en aan de wet van 16 maart 1954 zoals ze vandaag bestaat).

Een lid vraagt zich af of in het vijfde lid, de woorden « hecht haar goedkeuring aan » niet moeten vervangen worden door « besluit over ».

De Minister antwoordt dat de nieuwe maatschappij, in toepassing van de ordonnantie, zal opgericht worden in de vorm van een (publiekrechtelijke)

vicinal ». Pour éviter toute contestation future relative à la présente ordonnance, il valait mieux reprendre la terminologie utilisée dans le texte même de la loi spéciale. C'est la raison pour laquelle les services de l'Exécutif ont également estimé qu'il y avait un risque à utiliser l'intitulé de décret wallon.

Un des auteurs de l'amendement relève que le Conseil d'Etat n'a pourtant pas fait d'objection sur l'intitulé de ce décret wallon qui, lui, a été examiné par le Conseil d'Etat, ce qui n'est pas le cas du projet réorganisant la STIB.

L'amendement est rejeté par 7 voix contre 1.

Article 1er

Un membre demande une précision au sujet de la forme juridique de l'association de droit public dont on parle à l'alinéa 3. S'agit-il d'une société anonyme de droit public constituée avec des parts sociales, ou d'une société anonyme de droit public à régime autonome? Dans ce dernier cas, ne faudrait-il pas prévoir les mécanismes juridiques de fonctionnement de cette société dans le projet d'ordonnance?

Le Ministre répond qu'il s'agit d'une association de droit public pure. Selon le professeur Flamme, l'association de droit public est un service public personnalisé institué par le procédé de l'association, composé soit de personnes publiques exclusivement, soit de personnes publiques et privées, et dont les organes de tutelle sont soumis au Ministre dirigeant le département dont ils relèvent. La doctrine considère qu'une association de droit public peut prendre la forme soit d'une association pure comprenant exclusivement des personnes publiques, soit des organismes et des associations publics d'économie mixte à la gestion desquels sont associés sous des formes juridiques diverses des particuliers et des pouvoirs publics, ces derniers gardant cependant la maîtrise de l'organisme. Sur base de cette définition, la nouvelle société sera donc bien une association de droit public pure sui generis (c.à.d. non soumis aux lois coordonnées sur les sociétés commerciales et à la loi du 16 mars 1954 telle qu'elle existe aujourd'hui).

Un membre se demande s'il ne faudrait pas remplacer au cinquième alinéa le terme « approuvé » par celui de « arrêté ».

Le Ministre répond que la nouvelle société sera, en application de l'ordonnance, constituée sous la forme d'une association (de droit public). Il est donc normal

vereniging. Het is dus normaal dat de statuten op initiatief van de partners in de maatschappij worden opgesteld en vastgelegd en daarna door de Executieve worden goedgekeurd.

Een lid merkt op dat in dat geval in het volgende lid, het woord « genomen » moet vervangen worden door « goedgekeurd ».

De Minister stemt met deze wijziging in.

Het amendement (nr. 23) dat in dit artikel de woorden « en commun » wil vervangen door « publics de personnes » wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3.

Artikel 1 wordt aangenomen met 7 stemmen tegen 4.

Artikel 2

Een lid vraagt volgens welke normen de toezichthoudende overheid het nakomen van de verplichting van openbare dienstverlening door de Maatschappij zal evalueren.

De Minister verklaart dat deze normen worden voorbereid; zodra ze goedgekeurd zijn, zullen ze aan de Commissie worden medegedeeld.

Verschillende leden dienen een amendement in (nr. 23) om een bijkomend lid aan het artikel toe te voegen, luidende : « deze verplichtingingen zullen de nadruk leggen op de dienstverlening aan het cliënteel en op de verbetering van de kwaliteit van het stadsmilieu ».

De Minister is van mening dat deze toevoeging niet in een kaderordonnantie moet staan; maar het spreekt vanzelf dat dergelijke verduidelijkingen voor de uitwerking van de beheersovereenkomst moeten meetellen.

Bovendien benadrukt hij dat er in de Franse tekst moet worden gelezen « les obligations de service public » in plaats van « les obligations des services publics ».

Een lid betreurt dat in de tekst criteria inzake prestatie van de dienstverlening die aan de openbare dienst opgelegd worden wel opgenomen worden terwijl de criteria inzake dienstverlening aan het publiek en leefmilieu waarover in de memorie van toelichting sprake is, niet expliciet in dit artikel worden overgenomen.

Een lid merkt op dat in de tweede zin de Franse en de Nederlandse tekst niet overeenstemmen. Het woord « détermine » is niet gelijk aan « geeft ... op ».

que les statuts soient élaborés à l'initiative des partenaires constituant la société et ensuite approuvés par l'Exécutif.

Un membre fait observer qu'il faudrait dès lors remplacer le mot « arrêtée » par « approuvée » à l'alinéa suivant.

Le Ministre est d'accord sur cette modification.

L'amendement (n° 23) qui vise à remplacer à cet article les mots « en commun » par « publics de personnes » est rejeté par 8 voix contre 3.

L'article 1er est adopté par 7 voix contre 4.

Article 2

Un membre demande suivant quelles normes le pouvoir de tutelle compte évaluer si la Société remplit ses obligations de service public.

Le Ministre déclare que ces normes sont en préparation; elles seront communiquées à la Commission dès leur adoption.

Plusieurs membres déposent un amendement (n° 23) visant à ajouter un alinéa supplémentaire à l'article, libellé comme suit : « les obligations mettront l'accent sur le service à la clientèle et la promotion de la qualité de l'environnement urbain ».

Le Ministre est d'avis que cet ajout ne doit pas figurer dans une ordonnance-cadre; il va de soi cependant que ce type de précisions doit entrer en ligne de compte lors de l'élaboration du contrat de gestion.

Il souligne par ailleurs que dans le texte français, il y a lieu de lire « les obligations de service public » au lieu de « les obligations des services publics ».

Un membre trouve regrettable que l'on intègre dans le texte des critères en matière de performance du service public, et que des critères de service à la clientèle et de respect de l'environnement qui sont par ailleurs explicités dans l'exposé des motifs, ne soient pas explicitement repris à cet article.

Un membre fait observer que dans la deuxième phrase il y a une discordance entre le texte français et le texte néerlandais. Le mot « détermine » n'est pas identique à « geeft ... op ».

De Minister stelt voor de term « bepaalt » te gebruiken.

De Commissie stemt in met de tekstverbeteringen van de Minister.

Amendement nr. 23 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 1, bij 2 onthoudingen.

Artikel 2 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 1, bij 2 onthoudingen.

Artikel 3

Een lid betreurt dat de tekst de opvattingen van de Executieve over de beheersovereenkomst niet duidelijk weergeeft; de Minister heeft deze opvattingen tijdens de algemene bespreking uitvoerig toegelicht.

Hij wenst trouwens dat de Minister de respectieve rol van de Maatschappij en van de Diensten van de Executieve in het raam van de beheersovereenkomst aanduidt. Tijdens de besprekingen in de Adviescommissie voor het gemeenschappelijk vervoer werd een oppositie tussen de MIVB en de Administratie dikwijls vastgesteld.

De ervaring heeft ook aangetoond dat de adviezen van de studiebureaus van de MIVB en van de Administratie dikwijls tegenstrijdig waren. Hoe zal de Executieve, in het raam van de overeenkomst, de relaties tussen de concurrerende diensten regelen en is het haar bedoeling ook de studiebureaus uit de privé-sector een plaatsje te geven?

Een lid vraagt de Minister wat de uitdrukking in punt 6° betekent : « Het belang van de Maatschappij voor de doelstellingen waarvan sprake ».

Een ander lid merkt op dat in punt 2° van het artikel een verschil bestaat tussen het woord « aanleg » in het Nederlands en het woord « création » in het Frans. Bovendien benadrukt hij het gebrek aan overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst in 4°, c) en in 6°.

In artikel 3, 2°, suggereert de Minister in de Franse tekst « création » te vervangen door « établissement ». Hij verduidelijkt dat in 4°, c), de Franse tekst correct is; bijgevolg moet men het woord « voor » tussen « lasten » en « interesten » doen vervallen en een komma tussen beide woorden toevoegen.

Wat het belang betreft, verklaart de Minister dat, wanneer er op een dag op het einde van het jaar een batig saldo zou zijn, de bestuurder-directeur-generaal, in overleg met de vertegenwoordigers van het personeel, aan de Executieve een voorstel tot verdeling van de winst zou kunnen voorleggen.

Le Ministre propose d'utiliser le terme « bepaalt ».

La Commission marque son accord sur les corrections de texte proposées par le Ministre.

L'amendement n° 23 est rejeté par 8 voix contre 1 et 2 abstentions.

L'article 2 est adopté par 8 voix contre 1 et 2 abstentions.

Article 3

Un membre regrette que le texte ne traduise pas clairement les conceptions de l'Exécutif en matière de contrat de gestion, conceptions qui ont été explicitées en détail par le Ministre lors de la discussion générale.

Il souhaite par ailleurs que le Ministre indique quel sera le rôle respectif de la Société et des Services de l'Exécutif dans le cadre de ce contrat de gestion. Lors des discussions au sein de la Commission consultative des transports en commun, on a souvent constaté une opposition entre la STIB et l'Administration.

L'expérience a également montré que les avis des bureaux d'études de la STIB et de l'Administration étaient souvent opposés. Comment l'Exécutif compte-t-il, dans le cadre du contrat, régler les relations entre ces services concurrents, et a-t-il l'intention de faire une place aux bureaux d'études du secteur privé?

Un membre demande au Ministre ce que recouvre l'expression contenue au 6° : « L'intéressement de la Société aux objectifs visés ».

Un autre membre fait observer, au 2° de l'article, qu'il y a une différence entre le terme « aanleg » en néerlandais et le terme « création » en français. En outre, il souligne la non-concordance entre les textes français et néerlandais au 4° c) et au 6°.

A l'article 3, 2°, le Ministre suggère de remplacer dans le texte français le mot « création » par « établissement ». Il précise qu'au 4°, c), c'est le texte français qui est correct; il faut par conséquent supprimer le mot « voor » entre « lasten » et « interesten » et ajouter une virgule entre ces deux mots.

En ce qui concerne l'intéressement, le Ministre déclare que si un jour un boni par rapport au budget devait se dégager en fin d'année, on pourrait concevoir que l'administrateur-directeur général fasse une proposition de répartition des bénéfices à l'Exécutif en accord avec les représentants du personnel.

Wat de sancties betreft, dit zijn financiële straffen volgens de bedragen BIBOR + 0,25 % in geval van laattijdige betaling. De MIVB zal eveneens verplicht worden binnen haar financiële kredieten te blijven en in voorkomend geval bijkomende besparingen te doen.

De Nederlandse tekst van punt 6°, moet aldus worden verbeterd : « De *winstverdeling* van de maatschappij *ten voordele van* de doelstellingen waarvan sprake hierboven en de sancties bij niet-naleving *door een partij* van haar verbintenissen ». In de Franse tekst van dit lid moet de komma tussen de woorden « partie » en « de ses engagements » worden weggelaten.

Een lid benadrukt dat in 5°, het woord « calendrier » moet worden vertaald door « tijdsschema ».

De Commissie keurt al deze tekstverbeteringen goed.

Een lid vraagt of men reeds het net van de nieuwe maatschappij heeft vastgelegd; is het het bestaande net? Welke sancties zullen er trouwens worden opgelegd bij niet-naleving van het beheerscontract door de Executieve?

De Minister verbindt er zich toe meer informatie te geven over de uitbreiding van het net tijdens de voorstelling van de begroting.

De financiële straffen in geval de Executieve de beheersovereenkomst niet naleeft zullen eveneens volgens de bedragen BIBOR + 0,25 % berekend worden.

Verschillende leden dienen een amendement in (nr. 9) ter wijziging van artikel 3, 1°, om aan te duiden dat de beheersovereenkomst de opdrachten van openbare dienstverlening die aan de maatschappij opgelegd worden, moet vermelden.

De Minister meent dat het amendement artikel 2 overlapt. Er moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen het bestek, dat eenzijdig aan de Maatschappij opgelegd wordt en niet evolutief is, en de beheersovereenkomst die in functie van de onder de partijen gesloten akkoorden zal aangepast worden.

Een van de auteurs van het amendement merkt op dat er over politieke doelstellingen niet kan onderhandeld worden, wel over opdrachten.

De Minister antwoordt dat doelstellingen niet noodzakelijk partijdig zijn. Het gaat om beleidsdoelstellingen. Het zou bijvoorbeeld kunnen dat de Executieve de voertuigen van de Maatschappij voorrang verleent op de openbare weg, voor zover de Maatschappij zich er toe verbindt bepaalde normen, zoals frequentie of te verzorgen cliënteel, na te leven.

Par sanctions il faut entendre des pénalités financières au taux BIBOR + 0,25 % en cas de retard de paiement. La STIB sera également tenue de rester dans son enveloppe financière, et faire le cas échéant des économies supplémentaires.

Le texte néerlandais du 6° doit être corrigé ainsi : « De *winstverdeling* van de maatschappij *ten voordele van* de doelstellingen waarvan sprake hierboven en de sancties, bij niet-naleving *door een partij* van haar verbintenissen ». Dans le texte français de cet alinéa, il y a lieu de supprimer la virgule entre les mots « partie » et « de ses engagements ».

Un membre souligne qu'au 5° le mot « calendrier » devrait être traduit par « tijdsschema ».

La Commission approuve toutes ces corrections de textes.

Un membre demande si on a déjà fixé le réseau de la nouvelle société; s'agit-il du réseau existant? Quelles seront par ailleurs les sanctions en cas de non-respect du contrat de gestion par l'Exécutif?

Le Ministre s'engage à donner davantage d'informations sur l'extension du réseau lors de la présentation de son budget.

Les pénalités financières pour l'Exécutif en cas de non-respect du contrat de gestion s'élèveront également au taux BIBOR + 0,25 %.

Plusieurs membres déposent un amendement (n° 9) modifiant l'article 3, 1°, dans le but d'indiquer que le contrat de gestion doit contenir les missions de service public assignées à la société.

Le Ministre est d'avis que l'amendement fait double emploi avec l'article 2. Il faut bien faire la distinction entre le cahier des charges, lequel est imposé unilatéralement à la Société et n'est pas évolutif, et le contrat de gestion qui sera adapté en fonction des accords conclus entre les deux parties.

Un des auteurs de l'amendement fait observer que l'on ne peut pas négocier sur des objectifs politiques, mais bien sur des missions.

Le Ministre répond qu'il ne faut pas entendre par objectifs des objectifs partisans. Il s'agit ici d'objectifs de politiques. Par exemple, on pourrait envisager que l'Exécutif accorde une priorité aux véhicules de la Société sur la voie publique pour autant que celle-ci s'engage à respecter des normes de fréquence ou de clientèle à servir.

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding.

Het amendement nr. 24 is overbodig geworden en wordt ingetrokken.

Amendement nr. 2 wordt eveneens door zijn indieners ingetrokken, voor zover de overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst aanvaard wordt.

De amendementen nrs 10 en 11 worden aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Artikel 3, zoals geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

Artikel 4

Een lid vraagt of het bedrijfsplan aan de Hoofdstedelijke Raad zal medegedeeld worden.

De Minister meent dat het een interne verplichting is waarvoor de bestuurder-directeur-generaal van de Maatschappij verantwoordelijk is. Het lijkt hem niet nuttig dit document aan de Raad mede te delen.

Amendement nr. 12 beoogt de vastlegging van een termijn voor de goedkeuring van het bedrijfsplan en is ondermeer bedoeld om ervoor te zorgen dat het plan zou opgesteld worden op het ogenblik van de voorbereiding van de gewestelijke begroting. Dit is voor de indienders van het amendement de enige echte waarborg dat het plan overeenkomstig de wensen van de Executieve wordt ingediend.

De Minister is gevoelig voor de geest van het amendement maar hij is van mening dat met een te strict tijdsschema de Executieve « met de rug tegen de muur » zou staan. Er moet dus een zekere soepelheid aan de dag gelegd worden want de Executieve staat niet alleen in voor de afloop van de onderhandelingen.

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Een gelijkaardig amendement (nr. 3) wordt ingediend; dit amendement legt evenwel de uiterste datum vast voor het indienen van het plan bij de Executieve, namelijk 31 maart van het jaar waarop het plan van toepassing is.

De Minister bevestigt de redenen waarom hij zich verzet tegen een stricte termijnbepaling voor de Maatschappij en de Executieve. De Executieve zal de in de amendementen voorgestelde data trachten na te leven.

L'amendement est rejeté par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

L'amendement n° 24 étant devenu sans objet, il est retiré.

L'amendement n° 2 est également retiré par ses auteurs, pour autant que les observations de concordance des textes français et néerlandais soient acceptées.

Les amendements n°s 10 et 11 sont adoptés à l'unanimité des 12 membres présents.

L'article 3 ainsi amendé est adopté par 9 voix contre 3.

Article 4

Un membre demande si le plan d'entreprise sera communiqué au Conseil de la Région.

Le Ministre est d'avis qu'il s'agit d'une obligation interne dont la responsabilité relève de l'administrateur-directeur général de la Société. Il ne voit dès lors pas la nécessité de communiquer ce document au Conseil.

L'amendement n° 12 a pour objet de définir des limites dans le temps pour l'adoption du plan d'entreprise, et notamment de faire concorder dans le temps l'élaboration du plan et la préparation du budget régional. Cela représente pour les auteurs de l'amendement la seule vraie garantie que le plan sera déposé conformément aux vœux de l'Exécutif.

Le Ministre partage l'idée sous-jacente à l'amendement, mais considère que la fixation d'un calendrier trop strict pourrait aboutir à placer l'Exécutif « dos au mur ». Il faut dès lors garder une certaine souplesse dans la mesure où l'Exécutif ne maîtrise pas seul l'issue des négociations.

L'amendement est rejeté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

Un amendement (n° 3) similaire est déposé; ce dernier fixe toutefois la date ultime pour le dépôt du plan auprès de l'Exécutif au 31 mars de l'année à laquelle le plan s'applique.

Le Ministre réaffirme les arguments pour lesquels il s'oppose à que l'on enferme la Société et l'Exécutif dans des délais stricts. L'Exécutif tâchera de respecter les dates proposées dans les amendements.

Een lid vraagt welke waarborg de Executieve in dit geval kan geven dat de termijnen zullen nageleefd worden.

De Minister antwoordt dat de Executieve voldoende in de instanties van de Maatschappij vertegenwoordigd is om ervoor te zorgen dat het plan op tijd ingediend wordt.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 5.

Artikel 4 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 5.

Artikel 5

De Voorzitter merkt op dat in de Nederlandse tekst het woord « bestuursraad » moet vervangen worden door « raad van bestuur » om de tekst van het ontwerp in overeenstemming te brengen met de terminologie van de wetgeving op de handelsvennootschappen.

Artikel 5 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 1 onthouding.

Artikel 6

Een lid merkt op dat de Raad van State in zijn advies over het ontwerp zegt dat een publiekrechtelijke vereniging minimum twee vennoten moet hebben. In het geval van de nieuwe maatschappij is er dus slechts een schijnbare scheiding tussen de twee toekomstige aandeelhouders, vermits de GIMB in rechte door het Gewest gecontroleerd wordt.

Vervolgens vraagt hij waarom de gemeenten als toekomstige aandeelhouders uitgesloten worden. Er werd gezegd dat ze in het kapitaal niet konden deelnemen omdat ze teveel schulden hadden. Maar het deficiet moet door hen niet gedragen worden. Anderzijds, ook al heeft de MIVB een gecumuleerd tekort van 14 miljard, toch mag men niet uit het oog verliezen dat ze eveneens over een totaal vermogen van 15 miljard beschikt.

Tot besluit wensen de leden dat de gemeenten en de gewestelijke overheid bij het beheer van de Maatschappij zouden worden betrokken, zoals dat het geval is voor het waterbeleid in de BIWD.

Een ander lid vraagt welke voordelen of voorrechten de publieke of privé-kandidaten, die ooit aan het kapitaal van de Maatschappij zouden deelnemen, zouden kunnen hebben. Over welke macht beschikt in dit geval de Executieve en in voorkomend geval de Raad, om een vennoot al dan niet te aanvaarden?

Un membre demande quelles sont, dans cette hypothèse, les garanties que l'Exécutif peut offrir pour que ces délais soient respectés.

Le Ministre répond que l'Exécutif est suffisamment représenté au sein des instances de la Société pour veiller à ce que le plan soit déposé en temps utile.

L'amendement n° 3 est rejeté par 8 voix contre 5.

L'article 4 est adopté par 8 voix contre 5.

Article 5

Le Président fait remarquer que dans le texte néerlandais il y a lieu de remplacer le mot « bestuursraad » par « raad van bestuur » dans le but de mettre le texte du projet en concordance avec la terminologie utilisée dans la législation sur les sociétés commerciales.

L'article 5 est adopté par 11 voix et 1 abstention.

Article 6

Un membre relève que le Conseil d'Etat affirme dans son avis relatif au projet que l'association de droit public doit comporter au minimum deux partenaires. Dans le cas de la nouvelle Société, puisque la SRIB est contrôlée en droit par la Région, il n'y a donc qu'une séparation apparente entre les deux futurs actionnaires.

Il demande ensuite pour quelles raisons on écarte les communes parmi les futurs actionnaires. On a affirmé qu'elles ne pouvaient participer au capital parce qu'elles étaient trop endettées. Cependant, le déficit n'est pas à supporter par ces dernières. Par ailleurs, même si la STIB a accumulé une dette de 14 milliards, il ne faut pas perdre de vue qu'elle dispose également d'un total d'actifs de 15 milliards.

En conclusion, le souhait de ce membre est que les communes et le pouvoir régional soient associés à la gestion de la Société, comme c'est le cas par exemple pour la politique de l'eau au sein de l'IBDE.

Un autre membre demande quels pourraient être les avantages ou les prérogatives accordés aux candidats – du privé ou du public – qui un jour pourraient être amenés à entrer dans le capital de la Société. Dans cette hypothèse quel est le pouvoir dont dispose l'Exécutif, et le cas échéant le Conseil, pour accepter ou ne pas accepter l'entrée d'un partenaire?

Aan de eerste spreker antwoordt de Minister dat op het ogenblik dat het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest opgericht werd, het was tijd dat aan het gebrek aan samenhang in het Brusselse vervoerbeleid, dat te wijten was aan de aanwezigheid van meerdere partners, een einde kwam. In het verleden heeft dit beleid niet alleen geleden onder de concurrentie van de departementen van Openbare Werken en Verkeerswezen in de nationale regering maar ook onder de verschillende eisen van de plaatselijke overheden.

Via de verschillende overlegmechanismen zijn de gemeenten vragende partij in het mobiliteitsbeleid, maar gelet op de belangrijke financiële inspanning van het Gewest is het normaal dat deze samen met de GIMB de enige kapitaalaandeelhouder is. De gemeenten beschikken over onvoldoende financiële middelen om het tekort van de MIVB mee te dekken. Terloops onderstreept hij dat de GIMB een wel onderscheiden rechtspersoon is en dat dit criterium volstaat om te aanvaarden dat er twee vennoten aanwezig zijn om de vereniging te vormen.

Aan de tweede spreker antwoordt de Minister dat de bepalingen inzake de kapitaalsverhoging in de statuten van de Maatschappij zullen opgenomen worden, na de bepalingen over het maatschappelijk kapitaal van de maatschappij.

Het voorontwerp van statuten bepaalt dat, op voorstel van het beheerscomité, de raad van bestuur tot kapitaalsverhogingen zal mogen overgaan en nieuwe vennoten mag toelaten. De Executieve zal deze beslissingen kunnen goedkeuren.

Anderzijds zal de Executieve er moeten over waken dat zij de referentiepartner blijft tegenover eventuele andere vennoten.

Artikel 6 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Artikel 7

Een lid vraagt welke de opdrachten van de opdrachthouder zullen zijn.

Een ander lid vraagt, ten opzichte van de bestaande statuten van de MIVB, welke bevoegdheden aan de Raad van Bestuur van de nieuwe maatschappij zullen worden voorbehouden, welke naar het beheerscomité overgaan, en welke opdrachten de opdrachthouder toevertrouwd krijgt.

Een lid is van mening dat de verdeling van de mandaten in de raad van bestuur (10 F – 5 N) uitsluitend op partijdige overwegingen is gesteund,

Le Ministre répond aux premier intervenant qu'à partir du moment où la Région de Bruxelles-Capitale était constituée, il s'indiquait de mettre fin aux incohérences dont souffrait la politique des transports à Bruxelles et qui étaient dues à la pluralité des acteurs en présence. Dans le passé, cette politique a souffert non seulement de la concurrence entre les départements des Travaux publics et des Communications au sein du Gouvernement national mais également des revendications en sens divers émanant des différents pouvoirs locaux.

Les communes sont parties prenantes à la politique de mobilité au travers de différents mécanismes de concertation, mais face à l'effort budgétaire important qui repose sur la Région, il est normal que celle-ci soit seule détentrice des parts de capital en association avec la SRIB. En effet, les communes n'auraient pas les capacités financières de participer à la couverture du déficit de la STIB. Au passage, il souligne que la SRIB constitue une personne juridique bien distincte et que ce critère suffit pour admettre qu'il y a deux partenaires en présence pour former l'association.

Au deuxième intervenant, le Ministre déclare que les dispositions relatives à une augmentation du capital seront reprises dans les statuts de la Société à la suite des dispositions relatives au capital social de la Société.

L'avant-projet de statuts prévoit que, sur proposition du comité de gestion, le conseil d'administration sera autorisé à procéder à des augmentations de capital et à admettre de nouveaux associés. Il appartiendra à l'Exécutif d'approuver ces décisions.

Par ailleurs, l'Exécutif devra veiller à rester l'acteur de référence par rapport aux autres associés éventuels.

L'article 6 est adopté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

Article 7

Un membre demande quels seront les missions du chargé de mission.

Un autre membre demande, par rapport aux statuts existants de la STIB, quels seront les compétences qui resteront dévolues au conseil d'administration de la nouvelle société, quelles sont celles qui passent au comité de gestion, et quelles sont les missions du chargé de mission.

Un membre est d'avis que la répartition (10 F – 5 N) des mandats au conseil d'administration est inspirée uniquement par des considérations partisanes

die niet door communautaire redenen moet gerechtvaardigd worden daar de verdeling ⅔ – ⅓ kan gebeuren met 3, 9 of 12 leden. Dezelfde spreker vraagt wat de « ratio legis » van het amendement nr. 1 is.

Een lid vraagt zich af waarom in het ontwerp van ordonnantie noch in het voorontwerp van de statuten de aanwezigheid van vertegenwoordigers uit andere Gewesten wordt vermeld.

Een ander lid merkt op dat de tekst van het ontwerp de aanwijzingsmodaliteiten van de leiders van de maatschappij niet vermeldt. Er wordt evenmin gesproken over de wijze van ontslag van de bestuurders. Vervolgens vraagt hij aan de Minister te verduidelijken wat de juiste bevoegdheidsverdeling is tussen het beheerscomité, belast met het dagelijks beleid, en de raad van bestuur.

De Minister antwoordt eerst aan de sprekers dat hij moeilijk nauwkeurige antwoorden kan geven over de inhoud van de statuten, waarin de opdrachten van de verschillende instanties nader zouden worden omschreven aangezien zij slechts definitief kunnen worden vastgelegd na de goedkeuring van de kaderordonnantie.

Wat de verdeling 10 F – 5 N voor de raad van bestuur betreft, verklaart hij dat de wet deze verdeling oplegt en dat ze in alle Brusselse pararegionalen wordt toegepast.

De functie van opdrachthouder werd ingevoerd door de wet van 20 augustus 1974 houdende de begrotingscontrole 1974-1975 (artikel 32), aangevuld door de wet van 5 januari 1976 (artikel 157).

De aanwijzing van de opdrachthouder gebeurde bij een ministerieel besluit van 26 augustus 1975 getekend door de toenmalige Minister van Verkeerswezen. Dit besluit bepaalt dat de opdrachthouder wordt uitgenodigd op alle vergaderingen zowel van de in de statuten voorziene instanties van de maatschappij als van de in de statuten opgelegde vergaderingen; de agendas en de documenten die betrekking hebben op de zaken waarover wordt beraadslaagd, worden hem medegedeeld. Hij woont de vergaderingen bij indien hij dat nuttig vindt zonder beraadslagende en beslissende stem. Hij zal aan de bevoegde Minister verslag uitbrengen over alle beraadslagingen van de instanties van de maatschappij waarvoor de toelating of de goedkeuring van de Executieve of de Ministeriële goedkeuring vereist is. Hij mag alle informatiebronnen en documenten van de maatschappij opvragen, met inbegrip van de boekhouding, de contracten, de briefwisseling.

Elke studie of elk verslag dat hij nuttig oordeelt voor de uitoefening van zijn opdracht zal hij van de maatschappij kunnen eisen. Hij bezorgt de Minister

qui ne doivent pas être justifiées par des raisons communautaires, la répartition ⅔ – ⅓ pouvant être obtenue par un total de 3, 9 ou 12 membres. Le même orateur demande quelle est la « ratio legis » de l'amendement n° 1.

Un membre se demande pourquoi on ne mentionne ni dans le projet d'ordonnance, ni dans l'avant-projet de statuts, la présence de représentants des autres Régions.

Un autre membre fait remarquer que le texte du projet ne dit rien au sujet des modalités de désignation des dirigeants de l'entreprise. Rien n'est dit également au sujet des modes de révocation des administrateurs. Il demande ensuite au Ministre de préciser la répartition exacte entre les compétences du comité de gestion, chargé de la gestion journalière, et celles du conseil d'administration.

Le Ministre répond tout d'abord aux intervenants qu'il lui est difficile de donner des réponses précises sur la teneur des statuts dans lesquels seront précisés les missions des différents organes dans la mesure où ceux-ci ne pourront être arrêtés définitivement qu'après l'adoption de l'ordonnance-cadre.

Sur la répartition 10 F – 5 N du conseil d'administration, il déclare que la loi impose cette répartition et que cette répartition se retrouve dans les pararégionaux bruxellois.

La fonction de chargé de mission a été créée par la loi du 20 août 1974 relative au contrôle budgétaire 1974-75 (art. 32), complétée par la loi du 5 janvier 1976 (art. 157).

La désignation d'un chargé de mission s'est faite par un arrêté ministériel du 26 août 1975 signé par le Ministre des Communications de l'époque. Celui-ci prévoit que le chargé de mission est invité à participer à toutes les réunions des organes de la société prévues par les statuts ou tenues en application de ceux-ci et reçoit communication des ordres du jour et des documents ayant trait aux affaires soumises aux délibérations. Il y assiste s'il le juge utile, sans voix délibérative. Il fera rapport au Ministre compétent sur toutes les délibérations des organes de la société requérant l'autorisation ou l'approbation de l'Exécutif ou l'approbation ministérielle. Il aura accès à toutes les sources d'information et documents de la société, y compris la comptabilité, les contrats, la correspondance.

Il pourra exiger de la société toute étude ou tout rapport qu'il juge utile pour l'exercice de sa mission. Il adresse au Ministre des Communications toutes les

van Verkeerswezen alle suggesties die besparingen kunnen verwezenlijken of verbeteringen aan de dienstorganisatie of aan de maatschappij kunnen aanbrengen of er een meer spaarzame werking van verzekeren. De opdrachthouder zal zich kunnen verzetten tegen elke beslissing die door de instanties van de maatschappij genomen wordt en die hij strijdig acht met de statuten van de maatschappij of de belangen van de Staat.

Deze functie van opdrachthouder wordt behouden, maar ze wordt voor het Gewest en niet meer voor de nationale overheid uitgevoerd. De omvang van de financiële middelen die door het Gewest worden vastgelegd rechtvaardigen het behoud van deze functie.

Wat de waarnemers van andere Gewesten betreft blijkt uit de in het overlegcomité Regering/Executieven van 28 december 1988 getekende samenwerkingsakkoorden dat het niet nodig is deze vertegenwoordiging in de kaderordonnantie noch in de statuten van de Maatschappij op te nemen. De Waalse en Vlaamse decreten over de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer vermelden deze verduidelijking ook niet.

De leiders van de maatschappij zullen overeenkomstig de statuten door de Executieve worden benoemd. Dit voorrecht van de Executieve houdt in dat zij de leiders eveneens kan ontslaan.

Een lid vreest dat de rol van de raad van bestuur te beperkt is. Hoewel men zijn samenstelling uitbreidt tast men zijn inhoudelijke bevoegdheden aan. Het lid keurt een takenverdeling tussen het Gewest en de MIVB goed waar het Gewest het beleid inzake openbaar vervoer vastlegt en de MIVB het instrument van dit beleid is. Maar na goedkeuring van de beheersovereenkomst moet een grote autonomie gewaarborgd worden. De beslissingen die genomen worden bij toepassing van deze beheersovereenkomst moeten door de raad van bestuur genomen worden, de uitvoering ervan en het beheer rusten bij het beheerscomité.

De Minister antwoordt dat de raad van bestuur zijn rol behoudt. Het beheerscomité wordt versterkt door het opleggen van de beheersovereenkomst die vroeger niet bestond.

De verschillende leden dienen een amendement (nr. 13) in met de bedoeling de voorgestelde structuur van de toekomstige raad van bestuur te wijzigen.

De Minister vraagt dat men de tekst behoudt zoals hij is voorgesteld. De verdeling ⅓ – ⅔ voldoet aan het evenwicht tussen de politieke partijen. De politieke partijen mogen trouwens kandidaten voorstellen die gemeentelijke functies uitoefenen. Tenslotte benadrukt hij dat de Conferentie van de Burgemeesters geen juridisch statuut bezit.

suggestions susceptibles de réaliser des économies, d'améliorer l'organisation des services de la société ou d'en assurer un fonctionnement plus économique. Enfin, le chargé de mission pourra s'opposer à toute décision prise par les organes de la société qu'il estimera contraire aux statuts de la société ou aux intérêts de l'Etat.

Cette fonction de chargé de mission est maintenue, mais elle sera remplie au bénéfice de la Région et non plus au profit de l'autorité nationale. Le maintien est justifié par l'ampleur des moyens financiers engagés par la Région.

Quant aux observateurs des autres Régions, il ressort notamment des accords de coopération signés au sein du Comité de concertation Gouvernement/Exécutifs du 28 décembre 1988 qu'il n'est pas nécessaire d'indiquer cette représentation ni dans l'ordonnance-cadre, ni dans les statuts de la Société. Les décrets wallons et flamands relatifs aux sociétés de transport en commun ne reprennent pas non plus cette précision.

Les dirigeants de la société seront nommés au grand choix par l'Exécutif conformément aux statuts. Cette prérogative de l'Exécutif implique que celui-ci puisse également révoquer ces dirigeants.

Un membre craint que le rôle du conseil d'administration ne soit trop restreint. On retire une partie de sa substance tout en élargissant sa composition. Le membre approuve une répartition des missions entre la Région et la STIB où la Région détermine la politique des transports en commun et où la STIB en est l'instrument. Mais une fois le contrat de gestion approuvé, une grande autonomie doit être laissée. Les décisions en application de ce contrat de gestion doivent être prises par le conseil d'administration et leur exécution ainsi que la gestion doivent être la tâche du comité de gestion.

Le Ministre répond que le conseil d'administration est maintenu dans son rôle; le comité de gestion est renforcé du fait de l'imposition du contrat de gestion qui n'existait pas précédemment.

Plusieurs membres déposent un amendement (n° 13) visant à modifier la structure proposée pour le futur conseil d'administration.

Le Ministre demande que l'on maintienne le texte tel qu'il est proposé. La répartition ⅓ – ⅔ est de nature à satisfaire l'équilibre entre les formations politiques. Rien n'empêche par ailleurs que les formations politiques présentent des candidats qui occupent des fonctions au niveau communal. Il souligne enfin que la Conférence des Bourgmestres n'a pas de statut juridique.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Dezelfde leden dienen een amendement in bijkomende orde in (nr. 35) dat de leden van de raad van bestuur verplicht in het Gewest hun woonplaats te kiezen, zodanig dat ze gevoeliger zijn voor de problemen van de gebruikers.

De Minister vindt dit een interessant idee, maar volgens hem moet dit niet in de tekst van de ordonnantie worden vermeld.

Vanaf het ogenblik dat de voorstelling van de kandidaten in overleg met de politieke frakties van de Raad zal gebeuren, kunnen die fracties de kandidaten aanwijzen die beantwoorden aan de criteria die hen het meest geschikt lijken.

Het amendement wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Een tweede amendement in bijkomende orde (nr. 36) heeft de bedoeling de bestuurders te verplichten hun woonplaats in het Gewest te kiezen, behalve de bestuurder-directeur-generaal, en de adjunct-directeur-generaal, evenals de personeelsafgevaardigden. De arbeidsvrijheid naleven voor personen die door een arbeidscontract voor bedienden zijn gebonden, rechtvaardigt deze toevoeging.

De Minister vraagt dat men de tekst behoudt zoals hij is voorgesteld, op basis van de redenen die hij aangehaald heeft tijdens de bespreking van het vorige amendement.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Verschillende leden dienen een amendement (nr. 4) in om te vermijden dat het gemeenschappelijk vakbondsfront de aan het personeel voorbehouden zetels inpalmt.

Het wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Andere leden dienen een amendement (nr. 25) in met de bedoeling een vertegenwoordiger van de gebruikers in de raad van bestuur binnen te brengen.

Een van de indieners verwijst naar de interessante ervaring die de vertegenwoordiger van de federatie van gebruikers binnen de raad van bestuur van de SNCF hem heeft verteld.

Een lid vindt deze vertegenwoordiging overbodig en legt uit dat het Franse experiment geen voldoening schenkt aan alle gebruikersverenigingen.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 3 et 1 abstention.

Les mêmes membres déposent un amendement subsidiaire (n° 35) imposant aux membres du conseil d'administration d'être domiciliés dans la Région. Cela dans le but d'accroître leur sensibilité aux problèmes rencontrés par les usagers.

Le Ministre trouve l'idée intéressante, mais selon lui elle ne doit pas figurer dans le texte de l'ordonnance.

A partir du moment ou la présentation des candidats se fera en concertation avec les groupes politiques du Conseil, il appartient à ces groupes de désigner des candidats qui répondent aux critères qui leur paraissent être les plus compatibles.

L'amendement est rejeté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

Un deuxième amendement subsidiaire (n° 36) vise à imposer la domiciliation dans la Région aux administrateurs, sauf à l'administrateur-directeur général, au directeur général adjoint ainsi qu'aux délégués du personnel. Cet ajout est justifié par le fait de vouloir respecter la liberté de travail pour les personnes liées par un contrat d'emploi.

Le Ministre demande que l'on maintienne le texte tel qu'il est proposé et ce pour les raisons qu'il a évoquées lors de la discussion de l'amendement précédent.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Plusieurs membres déposent un amendement (n° 4) dont le but est d'éviter une mainmise du front commun syndical sur les sièges réservés au personnel.

Il est rejeté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

D'autres membres déposent un amendement (n° 25) visant à introduire un représentant des usagers au conseil d'administration.

Un des auteurs fait référence à l'expérience intéressante dont lui a fait part le représentant de la fédération des usagers au sein du conseil d'administration de la SNCF.

Un membre considère cette représentation comme inutile et explique que l'expérience française ne donne pas satisfaction à toutes les associations d'usagers.

De Minister herinnert eraan dat de gebruikers reeds in het adviescomité zijn vertegenwoordigd.

Het amendement wordt verworpen met 14 stemmen tegen 1.

Verschillende leden dienen een amendement (nr. 1) in waarvan de doelstelling erin bestaat te vermijden dat de gewestelijke raadsleden volledig uit de raad van bestuur worden verwijderd ten voordele van leden van andere wetgevende vergaderingen.

Het wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 2.

Het amendement in bijkomende orde (nr. 34) wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding.

Het amendement (nr. 26) wil volgens de indieners, de raad van bestuur als het beslissingsorgaan van de maatschappij behouden en aan het beheerscomité de uitvoering van de door de raad genomen beslissingen toevertrouwen.

De Minister vraagt dat de tekst wordt behouden zoals hij is voorgesteld.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 1, bij 3 onthoudingen.

Het artikel 7 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4.

Artikel 8

Verschillende leden stellen zich vragen over de bevoegdheden en de werking van het beheerscomité.

De Minister zegt dat het beheerscomité reeds vandaag de hoge leiding over het dagelijks beheer uitoefent; het ontwerp belast het beheerscomité met de uitvoering van de beheersovereenkomst bepaald in artikel 3, onder het toezicht van de raad van bestuur.

Verschillende leden merken eveneens op dat het mandaat van de opdrachthouder over 5 jaar loopt. De duur van dit mandaat stemt niet overeen met die van de bestuurder, ondanks de bepalingen van de memorie van toelichting (blz. 9). Waarom is het statuut verschillend?

Volgens de Minister benadrukt deze vaste termijn de wil van de Executieve om het mandaat van de opdrachthouder een permanent karakter te verlenen. Zodra er een nieuwe Executieve geïnstalleerd wordt zal de opdrachthouder de instructies van de nieuwe Minister van Verkeer volgen.

Een lid wenst te weten welke instantie bevoegd is om over de beheersovereenkomst te onderhandelen.

Le Ministre rappelle que les usagers sont déjà représentés au sein du comité consultatif.

L'amendement est rejeté par 14 voix contre 1.

Plusieurs membres déposent un amendement (n° 1) dont l'objet est d'éviter que les conseillers régionaux soient totalement évincés du conseil d'administration au profit de membres d'autres assemblées législatives.

Il est adopté par 13 voix contre 2.

Le sous-amendement subsidiaire (n° 34) est rejeté par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

L'amendement (n° 26) vise à maintenir, selon ses auteurs, le conseil d'administration comme l'organe de décision de la société, et à confier au comité de gestion l'exécution des décisions prises par le conseil.

Le Ministre demande que le texte soit maintenu tel qu'il est proposé.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 1 et 3 abstentions.

L'article 7 est adopté par 10 voix contre 4.

Article 8

Plusieurs membres s'interrogent sur les pouvoirs et le fonctionnement du comité de gestion.

Le Ministre précise que le comité de gestion exerce déjà actuellement la haute direction de la gestion courante; le projet lui attribue en outre la mission d'assurer l'exécution du contrat de gestion prévu à l'article 3, sous le contrôle du conseil d'administration.

Plusieurs membres font également observer que la durée du mandat de chargé de mission est fixée à 5 ans. Cette durée n'est pas équivalente à celle du mandat d'administrateur, malgré les termes de l'exposé des motifs du projet (p. 9). Pourquoi cette différence de statut?

Pour le Ministre, ce terme fixe souligne la volonté de l'Exécutif de conférer un élément de permanence au mandat de chargé de mission. Bien entendu, dès l'installation d'un nouvel Exécutif, le chargé de mission prendra ses instructions auprès du nouveau Ministre des Communications.

Un membre souhaite connaître l'organe habilité à négocier le contrat de gestion.

De Minister antwoordt dat het beheerscomité over deze overeenkomst onderhandelt, met de toestemming van de raad van bestuur.

Verschillende leden dienen een amendement in (nr. 14) met de bedoeling de samenstelling van het beheerscomité te wijzigen, er de bevoegdheden van te beperken tot het dagelijks beheer en de bezoldiging van zijn leden aan de goedkeuring van de Executieve te onderwerpen. De opdrachthouder zou geen deel meer uitmaken van het beheerscomité, zijn bestaan schaadt de beheersautonomie van de maatschappij. Hij zou vervangen worden door een bijkomende bestuurder, aangewezen op voorstel van de conferentie van de burgemeesters van de Agglomeratie.

Een lid verklaart dat hij het amendement niet kan steunen omdat hij zich verzet tegen de vertegenwoordiging van de conferentie van burgemeesters in de instanties van de MIVB; deze conferentie bestaat juridisch niet.

De Minister vraagt dat het amendement zou verworpen worden.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 5 ingediend door een lid, wordt verworpen met 10 stemmen, bij 4 onthoudingen.

Verschillende leden dienen een amendement nr. 27 in tot afschafing van de woorden : « adjunct-directeur-generaal » en « een opdrachthouder van de Executieve » evenals lid 2 van het artikel te doen vervallen.

De rol van de adjunct-directeur-generaal dreigt beperkt te worden tot deze van « taalschoonmoeder », belast met het controleren van de benoemingen van het personeel. In een geest van gezond en doeltreffend beheer blijkt het dus aangewezen deze functie af te schaffen.

De aanwezigheid van een opdrachthouder van de Executieve is al evenmin verantwoord. Hij plaatst de maatschappij nog meer onder toezicht, vermindert haar speelruimte inzake dagelijks beheer, terwijl ze gebonden is door een beheersovereenkomst.

Bovendien zal de functie van opdrachthouder, die in de tekst van de ordonnantie niet nader wordt bepaald, dubbel gebruik maken met deze van de commissarissen van de Executieve, benoemd krachtens artikel 12 van het ontwerp van ordonnantie.

De Minister benadrukt dat de vrees ongegrond is, vermits de functie van adjunct-directeur-generaal reeds bestaat.

Le Ministre précise que le comité de gestion négocie ce contrat, avec approbation du conseil d'administration.

Plusieurs membres déposent un amendement (n° 14) visant à modifier la composition du comité de gestion, à en limiter les pouvoirs à la gestion courante et à soumettre les émoluments de ses membres à l'approbation de l'Exécutif. La composition du comité ne reprendrait plus le chargé de mission dont l'existence nuit à l'autonomie de gestion de la société. Il y serait remplacé par un admnistrateur supplémentaire désigné sur proposition de la conférence des bourgmestres de l'Agglomération.

Un membre déclare ne pouvoir soutenir l'amendement car il s'oppose à la représentation de la conférence des bourgmestres dans les organes de la STIB; celle-ci n'a aucune existence juridique.

Le Ministre demande le rejet de l'amendement.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 3 et 1 abstention.

L'amendement n° 5 déposé par un membre est rejeté par 10 voix et 4 abstentions.

Plusieurs membres déposent un amendement n° 27 visant à supprimer les mots « le directeur général adjoint » et « un chargé de mission de l'Exécutif » ainsi que le deuxième alinéa de l'article.

En effet, le rôle du directeur général adjoint risque de se limiter à celui de « belle-mère linguistique » chargée de contrôler les nominations de personnel. Dans un esprit de saine gestion et d'efficacité, il paraît donc opportun de supprimer cette fonction.

Le présence d'un chargé de mission de l'Exécutif au sien du comité de gestion ne se justifie pas davantage. Il met la société encore davantage sous tutelle, réduit sa marge de manœuvre dans la gestion quotidienne alors qu'elle est liée par un contrat de gestion.

De plus, la fonction de chargé de mission, qui n'est pas davantage précisée dans le texte de l'ordonnance, fera double emploi avec celle des commissaires de l'Exécutif nommés en vertu de l'article 12 du projet d'ordonnance.

Le Ministre souligne que la crainte exprimée est non fondée, la fonction de directeur général adjoint existant déjà actuellement.

Wat de opdrachthouder betreft, verwijst hij naar wat eerder hierover gezegd werd.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 1, bij 3 onhoudingen.

Een amendement (nr. 28) wordt door verschillende leden ingediend om de rol van het beheerscomité nader te omschrijven. In het ontwerp van de Executieve, loopt het beheerscomité, bij wie het hoogste gezag inzake het beheer van de maatschappij berust, het gevaar niet méér te zijn dan het verlengstuk van de directie van de maatschappij, van de politieke meerderheid van de Hoofdstedelijke Raad en van de Executieve. Het spreekt vanzelf dat dergelijke afdwaling niet anders kan dan schade berokkenen aan de continuïteit, de samenhang van het beleid en de werkelijke autonomie van de maatschappij.

De Minister verwijst naar zijn uitleg over het beheerscomité.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 1, bij 3 onthoudingen.

Artikel 8 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4.

Artikel 9

Een lid maakt zich zorgen over de mogelijkheid van een conflict tussen de bestuurder-directeur-generaal en de adjunct directeur-generaal. Zal hun respectievelijke rol in de statuten omschreven worden?

De Minister bevestigt dat de statuten voor beide functies gezamenlijk een eigen verantwoordelijkheden bepaalt.

Na deze uitleg wordt amendement nr. 29 door zijn indiener ingetrokken.

Nadat een lid gewezen heeft op het gebrek aan overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het ontwerp, beslist de commissie de woorden « na beraadslaging van de bestuursraad » aan het slot van de eerste zin in de Nederlandse tekst te doen vervallen.

Een amendement nr. 15 door verschillende leden ingediend, wil de bevoegdheid de bestuurder-directeur-generaal en de adjunct directeur-generaal te benoemen en te ontslaan aan de raad van bestuur toevertrouwen en niet aan de Executieve. Het is logisch dat de statutaire instantie van de maatschappij de hoge leiding kiest, de Executieve heeft een vetorecht via de commissarissen die ze aangewezen heeft.

De Minister vraagt dat de tekst van het ontwerp zou behouden worden.

En ce qui concerne le chargé de mission, il renvoie à ce qu'il a dit précédemment à ce propos.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 1 et 3 abstentions.

Un amendement (n° 28) déposé par plusieurs membres tend à préciser le rôle du comité de gestion. Dans le projet de l'Exécutif, le comité de gestion, sur qui reposera la « haute direction » sur la gestion de la société, risque de ne plus être que l'émanation de la direction de la société, de la majorité politique au conseil régional et de l'Exécutif. Il est évident qu'un tel glissement ne peut que nuire à la continuité, à la cohérence de la politique menée et à l'autonomie réelle de la société.

Le Ministre se réfère à ses explications précédentes sur le comité de gestion.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 1 et 3 abstentions.

L'article 8 est adopté par 10 voix contre 4.

Article 9

Un membre s'inquiète de la possibilité de conflits entre l'administrateur-directeur général et le directeur général adjoint. Les statuts définiront-ils leurs rôles respectifs?

Le Ministre confirme que les statuts prévoiront pour ces deux fonctions des responsabilités conjointes et des responsabilités propres.

Suite à ces explications, l'amendement n° 29 est retiré par son auteur.

Un membre ayant fait observer une discordance entre les textes français et néerlandais du projet, la commission décide de supprimer les mots « na beraadslaging van de bestuursraad » in fine de la 1re phrase du texte néerlandais.

Un amendement n° 15 déposé par plusieurs membres tend à confier au conseil d'administration, et non à l'Exécutif, le pouvoir de nomination et de révocation de l'administrateur-directeur général et du directeur général adjoint. Il est logique que l'organe statutaire de la société en choisisse les hauts responsables, l'Exécutif conservant le droit de véto via les commissaires désignés par lui.

Le Ministre demande le maintien du texte du projet.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Twee leden dienen een amendement nr. 2 in om de benoeming van de directeur-generaal en zijn adjunct voor een ambtsperiode van 5 jaar te laten gelden.

Eerder dan een permanent karakter te verlenen wat de aanduiding van de leidende ambtenaren betreft, is het aangewezen de betrokken mandaten binnen een welbepaalde termijn te evalueren. Dit kadert binnen de huidige tendens om leidinggevende functies binnen het openbaar ambt niet-permanent te maken (cfr. voorstellen Langendries).

Een lid verklaart dat dit amendement bij de leidende ambtenaren een loyaliteitsreflex tegenover de Executieve zou kunnen teweegbrengen, terwijl de beheersovereenkomst integendeel meer een beroep doet op het verantwoordelijkheidsgevoel, wat het lid in principe goed vindt.

De indiener van het amendement benadrukt dat de mobiliteit van de leidende ambtenaren niet bedoeld is om hen te politiseren maar eerder om hen meer verantwoordelijkheidsgevoel bij te brengen. Functioneel moet de MIVB beheerd worden als een privé-onderneming.

Het lid merkt toch op dat de voorstellen Langendries voor het openbaar ambt niet van toepassing zijn, vermits het personeel van de MIVB contractueel aangeworven wordt.

De Minister benadrukt ook dat de MIVB met privé-statuten werkt; hij vraagt dat dit amendement zou verworpen worden op basis van de in het debat aangehaalde argumenten.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3.

Artikel 9 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4.

Artikel 10

Dit artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 11

Dit artikel wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 4 onthoudingen. Een lid motiveert zijn onthouding; hij geeft de Executieve het voordeel van de twijfel.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 4.

Deux membres déposent un amendement n° 6 visant à prévoir une période de nomination de 5 ans pour le directeur général et son adjoint.

Plutôt que d'accorder un caractère permanent à la désignation des fonctionnaires dirigeants, il est indiqué d'évaluer les mandats concernés dans un délai bien déterminé, ce qui rejoint la tendance actuelle qui est de rendre non-permanentes les fonctions dirigeantes dans la fonction publique (cfr. propositions Langendries).

Un membre déclare que cet amendement risque de provoquer chez ces hauts responsables un réflexe d'allégeance à l'Exécutif, alors que le contrat de gestion établit au contraire une base de responsabilisation à laquelle le membre est favorable en principe.

L'auteur de l'amendement précise que la mobilité des fonctionnaires généraux vise non à les politiser, mais à les responsabiliser. Sur un plan fonctionnel, il convient de gérer la STIB comme une entreprise privée.

Le membre fait toutefois remarquer que les propositions de M. Langendries sur la fonction publique ne peuvent trouver à s'appliquer, le personnel de la STIB étant engagé dans un lien contractuel.

Le Ministre précise également que la STIB est régie par des statuts de type privé et demande le rejet de l'amendement sur base des arguments avancés dans le débat.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article 9 est adopté par 9 voix contre 4.

Article 10

Cet article est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 11

Cet article est adopté par 9 voix et 4 abstentions. Un membre justifie son abstention par le bénéfice du doute à l'Exécutif.

Artikel 12

Een lid stelt zich vragen over het verschil tussen de functies van de opdrachthouder en van de twee commissarissen.

De Minister legt uit dat de opdrachthouder een beraadslagende taak heeft, terwijl de twee commissarissen a posteriori een controlerende taak uitoefenen.

Artikel 12 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikel 13

Op voorstel van een lid beslist de commissie de woorden « een verslag » te doen vervangen door « het verslag ». Na deze tekstverbetering wordt het amendement nr. 30 door zijn indiener ingetrokken.

Verschillende leden stellen zich vragen over de inhoud van het activiteitenverslag van de maatschappij.

De Minister onderstreept dat het vooral betrekking zal hebben op de uitvoering van de beheersovereenkomst.

Verschillende leden dienen een amendement nr. 16 in om een vaste termijn op te leggen voor het indienen van het activiteitenverslag. Het indienen van dit verslag is aan geen enkele ongrijpbare factor verbonden, in tegenstelling tot het jaarlijks bedrijfsplan.

De Minister verbindt er zich toe in de beheersovereenkomst een termijn in te bouwen.

Amendement nr. 16 wordt door zijn indiener ingetrokken.

Artikel 13 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Artikel 14

Een lid stelt zich vragen over de oprichting door de Executieve van een reconversiecel waardoor het overtallig personeel van de MIVB onder andere naar de gewestelijke instellingen zou overgedragen worden, en hij wenst de waarborg te krijgen dat deze overdrachten zullen gebeuren na een ruim overleg met de representatieve vakorganisaties, of zelfs met hun instemming, om sociale conflicten na de oprichting van de nieuwe maatschappij te vermijden.

De Minister benadrukt in dit verband dat over het jaarlijks bedrijfsplan en over de beheersovereenkomst met de vakorganisaties die het personeel

Article 12

Un membre s'interroge sur la différence entre les fonctions du chargé de mission et celles des deux commissaires.

Le Ministre précise que le chargé de mission a un pouvoir délibérant, tandis que les deux commissaires ont un pouvoir de contrôle a posteriori (pouvoir de tutelle).

L'article 12 est adopté par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

Article 13

Sur proposition d'un membre, la commission décide de remplacer les mots « un rapport » par les mots « le rapport ». Suite à cette correction de texte, l'amendement n° 30 est retiré par son auteur.

Plusieurs membres s'interrogent sur le contenu du rapport d'activité de la société.

Le Ministre précise qu'il portera principalement sur l'exécution du contrat de gestion.

Plusieurs membres déposent un amendement n° 16 tendant à imposer un délai fixe pour le dépôt du rapport annuel d'activité. Ce dépôt n'est en effet lié à aucun impondérable, à l'inverse du plan annuel d'entreprise.

Le Ministre s'engage à prévoir un délai dans le cadre du contrat de gestion.

L'amendement n° 16 est dès lors retiré par son auteur.

L'article 13 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

Article 14

Un membre s'inquiète de la création par l'Exécutif d'une cellule de reconversion permettant le reclassement du personnel de la STIB en surnombre, notamment au profit des institutions régionales et souhaite obtenir l'assurance que ces reclassements se fassent après une large concertation des organisations syndicales représentatives, voire avec leur accord, en vue d'éviter des conflits sociaux qui pourraient surgir dès le début de la mise en place de la nouvelle société.

Le Ministre précise à cet égard que le plan annuel d'entreprise et le contrat de gestion seront négociés avec les organisations syndicales représentatives du

vertegenwoordigen zal onderhandeld worden. Anderzijds, de reconversiecel is precies bedoeld om sociale conflicten te voorkomen.

Artikel 14 wordt aangenomen met 8 stemmen, bij 4 onthoudingen.

Artikel 15

Een lid wenst de waarborg te krijgen dat de mogelijkheid filialen op te richten niet zal aangewend worden om voor de MIVB rendabele activiteiten aan de privé-sector over te laten.

De Minister zegt dat dit op dit ogenblik onmogelijk is voor een maatschappij waarvan 7/10 van de exploitatierekening uit gewestelijke tussenkomsten bestaan.

Er kunnen wel filialen opgericht worden daar waar dat aanleiding geeft tot schaaleconomie en valorisering van de maatschappij.

Verschillende leden stellen zich vragen over de problemen die met reklame verbonden zijn. Wordt er bij de MIVB een denkoefening gehouden over de publicitaire deontologie? Wordt de reklame voldoende aangewend om de MIVB een imago van openbare onderneming te geven? Schaden de reklamecampagnes zoals ze nu gevoerd worden de identiteit van de maatschappij niet?

De Minister deelt de bezorgdheid van de commissieleden inzake de reklame. In de beheersovereenkomst zal een bepaling opgenomen worden waardoor de MIVB verplicht wordt een positief beeld van de maatschappij te geven. De aangehaalde problematiek moet in dit kader behandeld worden.

Verschillende leden vrezen eveneens dat er problemen zouden ontstaan met nieuw opgerichte filialen, bijvoorbeeld filialen die slechts onrechtstreeks met het openbaar vervoer zouden te maken hebben, wat toch het hoofddoel van de MIVB is en meer met onroerende investeringen.

Een amendement nr. 17 is bedoeld om problemen te voorkomen.

De Minister benadrukt dat de filialen slechts kunnen opgericht worden mits toelating van de Executieve en overeenkomstig de voorwaarden die ze stelt. De Executieve zal erover waken dat de doelstelling van de filialen overeenstemt met het maatschappelijk doel van de MIVB.

Het amendement wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4.

personnel. Par ailleurs, la cellule de reconversion est précisément un outil destiné à éviter un climat de conflit social.

L'article 14 est adopté par 8 voix et 4 abstentions.

Article 15

Un membre souhaite obtenir l'assurance que les possibilités de filialisation ne seront pas utilisées aux fins de céder au secteur privé des activités rentables de la STIB.

Le Ministre précise que cette hypothèse n'est pas envisageable actuellement pour une société dont 7/10 du compte d'exploitation sont constitués par des interventions régionales.

Des possibilités de filialisation existent et pourront être réalisées là où elles engendrent des économies d'échelles et une valorisation de la société.

Plusieurs membres s'interrogent sur les problèmes liés à la publicité. La STIB mène-t-elle en son sein une réflexion sur la déontologie publicitaire? Utilise-t-on suffisamment la publicité en vue de créer pour la STIB une image d'entreprise de service public? Au contraire, la publicité telle que pratiquée actuellement, ne risque-t-elle pas de nuire à l'identité de la société?

Le Ministre partage le souci de vigilance des membres de la commission à l'égard de la publicité. Le contrat de gestion prévoira l'obligation pour la STIB de donner une image positive de la société. La problématique évoquée devra être traitée dans ce cadre.

Plusieurs membres craignent également les dérapages en matière de filialisation, à savoir la création de filiales n'ayant qu'un simple rapport indirect avec les transports en commun qui sont l'objet principal de la STIB, tels des investissements immobiliers.

Un amendement n° 17 tend à éviter les dérapages à cet égard.

Le Ministre souligne que la filialisation n'est possible que moyennant l'autorisation de l'Exécutif et aux conditions fixées par lui. L'Exécutif veillera à ce que l'objet des filiales soit en relation avec l'objet social de la STIB.

L'amendement est rejeté par 9 voix contre 4.

Een lid wenst dat amendement nr. 31 wordt ingetrokken, gelet op de uitleg van de Minister die het principe van het amendement gunstig gezind is.

Op deze basis, trekt de indiener zijn amendement nr. 31 in, maar hij bevestigt toch zijn vrees dat de MIVB te veel zou investeren in filialen die geen band hebben met haar maatschappelijk doel.

Een lid wijst op het belang voor een publiekrechtelijke maatschappij om sommige activiteiten aan de privé-sector over te dragen.

De Minister onderstreept dat het niet de bedoeling is van dit artikel een einde te stellen aan de samenwerking met de privé-sector.

Een ander lid merkt op dat men er zal moeten op toezien dat de MIVB via de filialen geen beleid van overinvesteringen voert.

Artikel 15 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4.

Artikel 16

Een lid heeft meerdere opmerkingen :

– De procedure bedoeld in lid 2 mag uiteraard geen afbreuk doen aan de wetgeving houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening. De maatschappij zal dus in voorkomend geval de nodige vergunningen moeten verkrijgen.

De Minister bevestigt enerzijds dat de onteigeningsprocedure zal toegepast worden overeenkomstig de wet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, anderzijds indien deze wetgeving een vergunning oplegt, zal ze worden aangevraagd voor de vaste werken.

– Het ontwerp bepaalt dat de gemeente over een adviestermijn van 30 dagen beschikt. Maar er wordt niets voorzien bij gebrek aan advies binnen deze termijn. In dit geval zou het aangewezen zijn te veronderstellen dat het advies gunstig is.

De Minister steunt de indiening van een amendement in die zin.

Verschillende leden dienen een amendement nr. 37 in dat zegt dat bij gebrek aan advies binnen de vastgelegde termijn, dit advies wordt geacht gunstig te zijn.

– Het is nuttig om voor elke belangrijke wijziging van het net (b.v. uitbreiding of afschaffing van lijnen), zoals het nu het geval is, het advies van de gemeenten te vragen. Het ontwerp schijnt integendeel het advies van de gemeenten te willen beperken tot de uitrustingswerken.

Un membre souhaite le retrait de l'amendement n° 31 vu les précisions du Ministre favorables au principe de l'amendement.

Sur cette base, l'auteur de l'amendement n° 31 le retire, tout en réexprimant son inquiétude que la STIB ne s'investisse de manière trop importante dans des filiales sans relations avec son objet social.

Un membre souligne l'intérêt pour une société publique de sous-traiter certaines activités au secteur privé.

Le Ministre précise que cet article n'a pas pour but de stopper la collaboration de la STIB avec le secteur privé.

Un autre membre fait enfin observer qu'il conviendra d'être attentif au risque d'une politique de surinvestissements que la STIB mènerait via des filialisations.

L'article 15 est adopté par 9 voix contre 4.

Article 16

Un membre émet plusieurs observations :

– Il est évident que la procédure visée au 2e alinéa est prévue sans préjudice du respect de la législation organique de l'aménagement du territoire. La société devra donc, le cas échéant, obtenir les permis nécessaires.

Le Ministre confirme d'une part que la procédure d'expropriation se fera dans le respect de la législation organique de l'aménagement du territoire et d'autre part qu'au cas où cette législation impose un permis, celui-ci sera sollicité pour les ouvrages fixes.

– Le projet prévoit un délai d'avis de 30 jours pour la commune. Par contre, rien n'est précisé à défaut d'avis dans ce délai. Il conviendrait dans ce cas de présumer l'avis favorable.

Le Ministre se déclare partisan du dépôt d'un amendement en ce sens.

Plusieurs membres déposent un amendement n° 37 tendant à présumer l'avis favorable au-delà du délai prévu.

– Il est utile de solliciter, comme actuellement, l'avis des communes pour toute modification importante du réseau (par extension ou suppression de lignes). Le projet semble, par contre, vouloir limiter l'avis des communes uniquement au cas des travaux d'équipement.

De Minister benadrukt dat de problematiek van het net onder de bevoegdheid en de verantwoordelijkheid van de Executieve valt.

De raadpleging van de gemeenten is nu reeds verzekerd op het vlak van de Raadgevende Commissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer, opgericht bij koninklijk besluit van 12 juni 1989 (bijlage 2 van het verslag). Zes leden aangewezen op voorstel van de gemeentelijke overheid zetelen in deze commissie. Wanneer een project verschillende gemeenten aanbelangt worden deze door de commissie gehoord. Het advies van deze commissie wordt aan de Executieve voorgelegd.

De Minister wenst dat deze procedure behouden blijft.

Verschillende leden wijzen erop dat de gemeenten het best geplaatst zijn om de problemen van het openbaar vervoer op gemeentelijk vlak te kennen. De intenties van de Minister om de gemeenten via de Raadgevende Commissie te raadplegen zal in de werkelijkheid moeten blijken.

Een lid betreurd dat de vroegere regels die een verplichte raadpleging van de gemeenten oplegden niet meer van toepassing zijn.

Een ander lid is voorstander van de nieuwe procedure. Het huidig debat verbaast hem want tot nu toe hebben de gemeenten weinig aandacht gehad voor de problematiek van het openbaar vervoer. Hetzelfde lid wenst trouwens dat de subsidiëring van het Gewest aan de gemeenten hoger zou zijn wanneer een bus de gemeentelijke wegen gebruikt in het kader van een contract dat tot doel heeft op het grondgebied van de gemeente een commerciële snelheid te waarborgen. Een lid steunt dit standpunt.

Tenslotte vraagt hij zich af of de Executieve overweegt de gemeenten aan te zetten maatregelen te treffen tegen het illegaal parkeren.

De Minister uit volgende bedenkingen :

De lage prestaties van het oppervlaktenet van de MIVB zijn vooral te wijten aan de slechte contacten die de maatschappij heeft met de lokale overheden; aan de goede wil van de MIVB wordt evenwel niet getwijfeld.

Een aantal mandatarissen hebben vooral het lokaal belang voor ogen, wat remmend kan werken op de initiatieven die het openbaar vervoer ten goede kunnen komen (b.v. op maatregelen inzake het parkeren).

Le Ministre souligne que la problématique du réseau relève de la compétence et de la responsabilité de l'Exécutif.

La consultation des communes est déjà assurée actuellement au niveau de la Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics créée par arrêté royal du 12 juin 1989 (annexe 2 du rapport). Six membres désignés sur proposition des autorités communales siègent au sein de cette commission. Au cas où un projet concerne une ou plusieurs communes, celles-ci sont entendues par cette commission. L'avis de cette commission est soumis à l'Exécutif.

Le Ministre souhaite le maintien de cette procédure.

Plusieurs membres rappellent que les autorités communales sont les meilleurs relais pour des problèmes de transport en commun au niveau communal. Les intentions du Ministre de consulter les communes via la Commission consultative devront se traduire dans les faits.

Un membre regrette l'abandon des règles antérieures qui prévoyaient une consultation obligatoire des communes.

Un autre membre est favorable à la nouvelle procédure. Il s'étonne du débat actuel alors que les communes ont été jusqu'à présent fort peu préoccupées par la problématique des transports en commun. Le même membre souhaite par ailleurs des modalités de subsidiation de la Région aux communes plus importantes en cas de passage de bus sur la voirie communale, et cela dans le cadre d'un combat visant à garantir une vitesse commerciale donnée sur le territoire de chaque commune. Un membe appuie ce point de vue.

Enfin, l'Exécutif envisage-t-il de demander aux communes des mesures de lutte contre le stationnement illégal?

Le Ministre émet les considérations suivantes :

Les faibles performances du réseau de surface de la STIB sont principalement imputables aux mauvais contacts de la société avec les autorités locales, sans que la bonne volonté de la STIB ne soit en cause.

De nombreux mandataires sont surtout attentifs aux intérêts locaux, ce qui peut constituer un frein aux initiatives favorables aux transports en commun (p. ex. aux mesures en matière de stationnement).

Het Gewest is ook een machtsniveau dat dicht bij de burger staat. Het verplaatsings- en vervoerbeleid te Brussel moet het lokale vlak overstijgen en gewestelijk worden. Dat is de prijs voor de oplossing van de commercële snelheid.

De Executieve overweegt een denktank te organiseren om de verschillende middelen te bestuderen waarmee het gewest de plaatselijke overheden kan aanzetten initiatieven ten voordele van het openbaar vervoer aan te moedigen.

De Minister geeft nadere uitleg over de raadplegingsprocedure :

Voor de infrastructuurwerken moet de voornoemde commissie het advies van de betrokken gemeenten inwinnen.

De verantwoordelijkheid van het net, daarentegen, valt onder de bevoegdheid van de Executieve, met toezicht van de Hoofdstedelijke Raad.

Een lid is het met de Minister eens om in deze materie de voorrang van het gewestelijk belang op het lokaal belang te bevestigen. Toch zouden de gemeenten zowel voor het net als voor de infrastructuurwerken moeten geraadpleegd worden.

Anderzijds moet de Hoofdstedelijke Raad geen toezicht uitoefenen op lokale problemen.

Een ander lid wenst dat de betrokken gemeenten systematisch zouden worden geraadpleegd. Het is onlogisch dat verenigingen zoals ARAU of Inter-Environnement geraadpleegd worden en de gemeenten niet.

De Minister benadrukt dat de raadplegingsprocedure van het koninklijk besluit van 12 juni 1989 tot goede resultaten heeft geleid. Het net zal zeker in samenwerking met de gemeenten tot stand komen, maar er mag niet worden teruggekomen op de vroegere raadplegingsmodaliteiten die voor ernstig problemen in het net gezorgd hebben.

Amendement nr. 7 ingediend door een lid tot afschaffing van artikel 16 wordt verworpen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Amendement nr. 37 ter vervollediging van de vierde paragraaf met « Na deze termijn, wordt het advies geacht gunstig te zijn », wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 4 onthoudingen.

Een lid motiveert zijn onthouding : hij vindt dat de termijn van 30 dagen zeer kort is om het advies van de gemeenteraad in te winnen.

De Voorzitter wijst erop dat het advies door het schepencollege mag gegeven worden.

La Région est également un niveau de pouvoir proche du citoyen. La politique de mobilité et de transports à Bruxelles doit transcender le niveau local et atteindre au niveau régional. La solution de la vitesse commerciale est à ce prix.

Un groupe de réflexion est envisagé par l'Exécutif en vue d'étudier divers incitants régionaux aux pouvoirs locaux afin de promouvoir les initiatives favorables aux transports en commun.

Le Ministre précise enfin la procédure de consultation :

Pour les travaux d'infrastructure, la Commission consultative précitée doit prendre l'avis des communes concernées.

La responsabilité du réseau par contre, relève de l'Exécutif, sous le contrôle du Conseil régional.

Un membre est d'accord avec le Ministre pour affirmer, en cette matière, la primauté de l'intérêt régional sur l'intérêt local. Cependant, les communes devraient être consultées tant pour le réseau que pour les travaux d'infrastructure.

Par ailleurs, le contrôle du Conseil régional ne doit pas porter sur des problèmes locaux.

Un autre membre souhaite la consultation systématique des communes concernées. Il est illogique que des organisations telles l'ARAU ou Inter-Environnement soient consultées, et non les communes.

Le Ministre précise que la procédure de consultation prévue dans le cadre de l'arrêté royal du 12 juin 1989 précité, a donné de bons résultats. Le réseau s'établira certes en concertation avec les communes, mais il ne convient pas de revenir aux modalités de consultation antérieures, qui ont entraîné d'importants problèmes de réseau.

L'amendement n° 7 déposé par un membre et tendant à supprimer l'article 16 est rejeté à l'unanimité des 12 membres présents.

L'amendement n° 37 visant à compléter le quatrième alinéa par la disposition suivante : « Passé ce délai, l'avis est réputé favorable » est adopté par 9 voix et 4 abstentions.

Un membre justifie son abstention par le fait que le délai de 30 jours est fort court pour obtenir un avis du conseil communal.

Le Président souligne que l'avis peut être émis par le collège échevinal.

Er ontstaat een discussie onder de leden om te weten welke gemeentelijke instantie bevoegd is om het in lid 2 en 4 van artikel 16 bedoeld advies te geven. Verschillende leden menen dat vermits het advies betrekking heeft op het gebruik van gemeentelijke wegen de gemeenteraad bevoegd is; anderen vinden dat deze bevoegdheid aan het schepencollege kan worden gedelegeerd.

De commissie beslist ter zake de knoop niet door te hakken.

Om eventuele problemen te voorkomen en op voorstel van de Minister, beslist de commissie de in lid 4 van artikel 16 bepaalde termijn voor het advies van 30 dagen naar 60 te brengen.

Artikel 16, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

Artikel 17

Artikel 17 wordt aangenomen met 8 stemmen, bij 4 onthoudingen.

Artikel 18

Een commissielid wenst dat de Minister verduidelijkt hoe de prijzen van de plaatsbewijzen worden vastgesteld ten opzichte van de prijzencommissie.

De Minister legt uit dat het tariefbeleid tot de bevoegdheid van de MIVB behoort. Vandaar dat het maken van nieuwe, en het afschaffen van sommige bewijzen, en in het algemeen het geheel van de tariefbepaling, van het autonoom handelsbeleid van de MIVB afhangen. Elk jaar zal de MIVB in de maand november haar voorstellen aan het Gewest voorleggen. Maar gezien de sociale gevolgen van het tariefbeleid, behoudt de Executieve zich het recht voor zich tegen de voorstellen van de maatschappij te verzetten. Het Gewest kan zich slechts verzetten voor tariefaanpassingen of afschaffingen van plaatsbewijzen. Het Gewest en de MIVB moeten er samen voor zorgen dat het effect van de verwachte ontvangsten uit de tariefaanpassingen van de plaatsbewijzen op andere bewijzen zijn terugslag heeft. De maatschappij moet de procedure, waarbij het advies van de prijzencommissie wordt gevraagd, inzetten.

Een lid wenst te weten welk gedeelte van de kostprijs van een traject door het plaatsbewijs wordt betaald.

De Minister deelt mede dat het 25 % van de kostprijs is.

Une controverse s'engage entre les membres quant à l'organe de la commune pouvant émettre l'avis prévu aux alinéas 2 et 4 de l'article 16. Plusieurs membres estiment que l'avis portant sur l'usage des voiries communales est de la compétence du conseil communal, pour d'autres membres, cette compétence peut être déléguée au collège échevinal.

La commission décide de ne pas trancher cette controverse.

Afin d'éluder les difficultés éventuelles, et sur proposition du Ministre, la commission décide à l'unanimité de porter le délai d'avis prévu au 4e alinéa de l'article 16 de 30 à 60 jours.

L'article 16, amendé, est adopté par 10 voix contre 3.

Article 17

L'article 17 est adopté par 8 voix pour et 4 abstentions.

Article 18

Un commissaire souhaite que le Ministre explicite le mode d'établissement des prix des titres de transport par rapport à la commission des prix.

Le Ministre précise que la politique tarifaire est du ressort de la STIB. Dès lors, la création de nouveaux titres, la suppression de certains titres, et de manière plus générale, l'ensemble des dispositions tarifaires relèvent de l'autonomie commerciale de la STIB. Chaque année au mois de novembre la STIB fera ses propositions à la Région. Cependant, étant donnés les enjeux sociaux de la politique tarifaire, l'Exécutif se réserve le droit de s'opposer aux propositions de la société. L'opposition de la Région ne pourra intervenir que pour des adaptations tarifaires ou des suppressions de titres de transport. La Région et la STIB doivent s'entendre pour que l'impact sur les recettes attendues des adaptations tarifaires des titres en question soit répercuté sur d'autres titres. L'avis de la commission des prix doit être recueilli; c'est la société qui entame cette procédure.

Un membre souhaite savoir la part du coût d'un trajet qui est couverte par le titre de transport.

Le Ministre informe qu'il s'agit de 25 % du coût.

Hetzelfde lid benadrukt dat de MIVB, door de verantwoordelijkheid die ze draagt inzake tariefbeleid, zich ook op sociaal vlak moet inzetten. Een lid wenst dat de Executieve een krachtiger houding zou aannemen inzake de kortingen voor grote gezinnen, en de mogelijkheid zou bieden een abonnement aan toonder voor het publiek te maken (zoals voor de ondernemingen wordt overwogen). Een gezinsabonnement zou het aantal klanten opvoeren, want mensen aarzelen dikwijls om het openbaar vervoer te gebruiken omdat ze voor elk kind van meer dan 6 jaar moeten betalen.

De Minister deelt deze bezorgdheid. In de beheersovereenkomst heeft de Executieve gevraagd de frequentiegraad te verhogen en het verband woonplaats-werkplaats te bevoordelen; maar daarvoor is de MIVB inderdaad autonoom.

Het artikel wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4.

Artikel 19

Een lid stelt voor « ombudsman » in de Franse tekst te vervangen door « service du médiateur », een uitdrukking die in het Franse publiekrecht is opgenomen. De Minister verzet zich daar niet tegen. De leden stellen echter voor eerder over « service de médiation » te spreken om sexistische connotaties te vermijden.

Een ander lid wenst dat deze ombudsdienst een jaarverslag zou uitgeven.

Waarom niet één ombudsman aanwijzen in plaats van een dienst op te richten zoals bij de koninklijke commissarissen voor de Migranten, stelt een lid voor.

Anderzijds bepaalt het ontwerp dat de Executieve de samenstelling en de werking van de dienst regelt, maar wie betaalt, de MIVB of het Gewest?

Een lid wenst dat het zou duidelijk zijn dat de ombudgsman, (-vrouw) over een onderzoeksrecht beschikt.

Dit lid neemt het idee uit een door andere leden ingediend amendement over : namelijk dat deze dienst aan de Hoofdstedelijke Raad een verslag moet voorleggen. Hij onderstreept ook dat om een echte ombudsdienst te zijn hij volledig onafhankelijk van de uitvoerende macht moet werken.

Het lid geeft er de voorkeur aan dat de aanwijzing door de Raad zou gebeuren.

De Minister deelt mede dat zowel het adviescomité als de ombudsdienst een jaarverslag zullen moeten opstellen.

Le même membre souligne que la STIB, vu la responsabilité qui lui incombe en matière de politique tarifaire, doit avoir des préoccupations sociales. Le membre aurait souhaité que l'Exécutif adopte une attitude plus ferme en matière de réductions pour familles nombreuses, de possibilités de créer un abonnement au porteur pour le public (comme il est envisagé pour les entreprises). Un abonnement familial augmenterait la clientèle car souvent les gens hésitent de prendre les transports en commun parce qu'ils doivent payer pour tout enfant âgé de six ans et plus.

Le Ministre partage ces préoccupations. Dans le contrat de gestion, l'Exécutif a demandé d'augmenter le taux de fréquentation, de favoriser la relation domicile-lieu de travail, mais il s'agit vraiment de l'autonomie de la STIB.

L'article est adopté par 9 voix contre 4.

Article 19

Un membre propose de remplacer « ombudsman » par « service du médiateur », terme retenu en droit public français. Le Ministre ne s'y oppose pas. Des membres proposent toutefois plutôt « service de médiation » pour éviter des connotations sexistes.

Un autre membre souhaiterait que ce service de médiation publie un rapport annuel.

Pourquoi ne pas désigner un « ombudsman » au lieu de créer un service, à l'image des commissaires royaux à l'immigration, propose un membre.

Le projet prévoit par ailleurs que c'est l'Exécutif qui règle la composition et le fonctionnement du service, mais qui paie, la STIB ou la Région?

Un membre souhaiterait qu'il soit clairement entendu que le médiateur dispose d'un droit d'investigation.

Ce membre reprend l'idée qu'il retrouve dans un amendement déposé par d'autres membres : la notion de rapport de ce service au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. Il souligne par ailleurs que pour en faire un véritable service de médiation il faudrait qu'il soit totalement indépendant du pouvoir exécutif.

Le membre préférerait que la désignation se fasse par le Conseil.

Le Ministre informe que tant pour le comité consultatif que pour le service de médiation, un rapport annuel devra être établi.

Dit verslag zal in aanwezigheid van de ombudsman, (-vrouw) aan de Commissie voor Infrastructuur moeten worden medegedeeld.

Wat de vergoeding van de ombudsman (-vrouw) betreft, zegt de Minister dat ze in het uitvoeringsbesluit zal vastgelegd worden, maar dat ze ten laste van de MIVB zou moeten vallen, toch moet de autonomie van de ombudsman (-vrouw) gewaarborgd worden.

Een lid besluit daaruit dat de ombudsman (-vrouw) niet echt een parlementaire ombudsman (-vrouw) is en dat hij in een eerste periode niet door de Raad zal worden benoemd. Hij zou er zich inderdaad van willen verzekeren dat de ombudsman (-vrouw) werkelijk toegang tot de informatie krijgt en vraagt in het uivoeringsbesluit ad hoc deze openbaarheid van informatie voor de ombudsdienst op te nemen.

Een lid heeft de Minister gehoord over de onafhankelijkheid van de ombudsman (-vrouw) ten opzichte van de MIVB, die nochtans deze dienst betaalt, maar niet over de onafhankelijkheid ten opzichte van het politiek beleid, wat enkele problemen zou kunnen stellen ondermeer indien er klachten zouden zijn over fraude. Er mag geen verwarring bestaan tussen de ombudsman (-vrouw) en de politieke macht, welke zij ook weze.

De Minister stelt het lid gerust : de betrokkene zal geen politiek mandaat mogen bekleden. Deze voorwaarde zal in het uitvoeringsbesluit worden vermeld.

Een lid wenst te weten of het contract van de ombudsman (-vrouw) van bepaalde duur zal zijn of een vast mandaat wordt, (cfr. zoals bij de magistraten).

De Minister heeft dit nog niet beslist, maar omdat het waarschijnlijk over een eerste ervaring gaat, zullen de zaken niet ad vitam eternam worden bevroren.

Verschillende leden dienen een amendement (nr. 18) in om het artikel af te schaffen.

Het personeel van de MIVB vormt de beste verbinding tussen de MIVB en de klant; de public relationdienst moet worden aangevuld om de klanten beter te voldoen.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3.

Een amendement (nr. 8) – door een lid ingediend – stelt voor in de tweede zin van het eerste lid toe te voegen, na de woorden « deze dienst » : « die gerecruteerd wordt binnen het personeelsbestand van de maatschappij ».

Ce rapport devra être communiqué à la Commission de l'Infrastructure du Conseil en présence du (de la) médiateur(trice).

Quant aux indemnités du médiateur, le Ministre précise que ce point sera précisé dans l'arrêté d'exécution, mais que cette indemnité devrait pouvoir être à charge de la STIB, tout en veillant à préserver en tout cas la nécessaire autonomie du médiateur.

Un membre en conclut que le médiateur n'est pas vraiment un médiateur parlementaire et que dans un premier temps il ne sera pas nommé par le Conseil. Il souhaiterait cependant s'assurer que le (la) médiateur (trice) dispose d'un véritable accès à l'information en demandant que cette transparence à l'information pour le service de médiation soit stipulée dans l'arrêté d'exécution ad hoc.

Un membre a entendu le Ministre sur l'indépendance du (de la) médiateur(trice) vis-à-vis de la STIB qui rétribue cependant ce service, mais ne l'a cependant pas entendu à propos de l'indépendance par rapport au pouvoir politique, qui pourrait poser quelques problèmes, entre autres lors de plaintes concernent des fraudes. Il ne faudrait pas y avoir confusion entre le (la) méditeur (trice) et le pouvoir politique quel qu'il soit.

Le Ministre rassure le membre : l'intéressé(e) ne pourra être titulaire d'un mandat politique. Ce point sera repris dans l'arrêté d'exécution.

Un membre souhaite savoir si le contrat du (de la) médiateur(trice) sera à durée déterminée ou s'il s'agira d'un mandat inamovible (cf. celui des magistrats).

Le Ministre ne l'a pas encore déterminé, cependant vraisemblablement comme il s'agit d'une première expérience, les choses ne seront pas figées ad vitam eternam.

Un amendement (n° 18) visant à supprimer l'article est introduit par plusieurs membres.

Le meilleur lien qui puisse être établi entre la STIB et le client ne peut l'être qu'à travers le personnel de la STIB, dont le service de relations publiques devrait être étoffé en vue de satisfaire au mieux la clientèle.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 3.

Un amendement (n° 8) – introduit par un membre – propose d'insérer à la deuxième phrase du premier alinéa, après les mots « ce service », les mots : « qui est recruté au sein du cadre du personnel de la société ».

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen bij 3 onthoudingen.

Een amendement (nr. 32) door verschillende leden getekend heeft als bedoeling punt 1° te vervangen door « 1° de rechten te verdedigen en de belangen van het cliënteel bij de maatschappij te behartigen ». Het oorspronkelijke punt 1° wordt 2° en wordt aangevuld door « en voorstellen te doen om hieraan tegemoet te komen ». De indieners menen dat de in het ontwerp, aan de ombudsdienst toegekende rol, vlug zal zijn voorbijgestreefd omdat de mensen er gemakkelijk een beroep op zullen doen. Het is wenselijk dat deze dienst wordt uitgebreid om de belangen van de klanten bij de maatschappij te kunnen verdedigen. Deze rol van tussenpersoon moet meer zijn dan louter arbitrage.

De Minister verduidelijkt dat de ombudsdienst slechts als een beroepsinstantie kan optreden, dit betekent dat de klagers hun klacht eerst bij de maatschappij moeten neerleggen en eventueel, een beroep kunnen doen op de ombudsdienst. De rechten en de belangen van de klant zullen trouwen door de bestuurders, het adviescomité van de gebruikers en de gewestelijke Raadsleden worden verdedigd.

Het amendement wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1, bij 3 onthoudingen.

Een laatste amendement (nr. 20) dat een jaarlijks verslag voorstelde van de ombudsdienst met een overzicht van de klachten en van het gevolg dat de MIVB aan de tussenkomst van de ombudsman (-vrouw) gegeven heeft, wordt door de indieners na het antwoord van de Minister ter zake, ingetrokken.

Artikel 19 wordt aangenomen met 19 stemmen tegen 3.

Artikel 20

Een lid wijst erop dat de formulering van lid 1 een beetje verward klinkt.

De Commissie aanvaardt de door de Minister voorgestelde formulering : « het adviescomité samengesteld uit vertegenwoordigers van verenigingen die de belangen van het cliënteel verdedigen ».

Eenzelfde lid wenst te weten of niet kan worden overwogen andere betrokken belangengroepen op te nemen door het woord « onder meer » aan de tekst toe te voegen.

De Minister verduidelijkt dat de potentiële gebruikers in de nieuwe formulering zijn opgenomen (het woord cliënteel). Vóór een uitvoeringsbesluit wordt ingediend moet er ook worden nagedacht of het niet nuttig zou zijn bijvoorbeeld het VOB, zelfs de vakbonden op te nemen.

L'amendement est rejeté par 8 voix et 3 abstentions.

Un amendement (n° 32) signé par plusieurs membres vise à remplacer le primo par « 1° de défendre les droits et de promouvoir les intérêts de la clientèle auprès de la société ». Le primo initial devient secundo et est complété par « et de proposer des solutions pour les rencontrer ». Pour les auteurs, le rôle attribué au service de médiation dans le projet sera vite dépassé, parce que les gens y recourriront aisément. Il est souhaitable que ce service soit étendu pour accomplir pleinement la tâche de défense des intérêts de la clientèle auprès de la société. Ce rôle d'intermédiaire doit être plus qu'un simple arbitrage.

Le Ministre précise que le service de médiation ne peut intervenir que comme instance d'appel, cela veut dire que les plaignants devront adresser d'abord leur plainte à la société et, le cas échéant, ils auraient recours au service de médiation. Les droits et les intérêts de la clientèle seront par ailleurs défendus par les administrateurs, le comité consultatif des usagers et les Conseillers régionaux.

L'amendement est rejeté par 9 voix contre 1 et 3 abstentions.

Un dernier amendement (n° 20) proposant un rapport annuel du service de médiation comportant un relevé des plaintes et de la suite donnée par la STIB aux interventions du (de la) médiateur(trice) est retiré par ses auteurs suite à la réponse du Ministre en la matière.

L'article 19 est adopté par 10 voix contre 3.

Article 20

Un membre signale que la formulation de l'alinéa 1 est quelque peu confuse.

La Commission adopte la formulation suivante : « comité consultatif composé de représentants d'associations défendant les intérêts de la clientèle » proposée par le Ministre.

Le même membre souhaite savoir s'il ne serait pas envisageable d'intégrer d'autres organisations représentatives d'intérêts concernées, en insérant un « notamment » dans le texte.

Le Ministre précise que dans la nouvelle formulation les usagers potentiels sont inclus (terme clientèle). Il faudrait réfléchir également avant de déposer un arrêté d'exécution s'il ne serait pas utile d'inclure par exemple l'UEB, voire les syndicats.

Een ander lid meent integendeel, dat het overbodig is naast alle bestaande commissies er nog een op te richten. Hij suggereert bovendien dat de commissie voor infrastructuur deze raadgevende rol zou kunnen waarnemen. Bovendien bestaat er reeds een raadgevende commissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer. Een lid betwist trouwens de representativiteit van de verenigingen voor gebruikers van het openbaar vervoer. Tenslotte wenst hij te weten of de leden van de raadgevende commissie bezoldigd zullen worden.

Un autre membre estime, au contraire, qu'il est inutile de créer encore un comité de plus dans toute la pléthore qui existe déjà. De plus, suggère-t-il, la commission de l'infrastructure pourrait assumer ce rôle de consultation. En outre, il existe déjà une commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics. Le membre conteste par ailleurs la représentativité des associations d'usagers des transports en commun. Enfin, il souhaite savoir si les membres du comité consultatif seront rémunérés.

Een lid dat er een diametraal tegenovergestelde benadering van het verenigingsleven op nahoudt, is nochtans van mening dat de vermenigvuldiging van raadgevende instanties bepaalde problemen stelt, al was het maar voor de verenigingen zelf die zich niet oneindig kunnen splitsen gezien een gebrek aan subsidies. De rationalisering van de adviesfunctie gaat langs een aanwezigheid in de raad van bestuur om, die des te wenselijker is naarmate de problemen van het net, de lijnen, de haltes,... op middellange termijn zullen worden aangesneden.

Un membre qui a une approche diamétralement opposée du monde associatif, estime cependant que la multiplication des instances de consultation pose certains problèmes, ne serait-ce qu'aux propres associations qui ne peuvent se démultiplier à l'infini vu leur manque de subsides. La rationalisation de la fonction de consultation passe par une présence au conseil d'administration, d'autant plus souhaitable que les problèmes du réseau, des lignes, des arrêts,... seront abordés à moyen terme.

Een ander lid dat eveneens de eerbied voor het verenigingsweefsel verdedigt, zou deze verenigingen liever in een adviescomité dan in een raad van bestuur opnemen, waarbij hij de verantwoordelijkheid van het adviescomité ten opzichte van het publiek verdedigt. Door de publikatie van een jaarlijks verslag zou het comité verplicht zijn stelling te nemen.

Un autre membre, défendant également le respect du tissu associatif, préfère voir ces associations au sein d'un comité consultatif plutôt qu'au sein du conseil d'administration, tout en clarifiant la responsabilité du comité consultatif vis-à-vis du public. La publication d'un rapport annuel obligerait le comité à se positionner.

De Minister antwoordt aan de eerste twee sprekers dat hij heeft vastgesteld dat de gebruikers van het openbaar vervoer niet altijd tevreden zijn zoals het hoort en hij benadrukt dat de Minister als verkozene verplicht is de dialoog tussen de MIVB en haar gebruikers te stimuleren. De oprichting van een adviescomité is bijgevolg geen onzinnig idee van de Executieve, maar beantwoordt aan de wil van de MIVB een dialoog met de gebruikers aan te gaan.

Le Ministre répond aux deux premiers intervenants qu'il a constaté que l'usager des transports en commun n'est pas toujours satisfait comme il se doit. Et de souligner qu'en tant qu'élu, le Ministre se doit de favoriser le dialogue entre la STIB et ses utilisateurs. La création d'un comité consultatif n'est dès lors pas une idée farfelue de l'Exécutif, mais répond à la volonté de la STIB d'instaurer un dialogue avec les usagers.

De Minister verduidelijkt dat er een zeker onderscheid moet gemaakt worden. Binnen de raadgevende commissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer, zal aan de bezorgdheid van vele leden worden tegemoetgekomen; men zal naar de gemeenten luisteren. Binnen deze instantie is de gewestelijke administratie aanwezig, de Minister is Voorzitter, en de conferentie van burgemeesters en schepenen – en bijgevolg de verschillende gemeentenstructuren – is vertegenwoordigd. De Minister benadrukt dat de gemeenten dikwijls een andere benadering hebben dan de gebruikers.

Le Ministre précise qu'il ne faut pas tout confondre. Au sein de la commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics, la préoccupation dont plusieurs membres ont témoigné, sera rencontrée; les communes seront entendues. Dans cette instance-là l'administration régionale est présente, le Ministre préside, et la Conférence des Bourgmestre et des Echevins – dès lors les différentes structures communales – est représentée. Le Ministre souligne que l'approche des communes est souvent divergente de celle des usagers.

Bovendien laat de Minister weten dat de ombudsman (-vrouw) het voorzitterschap van het adviescomité zal waarnemen. In het bovenvermelde jaarverslag, zal het beheer van het adviescomité worden opgenomen, wat een element van rationalisering is.

Le Ministre informe par ailleurs que le (la) médiateur(trice) présiderait le comité consultatif. Dans le rapport annuel susmentionné, la gestion du comité consultatif sera reprise, ce qui est un élément de rationalisation.

Verschillende leden dienen een amendement (nr. 20) in met de bedoeling het adviescomité af te schaffen om overlapping te vermijden.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3.

Een ander amendement (nr. 33) wordt door verschillende leden ingediend. Het heeft de bedoeling « beheerscomité » door de « voorzitter van de raad van bestuur, de directeur-generaal » te vervangen en in een bezoldiging voor de leden van dit comité te voorzien, analoog aan wat voor de leden van het beheerscomité en van de raad van bestuur is bepaald.

Een lid meent integendeel dat het vrijwilligerswerk binnen de adviescomités dikwijls productiever is dan wanneer het wordt bezoldigd. Een van de indieners van het amendement benadrukt dat de gewenste beloning voor de vertegenwoordigers van verenigingen hen zal toelaten het verband productiviteit/bezoldiging aan te passen (voor het ogenblik is de productiviteit van het verenigingsleven – waarvan niemand het nut zal betwisten – buitensporig ten opzichte van de toegekende subsidies).

De Minister wijst erop dat de kosten van de leden van het adviescomité zullen worden betaald zoals dat gebeurt in de raadgevende commissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer.

Het amendement wordt verworpen met 12 stemmen tegen 1.

Artikel 20 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikel 21

Een lid wenst dat men het voorbehoud dat hij tijdens de algemene bespreking heeft gemaakt over het gebrek aan een formele overeenkomst vanwege de Provincie Brabant, de gemeenten Kraainem en Tervuren, evenals van de stad Vilvoorde, zou akteren.

Zonder de algemene bespreking te willen overdoen, wijst de Minister erop dat statuten en niet dit ontwerp van ordonnantie vermelden of gemeenten al dan niet opgenomen worden.

Artikel 21 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

Artikel 22

Artikel 22 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Un amendement (n° 20) visant à supprimer le comité consultatif est introduit par plusieurs membres en vue d'éviter les doubles emplois.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 3.

Un autre amendement (n° 33) est déposé par plusieurs membres. Il vise à remplacer le « comité de gestion » par le « président du conseil d'administration, du directeur-général » et à prévoir des émoluments pour les membres dudit comité, de manière analogue à ceux prévus pour les membres du comité de gestion et du conseil d'administration.

Un membre estime au contraire que le travail bénévole au sein des comités consultatifs est souvent plus productif que s'il est rémunéré. Un des auteurs de l'amendement souligne que les émoluments souhaités pour les représentants d'associations leur permettraient d'ajuster le rapport productivité/rémunération (actuellement la productivité du monde associatif – dont personne ne contestera l'utilité – est en démesure par rapport aux subsides octroyés).

Le Ministre signale que de façon analogue à la commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics les frais des membres du comité consultatif seront défrayés.

L'amendement est rejeté par 12 voix contre 1.

L'article 20 est adopté par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

Article 21

Un membre souhaite qu'on acte les réserves qu'il a émises lors de la discussion générale quant au manque d'accord formel de la part de la Province de Brabant, des communes de Kraainem et de Tervuren, ainsi que de la ville de Vilvorde.

Le Ministre signale, sans vouloir reprendre la discussion générale, que le fait des communes reprises ou non reprises figurera dans les statuts et non dans le présent projet d'ordonnance.

L'article 21 est adopté par 10 voix contre 3.

Article 22

L'article 22 est adopté par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

Artikel 23

Een lid suggereert te vermelden dat deze mandaten niet beperkt zijn in de tijd.

De Minister verklaart dat dit in het raam van de statuten zal worden bepaald.

Artikel 23 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikel 24

Artikel 24 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikel 25

Artikel 25 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

***

Het ontwerp van ordonnantie wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4.

Het onderhavig verslag wordt eenparig goedgekeurd.

De Rapporteur, M. NAGY

De Voorzitter, W. DRAPS

Article 23

Un membre suggère de mentionner que ces mandats ne sont pas limités dans le temps.

Le Ministre informe que cela sera stipulé dans le cadre des statuts.

L'article 23 est adopté par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

Article 24

L'article 24 est adopté par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

Article 25

L'article 25 est adopté par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

***

Le projet d'ordonnance est adopté par 9 voix contre 4.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur, M. NAGY

Le Président, W. DRAPS

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest

Artikel 1

Het stedelijk openbaar vervoer moet voldoen aan de noden van zijn kliënteel. Dit moet geschieden in de meest gunstige economische en sociale omstandigheden voor de gemeenschap. De ontwikkeling van het openbaar personenvervoer is prioritair en moet worden aangemoedigd.

Ze draagt bij tot de gewestelijke eenheid, de economische en sociale ontwikkeling evenals tot een evenwichtige ruimtelijke ordening. Bovendien zal aan het recht op mobiliteit door middel van het openbaar vervoer zo goed mogelijk worden voldaan.

Om de realisatie van de doelstellingen, die in het vorige lid worden uiteengezet, mogelijk te maken, wordt de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve, hierna « de Executieve » genoemd, gemachtigd om de oprichting goed te keuren van een publiekrechtelijke vereniging die beschikt over de nodige rechtspersoonlijkheid en belast is met de uitbating van de openbare dienstverlening van het stedelijk openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest overeenkomstig artikel 94, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, gewijzigd door de wet van 8 augustus 1988, de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen en de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten.

De bovengenoemde oprichting wordt georganiseerd overeenkomstig de bepalingen van deze ordonnantie.

De Executieve hecht haar goedkeuring aan de eerste statuten van deze maatschappij.

« Elke latere wijziging van de statuten door de algemene vergadering wordt door de Executieve goedgekeurd, op voorstel van het lid van de Executieve dat bevoegd is voor verkeerswezen. »

De maatschappij zal « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » heten en wordt hierna « de Maatschappij » genoemd.

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

PROJET D'ORDONNANCE

relatif à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale

Article 1er

Les transports en commun urbains doivent satisfaire les besoins de la clientèle dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Le développement des transports en commun de personnes revêt un caractère prioritaire et doit être encouragé.

Il concourt à l'unité régionale, au développement économique et social, ainsi qu'à l'aménagement équilibré du territoire. En outre, le droit à la mobilité par le transport en commun sera maximalisé.

Afin de permettre la réalisation des objectifs définis à l'alinéa précédent, l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, ci-après dénommé « l'Exécutif » est autorisé à approuver la création d'une association de droit public, dotée de la personnalité juridique, chargée de l'exploitation du service public des transports en commun urbains au sein de la Région de Bruxelles-Capitale dans le respect de l'article 94, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles modifiée par la loi du 8 août 1988, la loi spéciale du 12 janvier 1989 relatives aux institutions bruxelloises et la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions.

La création précitée est organisée dans le respect des dispositions de la présente ordonnance.

L'Exécutif approuve les premiers statuts de cette association.

« Toute modification ultérieure des statuts par l'assemblée générale est approuvée par l'Exécutif, sur proposition du membre de l'Exécutif qui a les communications dans ses attributions. »

L'association portera la dénomination de « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », ci-après dénommée « la Société ».

Artikel 2

De Executieve bepaalt het lastenkohier waaraan de Maatschappij is onderworpen. Het lastenkohier bepaalt met name de verplichtingen van de Maatschappij op het vlak van de openbare dienstverlening.

Artikel 3

De Executieve en de Maatschappij sluiten een beheersovereenkomst. Deze regelt de volgende materies :

1° – De doelstellingen opgelegd aan de partijen; deze doelstellingen zijn uitingen van het gezamenlijk beleid van de Maatschappij en de Executieve, zowel voor wat betreft de uitbating van de dienst van het stedelijk openbaar vervoer als voor wat betreft de beheersmethoden en de structuur van de Maatschappij, met inbegrip van de contacten met het kliënteel en het handelsbeleid van de Maatschappij.

2° – De principes betreffende de aanleg, wijziging, uitbreiding en afschaffing van lijnen door de Maatschappij.

3° – Het investeringsplan dat noodzakelijk is voor de realisatie van deze doelstellingen.

4° – Het financieel stelsel van de uitbating, en in het bijzonder :

a) de principes voor de bepaling van de tarieven;

b) de bepaling, de berekening en de uitbetalingsmodaliteiten van de eventuele dotaties ten laste van de algemene begroting van de uitgaven van het Gewest;

c) de lasten, intresten en afschrijvingen die het Gewest wil besteden aan de dekking van de investeringen, onder de vorm van dotaties.

5° – Desgevallend, het tijdschema voor de realisatie van de doelstellingen waarover hierboven sprake in 1°.

6° – De winstdeling van de Maatschappij ten voordele van doelstellingen waarvan sprake hierboven en de sancties bij niet-naleving van hun verbintenissen door een partij.

7° – De elementen die het bedrijfsplan, bedoeld in artikel 4 van deze ordonnantie, moet bevatten en de termijnen voor de mededeling en de goedkeuring van het plan.

Over de beheersovereenkomst zal vooraf worden onderhandeld met de sociale partners overeenkomstig artikel 14 van deze ordonnantie.

8° – Voorwaarden tot herziening van de overeenkomst.

De overeenkomst wordt ter informatie aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad medegedeeld zodra ze door de Executieve en de Maatschappij goedgekeurd werd.

Article 2

L'Exécutif arrête le cahier des charges auquel est soumise la Société. Le cahier des charges détermine notamment les obligations de services publics de la Société.

Article 3

L'Exécutif et la Société concluent un contrat de gestion qui règle les matières suivantes :

1° – Les objectifs assignés aux parties; ces objectifs traduisent la politique poursuivie en commun par la Société et l'Exécutif, tant pour ce qui concerne l'exploitation du service des transports en commun urbains qu'en ce qui concerne les méthodes de gestion et la structure de la Société, en ce compris les rapports avec la clientèle et la politique commerciale de la Société.

2° – Les principes relatifs à l'établissement, la modification, l'extension, la suppression de lignes, par la Société.

3° – Le plan des investissements nécessaires pour la réalisation de ces objectifs.

4° – Le régime financier de l'exploitation, et en particulier :

a) les principes de détermination des tarifs;

b) la fixation, le calcul et les modalités de paiement des dotations éventuelles à charge du budget général des dépenses de la Région;

c) les charges, intérêts et amortissements que la Région accepte de destiner à la couverture d'investissements, sous forme de dotations.

5° – Le cas échéant, le calendrier de réalisation des objectifs visés au 1° ci-dessus.

6° – L'intéressement de la Société aux objectifs visés ci-dessus et les sanctions en cas de non-respect par une partie de ses engagements.

7° – Les éléments que le plan d'entreprise visé à l'article 4 de la présente ordonnance doit contenir et les délais pour la communication et l'approbation du plan.

Le contrat de gestion aura préalablement été négocié avec les partenaires sociaux dans le respect de l'article 14 de la présente ordonnance.

8° – Les conditions de révision du contrat.

Le contrat est communiqué pour information aux membres du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale dès son approbation par l'Exécutif et la Société.

Artikel 4

Om de uitvoering van de beheersovereenkomst mogelijk te maken, legt de Maatschappij aan de Executieve jaarlijks ter goedkeuring een bedrijfsplan voor. Hierover zal vooraf zijn onderhandeld met de sociale partners, overeenkomstig artikel 14 van deze ordonnantie.

Artikel 5

De organen van de Maatschappij zijn :

1° – de algemene vergadering;

2° – de raad van bestuur;

3° – het beheerscomité;

4° – de bestuurder-directeur-generaal;

5° – het college van de commissarissen voor de rekeningen.

Artikel 6

De algemene vergadering bestaat uit de eigenaars van de kapitaalaandelen van de Maatschappij. Elk maatschappelijk aandeel geeft recht op een stem.

De algemene vergadering keurt de jaarrekeningen goed. Zij ontlast de raad van bestuur en het college van commissarissen voor de rekeningen voor wat betreft de uitvoering van hun mandaat.

De statuten regelen de werking ervan.

Artikel 7

De raad van bestuur bestaat uit negentien leden.

De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal zijn van rechtswege lid. De zeventien andere bestuurders worden benoemd en ontslagen door de Executieve. Hierbij worden de volgende regels nageleefd :

1° – twee bestuurders, die deel uitmaken van het personeel van de Maatschappij, worden benoemd op voorstel van de twee vakbonden die het meest representatief zijn voor het personeel. Deze twee bestuurders nemen met raadgevende stem deel aan de vergadering van de raad van bestuur.

2° – de benoeming van de andere bestuurders geschiedt als volgt :

- tien bestuurders behoren tot de Franse taalrol. Het aantal van eventueel benoemde bestuurders die lid zijn van een andere wetgevende vergadering dan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad mag echter niet meer dan vier bedragen;

Article 4

En vue de permettre la réalisation du contrat de gestion, la Société soumet à l'Exécutif, pour approbation, un plan annuel d'entreprise. Celui-ci aura été préalablement négocié avec les partenaires sociaux, dans le respect de l'article 14 de la présente ordonnance.

Article 5

Les organes de la Société sont :

1° – l'assemblée générale;

2° – le conseil d'administration;

3° – le comité de gestion;

4° – l'administrateur-directeur général;

5° – le collège des commissaires aux comptes.

Article 6

L'assemblée générale est composée des propriétaires de parts dans le capital de la Société, chaque part sociale donnant droit à une voix.

L'assemblée générale approuve les comptes annuels. Elle donne décharge au conseil d'administration et au collège des commissaires aux comptes sur l'exécution de leur mandat.

Les statuts règlent son fonctionnement.

Article 7

Le conseil d'administration est composé de dix-neuf membres.

L'administrateur directeur général et le directeur général adjoint en sont membres de droit. Les dix-sept autres administrateurs sont nommés et révoqués par l'Exécutif dans le respect des règles suivantes :

1° – deux administrateurs sont nommés parmi le personnel de la Société sur présentation des deux organisations syndicales les plus représentatives de ce personnel. Ces deux administrateurs assistent aux réunions du conseil d'administration avec voix consultative.

2° – les autres administrateurs sont nommés à concurrence :

- de dix administrateurs d'expression française, sans que le nombre de ces administrateurs éventuellement nommés parmi les membres d'une assemblée législative autre que le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale soit supérieur à quatre;

– vijf bestuurders behoren tot de Nederlandse taalrol. Het aantal eventueel benoemde bestuurders die deel uitmaken van een andere wetgevende vergadering dan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad mag echter niet meer dan twee be dragen.

De statuten bepalen de werking en de bevoegdheden van de raad van bestuur. De bezoldiging van de bestuurders wordt bepaald door de Executieve en valt ten laste van de Maatschappij.

Binnen de zes maanden die volgen op de vervanging van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad, zal worden overgegaan tot de vernieuwing van de raad van bestuur. De bestuurders blijven hun functie uitoefenen tot zij worden vervangen. Hun mandaat kan worden hernieuwd.

Het lid van de raad van bestuur dat wordt benoemd ter vervanging van een overleden, ontslagnemend of ontslagen bestuurder of een bestuurder die de leeftijdsgrens heeft bereikt die wordt bepaald in de statuten, voltooit het mandaat van de bestuurder die hij vervangt.

De opdrachthouder van de Executieve waarvan sprake in artikel 8 van deze ordonnantie neemt – met raadgevende stem – deel aan de vergaderingen van de raad van bestuur.

Artikel 8

Het beheerscomité telt zeven leden :

- de voorzitter van de raad van bestuur;
- de vice-voorzitter van de raad van bestuur;
- twee bestuurders aangeduid door de Executieve op voorstel van de raad van bestuur;
- de bestuurder-directeur-generaal;
- de adjunct-directeur-generaal;
- een opdrachthouder van de Executieve.

De Executieve benoemt de opdrachthouder op voorstel van het lid van de Executieve dat bevoegd is voor Verkeerswezen, voor een periode van vijf jaar of, indien hij een overleden, ontslagnemend of ontslagen opdrachthouder vervangt of een opdrachthouder die de leeftijdsgrens heeft bereikt die wordt bepaald in de statuten, tot het einde van het mandaat van deze laatste. Zijn mandaat kan worden hernieuwd.

De twee bestuurders benoemd op voorstel van de twee vakbonden, die het meest representatief zijn voor het personeel, nemen deel aan de vergaderingen met raadgevende stem.

Het beheerscomité oefent de belangrijke bestuurstaken uit in het beheer van de Maatschappij. Deze zijn vastgelegd in de statuten. De statuten bepalen eveneens de werking van het beheerscomité.

– de cinq administrateurs d'expression néerlandaise, sans que le nombre de ces administrateurs éventuellement nommés parmi les membres d'une assemblée législative autre que le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale soit supérieur à deux.

Les statuts déterminent le fonctionnement et les pouvoirs du conseil d'administration. Les émoluments des administrateurs sont fixés par l'Exécutif et sont à charge de la Société.

Il est procédé au renouvellement du conseil d'administration, dans les six mois qui suivent le renouvellement du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. Les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement. Leur mandat est renouvelable.

Le membre du conseil d'administration nommé en remplacement de l'administrateur décédé, démissionnaire, révoqué ou atteint par la limite d'âge fixée dans les statuts, achève le mandat de celui qu'il remplace.

Le chargé de mission de l'Exécutif visé à l'article 8 de la présente ordonnance assiste avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration.

Article 8

Le comité de gestion est composé de sept membres :

- le président du conseil d'administration;
- le vice-président du conseil d'administration;
- deux administrateurs désignés par l'Exécutif, sur proposition du conseil d'administration;
- l'administrateur-directeur général;
- le directeur général adjoint;
- un chargé de mission de l'Exécutif.

L'Exécutif nomme le chargé de mission sur proposition du membre de l'Exécutif qui a les communications dans ses attributions, pour une période de cinq ans ou, s'il remplace le chargé de mission décédé, démissionnaire, révoqué ou atteint par la limite d'âge fixée dans les statuts, jusqu'à l'achèvement du mandat de celui-ci. Son mandat est renouvelable.

Les deux administrateurs nommés sur présentation des deux organisations syndicales les plus représentatives du personnel assistent aux réunions avec voix consultative.

Le comité de gestion exerce les pouvoirs de haute direction dans la gestion de la Société, tels qu'ils sont précisés par les statuts. Ceux-ci déterminent également le fonctionnement du comité de gestion.

De bezoldiging van de leden van het beheerscomité wordt bepaald door de raad van bestuur en valt ten laste van de Maatschappij.

Artikel 9

De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal worden benoemd en ontslagen door de Executieve. Zij verzekeren, ieder voor datgene wat hem betreft, het dagelijks beheer van de Maatschappij. Hun bevoegdheden worden bepaald in de statuten. Zij behoren tot een verschillende taalrol.

Artikel 10

Het college van de commissarissen voor de rekeningen bestaat uit drie leden die jaarlijks worden benoemd door de algemene vergadering op voorstel van de Executieve.

Twee commissarissen voor de rekeningen behoren tot de Franse taalrol. Een commissaris voor de rekeningen behoort tot de Nederlandse taalrol.

Een commissaris voor de rekeningen wordt gekozen onder de leden van het Instituut voor Bedrijfsrevisoren.

Een commissaris voor de rekeningen wordt gekozen onder de leden van het Bestuur van de Uitrusting en van het Vervoerbeleid van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en een commissaris voor de rekeningen onder de Brusselse leden van het korps van de Inspectie van Financiën, geakkrediteerd bij de Executieve.

De bezoldiging van de commissarissen voor de rekeningen wordt bepaald door de algemene vergadering; zij wordt gefinancierd door de Maatschappij.

Artikel 11

De statuten regelen de onverenigbaarheden in de organen van de Maatschappij.

Artikel 12

De Maatschappij is onderworpen aan de controlebevoegdheid van de Executieve. Deze controle wordt uitgeoefend door de interventie van twee commissarissen die worden benoemd en ontslagen door de Executieve.

De Executieve regelt de uitvoering van de opdracht van de commissarissen van de Executieve.

De commissarissen van de Executieve brengen verslag uit bij het lid van de Executieve dat bevoegd is voor verkeerswezen. Dit lid informeert de Executieve.

Les émoluments des membres du comité de gestion sont fixés par le conseil d'administration; ils sont à charge de la Société.

Article 9

L'administrateur-directeur général et le directeur général adjoint sont nommés et révoqués par l'Exécutif. Ils assurent, chacun pour ce qui le concerne, la gestion journalière de la Société. Leurs pouvoirs sont précisés par les statuts. Ils appartiennent à un rôle linguistique différent.

Article 10

Le collège des commissaires aux comptes est composé de trois membres nommés, chaque année, par l'assemblée générale, sur la proposition de l'Exécutif.

Deux commissaires aux comptes sont d'expression française. Un commissaire aux comptes est d'expression néerlandaise.

Un commissaire aux comptes est choisi parmi les membres de l'Institut des réviseurs d'entreprises.

Un commissaire aux comptes est choisi parmi les membres de l'Administration de l'Equipement et de la Politique des Déplacements du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale. Un commissaire aux comptes est choisi parmi les membres bruxellois du corps de l'Inspection des Finances accrédités auprès de l'Exécutif.

Les émoluments des commissaires aux comptes sont fixés par l'assemblée générale; ils sont à charge de la Société.

Article 11

Les statuts règlent les incompatibilités au sein des organes de la Société.

Article 12

La Société est soumise au pouvoir de contrôle de l'Exécutif. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires, nommés et révoqués par l'Exécutif.

L'Exécutif règle l'exercice de la mission des commissaires de l'Exécutif.

Les commissaires de l'Exécutif font rapport au membre de l'Exécutif qui a les communications dans ses attributions, lequel en informe l'Exécutif.

De commissarissen van de Executieve nemen deel aan de vergaderingen van de raad van bestuur en van het beheerscomité. Zij hebben er een raadgevende stem. De commissarissen van de Executieve beschikken, voor de vervulling van hun opdracht, over de meest ruime bevoegdheden.

De commissarissen van de Executieve kunnen binnen een termijn van vier volle dagen beroep aantekenen tegen om het even welke beslissing waarvan zij oordelen dat ze tegenstrijdig is met de wet, het algemeen belang of de beheersovereenkomst. Deze termijn gaat in op de dag van de vergadering tijdens dewelke de beslissing, waarvan sprake, werd genomen, voor zover de commissarissen van de Executieve regelmatig werden uitgenodigd. Indien dit niet het geval was, dan begint de termijn te lopen op de dag waarop zij hebben kennis genomen van de beslissing. Het beroep is opschortend.

Indien binnen een termijn van twintig volle dagen – deze termijn gaat in op dezelfde dag als de termijn bedoeld in de vorige alinea – de Executieve de beslissing niet heeft vernietigd, dan wordt deze definitief. De vernietiging wordt door de Executieve betekend aan de betrokken instelling.

Door een beslissing van de Executieve, die wordt betekend aan de betrokken instelling, kunnen de termijnen waarvan sprake in de vorige alinea's, worden verlengd met tien dagen.

Artikel 13

Elk jaar laat de Executieve aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad het verslag toekomen over de aktiviteit van de Maatschappij tijdens het voorbije jaar. Dit verslag is vergezeld van de jaarrekeningen over het boekjaar.

Artikel 14

De Maatschappij is onderworpen aan de wet van 20 september 1948 op de organisatie van de economie, aan de nationale wetgeving op de paritaire commissies, met name aan de wet van 5 december 1968 op de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire commissies.

Artikel 15

De Maatschappij kan, mits voorafgaandelijke toelating van de Executieve en tegen de voorwaarden die werden bepaald door deze laatste, deelnemen aan de oprichting, of in het kapitaal van, of aan het beheer van ondernemingen, verenigingen of andere openbare of private instellingen waarvan het voorwerp rechtstreeks of onrechtstreeks aansluit bij het voorwerp van de Maatschappij.

Les commissaires de l'Exécutif assistent aux réunions du conseil d'administration et du comité de gestion. Ils y ont voix consultative. Les commissaires de l'Exécutif ont les pouvoirs les plus étendus pour l'accomplissement de leur mission.

Les commissaires de l'Exécutif peuvent, dans un délai de quatre jours francs, introduire un recours contre toute décision qu'ils estiment contraire à la loi, à l'intérêt général ou au contrat de gestion. Ce délai court à partir du jour de la réunion à laquelle la décision a été prise, pour autant que les commissaires de l'Exécutif aient été régulièrement convoqués. A défaut, le délai court à partir du jour où ils ont pris connaissance de la décision. Le recours est suspensif.

Si, dans un délai de vingt jours francs, commençant le même jour que le délai visé à l'alinéa précédent, l'Exécutif n'a pas prononcé l'annulation, la décision devient définitive. L'annulation est notifiée par l'Exécutif à l'organe concerné.

Par décision de l'Exécutif notifiée à l'organe concerné, les délais prévus aux alinéas précédents peuvent être augmentés de dix jours.

Article 13

Chaque année, l'Exécutif dépose sur le bureau du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale le rapport sur l'activité de la Société durant l'année écoulée. Il est accompagné des comptes annuels de l'exercice.

Article 14

La Société est soumise à la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie, ainsi qu'à la législation nationale sur les commissions paritaires, notamment à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires.

Article 15

La Société peut, moyennant l'autorisation préalable de l'Exécutif et aux conditions fixées par celui-ci, participer à la constitution, au capital ou à la gestion de sociétés, associations, ou autres organismes publics ou privés, dont l'objet se rattache directement ou indirectement à celui de la Société.

De Maatschappij mag, mits voorafgaande toelating van de Executieve en tegen de voorwaarden die door haar worden bepaald, regelmatige diensten en regelmatige gespecialiseerde diensten uitbesteden.

Artikel 16

De Maatschappij is gemachtigd om, overeenkomstig de wetgeving op de onteigening van openbaar nut, de verwervingen door te voeren van onroerende goederen die noodzakelijk zijn voor de uitbating van het net. De Executieve moet deze evenwel vooraf hebben toegestaan.

Na de toelating van de Executieve, gegeven na advies van de betrokken gemeente(n), is de Maatschappij gemachtigd om op de gewestelijke, provinciale en gemeentewegen over te gaan of te laten overgaan tot het aanbrengen van de uitrustingen die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van het net en de toebehoren ervan, zoals opgegeven in het lastenboek, op de plaatsen die zij bepaalt, en eventueel volgens de modaliteiten van het bedoelde lastenboek.

De Maatschappij beschikt hiertoe over het recht om de wegen gratis te gebruiken.

De gemeente beschikt over een termijn van zestig dagen om haar advies te verstrekken.

Na deze termijn, wordt het advies geacht gunstig te zijn.

Artikel 17

Het Gewest kan de uitbetaling van de intrest en de aflossingen van de leningen waarborgen die werden aangegaan door de Maatschappij en bedoeld zijn voor de aankoop van rollend materieel of de aanleg van vaste installaties, en die worden uitgegeven door de Maatschappij. De Executieve is gemachtigd om deze waarborg te verlenen, binnen de grenzen evenwel van de vergunningen die zijn voorzien in de ordonnantie voor de begroting van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Artikel 18

De prijzen van de plaatsbewijzen worden vastgesteld door de Executieve, op voorstel van de raad van bestuur en mits naleving van de principes van de beheersovereenkomst. De Executieve is eveneens gemachtigd om het bedrag te bepalen van de bijkomende belasting die door de Maatschappij zal kunnen worden geëist van de reizigers die geen geldig vervoerbewijs kunnen tonen.

La Société peut, moyennant l'autorisation préalable de l'Exécutif et aux conditions fixées par celui-ci, affermer des services réguliers et des services réguliers spécialisés.

Article 16

La Société est habilitée à poursuivre, conformément à la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions de biens immobiliers nécessaires à l'exploitation du réseau, ces acquisitions ayant été préalablement autorisées par l'Exécutif.

Moyennant l'autorisation de l'Exécutif, donné après avis de la ou des communes concernées, la Société est habilitée à établir ou faire établir sur les voiries régionales, provinciales et communales, les équipements nécessaires à l'exploitation du réseau et leurs accessoires, tels qu'ils sont désignés dans le cahier des charges, aux endroits qu'elle détermine et, le cas échéant, selon les modalités définies par ledit cahier des charges.

La Société dispose à cet effet, à titre gratuit, du droit d'usage des voiries.

La commune dispose d'un délai de soixante jours pour émettre son avis.

Passé ce délai, l'avis est réputé favorable.

Article 17

La Région peut garantir le service des intérêts et l'amortissement des emprunts contractés par la Société et ayant pour objet l'acquisition de matériel roulant ou l'aménagement d'installations fixes contractés par la Société. L'Exécutif est autorisé à accorder cette garantie, dans la limite des autorisations prévues dans l'ordonnance portant le budget de la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 18

Les prix des titres de transport sont établis par l'Exécutif, sur proposition du conseil d'administration et dans le respect des principes définis par le contrat de gestion. L'Exécutif fixe, de même, le montant de la surtaxe qui sera réclamée par la Société aux voyageurs ne pouvant présenter un titre de transport valable.

Artikel 19

In de Maatschappij wordt een ombudsdienst opgericht voor het kliënteel. Deze dienst heeft als opdracht :

1° – het onderzoek van alle klachten van het kliënteel met betrekking tot de aktiviteiten van de Maatschappij en waarvoor de dienst wordt geraadpleegd;

2° – een tussenkomst om minnelijke schikkingen te bevorderen voor wat betreft geschillen tussen de Maatschappij en het kliënteel;

3° – adviezen verstrekken aan de Maatschappij voor de gevallen waarvoor geen minnelijke schikking kan worden getroffen.

De Executieve regelt de samenstelling en de werking ervan.

Artikel 20

Voor de Maatschappij wordt een adviescomité opgericht dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van verenigingen die de belangen van het kliënteel verdedigen, het beheerscomité en de ombudsdienst.

Dit comité moet adviezen verstrekken betreffende de vragen die betrekking hebben op de diensten die worden verleend aan het kliënteel.

De Executieve regelt de samenstelling en de werking ervan.

Artikel 21

De Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel, die werd opgericht krachtens de wet van 17 juni 1953 tot organisatie van het openbaar vervoer van het Brusselse Gewest, is ontbonden.

De ontbinding wordt van kracht op de dag van de inwerkingtreding van het besluit van de Executieve waarvan sprake in artikel 1 van deze ordonnantie.

De Maatschappij, opgericht overeenkomstig deze ordonnantie, neemt de rechten en verplichtingen ervan over, evenals de activa en de passiva.

Artikel 22

Aan het mandaat van de bestuurders van de ontbonden maatschappij komt een einde op de vijfde dag die volgt op de publikatie in het *Belgisch Staatsblad* van het besluit van de Executieve tot goedkeuring van de statuten van de Maatschappij. De nieuwe bestuurders worden onmiddellijk benoemd.

Article 19

Il est créé, auprès de la Société et au profit de la clientèle, un service de médiation. Ce service a pour mission :

1° – d'examiner toutes plaintes de la clientèle dont il est saisi et ayant trait aux activités de la Société;

2° – de s'entremettre pour faciliter un compromis à l'amiable de différends entre la Société et la clientèle;

3° – d'émettre un avis à la Société au cas où un compromis à l'amiable ne peut être trouvé.

L'Exécutif règle sa composition et son fonctionnement.

Article 20

Il est créé, auprès de la Société, un comité consultatif composé de représentants d'associations défendant les intérêts de la clientèle, du comité de gestion et du service de médiation.

Ce comité a pour mission d'émettre des avis sur toutes questions relatives aux services prestés à la clientèle.

L'Exécutif règle sa composition et son fonctionnement.

Article 21

La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles constituée en vertu de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la Région bruxelloise, est dissoute.

La dissolution sortira ses effets le jour de l'entrée en vigueur de l'arrêté de l'Exécutif visé à l'article 1er de la présente ordonnance.

La Société, créée en vertu de la présente ordonnance succède à ses droits et obligations et recueille son actif et son passif.

Article 22

Il est mis fin au mandat des administrateurs de la société dissoute à dater du cinquième jour qui suit la parution au *Moniteur belge* de l'arrêté de l'Exécutif approuvant les statuts de la Société. Les nouveaux administrateurs sont immédiatement nommés.

Artikel 23

De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal in functie op het ogenblik van de ontbinding van de maatschappij oefenen – overeenkomstig deze ordonnantie – respektievelijk de functies uit van bestuurder-directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal.

Artikel 24

Alle bepalingen van de wet van 17 juni 1953 voor de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Gewest worden ingetrokken, met uitzondering evenwel van de artikelen 11 en 14.

Artikel 25

Deze ordonnantie wordt van kracht op de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Article 23

L'administrateur-directeur général et le directeur général adjoint en fonction dans la société dissoute, exercent respectivement les fonctions d'administrateur-directeur général et de directeur général adjoint au titre de la présente ordonnance.

Article 24

Sont abrogées toutes les dispositions de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la Région bruxelloise, à l'exception des articles 11 et 14.

Article 25

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

BIJLAGE I

AMENDEMENTEN INGEDIEND IN DE COMMISSIE OP HET ONTWERP VAN ORDONNANTIE BETREFFENDE DE ORGANISATIE VAN HET OPENBAAR VERVOER IN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST (A-71-2 – 90/91)

Nr. 1

Artikel 7

2° te vervangen als volgt :

« 2° De benoeming van de andere bestuurders geschiedt als volgt :

- *tien bestuurders behoren tot de Franse taalrol. Het aantal van eventueel benoemde bestuurders die lid zijn van een andere wetgevende vergadering dan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad mag echter niet meer dan vier bedragen;*
- *vijf bestuurders behoren tot de Nederlandse taalrol. Het aantal eventueel benoemde bestuurders die deel uitmaken van een andere wetgevende vergadering dan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad mag echter niet meer dan twee bedragen. »*

Nr. 2

Artikel 3

Het 6° van dit artikel te doen vervallen.

VERANTWOORDING

De voorgestelde tekst is onduidelijk opgesteld, taalkundig niet correct en drukt onvoldoende uit wat de bedoelingen zijn van de wetgever.

Nr. 3

Artikel 4

Een nieuw lid toe te voegen, luidend als volgt :

« Elk jaar, en uiterlijk op 31 maart, stuurt de Maatschappij dit bedrijfsplan naar de Executieve. »

VERANTWOORDING

De verplichting voor de Maatschappij om een bedrijfsplan aan de Executieve over te maken, moet toelaten haar activiteiten en beleidsvisie te beoordelen en in voorkomend geval, tijdig, de nodige aanpassing van de werking te kunnen voorstellen.

ANNEXE I

AMENDEMENTS DEPOSES EN COMMISSION AU PROJET D'ORDONNANCE RELATIF A L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE (A-71-2 – 90/91)

N° 1

Article 7

Remplacer le 2° par ce qui suit :

« 2° Les autres administrateurs sont nommés à concurrence :

- *de dix administrateurs d'expression française, sans que le nombre de ces administrateurs éventuellement nommés parmi les membres d'une assemblée législative autre que le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale soit supérieur à quatre;*
- *de cinq administrateurs d'expression néerlandaise, sans que le nombre de ces administrateurs éventuellement nommés parmi les membres d'une assemblée législative autre que le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale soit supérieur à deux. »*

N° 2

Article 3

Supprimer le point 6 de cet article.

JUSTIFICATION

Le texte proposé est rédigé de manière imprécise, n'est pas correct du point de vue linguistique et exprime insuffisamment les intentions du législateur.

N° 3

Article 4

Ajouter un nouvel alinéa, rédigé comme suit :

« Chaque année, au plus tard le 31 mars, la Société envoie ce plan d'entreprise à l'Exécutif ».

JUSTIFICATION

L'obligation pour la Société de transmettre un plan d'entreprise à l'Exécutif doit permettre d'évaluer ses activités et sa politique et, le cas échéant, de pouvoir proposer, à temps, l'adaptation nécessaire du fonctionnement.

Nr. 4

Artikel 7

Het eerste lid van dit artikel te vervangen als volgt :

« De raad van bestuur bestaat uit 17 stemgerechtigde leden. De algemeen directeur-bestuurder en de adjunct directeur zijn van rechtswege lid. De 15 andere bestuurders worden benoemd en ontslagen door de Executieve.

De erkende vakbonden binnen de Maatschappij dragen een kandidaat voor de raad van bestuur voor. Deze wordt benoemd en ontslagen door de Executieve. Deze bestuurders nemen met raadgevende stem deel aan de vergadering van de raad van bestuur. »

VERANTWOORDING

Eerder dan de Executieve volledig de vrije hand te laten wat betreft de samenstelling van de raad van bestuur waardoor de deur wordt geopend voor overdreven politisering, en teneinde de spreekbuisfunctie van en naar het personeel toe van de Maatschappij te garanderen, is het noodzakelijk om een vertegenwoordiger per erkende vakorganisatie in voornoemd orgaan op te nemen.

N° 4

Article 7

Remplacer le premier alinéa de cet article par ce qui suit :

« Le conseil d'administration est composé de 17 membres avec voix délibérative. L'administrateur directeur général et le directeur adjoint en sont membres de plein droit. Les 15 autres administrateurs sont nommés et révoqués par l'Exécutif.

Les organisations syndicales reconnues au sein de la Société présentent un candidat au conseil d'administration. Celui-ci est nommé et révoqué par l'Exécutif. Ces administrateurs assistent avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration. »

JUSTIFICATION

Plutôt que de laisser le champ tout à fait libre à l'Exécutif pour ce qui est de la composition du conseil d'administration, ce qui ouvre la porte à une politisation exagérée, et afin de garantir que cet organe puisse faire fonction de porte-parole au bénéfice du personnel et en direction de celui-ci, il est nécessaire d'y admettre un représentant pour chaque organisation syndicale reconnue.

Nr. 5

Artikel 8

1. Het eerste lid van dit artikel te vervangen als volgt :

« Het beheerscomité bestaat uit 5 stemgerechtigde leden :

- *de voorzitter van de raad van bestuur;*
- *de vice-voorzitter van de raad van bestuur;*
- *de algemeen directeur-bestuurder;*
- *de adjunct directeur-bestuurder;*
- *een opdrachthouder van de Executieve.*

aangevuld met :
- *de bestuurders aangeduid door de Executieve op voorstel van de raad van bestuur. »*

2. Het derde lid van dit artikel te vervangen als volgt :

« De erkende vakbonden binnen de Maatschappij dragen een kandidaat voor de raad van bestuur voor. Deze bestuurders nemen met raadgevende stem deel aan de vergadering van de raad van bestuur. »

N° 5

Article 8

1. Remplacer le premier alinéa de cet article par ce qui suit :

« Le comité de gestion est composé de 5 membres avec voix délibérative :

- *le président du conseil d'administration;*
- *le vice-président du conseil d'administration;*
- *l'administrateur-directeur général;*
- *l'administrateur-directeur adjoint;*
- *un chargé de mission de l'Exécutif;*

auxquels s'ajoutent :
- *les administrateurs désignés par l'Exécutif sur proposition du conseil d'administration. »*

2. Remplacer le troisième alinéa de cet article par ce qui suit :

« Les organisations syndicales reconnues au sein de la Société présentent un candidat au conseil d'administration. Ces administrateurs assistent avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration. »

VERANTWOORDING

Eerder dan de Executieve volledig de vrije hand te laten wat betreft de samenstelling van het beheerscomité, waardoor de deur wordt geopend voor overdreven politisering, en teneinde de spreekbuisfunctie van en naar het personeel toe van de Maatschappij te garanderen, is het noodzakelijk om een vertegenwoordiger per erkende vakorganisatie in voornoemd orgaan op te nemen.

Nr. 6

Artikel 9

Dit artikel aan te vullen als volgt :

« Hun benoeming geldt voor een ambtsperiode van 5 jaar. Hun mandaat kan worden hernieuwd. »

VERANTWOORDING

Eerder dan een permanent karakter te verlenen wat de aanduiding van de leidende ambtenaren betreft, is het aangewezen de betrokken mandaten binnen een welbepaalde termijn te evalueren. Dit kadert binnen de huidige tendens om leidinggevende functies binnen het Openbaar Ambt niet-permanent te maken (cfr. voorstellen Langendries.)

Nr. 7

Artikel 16

Dit artikel te doen vervallen.

VERANTWOORDING

Dit amendement wil tegemoetkomen aan het advies van de Raad van State, dat stelde dat een samenwerkingsakkoord diende te worden gesloten tussen het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest. De gemeenten Kraainem, Tervuren en Vilvoorde die door de MIVB blijven bediend worden komen niet meer voor als vennoten van de MIVB. Er is eveneens niet voorzien door de ontworpen ordonnantie in de statutaire afvaardiging van een vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest in de organen van de Maatschappij.

De onteigeningen waarvan sprake in bovengenoemd artikel kunnen uiteraard niet gebeuren in het Vlaams Gewest. Er is immers geen overeenkomst tussen het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest. Het advies ter zake van de Raad van State moet dus opgevolgd worden.

Nr. 8

Artikel 19

In de tweede zin van het eerste lid, na de woorden « deze dienst », **de woorden :** *« , die gerecruteerd wordt binnen het personeelsbestand van de Maatschappij, »* **in te voegen.**

VERANTWOORDING

Gezien de budgettaire moeilijkheden van de Maatschappij is het noodzakelijk deze dienst met eigen personeel te bemannen.

JUSTIFICATION

Plutôt que de laisser le champ tout à fait libre à l'Exécutif pour ce qui est de la composition du comité de gestion, ce qui ouvre la porte à une politisation exagérée, et afin de garantir que cet organe puisse faire fonction de porte-parole au bénéfice du personnel et en direction de celui-ci, il est nécessaire d'y admettre un représentant pour chaque organisation syndicale reconnue.

N° 6

Article 9

Compléter cet article par ce qui suit :

« Ils sont nommés pour un mandat de 5 ans. Leur mandat peut être renouvelé. »

JUSTIFICATION

Plutôt que d'accorder un caractère permanent à la désignation des fonctionnaires dirigeants, il est indiqué d'évaluer les mandats concernés dans un délai bien déterminé, ce qui rejoint la tendance actuelle qui est de rendre non-permanentes les fonctions dirigeantes dans la fonction publique (cfr. propositions Langendries).

N° 7

Article 16

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Cet amendement a pour objet de rencontrer l'avis du Conseil d'Etat, lequel estimait qu'un accord de coopération devait être conclu entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande. Les communes de Kraainem, Tervuren et Vilvorde qui continuent à être desservies par la STIB ne figurent plus au nombre des associés de la STIB. Le projet d'ordonnance ne prévoit pas non plus la délégation statutaire d'un représentant de la Région flamande dans les organes de la Société.

Les expropriations dont il est question dans l'article susmentionné ne peuvent évidemment pas se faire en Région flamande. En effet, il n'existe pas d'accord entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande. Il y a donc lieu de suivre l'avis du Conseil d'Etat en la matière.

N° 8

Article 19

Insérer à la deuxième phrase du premier alinéa, après les mots « ce service », **les mots :** *« , qui est recruté au sein du cadre du personnel de la Société, ... ».*

JUSTIFICATION

Vu les difficultés budgétaires de la Société, il est nécessaire que ce service fonctionne avec du personnel propre.

Nr. 9

Artikel 3

1° te vervangen als volgt :

« 1° De aan de Maatschappij opgelegde opdrachten van openbare diensten. »

VERANTWOORDING

De overeenkomst is in principe een blijvend document terwijl het door de Executieve gevolgde beleid op het vlak van het openbaar vervoer een fluctuerende zaak kan zijn, al was het maar door de samenstelling van de Executieve. Bijgevolg moet er in de beheersovereenkomst worden verwezen naar de aan de Maatschappij toevertrouwde opdrachten van openbare diensten en niet naar de beleidsdoelstellingen. Er is een tegenstrijdigheid tussen het bevestigde principe dat de beheersovereenkomst slechts « conventionele » bepalingen moet bevatten en het feit dat de beheersovereenkomst het door de Executieve gewilde beleid moet uitdrukken. De Executieve kan haar beleid verduidelijken door een algemene beleidsverklaring te houden voor de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

N° 9

Article 3

Remplacer le 1° par ce qui suit :

« 1° Les missions de services publics assignées à la Société. »

JUSTIFICATION

La convention est en principe un document permanent alors que la politique de transport en commun suivie par l'Exécutif peut être une chose fluctuante, ne fut-ce qu'en fonction de la composition de l'Exécutif. Il y a dès lors lieu de faire référence dans le contrat de gestion aux missions de services publics confiés à la Société et non à des objectifs politiques. Il y a contradiction entre le principe affirmé selon lequel le contrat de gestion ne doit contenir que des clauses « conventionnelles » et le fait de prévoir que le contrat de gestion doit reprendre l'énoncé de la politique voulue par l'Exécutif. Cet énoncé, l'Exécutif est loisible de le faire par le biais de déclarations de politique générale devant le Conseil Régional.

Nr. 10

Artikel 3

Een 8° in te voegen luidende :

« 8° – de voorwaarden om de overeenkomst te herzien ».

VERANTWOORDING

Het is wenselijk dat de overeenkomst wordt gesloten voor een bepaalde duur. Nochtans kan ze niet voor eeuwig worden gesloten. De bepalingen en procedures tot herziening moeten bijgevolg in de eerste overeenkomst worden ingebouwd.

N° 10

Article 3

Insérer un 8°, libellé comme suit :

« 8° – Les conditions de révision du contrat ».

JUSTIFICATION

Il est souhaitable que le contrat soit conclu pour une certaine durée de temps. Il ne peut toutefois être souscrit pour l'éternité. Les clauses et procédures de révision doivent dès lors être prévues dans le premier contrat conclu.

Nr. 11

Artikel 3

Dit artikel aan te vullen met volgend lid :

« De overeenkomst wordt ter informatie aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad medegedeeld, na goedkeuring ervan door de Executieve en de Maatschappij. »

VERANTWOORDING

Het belang van de beheersovereenkomst maakt het minimaal noodzakelijk dit aan de leden van de Hoofdstedelijke Raad mede te delen om hen toe te laten hun taak, te weten de controle op de Executieve, uit te voeren.

N° 11

Article 3

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Le contrat est communiqué pour information aux membres du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale dès son approbation par l'Exécutif et la Société. »

JUSTIFICATION

L'importance du contrat de gestion rend nécessaire au minimum sa communication aux membres du Conseil Régional pour leur permettre d'exercer la mission de contrôle de l'Exécutif qui est la leur.

Nr. 12

Artikel 4

Dit artikel te vervangen als volgt :

« Art. 4. – Om de uitvoering van de beheersovereenkomst mogelijk te maken, legt de Maatschappij aan de Executieve jaarlijks een bedrijfsplan ter goedkeuring voor. Dit plan moet aan de Executieve worden voorgelegd, voor het einde van de maand juli die vooraf gaat aan het jaar waarvoor het plan werd opgesteld. Het plan dat door de Executieve werd goedgekeurd, moet aan de leden van de Hoofdstedelijke Raad ter informatie worden medegedeeld, voor het eind van de maand september. Over dit plan zal vooraf met de sociale partners onderhandeld worden, overeenkomstig artikel 14 van deze ordonnantie. »

VERANTWOORDING

Het is belangrijk de termijn te bepalen wat de indiening van het bedrijfsplan betreft en deze te laten overeenkomen met diegene die geldig is voor de opstelling van de regionale begroting. Het belang van dit plan maakt het anderzijds noodzakelijk het aan de leden van de Hoofdstedelijke Raad mede te delen om hen toe te laten hun controletaak uit te voeren en hun alle nuttige beoordelingselementen te geven voor de goedkeuring van de regionale begroting.

N° 12

Article 4

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 4. – En vue de permettre la réalisation du contrat de gestion, la Société soumet à l'Exécutif, pour approbation, un plan annuel d'entreprise. Ce plan doit être soumis à l'Exécutif avant la fin du mois de juillet qui précède l'année du plan. Le plan approuvé par l'Exécutif doit être communiqué pour information aux membres du Conseil Régional avant la fin du mois de septembre qui précède l'année du plan. Ce plan aura fait l'objet d'une concertation préalable avec les partenaires sociaux dans le respect de l'article 14 de la présente ordonnance. »

JUSTIFICATION

Il est important de définir des conditions de temps quant au dépôt du plan d'entreprise et de faire correspondre ces conditions à celles qui régissent le processus d'élaboration du budget régional. L'importance de ce plan rend d'autre part nécessaire sa communication aux membres du Conseil Régional pour leur permettre d'exercer la mission de contrôle qui est la leur et pour leur donner tous les éléments d'appréciation utiles pour l'adoption du budget régional.

Nr. 13

Artikel 7

Dit artikel te vervangen als volgt :

« Art. 7. – De raad van bestuur bestaat uit :

1° de directeur-generaal en de adjunct directeur-generaal;

2° twee door het personeel van de maatschappij verkozen bestuurders;

3° twaalf bestuurders behorend tot de Franse taalrol. Acht van deze bestuurders worden benoemd op voorstel van de Executieve. Vier worden benoemd op voorstel van de Conferentie van Burgemeesters van de Brusselse Agglomeratie;

4° drie bestuurders behorend tot de Nederlandse taalrol. Twee van deze bestuurders worden benoemd op voorstel van de Conferentie van de Burgemeesters. De statuten bepalen de werking en de bevoegdheid van de raad van bestuur.

N° 13

Article 7

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 7 – Le conseil d'administration est composé de :

1° l'administrateur directeur général et le directeur général adjoint;

2° deux administrateurs élus par le personnel de la société;

3° douze administrateurs d'expression française. Huit de ces administrateurs sont nommés sur proposition de l'Exécutif. Quatre sont nommés sur proposition de la Conférence des Bourgmestres de l'Agglomération bruxelloise;

4° trois administrateurs d'expression néerlandaise. Deux de ces administrateurs sont nommés sur proposition de l'Exécutif. Un administrateur est nommé sur proposition de la Conférence des Bourgmestres. Les statuts déterminent le fonctionnement et les pouvoirs du conseil d'administration.

De bezoldiging van de bestuurders wordt bepaald door de Algemene Vergadering en goedgekeurd door de Executieve. Ze vallen ten laste van de Maatschappij.

Binnen de zes maand volgend op de vernieuwing van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad wordt overgegaan tot de vernieuwing van de raad van bestuur. De bestuurders blijven tot hun vervanging hun functie uitoefenen. Hun mandaat is hernieuwbaar.

Het lid van de raad van bestuur benoemd ter vervanging van een overleden, ontslagnemend of ontslagen bestuurder of van een bestuurder die de in de statuten bepaalde leeftijdsgrens bereikt, voltooit het mandaat van diegene die hij vervangt. »

VERANTWOORDING

1° De vertegenwoordigers van het personeel moeten worden verkozen door de leden van het personeel en niet worden aangeduid door sommige vakbonden (waarom zich beperken tot twee representatieve vakbonden wanneer er mogelijk drie zijn?). Waarom hebben deze vertegenwoordigers, indien ze verkozen worden, niet eveneens stemrecht?

2° Er moet een betere verhouding worden in acht genomen tussen de Franstaligen en Nederlandstaligen in de raad van bestuur. De voorgestelde verhouding ligt dichter bij de sociologische werkelijkheid van Brussel en garandeert de juiste vertegenwoordiging van de Vlaamse Gemeenschap.

3° De gemeenten moeten, via de conferentie van burgemeesters, betrokken worden bij het beheer van de maatschappij door de deelneming aan de benoeming van een deel van de bestuurders.

4° De algemene vergadering moet de bezoldiging van de bestuurders kunnen vastleggen.

5° De aanstelling van een opdrachthouder van de Executieve is overbodig.

Nr. 14

Artikel 8

Dit artikel te vervangen als volgt :

« Artikel 8.

Het beheerscomité telt zeven leden :

- *de voorzitter van de raad van bestuur;*
- *de onder-voorzitter van de raad van bestuur;*
- *twee berstuurders aangewezen door de raad van bestuur tussen de bestuurders op voorstel van de Executieve;*
- *een bestuurder aangewezen door de raad van bestuur tussen de bestuurders aangewezen op voorstel van de Conferentie van de Burgemeesters;*
- *de bestuurder-directeur-generaal;*
- *de adjunct directeur-generaal.*

Les émoluments des administrateurs sont fixés par l'Assemblée Générale et approuvés par l'Exécutif. Ils sont à charge de la Société.

Il est procédé au renouvellement du contrat d'administration, dans les six mois qui suivent le renouvellement du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. Les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement. Leur mandat est renouvelable.

Le membre du conseil d'administration nommé en remplacement de l'administrateur décédé, démissionnaire, révoqué ou atteint par la limite d'âge fixée dans les statuts, achève le mandat de celui qu'il remplace. »

JUSTIFICATION

1° Les représentants du personnel doivent être élus par les membres du personnel et non désignés par certains syndicats (pourquoi se limiter à deux syndicats représentatifs s'il y en a éventuellement trois qui le sont?). Si ces représentants sont élus, pourquoi n'auraient-ils pas également droit de vote?

2° Une meilleure proportion doit être respectée entre francophones et néerlandophones au sein du Conseil d'administration. La proportion proposée est plus proche de la réalité sociologique de Bruxelles tout en garantissant une représentation convenable de la Communauté flamande.

3° Les communes via la Conférence des Bourgmestres doivent être associées à la gestion de la société en participant à la désignation d'une partie des administrateurs.

4° L'Assemblée Générale doit pouvoir fixer la rémunération des administrateurs.

5° La nomination d'un chargé de mission de l'Exécutif est inutile.

N° 14

Article 8

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Article 8.

Le Comité de gestion est composé de sept membres :

- *le président du conseil d'administration;*
- *le vice-président du conseil d'administration;*
- *deux administrateurs désignés par le conseil d'administration parmi les administrateurs désignés sur proposition de l'Exécutif;*
- *un administrateur désigné par le conseil d'administration parmi les administrateurs désignés sur proposition de la Conférence des Bourgmestres;*
- *l'administrateur-directeur général;*
- *le directeur général adjoint.*

Het beheerscomité oefent de taken van het dagelijks beheer uit die hen door de raad van bestuur worden overgedragen. De beslissingen die niet tot het dagelijks beheer behoren evenals de beslissingen inzake benoemingen, aanwervingen of bevorderingen kunnen niet door de raad van bestuur aan het beheerscomité worden overgedragen.

De bezoldiging van de leden van het beheerscomité wordt bepaald door de raad van bestuur en goedgekeurd door de Executieve. Ze valt ten laste van de Maatschappij. »

VERANTWOORDING

1° De Executieve en de Conferentie van de Burgemeesters bij het beheer van de maatschappij betrekken langs de op hun voorstel aangeduide bestuurders om.

2° Het benoemen van een opdrachthouder van de Executieve is overbodig en zou de noodzakelijke autonomie van het beleid van de Maatschappij hinderen.

3° De taken van het beheerscomité moeten beperkt worden tot het dagelijks beheer.

4° Zoals voor de bestuurders, moet de bezoldiging van de leden van het beheerscomité door de Executieve worden goedgekeurd.

Le comité de gestion exerce les pouvoirs de gestion courante que lui délègue le conseil d'administration. Les décision qui sortent de la gestion courante ainsi que les décisions en matière de nominations, de recrutements ou de promotions ne peuvent être déléguées au comité de gestion par le conseil d'administration.

Les émoluments des membres du Comité de gestion sont fixés par le conseil d'administration et approuvés par l'Exécutif. Ils sont à charge de la Société. »

JUSTIFICATION

1° Associer via les administrateurs désignés sur leur proposition l'Exécutif et la Conférence des Bourgmestres à la gestion de la Société.

2° La création d'un chargé de mission de l'Exécutif est inutile et nuirait à l'indispensable autonomie de gestion de la Société.

3° Les pouvoirs du Comité de gestion doivent être limités à la gestion courante.

4° Comme pour les administrateurs, les émoluments des membres du Comité de gestion doivent être approuvés par l'Exécutif.

Nr. 15

Artikel 9

Dit artikel te vervangen als volgt :

« Artikel 9. – De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct directeur-generaal worden benoemd en ontslagen door de raad van bestuur. Zij verzekeren, ieder voor datgene wat hem betreft, het dagelijks beheer van de Maatschappij. Hun bevoegdheden worden bepaald in de statuten. Zij behoren tot een verschillende taalrol. »

VERANTWOORDING

De bestuurder-directeur-generaal en de adjunct directeur-generaal moeten hun beheer ten opzichte van de raad van bestuur verantwoorden en bijgevolg door hen worden benoemd.

N° 15

Article 9

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Article 9. – L'administrateur-directeur général et le directeur général adjoint sont nommés et révoqués par le conseil d'administration. Ils assurent, chacun pour ce qui le concerne, la gestion journalière de la Société. Leurs pouvoirs sont précisés par les statuts. Ils appartiennent à un rôle linguistique différent. »

JUSTIFICATION

L'administrateur-directeur général et le directeur général adjoint doivent être responsables de leur gestion devant le conseil d'administration et dès lors être nommés par lui.

Nr. 16

Artikel 13

Dit artikel aan te vullen als volgt :

« Het moet voor het eind van de maand september ingediend worden. »

N° 16

Article 13

Compléter cet article par ce qui suit :

« Ce dépôt s'effectue avant la fin du mois de septembre. »

VERANTWOORDING

Zoals op gemeentelijk vlak de mogelijkheid bieden dat deze verslagen voor de Commissievergaderingen en voor de vergadering van de Raad die de begroting voor het komende jaar zal stemmen worden ingediend.

Nr. 17

Artikel 15

Lid 1 aan te vullen als volgt :

« en bij het openbaar vervoer. »

VERANTWOORDING

Elke « ontsporing » vermijden bij de oprichting van filialen.

Nr. 18

Artikel 19

Dit artikel te doen vervallen.

VERANTWOORDING

De beste verhouding tussen de MIVB en de klant kan slechts tot stand worden gebracht via het personeel van de MIVB zelf waarvan de relaties met het cliënteel inhoud moeten krijgen. De aanstelling van een « Ombudsman » is verantwoord omdat diens rol de verloren burger toelaat zich tot hem te richten wat alle openbare diensten betreft. Het is niet verantwoord voor elke openbare dienst.

Nr. 19

Artikel 20

Dit artikel te doen vervallen.

VERANTWOORDING

Overlapping met de bestaande Commissie voor het bestuderen en het verbeteren van het openbaar vervoer.

Nr. 20

Artikel 19

Dit artikel aan te vullen met een nieuw lid luidende :

« Elk jaar stelt de Ombudsdienst een verslag op waarin onder andere de statistische gegevens zijn opgenomen over de klachten die hij ontvangen heeft en de geschillen die hij heeft helpen oplossen. Dit verslag wordt voorgelegd aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad. »

JUSTIFICATION

Permettre comme au niveau communal que ces rapports soient présentés avant les réunions de commission et avant la réunion du Conseil qui votera le budget de l'année qui suit.

N° 17

Article 15

Compléter le 1er alinéa par les mots :

« et aux transports en commun. »

JUSTIFICATION

Eviter tout « dérapage » dans la création de filiales.

N° 18

Article 19

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Le meilleur lien qui puisse être établi entre la STIB et le client ne peut l'être que par l'intermédiaire du personnel même de la STIB dont les services de relation avec la clientèle devront être étoffés. La création d'un « Ombudsman » se justifie lorsque son rôle permet au citoyen désorienté de s'adresser à lui pour l'ensemble des services publics. Il ne se justifie pas pour chaque service public.

N° 19

Article 20

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Double emploi avec la Commission existante pour l'étude et l'amélioration des transports publics.

N° 20

Article 19

Compléter cet article par un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Chaque année, le service « Ombudsman » rédige un rapport dans lequel figure instamment des données statistiques sur les doléances qu'il a reçues et les litiges qu'il a contribué à résoudre. Ce rapport est déposé sur le bureau du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. »

VERANTWOORDING

Het verslag van de Ombudsdienst moet de Raad toelaten de doeltreffendheid van de interventies te beoordelen, zich een idee te vormen van de aard van de klachten van het cliënteel en van het gevolg dat de MIVB heeft gegeven aan de interventies van de Ombudsman.

Dank zij dit rapport zou de Ombudsdienst gesterkt worden in zijn opdracht, als gevolg van de mogelijke inmenging van de Hoofdstedelijke Raad.

JUSTIFICATION

Le rapport du service « Ombudsman » doit permettre au Conseil d'apprécier l'efficacité de ses interventions, de se faire une idée de la nature des plaintes de la clientèle ainsi que la suite donnée par la STIB aux interventions de l'Ombudsman.

Ce rapport permettrait au service « Ombudsman » d'être renforcé dans sa mission par le fait de l'intervention possible du Conseil Régional.

Nr. 21

Opschrift

Het opschrift van het ontwerp van ordonnantie te vervangen als volgt :

« Ontwerp van ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer van personen in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest. »

VERANTWOORDING

De woorden « transports en commun » (gemeenschappelijk vervoer) roepen een weinig vlijend beeld op van het openbaar vervoer, een beeld van een vervoermiddel voor de massa in tegenstelling met het individueel vervoer bestemd voor de sociale elite.

Dergelijke pejoratieve connotatie is in tegenstelling met het promotiebeleid van het openbaar vervoer dat ook dit van het Gewest moet zijn. De verklaringen van de verantwoordelijke Minister, de memorie van toelichting en de tekst zelf van het ontwerp van ordonnantie gaan in die zin.

Het zou jammer zijn dat het opschrift van het ontwerp dat wordt besproken deze intentie ook niet zou weerspiegelen door niet aangepaste termen te gebruiken. De uitdrukking « openbaar vervoer van personen » stemt daar beter mee overheen. Zij benadrukt dat het vervoer voor iedereen toegankelijk is en door de gemeenschap wordt ten laste genomen.

N° 21

Intitulé

Remplacer l'intitulé du projet d'ordonnance par l'intitulé suivant :

« Projet d'ordonnance relatif à l'organisation des transports publics de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale. »

JUSTIFICATION

Les termes « transports en commun » évoquent une image peu flatteuse du transport public, celle d'un mode de déplacement de masse par opposition au moyen de transport individuel destiné à une élite sociale.

Une connotation aussi péjorative est en contradiction avec la politique de promotion du transport public qui doit être celle de la Région. Les déclarations du Ministre responsable, l'exposé des motifs et le texte même du projet d'ordonnance vont dans ce sens.

Il serait dommage que l'intitulé du projet en cours de discussion ne reflète pas, lui aussi, cette intention, en utilisant des termes inadéquats. L'expression « transports publics de personnes » y correspond mieux. Elle met l'accent sur l'accessibilité du transport à tous et sur le fait qu'il est pris en charge par la collectivité.

Nr. 22

Artikel 1

1. In de eerste regel van het eerste lid de woorden « openbaar vervoer » **te vervangen als volgt** *« openbaar vervoer van personen »*. – **In de Franse tekst, vijfde regel, de woorden** « en commun » **te vervangen als volgt** *« publics »*.

2. In het derde lid, 8ste regel, de woorden « de openbare dienstverlening van het stedelijk openbaar vervoer » **te vervangen als volgt** *« de openbare dienstverlening van het stedelijk openbaar personenvervoer »*.

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording van het amendement nr. 21.

N° 22

Article 1er

1. Au premier alinéa, première ligne, remplacer les mots « en commun » **par les mots** *« publics de personnes »*. **A la cinquième ligne, remplacer les mots** « en commun » **par le mot** *« publics »*.

2. Au troisième alinéa, 6e ligne, remplacer les mots « du service public des transports en commun urbains » **par les mots** *« du service des transports publics de personnes »*.

JUSTIFICATION

Voir la justification de l'amendement n° 21.

Nr. 23

Artikel 2

Dit artikel aan te vullen met een 2de lid luidende :

« Deze verplichtingen zullen de nadruk leggen op de dienstverlening aan het cliënteel en op de verbetering van de kwaliteit van het stadsmilieu. »

VERANTWOORDING

De dienstverlening aan het cliënteel en de verbetering van het leefklimaat in de stad moeten de hoeksteen zijn van het exploitatiebeleid inzake openbaar vervoer.

De dienstverlening aan het cliënteel mag niet worden beperkt tot het luisteren naar de klachten of de voorstellen van de gebruikersgroepen. De maatschappij, waarvan de handelsroeping bevestigd wordt in het ontwerp van ordonnantie, moet werkelijk bezorgd zijn over het voorkomen van de verwachtingen van haar klanten en deze niet als haar verplichtende partij beschouwen. Dat kan op elk niveau van de exploitatie vertaald worden, van de kwaliteit van het onthaal door het administratief personeel en de bestuurders tot de zorg om de gebruikers voordurend in te lichten over het net, bijvoorbeeld in geval van panne, verzadiging van het net, enz.

Voor zover het op een merkbare manier kan bijdragen tot de beperking van de ongemakken in de stad, moet de ontwikkeling van het openbaar vervoer rekening houden met deze vereiste, onder andere via het investeringbeleid. De keuze van het rollend materiaal – tram, metro of bus –, van het type brandstof, de trajecten, de frequentie, moet gericht worden op de verbetering van het leefklimaat in de stad.

Nr. 24

Artikel 3

Bij punt 1°, vijfde regel, de woorden « openbaar vervoer » **te vervangen als volgt** *« openbaar personenvervoer »*.

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording van het amendement nr. 21.

Nr. 25

Artikel 7

1. In de eerste paragraaf het aantal « negentien » **te vervangen door het aantal** *« twintig »*.

2. Een 3° invoegen luidende :

« 3° – Een bestuurder wordt benoemd op voorstel van de gebruikersverenigingen. Deze bestuurder woont de vergaderingen van de raad van bestuur met raadgevende stem bij. »

N° 23

Article 2

Compléter cet article par un second alinéa rédigé comme suit :

« Ces obligations mettront l'accent sur le service à la clientèle et la promotion de la qualité de l'environnement urbain. »

JUSTIFICATION

Le service à la clientèle et la promotion de la qualité de la vie en ville doivent être la pierre angulaire de la politique d'exploitation du transport public.

Le service à la clientèle ne doit pas se limiter à entendre les doléances ou les suggestions des groupes d'usagers. La société, dont la vocation commerciale est affirmée par le projet d'ordonnance, doit avoir un réel souci de prévenir les attentes de ses clients et de ne pas les considérer comme ses obligés. Cela peut se traduire à tous les niveaux de l'exploitation, depuis la qualité de l'accueil par le personnel administratif et les chauffeurs jusqu'au souci d'informer les usagers de manière permanente sur le réseau, par exemple en cas de panne, d'encombrement de la voirie, etc.

Dans la mesure où il peut contribuer de manière notable à la réduction des nuisances en ville, le développement du transport public doit se faire en tenant compte de cet impératif, notamment par le biais de la politique d'investissements. Le choix du matériel roulant – tram, métro ou bus – du type de carburant, les itinéraires, la fréquence de passage, tout doit être orienté pour promouvoir la qualité de la vie en ville.

N° 24

Article 3

Au 1°, quatrième ligne, remplacer les mots « en commun » **par les mots** *« publics de personnes »*.

JUSTIFICATION

Voir la justification de l'amendement n° 21.

N° 25

Article 7

1. Au premier alinéa, remplacer le nombre « dix-neuf » **par le nombre** *« vingt »*.

2. Insérer un 3° libellé comme suit :

« 3° – Un administrateur est nommé sur présentation des organisations d'usagers. Cet administrateur assiste aux réunions du conseil d'adminstration avec voix consultative. »

VERANTWOORDING

De gebruikers zijn de eersten die belang hebben bij de organisatie van het openbaar vervoer. Ze zijn ongetwijfeld de best geplaatsten om de aandacht van de raad van bestuur te vestigen op de problemen die de exploitatie van het net stelt.

De aanwezigheid van één van hen op de vergaderingen van het belangrijkste beslissingsorgaan moet deze laatste ertoe aansporen rekening te houden met het cliënteel.

Dit is eveneens een manier om de gebruikers een gevoel voor verantwoordelijkheid bij te brengen en hen voor te lichten over de beperkingen van het beheer van de maatschappij.

Nr. 26

Artikel 7

Lid 3 te vervangen als volgt :

« Met uitzondering van de bevoegdheden die in de statuten worden voorbehouden aan de bestuurder-directeur-generaal, neemt de raad van bestuur alle beslissingen die voortvloeien uit de beheersovereenkomst die hij heeft goedgekeurd.

De werking wordt bepaald in de statuten. De bezoldiging van de bestuurders wordt bepaald door de Executieve en valt ten laste van de Maatschappij. »

VERANTWOORDING

Het ontwerp van ordonnantie geeft erg weinig bevoegdheden aan de raad van bestuur die aan inhoud verliest ten voordele van het beheerscomité.

Dergelijke keuze is zeker betreurenswaardig daar de samenstelling van de raad van bestuur een betere vertegenwoordiging verzekerd van het productieve deel van het Gewest in haar schoot.

Het beheerscomité, bij wie het « hoogste gezag » inzake het beheer van de maatschappij zal berusten, loopt het gevaar niet meer te zijn dan het verlengstuk van de directie van de maatschappij, van de politieke meerderheid in de Hoofdstedelijke Raad en van de Executieve. Het spreekt vanzelf dat dergelijke afdwaling niet anders kan dan schade berokkenen aan de continuïteit en de samenhang van het beleid dat door de maatschappij wordt gevoerd.

In het schema dat we verdedigen blijft de raad van bestuur het beslissingsorgaan binnen de maatschappij, hetgene dat concreet de opties uit de beheersovereenkomst vertaalt. Het beheerscomité wordt het uitvoeringsorgaan van de beslissingen van de raad van bestuur. Het wordt belast met het dagelijks beheer van de maatschappij, uitgevoerd op een collegiale wijze.

Nr. 27

Artikel 8

1. Lid 1 te doen vervallen.
– *« Adjunct-directeur-generaal »;*
– *« Een opdrachthouder van de Executieve ».*

2. Lid 2 te doen vervallen.

JUSTIFICATION

Les usagers sont les premiers concernés par l'organisation des transports publics. Ils sont incontestablement les mieux à même d'attirer l'attention du conseil d'administration sur les problèmes que pose l'exploitation du réseau.

La présence de l'un d'eux aux réunions du principal organe de décision doit encourager ce dernier à tenir davantage compte de la clientèle.

C'est également une manière de responsabiliser les usagers et de les informer des contraintes dans la gestion de la société.

N° 26

Article 7

Remplacer le 3e alinéa par ce qui suit :

« A l'exception des pouvoirs qui sont réservés par les statuts à l'administrateur-directeur général, le conseil d'administration prend toutes les décisions qui découlent du contrat de gestion qu'il a approuvé.

Son fonctionnement est réglé par les statuts. Les émoluments des administrateurs sont fixés par l'Exécutif et sont à charge de la Société. »

JUSTIFICATION

Le projet d'ordonnance laisse assez peu de pouvoirs au conseil d'administration, qui est vidé de sa substance au profit du comité de gestion.

Une telle option est d'autant plus dommageable que la composition du conseil d'administration garantit une meilleure représentation des forces vives de la Région en son sein.

Le comité de gestion, sur qui reposera la « haute direction » sur la gestion de la société, risque de ne plus être que l'émanation de la direction de la société, de la majorité politique au Conseil régional et de l'Exécutif. Il est évident qu'un tel glissement ne peut que nuire à la continuité et à la cohérence de la politique menée par la société.

Dans le schéma que nous préconisons, le conseil d'administration reste l'organe de décision de la société, celui qui traduit concrètement les options du contrat de gestion. Le comité de gestion devient l'organe d'exécution des décisions prises par le conseil d'administration. Il est chargé de la gestion journalière de la société, exercée de manière collégiale.

N° 27

Article 8

1. Au 1er alinéa, supprimer les mots :
– *« le directeur général adjoint; »*
– *« un chargé de mission de l'Exécutif. »*

2. Supprimer le deuxième alinéa.

VERANTWOORDING

Om de taalpariteit in de bestuursorganen te verzekeren, volstaat het dat de voorzitter en de ondervoorzitter van de raad van bestuur tot een verschillende taalrol behoren.

Het is overbodig en onverantwoord dezelfde pariteit te waarborgen op het vlak van de algemene directie van de maatschappij. Deze functie-ontdubbeling is een bron van verspilling en conflict, hetgeen tegen elke prijs moeten worden vermeden.

De rol van de adjunct directeur-generaal dreigt beperkt te worden tot deze van « taalschoonmoeder », belast met het controleren van de benoemingen van het personeel. In een geest van gezond en doeltreffend beheer blijkt het dus aangewezen deze functie af te schaffen.

De aanwezigheid van een opdrachthouder van de Executieve is al evenmin verantwoord. Hij plaatst de maatschappij nog meer onder toezicht, vermindert haar speelruimte inzake dagelijks beheer, terwijl ze gebonden is door een beheersovereenkomst.

Bovendien overlapt de functie van opdrachthouder, die in de tekst van de ordonnantie niet nader wordt bepaald, deze van de commissarissen van de Executieve, benoemd krachtens artikel 12 van het ontwerp van ordonnantie.

JUSTIFICATION

Pour assurer la parité linguistique dans les organes de direction, il suffit que le président et le vice-président du conseil d'administration soient d'un rôle linguistique différent.

Il est inutile et injustifié de garantir la même parité au niveau de la direction générale de la société. Ce dédoublement de fonction est une source de gaspillage et de conflit à éviter à tout prix.

Le rôle du directeur général adjoint risque de se limiter à celui de « belle-mère linguistique » chargée de contrôler les nominations de personnel. Dans un esprit de saine gestion et d'efficacité, il paraît donc opportun de supprimer cette fonction.

La présence d'un chargé de mission de l'Exécutif au sein du comité de gestion ne se justifie pas davantage. Il met la société encore davantage sous tutelle, réduit sa marge de manœuvres dans la gestion quotidienne alors qu'elle est liée par un contrat de gestion.

De plus, la fonction de chargé de mission, qui n'est pas davantage précisée dans le texte de l'ordonnance fera double emploi avec celle des commissaires de l'Exécutif nommés en vertu de l'article 12 du projet d'ordonnance.

Nr. 28

Artikel 8

Lid 4 te vervangen als volgt :

« Het beheerscomité wordt belast met het uitvoeren van de beslissingen van de raad van bestuur aan wie het regelmatig verslag uitbrengt van zijn opdracht. Zijn werking wordt bepaald in de statuten. »

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording van amendement nr. 26.

N° 28

Article 8

Remplacer le 4e alinéa par ce qui suit :

« Le comité de gestion est chargé d'exécuter les décisions du conseil d'administration auquel il rend compte régulièrement de sa mission. Son fonctionnement est déterminé par les statuts. »

JUSTIFICATION

Voir la justification de l'amendement n° 26.

Nr. 29

Artikel 9

Dit artikel te vervangen als volgt :

« Art. 9. – De bestuurder-directeur-generaal wordt benoemd en ontslagen door de Executieve. Hij verzekert het dagelijks beheer van de maatschappij, overeenkomstig de bevoegdheden die hem worden verleend in de statuten. »

VERANTWOORDING

Om de taalpariteit in de bestuursorganen te verzekeren, volstaat het dat de voorzitter en de ondervoorzitter van de raad van bestuur tot een verschillende taalrol behoren.

Het is overbodig en onverantwoord dezelfde pariteit te verzekeren op het vlak van de algemene directie van de maatschappij. Deze functie-ontdubbeling is een bron van verspilling en conflict, hetgeen tegen elke prijs moeten worden vermeden.

N° 29

Article 9

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 9. – L'administrateur-directeur général est nommé et révoqué par l'Exécutif. Il assure la gestion journalière de la société, conformément aux pouvoirs qui lui sont reconnus par les statuts. »

JUSTIFICATION

Pour assurer la parité linguistique dans les organes de direction, il suffit que le président et le vice-président du conseil d'administration soient d'un rôle linguistique différent.

Il est inutile et injustifié de garantir la même parité au niveau de la direction générale de la société. Ce dédoublement de fonction est une source de gaspillage et de conflit à éviter à tout prix.

Om zich hiervan te overtuigen, is het voldoende het ontwerp van de statuten te doorlopen : hierin worden erg beperkte bevoegdheden gegeven aan de adjunct directeur-generaal (zie artikel 30). Zijn rol dreigt beperkt te worden tot deze van « taalschoonmoeder », belast met het controleren van de benoeming van het personeel. In een geest van gezond en doeltreffend beheer, blijkt het dus aangewezen deze functie af te schaffen.

Pour s'en convaincre, il suffit de parcourir le projet de status qui confère des compétences très limitées au directeur général adjoint (voir article 30). Son rôle linguistique de se limiter à celui de « belle-mère linguistique » chargée de contrôler les nominations de personnel. Dans un esprit de saine gestion et d'efficacité, il paraît donc opportun de supprimer cette fonction.

Nr. 30

Artikel 13

De woorden « een verslag over de aktiviteit van de Maatschappij » **te vervangen door de woorden** *« een aktiviteitenverslag van de Maatschappij ».*

VERANTWOORDING

Het principe van het voorleggen van een jaarlijks aktiviteitenverslag van de MIVB aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad moet verwelkomd en aangemoedigd worden, maar de opstelling van de tekst zou toch tot verwarring kunnen leiden.

Het spreekt vanzelf dat de maatschappij zelf haar aktiviteitenverslag opstelt dat vervolgens door de Executieve aan de Raad wordt voorgelegd en niet de Executieve die een door haarzelf opgesteld verslag indient over de aktiviteiten van de Maatschappij.

N° 30

Article 13

Remplacer les mots « un rapport sur l'activité de la Société » **par les mots** *« le rapport d'activités de la Société ».*

JUSTIFICATION

Si le principe du dépôt d'un rapport d'activités annuel de la STIB sur le bureau du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale doit être salué et encouragé, la rédaction du texte risque cependant de prêter à confusion.

Il est évident que c'est la société elle-même qui rédige son rapport d'activités qui est ensuite soumis par l'Exécutif au Conseil et non l'Exécutif qui dépose un rapport sur l'activité de la Société qu'il aurait lui-même rédigé.

Nr. 31

Artikel 15

Het eerste lid aan te vullen als volgt :

« De aktiviteiten van deze ondernemingen, verenigingen of andere openbare of privé-instellingen zullen steeds een marginaal karakter hebben ten opzichte van de opdracht van openbare dienstverlening van de Maatschappij. Zij zullen evenmin haar financieel evenwicht kunnen verstoren. »

VERANTWOORDING

Het kommentaar op de artikelen verduidelijkt dat « de aktiviteiten van de filialen echter altijd een marginaal karakter zullen hebben ten opzichte van de opracht van openbare dienstverlening van de Maatschappij ».

Deze verduidelijking is belangrijk in de mate dat zij de deelname van de maatschappij in het kapitaal van filialen waarin zij zou toetreden of die ze heeft helpen oprichten, begrenst. Dit vermijdt dat eventueel rendabele aktiviteiten van de Maatschappij zouden worden geprivatiseerd ten nadele van de kwaliteit van de openbare dienstverlening.

Bijgevolg is het nodig deze begrenzing in de ordonnantie op te nemen en te verduidelijken.

N° 31

Article 15

Compléter l'alinéa premier par ce qui suit :

« Les activités de ces sociétés, associations ou autres organismes publics ou privés auront toujours un caractère marginal par rapport à la mission de service public de la Société. Elles ne pourront davantage nuire à son équilibre financier. »

JUSTIFICATION

Le commentaire des articles précise qu'« en toute hypothèse, les activités des filiales auront toujours un caractère marginal par rapport à la mission de service public de la Société ».

Cette précision est importante dans la mesure où elle instaure une limite à la participation de la société au capital de filiales dans lesquelles elle entrera ou qu'elle aura contribué à créer. Elle évite le glissement éventuel vers une privatisation des activités rentables de la Société au détriment de la qualité du service public.

La limite mérite donc d'être précisée et intégrée dans le corps de l'ordonnance.

Nr. 32

Artikel 19

1. 1° te doen voorafgaan door een (nieuw) 1° luidende :

« 1° De rechten te verdedigen en de belangen van het cliënteel bij de Maatschappij te behartigen. »

2. In fine aan 1° toevoegen :

« en voorstellen te doen om hieraan tegemoet te komen; ».

VERANTWOORDING

Zoals hij in het ontwerp wordt opgevat, wordt de rol van de Ombudsman beperkt tot scheidsrechter bij conflicten tussen de maatschappij en het cliënteel.

Deze rol van tussenpersoon zou ruimer moeten zijn en ook van toepassing op de positieve behartiging van de belangen van de gebruikers, onder andere door het overmaken van hun verzoeken en voorstellen aan de directie.

N° 32

Article 19

1. Faire précéder le 1° par un 1° (nouveau), libellé comme suit :

« 1° De défendre les droits et de promouvoir les intérêts de la clientèle auprès de la Société. »

2. In fine du 1°, ajouter les mots :

« , et de proposer des solutions pour les rencontrer; ».

JUSTIFICATION

Tel qu'il est conçu par le projet, le rôle de l'Ombudsman est limité à l'arbitrage des conflits entre la société et la clientèle.

Ce rôle d'intermédiaire devrait être plus large et s'appliquer aussi à la défense positive des intérêts des usagers, notamment en relayant leurs demandes et suggestions auprès de la direction.

Nr. 33

Artikel 20

1. Lid 1, derde regel, de woorden « het beheerscomité » **te vervangen door de woorden** *« de voorzitter van de raad van bestuur, de directeur-generaal ».*

2. Een 4de lid toe te voegen luidende :

« De bezoldiging van de leden van het adviescomité die geen deel uitmaken van de organen van de Maatschappij worden bepaald door de raad van bestuur. Ze vallen ten laste van de Maatschappij. »

VERANTWOORDING

Het adviescomité moet evenwichtig worden samengesteld. De directie-organen van de maatschappij mogen er niet in te groot aantal aanwezig zijn in vergelijking met de vertegenwoordigers van de gebruikers. De aanwezigheid van de voorzitter van de raad van bestuur en van de directeur-generaal lijkt ons te volstaan.

De leden van het adviescomité die geen deel uitmaken van de organen van de Maatschappij worden normaal bezoldigd zoals de leden van de raad van bestuur of van het beheerscomité.

N° 33

Article 20

1. Au 1er alinéa, 3e ligne, remplacer les mots « du comité de gestion » **par les mots** *« du président du conseil d'administration, du directeur général ».*

2. Ajouter un 4e alinéa rédigé comme suit :

« Les émoluments des membres du comité consultatif qui ne font pas partie des organes de la Société sont fixés par le conseil d'administration. Ils sont à charge de la Société. »

JUSTIFICATION

La composition du comité consultatif doit être équilibrée. Les organes de direction de la société ne doivent pas y être en trop grand nombre face aux représentants des usagers. Aussi la présence du président du conseil d'administration et du directeur général nous paraît suffire.

Les membres du comité consultatif qui ne font pas partie des organes de la Société doivent être normalement rémunérés au même titre que les membres du conseil d'administrtion ou du comité de gestion.

Nr. 34 (Sub-amendement op amendement nr. 1)

Artikel 7

2°, in fine van het 1ste streepje, de woorden « niet meer dan vier bedragen » **te vervangen als volgt :** *« niet meer dan twee bedragen »* **en in fine van het 2de streepje, de woorden** « moet echter beperkt blijven tot twee » **te vervangen door** *« niet meer dan één bedragen ».*

Nr. 35

Artikel 7

In hoofdorde.

Lid 1 aan te vullen als volgt :

« gedomicilieerd in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest. »

Nr. 36

Artikel 7

In bijkomende orde.

Lid 1 aan te vullen als volgt :

« gedomicilieerd in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, met uitzondering van de bestuurder-directeur-generaal en de adjunct directeur-generaal. »

Nr. 37

Artikel 16

Lid 4 aan te vullen als volgt :

« Na deze termijn, wordt het advies geacht gunstig te zijn. »

N° 34 (Sous-amendement à l'amendement n° 1)

Article 7

Au 2°, in fine du 1er tiret, remplacer les mots « soit supérieur à quatre » **par les mots** *« soit supérieur à deux »,* **et in fine du 2e tiret, remplacer les mots** « soit supérieur à deux » **par les mots** *« soit supérieur à un ».*

N° 35

Article 7

En ordre principal.

Compléter le 1er alinéa par les mots :

« domicilié dans la Région de Bruxelles-Capitale. »

N° 36

Article 7

En ordre subsidiaire.

Compléter le 1er alinéa par les mots :

« domicilié dans la Région de Bruxelles-Capitale à l'exception de l'administrateur directeur général et du directeur général adjoint. »

N° 37

Article 16

Compléter le quatrième alinéa par ce qui suit :

« Passé ce délai, l'avis est réputé favorable. »

BIJLAGE II

N 89 – 1991

12 JUNI 1989. – Koninklijk besluit tot oprichting van de Raadgevende Commissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer

—

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op artikel 67 van de Grondwet;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot Brusselse instellingen, inzonderheid de artikelen 4 en 47;

Gelet op het koninklijk besluit van 24 december 1981 betreffende de executieve van het Brusselse Gewest, gewijzigd bij koninklijk besluit van 8 juni 1984;

Gelet op het koninklijk besluit van 27 mei 1988 tot vastlegging van de samenstelling van de Executieve van het Brusselse Gewest;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 februari 1989 houdende de ministeriële bevoegdheden voor de aangelegenheden van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd door de gewone wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat de ontwikkeling van de individuele vervoermiddelen en de daaruit voortvloeiende verkeersmoeilijkheden een grondig onderzoek vereisen van de organisatie van het vervoer in het Brusselse Gewest teneinde er de kwaliteit en het rendement van het openbaar personenvervoer te verbeteren en het aan de huidige transportbehoeften aan te passen;

Overwegende dat de inrichting van het stads- en streekvervoer op regionaal vlak dient te worden bestudeerd en dat de coördinatie zowel tussen de regionale maatschappij(en) die het streeksvervoer beheert (beheren) in het Vlaamse en het Waalse Gewest, waarvan bepaalde lijnen hun eindpunt hebben in het Brusselse Gewest, er de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel alsmede tussen deze maatschappijen en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen snel moet worden verbeterd;

Overwegende dat ingevolge de regionalisering van het openbaar stads- en streekvervoer de algemene principes van de inrichting van het stads- en streekvervoer op regionaal vlak dienen te worden vast gelegd;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 11 januari 1989;

Gelet op de beraadslaging van Onze Minister en Onze Staatssecretaris binnen de Executieve van het Brusselse Gewest;

Op de voordracht van onze Minister van het Brusselse Gewest,

ANNEXE II

F 89 – 1991

12 JUIN 1989. – Arrêté royal portant création de la Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics

—

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, Salut.

Vu l'article 67 de la Constitution;

Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, notamment les articles 4 et 47;

Vu l'arrêté royal du 24 décembre 1981 relatif à l'Exécutif de la Région bruxelloise, modifié par l'arrêté royal du 8 juin 1984;

Vu l'arrêté royal du 27 mai 1988 fixant la composition de l'Exécutif de la Région bruxelloise;

Vu l'arrêté royal du 7 février 1989 fixant les compétences ministérielles pour les affaires de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi ordinaire du 9 août 1980;

Vu l'urgence;

Considérant que le développement des moyens de transports individuels et les difficultés de circulation qui en résultent requièrent un examen continu de l'organisation des transports dans la Région bruxelloise, en vue d'y améliorer la qualité et l'efficacité des transports publics de personnes et de les adapter aux besoins actuels de transports;

Considérant que l'organisation des transports urbains et régionaux doit être étudiée sur le plan régional et que la coordination entre (les) société(s) régionale(s) qui gère(nt) les transports vicinaux des Régions flamande et wallonne, dont certaines lignes aboutissent en Région bruxelloise, et la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles, ainsi qu'entre ces sociétés et la Société nationale des Chemins de fer belges doit être rapidement améliorée;

Considérant que suite à la régionalisation des transports publics urbains et régionaux, les principes régionaux de l'organisation des transports urbains et régionaux doivent être fixés sur le plan régional;

Vu l'avis de l'Inspection des finances, donné le 11 janvier 1989;

Vu la délibération de nos Ministre et Secrétaire d'Etat de l'Exécutif de la Région bruxelloise;

Sur la proposition de notre Ministre de la Région bruxelloise,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. — Voor het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest wordt een Raadgevende Commissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer opgericht, hierna « de Commissie » genoemd.

Art. 2. — De Commissie heeft als opdracht advies uit te brengen aan de Minister, bevoegd voor het vervoer, hetzij op zijn verzoek, hetzij op eigen initiatief, over elke aangelegenheid die verband houdt met het openbaar vervoer.

De Commissie heeft inzonderheid als opdracht :

1° het verrichten van elke studie en enquête van algemene aard over de rol en de organisatie van het openbaar vervoer, zowel op structureel vlak als wat het technisch en economisch aspect ervan betreft, en de toepassing ervan op lokaal vlak, met als doel de verbetering van de kwaliteit en de doeltreffendheid ervan, en de aanpassing ervan aan de huidige en voorzienbare verplaatsingsbehoeften;

2° het verstrekken van advies betreffende het inzake organisatie van het openbaar vervoer te volgen beleid :

- over de algemene opvatting van de netten, de herstructurering van de lijnen, de aanleg van de nieuwe lijnen;
- over de coördinatie, in de ruimte en in de tijd, tussen de diverse diensten van het stads- en streekvervoer, de spoorwegen en de taxidiensten, alsmede met de privé-vervoermiddelen (overstapparkeerplaatsen, overstapstations), zodat het openbaar vervoer een coherent geheel vormt voor de gebruikers;
- over de wijzigingen van de algemene exploitatievoorwaarden (dienstregelingen, frequenties, inplanting van de halten, veiligheid, informatie van het publiek);
- over de creatie van speciale beddingen op grondniveau of van diverse kunstwerken, rekening houdend met de invloed op het leefmilieu, zowel tijdens de werken als na de voltooiing ervan;
- over de coördinatie met de door de overheid en de privé-sector geplande programma's voor ruimtelijke ordening en stedebouw.

De Commissie kan eveneens verzocht worden advies uit te brengen over de problemen van streekvervoer die een weerslag hebben op nationaal of gewestelijk vlak.

Art. 3. — § 1. De Commissie is samengesteld uit effektieve en geassocieerde leden.

De effectieve leden zijn :

- een voorzitter en een ondervoorzitter aangeduid door de Executieve van het Brusselse Gewest;
- drie leden aangeduid op voorstel van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel;
- twee leden aangeduid op voorstel van de andere openbare beheerders die lijnen van gemeenschappelijk streekvervoer uitbaten op het grondgebied van het Brusselse Gewest;
- een lid aangeduid op voorstel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;
- zes leden aangeduid op voorstel van de gemeentelijke overheden;

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. — Il est créé pour la Région de Bruxelles-Capitale une commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics, dénommée ci-après « la Commission ».

Art. 2. — La Commission a pour mission de donner des avis au Ministre ayant les transports dans ses attributions, soit à sa démande, soit de sa propre initiative, sur toutes les matières se rapportant aux transports publics.

La Commission a notamment pour mission :

1° de procéder à toutes études et enquêtes de caractère général sur le rôle et l'organisation des transports publics, tant sous leur aspect culturel que sous leurs aspects technique et économique et leurs applications sur le plan local afin d'améliorer leur qualité et leur efficacité, et de les adapter aux besoins actuels et prévisibles de déplacement;

2° de formuler des avis relatifs à la politique à suivre en matière d'organisation des transports publics :

- sur la conception générale des réseaux, la restructuration des lignes, la création de nouvelles lignes;
- sur la coordination, dans l'espace et dans le temps, entre les divers services de transport urbain, vicinal, chemin de fer et services de taxis, ainsi qu'avec les moyens de transports privés (parkings de dissuasion, gares de correspondance) afin que les transports constituent un ensemble cohérent pour les utilisateurs;
- sur les modifications des conditions générales d'exploitation (horaires, fréquences, localisation des arrêts, sécurité, information du public);
- sur la création de sites propres de surface ou au moyen d'ouvrages d'art de types divers en tenant compte des effets sur l'environnement, tant au cours des travaux qu'après leur achèvement;
- sur la coordination avec les programmes d'aménagement du territoire et d'urbanisme projetés par les secteurs publics et privés.

La Commission peut également être invitée à émettre des avis sur les problèmes de transports régionaux ayant une répercussion sur le plan national ou sur celui d'une autre région.

Art. 3. — § 1er. La Commission est composée de membres effectifs et de membres associés.

Les membres effectifs sont :

- un président et un vice-président désignés par l'exécutif de la Région bruxelloise;
- trois membres désignés sur la proposition de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles;
- deux membres désignés sur la proposition des autres gestionnaires publics exploitant des lignes de transport public vicinal sur le territoire de la Région bruxelloise;
- un membre désigné sur la proposition de la Société nationale des Chemins de fer belges;
- six membres désignés sur la proposition des autorités communales;

- vier leden aangeduid onder het personeel van de administratie van het Brusselse Gewest :

  - de secretaris van de Commissie;

  - een personeelslid van de dienst bevoegd voor het vervoer;

  - een personeelslid van de dienst bevoegd voor de wegen;

  - een personeelslid van de dienst bevoegd voor stedebouw en ruimtelijke ordening.

De geassocieerde leden zijn :

- een lid aangeduid op voorstel van de representatieve organisaties van de gebruikers;

- een lid aangeduid op voorstel van elk van de vakorganisaties van de werknemers tewerkgesteld in de sector van het stedelijk openbaar vervoer, die ten minste 10 % van het personeelsbestand vertegenwoordigen van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel;

- twee leden aangeduid op voorstel van het Verbond van Ondernemingen van Brussel;

- een lid aangeduid op voorstel van de Provincie Brabant;

§ 2. De 24 leden worden aangeduid door de Executieve van het Brusselse Gewest.

Art. 4. — De 24 leden van de Commissie zijn verdeeld over twee taalgroepen. Twee derde van de leden moeten tot de meest talrijke taalgroep behoren en één derde van de leden tot de minst talrijke taalgroep.

De voorzitter en de ondervoorzitter behoren tot een verschillende taalrol.

De mandaten van de leden van de Commissie hebben een duur van 3 jaar.

Art. 5. — Het secretariaat van de Commissie wordt verzorgd door het bevoegde bestuur.

De commissie vergadert zo dikwijls als de aangelegenheden die tot haar bevoegdheid behoren, het vereisen en ten minste vier maal per jaar.

De oproepingen worden één week vóór de vergadering verzonden.

Art. 6. — De adviezen van de Commissie worden bij gewone stemmenmeerderheid uitgebracht door de vergadering van de effektieve leden, voor zover de helft van deze leden aanwezig is. Bij staking van stemmen is deze van de voorzitter van de vergadering beslissend. De afwijkende adviezen worden bij het advies van de meerderheid gevoegd.

De geassocieerde leden worden uitgenodigd in plenaire zitting, om gehoord te worden, alvorens een beslissing genomen wordt met betrekking tot de voorstellen die een weerslag hebben op de ordening, het plaatselijke leven, de faciliteiten voor de gebruikers of de werkomstandigheden van het personeel.

De geassocieerde leden wonen de vergadering bij met raadgevende stem.

- quatre membres désignés parmi les agents de l'administration de la Région bruxelloise :

  - le secrétaire de la Commission;

  - un agent du service ayant les transports dans ses attributions;

  - un agent ayant les routes dans ses attributions;

  - un agent du service ayant l'urbanisme et l'aménagement du territoire dans ses attributions.

Les membres associés sont :

- un membre désigné sur la proposition des organisations représentatives des usagers;

- un membre désigné sur la proposition de chacune des organisations syndicales des travailleurs occupés dans le secteur des transports publics urbains qui représentent au moins 10 % de l'effectif du personnel de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles;

- deux membres désignés sur la proposition de l'Union des Entreprises de Bruxelles;

- un membre désigné sur la proposition de la Province de Brabant;

§ 2. Les 24 membres sont désignés par l'Exécutif de la Région bruxelloise.

Art. 4. — Les 24 membres de la Commission sont répartis en deux groupes linguistiques. Deux tiers des membres doivent appartenir au groupe linguistique le plus nombreux et un tiers au groupe linguistique le moins nombreux.

Le président et le vice-président sont de rôle linguistique différent.

Les mandats des membres de la Commission sont de 3 ans.

Art. 5. — Le secrétariat de la Commission est assuré par l'administration compétente.

La Commission se réunit aussi souvent que l'exigent les affaires pour lesquelles elle est compétente et au moins quatre fois par an.

Les convocations sont envoyées une semaine avant la réunion.

Art. 6. — Les avis de la Commission sont émis par l'assemblée des membres effectifs à la majorité simple des voix pour autant que la moitié au moins desdits membres soient présents. En cas de partage des voix, celle du président de séance est prépondérante. Les avis dissidents sont joints à l'avis de la majorité.

Les membres associés sont convoqués en séance plénière pour être entendus avant qu'il soit conclu sur des propositions qui auraient une incidence sur l'aménagement, la vie locale, les facilités d'utilisation pour les usagers ou les conditions de travail du personnel.

Les membres associés assistent aux réunions avec voix consultatives.

Art. 7. — De Commissie stelt haar huishoudelijk reglement op dat er onder meer in voorziet dat de vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten worden opgeroepen om gehoord te worden vooraleer enig besluit wordt getroffen over voorstellen met een weerslag op de ruimtelijke ordening of op het gemeentelijk leven.

De Executieve keurt het huishoudelijk reglement goed.

Art. 8. — De Commissie mag alle personen of deskundigen raadplegen of afhoren.

Art. 9. — De studies ter voorbereiding van de werkzaamheden van de Commissie betreffende door het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest volledig of ten dele te financieren voorstellen worden verricht door het gewestelijk bestuur van het vervoer.

Als overgangsmaatregel, en voor de definitieve organisatie van het gewestelijk bestuur van het vervoer, worden deze voorbereidende studies en het opvolgen van de dossiers verzekerd door een administratieve cel waarvan de leden zijn aangesteld door de Executieve.

De administratieve cel mag door de betrokken exploitanten van het openbaar vervoer gedelegeerde deskundigen raadplegen of bij haar werkzaamheden betrekken.

Art. 10. — De voorzitter, ondervoorzitter, de leden en de secretaris van de Commissie oefenen hun functie gratis uit.

Behalve wat de personeelsleden van het Brusselse Gewest betreft die vergoed worden voor de kosten voor de uitvoering van hun opdracht overeenkomstig de geldende beschikkingen, kunnen de voorzitter, ondervoorzitter, de leden en ook de geraadpleegde personen evenwel de terugbetaling bekomen van de verplaatsingskosten volgens het voor de ambtenaren van rang 13 bepaalde barema.

Art. 11. — De werkingskosten van de Commissie en van de tijdelijke administratieve cel voorzien in artikel 9, vallen ten laste van de gewestelijke begroting.

Art. 12. — Voor het Brusselse Gewest wordt het koninklijk besluit d.d. 1 december 1976 en houdende oprichting van een raadgevende commissie voor het bevorderen en coördineren van het stedelijk en interstedelijk openbaar vervoer, opgeheven.

Art. 13. — Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 14. — Onze Minister van het Brusselse Gewest is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 12 juni 1989.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :
De Minister van het Brusselse Gewest,
Ph. MOUREAUX.

Art. 7. — La Commission élabore son règlement d'ordre intérieur qui prévoit notamment que les représentants des communes intéressées sont convoqués pour être entendus avant qu'il soit conclu sur des propositions ayant une incidence sur l'aménagement ou sur la vie communale.

L'Exécutif approuve le règlement d'ordre intérieur.

Art. 8. — La Commission peut consulter ou entendre toute personne ou expert.

Art. 9. — Les études préparatoires aux activités de la Commission concernant des propositions à financer en tout ou en partie par la Région de Bruxelles-Capitale, sont assurées par l'administration régionale des transports.

De manière transitoire, et jusqu'à organisation définitive de l'administration régionale des transports, les études préparatoires et le suivi des dossiers sont assurés par une cellule administrative dont les membres sont désignés par l'Exécutif.

La cellule administrative peut consulter ou associer à ses travaux des experts délégués par les exploitants des transports en commun intéressés.

Art. 10. — Les président, vice-président, membres et secrétaire de la Commission exercent leur fonction à titre gratuit.

Toutefois, sauf en ce qui concerne les agents de la Région bruxellois indemnisés des frais occasionnés pour l'accomplissement de leur mission conformément aux dispositions en vigueur, les président, vice-président et membres ainsi que les personnes consultées peuvent obtenir le remboursement des frais de déplacement suivant le barème prévu pour les fonctionnaires du rang 13.

Art. 11. — Les frais de fonctionnement de la Commission et de la cellule administrative transitoire prévue à l'article 9 sont à charge du budget régional.

Art. 12. — Est abrogé, en ce qui concerne la Région bruxelloise, l'arrêté royal du 1er décembre 1976 portant création d'une commission consultative pour la promotion et la coordination des transports en commun urbains et interurbains.

Art. 13. — Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 14. — Notre Ministre de la Région bruxelloise est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 12 juin 1989.

BAUDOUIN

Par le Roi :
Le Ministre de la Région bruxelloise,
Ph. MOUREAUX.

drukkerijen/imprimeries dewarichet