

# BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2001-2002

10 OKTOBER 2001

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ter bevordering van gratis vervoer  
op het MIVB-net voor  
kinderen jonger dan twaalf jaar  
in het kader van schoolactiviteiten  
en voor 65-plussers**

(ingediend door de heren Benoît CEREXHE en  
DENIS GRIMBERGHS)

## VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie voor  
de Infrastructuur, belast met Openbare  
Werken en Verkeerswezen

door mevrouw Danielle CARON (F)

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. *Vaste leden* : Mevr. Danielle Caron, de heren Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, mevr. Françoise Schepmans, de heren Didier van Eyll, Bernard Ide, mevr. Geneviève Meunier, de heren Michel Van Roye, Michel Mook, Denis Grimberghs.
2. *Plaatsvervangers* : De heren Alain Adriaens, Joël Riguelle, Jos Van Assche.
3. *Andere leden* : De heren Benoît Cerexhe, Marc Cools, mevr. Sfia Bouarfa, Marie-Jeanne Riquet.

Zie :

**Stuk van de Raad :**  
A-94/1 – 99/2000 : Voorstel van resolutie.

# CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2001-2002

10 OCTOBRE 2001

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à favoriser le transport gratuit  
par les véhicules de la STIB des  
enfants de moins de douze ans  
dans le cadre des activités scolaires  
et des personnes de plus de 65 ans**

(déposée par MM. Benoît CEREXHE et  
Denis GRIMBERGHS)

## RAPPORT

fait au nom de la Commission de  
l'Infrastructure, chargée des Travaux  
publics et des Communications

par Mme Danielle CARON (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

1. *Membres effectifs* : Mme Danielle Caron, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, Mme Françoise Schepmans, MM. Didier van Eyll, Bernard Ide, Mme Geneviève Meunier, MM. Michel Van Roye, Michel Mook, Denis Grimberghs.
2. *Membres suppléants* : MM. Alain Adriaens, Joël Riguelle, Jos Van Assche.
3. *Autres membres* : MM. Benoît Cerexhe, Marc Cools, Mmes Sfia Bouarfa, Marie-Jeanne Riquet.

Voir :

**Document du Conseil :**  
A-94/1 – 99/2000 : Proposition de résolution.

## Inleiding

De heer Denis Grimberghs wenst dat dit voorstel van resolutie samen besproken wordt met het voorstel van resolutie dat ertoe strekt een mobiliteitspaspoort in te voeren voor de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op die manier kan een debat gevoerd worden over het gratis openbaar vervoer.

De voorzitter wijst erop dat deze voorstellen van resolutie niet hetzelfde onderwerp hebben. Het tweede behandelt het openbaar vervoer in een ruimer kader.

De heer Denis Grimberghs herhaalt dat hij en zijn fractie wensen dat een debat over de voorkeurtarieven gevoerd wordt.

De heer Jean-Pierre Cornelissen repliceert dat de kwestie van het gratis openbaar vervoer niet zo eenvoudig is. Men moet nadenken over alle gevolgen van een dergelijke beslissing.

Volgens hem moeten over dit onderwerp hoorzittingen gehouden worden.

De heer Denis Grimberghs geeft toe dat de regering gedeeltelijk rekening gehouden heeft met de in het voorstel vermelde doelgroep van de voorkeurtarieven.

De volksvertegenwoordiger zegt dat het tweede voorstel van zijn fractie verband houdt met het beheerscontract tussen de regering en de MIVB. Het beheerscontract bepaalt de politieke doelstellingen voor de toekomst.

De voorzitter wijst erop dat men moet afspreken waarover men wil debatteren. De volksvertegenwoordigers kunnen nog altijd een interpellatie over het beheerscontract tot de bevoegde minister richten. Het is beter om dit aspect in het kader van de bespreking van dit voorstel van resolutie achterwege te laten.

De leden van de commissie bespreken het voorstel twee keer: de eerste keer in december 2000, de tweede keer in oktober 2001.

### I. Uiteenzetting van de heer Denis Grimberghs

De heer Denis Grimberghs is er zeker van dat indien het voorstel van resolutie kort na de indiening ervan op 24 maart 2000 besproken zou zijn, men de twee volksvertegenwoordigers als dromers bestempeld zou hebben. Een eerste voorstel is geweigerd: toen wou men geen gratis openbaar vervoer voor kinderen onder de 12 jaar. Vandaag is dit een vaststaand feit en kijkt men hoe dit praktisch geregeld kan worden. Het voorstel streeft twee doelstellingen na en de regering heeft voor één ervan een beslissing geno-

## Introduction

M. Denis Grimberghs souhaite que cette proposition de résolution soit discutée de manière concomitante avec celle visant à instaurer un « passeport mobilité » au profit des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale en vue d'avoir un débat sur le libre accès aux transports publics.

La présidente signale que l'objet des deux propositions de résolution n'est pas le même; la seconde traite de manière plus large des transports en commun.

M. Denis Grimberghs répète que son souhait et celui de son groupe est d'avoir un débat sur les tarifs préférentiels.

M. Jean-Pierre Cornelissen rétorque que la question de la gratuité des transports en commun n'est pas une question cosmétique. Il faut bien mesurer toutes les conséquences d'une telle décision.

Selon lui, on ne pourra faire l'impasse d'organiser des auditions à ce sujet.

M. Denis Grimberghs concède que le gouvernement a en partie pris en considération le public-cible des tarifs préférentiels remis dans la proposition.

Le député reconnaît que la seconde proposition de résolution de son groupe a partie liée au contrat de gestion entre le gouvernement et la Société des transports intercommunaux bruxellois. Le contrat de gestion vise à fixer les objectifs politiques pour l'avenir.

La présidente signale qu'il convient de cerner le débat et de distinguer les différents objets. Il n'empêche que les députés peuvent interpellier le ministre compétent au sujet du contrat de gestion. Il n'est pas opportun de l'aborder dans le cadre de la discussion de cette proposition de résolution.

Les commissaires examineront à deux reprises la proposition : la première fois en décembre 2000 et la seconde en octobre 2001.

### I. Exposé de M. Denis Grimberghs

M. Denis Grimberghs est certain que si la proposition de résolution avait été discutée lors de son dépôt, le 24 mars 2000, on aurait qualifié les deux députés d'utopistes. Une première proposition avait été refusée : à l'époque, il n'était pas question d'accorder la gratuité des transports en commun pour les moins de douze ans. Aujourd'hui, c'est chose admise : on en est à la discussion des modalités techniques. Sur les deux objectifs poursuivis par la proposition, le gouvernement a pris une décision qui va dans le bon

men die in de goede richting gaat. Het voorstel dat weliswaar laat besproken wordt, draagt ertoe bij dat wij kennis krijgen van de uitvoeringswijze van de beslissing van de regering.

Het komt er vooral op aan de voorkeurtarieven van de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen op elkaar af te stemmen. Wij willen niet hetzelfde avontuur als De Lijn meemaken.

Als men het artikel leest dat op 19 december 2000 in een belangrijke Brusselse krant verschenen is (« Les bus wallons sautent le pas, la STIB se tâte »), kan men alleen maar besluiten dat de mensen nog altijd niet weten welke tarieven van toepassing zullen zijn terwijl de minister op de zaken vooruitloopt.

Gratis openbaar vervoer voor kinderen jonger dan 12 jaar is volgens de volksvertegenwoordiger een doelstelling die in het kader van gratis onderwijs past en die meer mogelijkheden moet bieden om pedagogische activiteiten te organiseren. Spijtig genoeg weten wij nog altijd niet hoe de beslissing van de regering toegepast zal worden. Tijdens de begrotingsbespreking heeft de minister aan de leden van de commissie gezegd dat hij kinderen jonger dan 12 jaar gratis zou willen laten reizen als ze begeleid worden.

Hij wijst erop dat er een verschil is tussen lange treinreizen en relatief korte ritten met het intercommunale vervoer. Bovendien is het idee van begeleiding nog altijd niet duidelijk. Moet de onderwijzer begeleiders zien te vinden voor zijn groep kinderen op het perron, vooraleer zij mogen instappen ?

De vakbond FIC heeft tijdens de vorige zittingsperiode, op het ogenblik van de bespreking van het voorstel van resolutie, alle politici gevraagd daar aandacht aan te besteden. Er moet nu een oplossing gevonden worden voor de problemen die zij opgeworpen heeft.

Wat de 65-plussers betreft, meent de volksvertegenwoordiger dat er heel wat initiatieven genomen moeten worden, maar dat men in ieder geval een uniforme regeling moet vinden voor alle vervoersmaatschappijen. De heer Denis Grimberghs wil zo snel mogelijk een ruimer debat organiseren over de toegang tot het openbaar vervoer.

Wanneer men het heeft over de voorkeurtarieven, streeft men in feite twee doelstellingen tegelijk na :

- voordelen toekennen aan bepaalde sociale categorieën zodat zij minder moeten betalen voor het openbaar vervoer;
- het aantal personen dat van het openbaar vervoer gebruik maakt, doen stijgen.

sens. L'intérêt de la proposition, dont la discussion est tardive, est de connaître les modalités pratiques de la mise en œuvre de la décision du gouvernement.

Un enjeu crucial est d'arriver à une harmonisation des tarifs préférentiels au niveau des différentes entreprises de transport public. Vivre une saga telle que celle provoquée par De Lijn n'est point souhaitable.

En lisant un grand quotidien bruxellois qui annonçait le 19 décembre 2000 « Les bus wallons sautent le pas, la STIB se tâte », on ne peut que constater que les gens ne savent toujours pas quels tarifs vont être en vigueur alors que le ministre a déjà fait des effets d'annonce.

En ce qui concerne la gratuité pour les jeunes de moins de douze ans, le député signale que cet objectif s'insère dans le cadre de la gratuité de l'enseignement et dans la préoccupation d'œuvrer pour une plus grande liberté dans les activités pédagogiques. On ne sait toujours pas, malheureusement, comment va s'appliquer la décision du gouvernement. Lors de la discussion budgétaire, le ministre a informé les commissaires qu'il envisageait que les jeunes de moins de douze ans soient accompagnés pour bénéficier du tarif gratuit.

Et de signaler qu'il y a une différence entre de longs transports en train et des trajets relativement courts en transports intercommunaux. De plus, de multiples interrogations subsistent quant à la notion d'accompagnement. Un instituteur devra-t-il chercher des personnes accompagnatrices pour son groupe de jeunes sur le quai avant d'embarquer ?

L'organisation syndicale, la FIC, avait interpellé l'ensemble de la classe politique à ce sujet lors de la discussion de la proposition de résolution durant la précédente législature; il s'agit de trouver une solution aux problèmes qu'elle a soulevés.

En ce qui concerne les plus de 65 ans, le député est d'avis que, dans la foulée des initiatives à prendre, il faut de toute manière viser l'harmonisation entre les différentes sociétés. La volonté de M. Denis Grimberghs est d'aboutir le plus rapidement possible à l'organisation d'un débat plus large sur l'accès aux transports publics.

Lorsqu'on aborde la question des tarifs préférentiels, on vise en fait deux objectifs de manière concomitante :

- l'octroi d'avantages à des catégories sociales déterminées en vue de leur permettre d'utiliser les transports en commun dans des conditions financières meilleures;
- l'augmentation du nombre de personnes qui utilisent les transports en commun.

De reizigers vragen andere dingen dan voorkeurtarieven : zij willen efficiënt openbaar vervoer, met een regelmatige frequentie en met niet ver afgelegen haltes. De volksvertegenwoordiger stelt wel vast dat telkens wanneer de overheid de prijs vermindert, er meer gebruikgemaakt wordt van het openbaar vervoer (de heer Denis Grimberghs geeft het voorbeeld van Hasselt, waar zijn collega Jean-Pierre Cornelissen het reeds over gehad heeft).

De indieners van het voorstel van resolutie willen de cirkelredenering doorbreken van de mensen die zeggen dat zij zich met het openbaar vervoer zullen verplaatsen eens het efficiënt is.

Deze trend moet omgebogen worden.

Men moet natuurlijk voorzichtig zijn. Het feit dat de Franstalige Brusselaars geen recht hebben op het voorkeurtarief voor 65-plussers, stuit tegen de borst. Vandaag choqueert het evenzeer dat er geen gratis abonnementen meer zouden zijn voor de 65-plussers omdat de begroting dat niet meer toelaat. Men moet goed nadenken over de voorkeurtarieven van de MIVB. Een soortgelijk probleem kan zich voordoen voor de andere reizigers.

Zelfs overtuigde voorstanders van het openbaar vervoer zijn gekant tegen volledig gratis openbaar vervoer. Zij vrezen dat zulks ten koste zou gaan van de efficiëntie. Men moet de waarheid onder ogen durven zien : het gevaar bestaat dat we nog amper over een openbare maatschappij zullen kunnen spreken en dat die zeer autonoom wordt.

## II. Algemene bespreking

De heer Jean-Pierre Cornelissen wil het meer in het algemeen hebben over gratis openbaar vervoer en de bevordering van het openbaar vervoer. Hij overloopt enkele experimenten.

Twintig jaar geleden heeft men in Rome geprobeerd om gratis openbaar vervoer aan te bieden. Na twee weken is het experiment opgegeven.

Men heeft het dikwijls over Hasselt waar de overheid gratis openbaar vervoer aanbiedt. Men mag echter niet vergeten dat het hier enkel om het stadscentrum gaat. Mensen die van buiten de stad naar het centrum komen, kunnen daar dus geen gebruik van maken. Bovendien is Hasselt een kleine stad en is gebleken dat de mensen de wagen niet hebben laten staan ten voordele van het openbaar vervoer. Het zijn de mensen die vroeger te voet of met de fiets gingen die nu gebruikmaken van het openbaar vervoer. Zoiets kan men niet in om het even welke stad doen, en zeker niet in een verstedelijkt gebied zoals het Brussels Gewest.

Les clients demandent autre chose que des tarifs préférentiels : ils veulent des transports en commun performants à des fréquences régulières avec des arrêts situés non loin de leur lieu de déplacement. Le député constate néanmoins que partout où les autorités ont agi sur le coût, il y a eu augmentation de l'utilisation des transports en commun (pour ne citer qu'un exemple, M. Denis Grimberghs reprend le cas de la ville de Hasselt qui a été mis en exergue par son collègue M. Jean-Pierre Cornelissen).

Ce que les auteurs de la proposition de résolution recherchent, c'est de casser le cercle vicieux des personnes qui affirment que « le jour où les transports en commun seront plus performants, on les utilisera ».

Il s'agit réellement de chercher à inverser cette tendance.

Il faut cependant être prudent. Le non-accès des Francophones bruxellois au tarif préférentiel pour les plus de 65 ans sur les bus de De Lijn a choqué. Aujourd'hui, le fait qu'il n'y aurait plus d'abonnements gratuits pour les plus de 65 ans parce que les prévisions budgétaires ont été dépassées n'est pas moins choquant. Il faut bien penser les tarifs préférentiels au niveau de la STIB; un problème similaire pourrait se poser pour les autres voyageurs.

Même de grands défenseurs des transports en commun sont contre la gratuité totale; ils craignent que cela ne remette en cause l'efficacité du service. Il faut demeurer lucide : le danger existe réellement de se retrouver avec une société à la limite du public et très largement autonome.

## II. Discussion générale

M. Jean-Pierre Cornelissen souhaite orienter son intervention sur le thème plus général de la gratuité et de la promotion du transport public. Il convient de discerner une série de cas.

Il y a vingt ans, on a voulu expérimenter la gratuité du transport public à Rome; cette idée a été abandonnée après quinze jours.

On cite régulièrement le cas de Hasselt où l'autorité publique a eu l'idée de génie d'introduire la gratuité des transports en commun. Il ne faut cependant pas perdre de vue que ce concept de gratuité ne concerne que le centre de la ville. Dès lors, les personnes venant de la périphérie vers le centre ne sont pas concernées. En outre, il s'agit d'une très petite ville et, de plus, il s'est révélé qu'il ne s'agit pas d'un transfert modal de la voiture vers les transports en commun mais bien de personnes qui, auparavant se déplaçaient à pied ou à vélo, et qui, étant donné la gratuité du transport public, ont opté pour ce dernier. Cette expérience est difficilement transférable à n'importe quelle ville, particulièrement à la Région urbanisée bruxelloise.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat de begroting van het Hoofdstedelijk Gewest tamelijk beperkt is. De begroting van de MIVB vertegenwoordigt een groot deel van de gewestbegroting, ongeveer zeventig miljard frank.

De heer Denis Grimberghs kan alleen maar vaststellen dat de begroting van de MIVB ieder jaar vermindert.

De heer Jean-Pierre Cornelissen onderstreept nog eens dat de haalbaarheid van voorkeurtarieven goed onderzocht moet worden. Men moet niet enkel de kiezer een plezier willen doen.

De leerlingen kunnen inderdaad in bepaalde wijken tijdens de daluren van het openbaar vervoer gebruikmaken, maar tijdens de spits is dat veel moeilijker omdat er dan veel mensen met de MIVB-voertuigen reizen. De heer Jean-Pierre Cornelissen is er natuurlijk wel voorstander van om het openbaar vervoer maximaal te benutten.

Het concept van gratis openbaar vervoer moet goed bestudeerd worden en men moet duidelijk bepalen wie daar recht op heeft. De volksvertegenwoordiger kan de voorstellen van de regering alleen maar toejuichen. Zodra de regering een definitief standpunt ingenomen heeft, moet zij dat duidelijk toelichten aan de schooldirecteurs en de rest van de bevolking.

De heer Jean-Pierre Cornelissen blijft ervan overtuigd dat gratis openbaar vervoer voor 65-plussers zoals De Lijn dat doet, niet de beste oplossing is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Als mensen meer gebruikmaken van het openbaar vervoer, moet dat het resultaat zijn van het feit dat zij minder hun auto gebruiken.

De volksvertegenwoordiger wijst op de gevolgen die de NMBS nu moet ondergaan van de beslissing om een heen- en-terugbiljet voor honderd frank aan te bieden aan de 65-plussers. De treinen zijn overvol en de reizigers die hun biljet betalen hebben geen plaats. Telkens wanneer men een dergelijke maatregel neemt, moet men voorbereid zijn op de toegenomen vraag. Het is niet omdat het openbaar vervoer gratis wordt, dat de mensen hun auto zullen laten staan. Volgens de volksvertegenwoordiger zijn er andere prioriteiten : men had eerst en vooral voorkeurtarieven moeten aanbieden aan mensen die onvoldoende inkomsten hebben.

Hij herinnert eraan dat de klant slechts 30 tot 35 % van de werkelijke kostprijs van het vervoer met de MIVB betaalt. De overheid subsidieert dus een groot deel van de kosten van het openbaar vervoer.

Mevr. Geneviève Meunier deelt mee dat haar fractie bezwaren heeft tegen gratis openbaar vervoer als principe, maar dat zij instemt met de voorkeurtarieven.

Le député demande qu'on ne perde pas de vue que le budget régional bruxellois est relativement limité ; le budget de la STIB représente un montant important du budget régional de plus ou moins 70 milliards.

M. Denis Grimberghs ne peut s'empêcher de constater que le budget de la STIB diminue d'année en année.

M. Jean-Pierre Cornelissen souligne une fois de plus qu'il faut examiner de manière approfondie la question de la faisabilité des tarifs préférentiels ; il faut transcender le côté sympathique pour l'électeur.

Si des écoliers peuvent se rendre à l'un ou l'autre endroit pendant les heures creuses dans certains quartiers, ces déplacements seront plus difficiles aux heures de pointe parce que les voitures de la STIB sont fortement occupées. M. Jean-Pierre Cornelissen n'est néanmoins pas opposé à utiliser au maximum les capacités des moyens de transports en commun.

Le concept même de gratuité doit être bien analysé, bien pensé et les bénéficiaires doivent être très bien cernés. Le député ne peut que marquer son accord avec les propositions du gouvernement et dès lors que la position définitive sera arrêtée, le gouvernement devra faire une communication très précise, notamment aux directeurs d'écoles et au reste de la population.

M. Jean-Pierre Cornelissen reste convaincu que la gratuité pour les plus de 65 ans qui a été instaurée via De Lijn n'est pas la meilleure approche pour la Région de Bruxelles-Capitale. Il faut qu'une plus grande utilisation du transport public en Région bruxelloise soit le résultat d'un transfert modal de la voiture vers le transport public.

Le député pointe du doigt l'expérience instaurée par la SNCB, qui subit les aléas de la décision d'instaurer un billet de 100 francs aller et retour pour les plus de 65 ans. On se retrouve aujourd'hui avec des trains bondés dans lesquels les passagers, qui paient leur billet, n'ont plus de place. Chaque fois qu'on prend une mesure, on doit être capable de répondre à la demande générée par cette décision. Ce n'est pas en décrétant la gratuité qu'on opérera un réel transfert modal vers les transports en commun. Selon le député, il y a des priorités : il fallait prévoir en priorité un tarif préférentiel pour les gens qui n'ont pas de revenus suffisants.

Et de rappeler que le taux de couverture du prix payé par le client de la STIB est de 30 à 35 %; il y a dès lors déjà une large subvention des pouvoirs publics dans le voyage en transports en commun.

Mme Geneviève Meunier informe que son groupe émet des réserves quant à la gratuité des transports en commun dans l'absolu. Les tarifs préférentiels recueillent son accord.

In het voorstel van resolutie van de PSC zijn er twee doelgroepen. Mevr. Geneviève Meunier was reeds tijdens de vorige zittingsperiode voorstander van gratis openbaar vervoer voor kinderen jonger dan 12 jaar. Van de noodzaak van zo'n regeling voor de 65-plussers is haar fractie veel minder overtuigd. Het zou beter zijn voorrang te geven aan de sociale categorieën die daar het meest nood aan hebben.

Mevr. Geneviève Meunier onderstreept dat dit een moeilijk debat is omdat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering haar beslissingen niet bekendmaakt.

Eerst wou de minister niets horen over voorkeurtarieven.

In september 2000 hebben de parlementsleden minister Chabert horen spreken over een maatregel van 700 miljoen frank om bepaalde reizigers gratis openbaar vervoer aan te bieden. Dit bedrag is teruggebracht tot 200 miljoen frank tijdens de begrotingsbespreking en de daaraan voorafgaande persconferentie.

Mevr. Geneviève Meunier is het niet eens met de keuze die minister Chabert lijkt voor te staan, te weten gratis openbaar vervoer voor kinderen jonger dan 12 jaar in het kader van schoolactiviteiten – hoewel de regering over dit punt nog geen duidelijkheid verschaft heeft – en op voorwaarde dat zij begeleid worden. Dat is enkel schijnbaar een goede maatregel.

Minister Chabert heeft de parlementsleden meegedeeld dat hij voor de 65-plussers het voorkeurtarief zou willen beperken tot de WIGW's.

Mevr. Geneviève Meunier vindt het belangrijk dat dit debat in de assemblee parallel verloopt met de beraadslagingen binnen de regering. Anders zou het debat steriel zijn.

Haar fractie zal voorstellen doen voor hoorzittingen en stelt de voorzitter ook voor om ter plaatse te gaan kijken in steden die een goed georganiseerd mobiliteitsplan aangenomen hebben. Mevr. Geneviève Meunier denkt bijvoorbeeld aan Gent.

De heer Michel Moock herinnert eraan dat het echte probleem waarmee de overheid in het Gewest te maken heeft, het te grote aantal auto's is die tijdens de spits stilstaan. Die zijn de oorzaak van een verminderde levenskwaliteit, vervuilende files en economische verlies voor de bedrijven omdat hun werknemers te laat op het werk aankomen. Men moet ervoor zorgen dat de mensen hun auto laten staan ten voordele van het openbaar vervoer.

Zijn partij is nooit voorstander geweest van volledig gratis openbaar vervoer. Er moeten voorkeurtarieven aangeboden worden volgens het inkomen en de sociale problemen van sommige mensen. De heer Michel Moock kan het er alleen maar mee eens zijn dat de regering de voorkeur-

Dans la proposition de résolution du PSC, il y a deux publics-cible. Au sujet du premier, les moins de douze ans, le groupe de Mme Geneviève Meunier avait déjà soutenu la gratuité en leur faveur lors de la précédente législature. Il n'en va pas de même pour les plus de 65 ans ; son groupe est sceptique. Il serait plus opportun d'accorder la priorité aux catégories sociales qui en ont le plus besoin.

Mme Geneviève Meunier souligne que ce débat est difficile dans la mesure où le gouvernement bruxellois ne communique pas ses décisions.

Dans un premier temps, le ministre ne voulait pas entendre parler de tarifs préférentiels.

En septembre 2000, les parlementaires ont entendu parler le ministre Chabert d'une mesure de 700 millions visant à couvrir la gratuité de certains voyageurs. Ce chiffre a été ramené à 200 millions lors de la discussion budgétaire et lors de la conférence de presse, qui a précédé cette discussion.

Mme Geneviève Meunier ne partage pas l'option qui semble recueillir la faveur du ministre Chabert, c'est-à-dire la gratuité pour les moins de douze ans uniquement pour les activités scolaires – bien que ce point ne soit pas encore éclairci par le gouvernement –, mais accompagnés. Il s'agit-là d'une fausse bonne mesure.

Pour les plus de 65 ans, le ministre Chabert a informé les parlementaires qu'il allait proposer de limiter le tarif préférentiel aux VIPO.

Mme Geneviève Meunier estime qu'il est important d'avoir ce débat au sein de l'assemblée parallèlement aux réflexions menées par le gouvernement. Dans le cas contraire, le débat serait stérile.

Son groupe ne manquera pas de faire des propositions pour des auditions et suggère également à la présidente d'organiser des visites sur place dans des villes qui ont adopté un plan de mobilité bien structuré. Mme Geneviève Meunier pense ainsi à la ville de Gand.

M. Michel Moock rappelle que le véritable dilemme face auquel se trouvent les autorités de Bruxelles-Capitale est le trop-plein de voitures dans la Région qui se trouvent à l'arrêt aux heures de pointe, phénomène qui engendre tant une diminution de la qualité de vie, des embouteillages polluants et des pertes économiques pour les entreprises dues au retard des travailleurs. Il s'agit d'assurer le transfert modal de la voiture vers les transports en commun.

Son parti n'a jamais été en faveur de la gratuité dans l'absolu. Des tarifs préférentiels doivent être instaurés en fonction des revenus et des problèmes sociaux rencontrés par les gens. M. Michel Moock ne peut qu'approuver que le gouvernement module les tarifs préférentiels pour les

tarieven voor de 65-plussers afhankelijk maakt van het inkomen. Het is niet nodig dat het openbaar vervoer tijdens de spits nog een extra aantal bejaarden moet verwerken.

Mevr. Françoise Schepmans vindt ook dat de voorkeurtarieven zo aangepast moeten worden dat mensen met een lager inkomen en kinderen buiten de spits gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Iedereen wordt er zich duidelijk bewust van dat de jongeren aangespoord moeten worden om het openbaar vervoer te gebruiken. Het is interessant om het verslag opnieuw te lezen over het voorstel van resolutie van de fractie van de heer Denis Grimberghs uit de vorige zittingsperiode.

Men moet het belang onderstrepen van de pedagogische begeleiding voor de jongeren en de minder jonge mensen wat het gebruik van het openbaar vervoer betreft.

Alvorens te beslissen of het nodig is om hoorzittingen te houden, vraagt de voorzitter aan de leden van de commissie om de betogen in het verslag van de vorige zittingsperiode opnieuw te lezen.

De heer Denis Grimberghs stelt voor om de minister of zijn vertegenwoordiger te horen over de beslissingen die de regering inzake voorkeurtarieven zal nemen. Het voorstel van resolutie kan daar niet los van gezien worden.

De volksvertegenwoordiger geeft toe dat de voorkeurtarieven voor 65-plussers in de andere Gewesten sociaal onrechtvaardig zijn, maar die doelgroep is gekozen omdat die zich vaak buiten de spits verplaatst en op een leeftijd gekomen is waarop men sneller de wagen laat staan voor het openbaar vervoer.

Volgens de heer Denis Grimberghs betekent een gepensioneerd die een meer dan voldoende inkomen heeft en zijn Mercedes in de garage laat, een goede zaak voor de mobiliteit in heel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een derde reden om maatregelen te nemen ten voordele van de 65-plussers in ons Gewest, is dat er een uniforme regeling moet komen in de drie Gewesten. Men kan niet tegelijk betreuren dat De Lijn de Franstalige inwoners van Brussel gratis vervoer ontzegt, en weigeren een soortgelijke maatregel te nemen. Dat kan alleen maar tot discriminatie leiden.

De heer Denis Grimberghs is ervan overtuigd dat het nuttig kan zijn met een doelgroep te starten waarvan verwacht kan worden dat die de wagen laat staan voor het openbaar vervoer.

De heer Jean-Pierre Cornelissen heeft het experiment van de NMBS als tegenargument opgeworpen. Volgens de heer Denis Grimberghs is dit een interessant voorbeeld. De leiding van de NMBS en de federale regering dachten dat

65 ans en fonction des revenus. Selon lui, il n'est pas nécessaire que les personnes plus âgées remplissent les transports en commun aux heures de pointes.

Mme Françoise Schepmans pense également qu'il faut tenter de moduler les tarifs préférentiels pour permettre aux personnes ayant des revenus moindres et aux enfants d'utiliser les transports en commun en dehors des heures de pointe. Elle ne peut que constater qu'il y a eu une évolution dans la prise de conscience de l'importance d'inciter les jeunes à prendre les transports en commun. Cette évolution est d'ailleurs notoire de manière générale ; il pourrait être utile de relire le rapport consacré à la proposition de résolution du groupe de M. Denis Grimberghs durant la législature précédente.

Il faut insister sur l'importance de l'accompagnement pédagogique tant pour les jeunes que pour les moins jeunes en ce qui concerne l'utilisation des transports en commun.

Avant de déterminer s'il convient d'organiser des auditions, la présidente invite les membres de sa commission à relire le contenu des interventions durant la législature précédente, reprises au rapport.

M. Denis Grimberghs suggère d'entendre le ministre ou son représentant pour voir comment le gouvernement va concrétiser ses décisions en matière de tarifs préférentiels ; la proposition de résolution y est liée.

Le député reconnaît que les mesures tarifaires en faveur des plus de 65 ans prises dans les autres Régions sont socialement injustes. Il faut cependant bien se rendre compte que ce public-cible a été choisi dans la mesure où ces personnes se déplacent souvent en dehors des heures de pointe et, qu'à cet âge-là, il est plus aisé d'abandonner sa voiture pour emprunter les transports en commun.

Pour M. Denis Grimberghs, un pensionné qui a des revenus plus que suffisants et qui laisse sa Mercedes au garage, représente un acquis pour l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de mobilité. Une autre raison pour laquelle il faut œuvrer pour des mesures en faveur des 65 ans dans notre Région également, c'est qu'il faut atteindre une harmonisation entre les trois Régions. On ne peut à la fois se lamenter que De Lijn ait refusé l'accès de la mesure aux habitants francophones de Bruxelles et refuser de prendre une mesure similaire qui ne pourra qu'induire des discriminations.

M. Denis Grimberghs est convaincu qu'il est utile de commencer par un public-cible qui est susceptible d'opter pour les transports en commun en changeant de mode.

M. Jean-Pierre Cornelissen a évoqué le cas de la SNCB comme contre-argument. Pour M. Denis Grimberghs cet exemple est intéressant dans le sens où les responsables de la SNCB et le gouvernement fédéral avaient cru qu'on ne

de aard van de vraag niet zou veranderen als gevolg van de heen- en terugbiljetten van honderd frank voor 65-plussers na negen uur. Men heeft inderdaad de vraag veranderd. Het aanbod moet dan ook dienovereenkomstig aangepast worden, dat wil zeggen dat de frequentie verhoogd moet worden. Hiermee komt men tegemoet aan de doelstelling van de federale regering om het aandeel van het spoor in de verplaatsingen te verhogen.

De organisatie is door deze maatregel in de war gestuurd, maar de NMBS ziet zich nu wel verplicht om meer treinen naar de kust in te leggen en draagt zo bij tot de verhoging van het aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingen.

Wie gewoonlijk al met de trein reisde is ook tevreden omdat de frequentie verhoogd is.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zegt dat iedere openbaarvervoersmaatschappij eerst de capaciteit moet hebben om de frequentie te verhogen. Zoiets moet gepland worden. Een trend ombuigen is niet mogelijk van vandaag op morgen.

Jarenlang heeft de overheid geïnvesteerd in het privévervoer maar niet de noodzakelijke investeringen in het openbaar vervoer gedaan. Men moet durven toegeven dat de NMBS vandaag middelen tekort heeft. Men moet haar de tijd geven om volgens het opgelegde tijdschema extra rollend materieel in te zetten om het aandeel van de verplaatsingen via het spoor te verhogen. Volgens de volksvertegenwoordiger rijst hetzelfde probleem bij de afwerking van de metrolus.

De heer Denis Grimberghs vraagt dat lessen getrokken worden uit de lange parlementaire debatten die geleid hebben tot de aanbevelingen van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van juni 2000. Men moet dringend ophouden te investeren in het openbaar vervoer als men toch de exploitatieschema's niet moderniseert. Dat geldt voor alle vormen van openbaar vervoer, of het nu gaat om de NMBS of het intercommunale vervoer.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herhaalt dat het nodige materieel aangeschaft moet worden en nieuwe infrastructuur vereist is.

In verband met de categorieën die in het Gewest in aanmerking zouden komen voor voorkeurtarieven, zegt de heer Jean-Pierre Cornelissen dat het Gewest door een demagogische beslissing van het Vlaamse Gewest voor het blok wordt gezet. Het was niet nodig om de 65-plussers gratis te laten rijden, want de meesten kunnen zonder probleem hun vervoerbewijs betalen.

De regering heeft maar zeer beperkte middelen en is toch verplicht om in te spelen op beslissingen die elders genomen worden. In het Waalse Gewest worden die maatregelen vanaf 1 januari 2001 genomen. Het Hoofdstedelijk

modifierait pas la nature de la demande en instaurant ces tickets à 100 francs aller et retour pour les plus de 65 ans après 9 heures. On a effectivement modifié la demande. Il convient dès lors d'adapter l'offre en conséquence, ce qui induira une augmentation des fréquences tout en répondant à la volonté du gouvernement fédéral d'augmenter la part du transport par rail.

La désorganisation qui a été engendrée par cette mesure sera en fin de compte bénéfique car la SNCB devra mettre en service plus de trains vers la mer du Nord par exemple pour augmenter la part du transport public.

Et l'utilisateur habituel sera également satisfait parce qu'on aura augmenté les fréquences des trains.

M. Jean-Pierre Cornelissen est convaincu que toute société de transports en commun doit pouvoir planifier une augmentation de son potentiel de fréquentation. On ne renverse pas une tendance du jour au lendemain.

Pendant plusieurs années, les autorités publiques ont investi dans le transport privé et ont désinvesti les transports en commun. Il faut reconnaître que la SNCB se trouve aujourd'hui quelque peu démunie. Il faut lui laisser les délais impartis pour qu'elle puisse bénéficier d'un surplus de matériel roulant nécessaire pour pouvoir assurer cet accroissement de la fréquentation du transport par rail. Selon le député, le même problème se pose pour le métro au niveau du bouclage de la petite ceinture.

M. Denis Grimberghs demande qu'on tire les leçons des longs débats parlementaires qui ont donné lieu aux recommandations du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale de juin 2000 : il faut de toute urgence arrêter d'investir dans les transports en commun sans moderniser les schémas d'exploitation. C'est vrai pour tous les transports en commun, que ce soit la SNCB ou les transports intercommunaux.

M. Jean-Pierre Cornelissen réitère toutefois qu'il faut se doter du matériel nécessaire, ainsi que de l'infrastructure nécessaire.

Au niveau du choix des catégories qui bénéficieraient des tarifs préférentiels en Région bruxelloise, M. Jean-Pierre Cornelissen se doit de souligner que la Région a été prise au piège par une décision démagogique de la Région flamande : il n'était pas nécessaire d'octroyer la gratuité aux plus de 65 ans, qui, pour la plupart, peuvent payer sans problème leur ticket de transport.

Le gouvernement, malgré son budget très limité, est obligé de réagir à des décisions qui ont été prises ailleurs. En Région wallonne, ces mesures seront prises à partir de janvier 2001, tandis que la Région bruxelloise est hésitante.



Gewest twijfelt. Als het niet volgt, zal de overheid ervan beschuldigd worden geen aandacht te hebben voor sociale problemen. Wij moeten er ons bewust van zijn dat indien wij maatregelen ten voordele van de 65-plussers nemen, wij geen andere maatregelen zullen kunnen nemen ten voordele van andere sociale categorieën.

De heer Denis Grimberghs herhaalt dat zijn voorstel van resolutie A-152/1 betreffende het gratis openbaar vervoer het probleem van de tarieven aan de parkeerkosten koppelt. Dat is gebeurd in de steden die als voorbeeld vermeld worden. Het zou ook nuttig zijn van gedachten te wisselen over geslaagde herinrichtingen van stadscentra.

De heer Benoît Cerexhe herinnert eraan dat het voorstel van resolutie in 1999 ingediend is. Toen was er geen eensgezindheid over gratis openbaar vervoer voor kinderen jonger dan 12 jaar. Een deel van de doelstellingen van het voorstel van resolutie is toen bereikt. Zijn fractie heeft te vroeg gelijk gehad.

Het eerste deel heeft een groot succes gehad, gelet op het aantal ingediende aanvragen. Wat het tweede deel betreft, wordt er alleen maar lippendienst bewezen, ook door de minister-president.

De indieners vragen de gewestregering om snel een uniforme regeling te vinden voor ons Gewest en de twee andere Gewesten.

Zij dienen twee amendementen in om het eerste deel van hun voorstel te schrappen. Het tweede deel wordt daarentegen behouden.

Zij dienen nog een derde amendement in. Het oorspronkelijke voorstel van resolutie strekte ertoe enkel gratis openbaar vervoer aan te bieden buiten de spitsuren. De heer Benoît Cerexhe zegt dat er geen enkele reden is om de Brusselse 65-plussers te discrimineren.

De heer Benoît Cerexhe stelt vast dat de regering gratis openbaar vervoer heeft kunnen aanbieden op alle uren voor de kinderen jonger dan 12 jaar. Er is dus geen reden om dat niet te doen voor de 65-plussers.

De heer Denis Grimberghs zegt dat het tijdschrift Test-Aankoop in april een artikel gepubliceerd heeft over een onderzoek naar de mobiliteit. Daarin werd onderzocht waarom sommige delen van de bevolking geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Als argument tegen de voorstellen van zijn fractie werd aangevoerd dat de prijs van het openbaar vervoer geen invloed had op het gebruik ervan, maar dit onderzoek bewijst het tegendeel.

Het argument dat de prijs geen invloed heeft op de beslissing van de mensen om hun auto te laten staan voor het openbaar vervoer, komt uit onderzoeken die de MIVB gedaan heeft over het gebruik van het openbaar vervoer. Uit het artikel van Test-Aankoop blijkt duidelijk dat de

Si on ne suivait pas en Région bruxelloise, on reprocherait forcément aux autorités publiques de ne pas avoir de préoccupation sociale. Il faut être conscient que ces mesures en faveur des plus de 65 ans viendront concurrencer d'autres dispositions qui auraient pu favoriser d'autres catégories sociales.

M. Denis Grimberghs répète que sa proposition de résolution A-152/1 qui traite du libre accès des transports en commun lie le problème de tarification au coût du stationnement. C'est ce qui a été fait dans les villes qui sont citées en exemple. Il estime également qu'il serait utile de pouvoir examiner des aménagements réussis de centres urbains.

M. Benoît Cerexhe rappelle que la proposition de résolution a été déposée en 1999. A l'époque, la demande de gratuité pour les moins de douze ans ne recueillait pas l'unanimité. Une partie des objectifs poursuivis par la proposition de résolution a été rencontrée; son groupe a eu raison trop tôt.

Si le premier volet a été résolu avec un franc succès à en croire le nombre de demandes introduites, le deuxième en demeure aux déclarations de bonnes intentions, y compris dans la bouche du ministre-président.

Les auteurs souhaitent demander au gouvernement régional d'agir rapidement pour harmoniser la situation avec celle des deux autres Régions.

Ils déposent deux amendements visant à supprimer le premier volet de leur proposition; par contre, le deuxième est maintenu.

Ils introduisent également un troisième amendement; la proposition de résolution initiale visait à limiter la gratuité en dehors des heures de pointes. M. Benoît Cerexhe explique qu'il n'y a pas de raison d'imposer un régime discriminatoire aux Bruxellois de plus de 65 ans.

M. Cerexhe a constaté que le gouvernement a pu introduire sans problème la gratuité dans toute la plage horaire pour les moins de douze ans. Il n'y a pas de raison de ne pas faire de même pour les plus de 65 ans.

M. Denis Grimberghs informe qu'en avril dernier, la revue Test Achats a publié un article rendant compte d'une étude sur la mobilité qui s'interrogeait notamment sur les raisons pour lesquelles certaines franges de la population n'utilisent pas les transports en commun. Alors que les arguments qui avaient été opposés aux propositions de son groupe évoquaient l'absence d'élasticité au prix des transports en commun, cette étude montre le contraire.

Cet argument disant qu'il n'y a pas d'élasticité sur le transfert modal vers les transports en commun en fonction des prix provient d'études réalisées sur les usagers du transport public au sein de la STIB. L'article de Test Achats montre clairement que c'est le deuxième critère de choix

prijs het tweede criterium vormt bij de keuze van de vervoerswijze. Volgens de heer Denis Grimberghs is het duidelijk dat de gebruiker wenst dat het openbaar vervoer niet te duur zou zijn.

Aan het einde van de vorige zittingsperiode is het voorstel van resolutie ter bevordering van gratis openbaar vervoer op het MIVB-net voor kinderen en jongeren in het kader van schoolactiviteiten verworpen, ondanks de organisatie van hoorzittingen en ondanks het feit dat de leden van de commissie wel wat in dat voorstel zagen. Vandaag heeft de meerderheid beslist dat gratis vervoer voor schoolkinderen haalbaar is. De heer Denis Grimberghs kan dat alleen maar toejuichen.

De minister zegt dat sinds 1 september 2001 kinderen van zes tot elf jaar gratis mogen reizen op het MIVB-net zonder dat zij vergezeld moeten zijn van een volwassene. De minister herinnert eraan dat kinderen jonger dan zes jaar voorheen reeds gratis reisden. Zij moeten wel altijd vergezeld zijn van een volwassene, gezien hun jonge leeftijd.

Kinderen onder de twaalf jaar mogen niet alleen tijdens de schooluren, van 8.30 uur tot 13.30 uur, gratis reizen, zoals gevraagd in de resolutie, maar ook daarbuiten, zelfs tijdens de vakantie. De maatregel van de regering gaat verder dan wat in het voorstel van resolutie gevraagd is.

Voor de 65-plussers heeft de regering reeds beslist om in een eerste fase een verminderd tarief van driehonderd frank per maand toe te kennen aan de WIGW's, de gelijkgestelde categorieën en de personen ten laste. De regering wil eerst voorrang geven aan de mensen die het financieel moeilijk hebben zonder onderscheid qua leeftijd.

Een aanzienlijk deel van de gepensioneerden maakt deel uit van de doelgroep van de WIGW's. Uit de eerste resultaten van het onderzoek blijkt dat 36% van de personen op wie het voorkeurtarief thans van toepassing is gepensioneerd zijn, te weten 17.280 personen op een totaal van 48.000. Het aantal WIGW's dat het voorkeurtarief geniet, stijgt trouwens dagelijks.

Ondanks het hoge aantal 65-plussers onder de WIGW's, zijn er nog veel gepensioneerden die geen recht hebben op het voorkeurtarief.

Het gaat om gepensioneerden die geen WIGW zijn en wier bruto maandelijks inkomen hoger is dan 40.334 frank per maand. Dit bedrag wordt met 7.484 frank per maand verhoogd per persoon ten laste.

De minister is dan ook van plan om eens te meer het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers op de agenda te plaatsen tijdens de onderhandelingen over de gewestbe-

du moyen de déplacement. Selon M. Denis Grimberghs, il est clair que l'usager souhaite que le transport ne soit pas onéreux.

A la fin de la législature dernière, la proposition de résolution visant à favoriser le transport gratuit des enfants et des jeunes dans le cadre des activités scolaires et durant le temps scolaire par les véhicules de la STIB avait été rejetée. Et ce, malgré l'organisation d'auditions, ainsi qu'un certain intérêt des commissaires pour la problématique. Aujourd'hui, la majorité a décidé que la gratuité du transport pour les écoliers était une chose faisable. M. Denis Grimberghs ne peut que s'en réjouir.

Le ministre informe qu'en ce qui concerne les enfants de moins de douze ans, la mesure vise, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2001, les enfants de six à onze ans qui peuvent voyager gratuitement sur les lignes de la STIB sans qu'ils doivent se faire accompagner par un adulte. Le ministre rappelle que les enfants de moins de six ans voyageaient déjà gratuitement ; ils doivent cependant toujours se faire accompagner compte tenu de leur jeune âge.

Cette gratuité pour les enfants de moins de douze ans n'est en effet pas uniquement valable pendant les heures de classe de 8h30 à 13h30, comme demandé dans la résolution, mais elle l'est également en dehors, voire pendant les congés. La mesure instaurée par le gouvernement va plus loin que ce qui était demandé dans la proposition de résolution.

En ce qui concerne les plus de soixante-cinq ans, le gouvernement a déjà décidé d'instaurer, dans un premier temps, un tarif réduit à trois cents francs par mois pour les VIPO, les catégories équivalentes et les personnes à leur charge et – par conséquent – de se limiter d'abord aux personnes éprouvant de réelles difficultés financières sans distinction d'âge.

Un nombre considérable de retraités fait partie du groupe cible que sont les VIPO. Les premiers résultats d'enquête font apparaître que 36% des bénéficiaires actuels de ce tarif préférentiel sont pensionnés, ou 17.280 personnes sur un total de 48.000. Le nombre de bénéficiaires VIPO continue d'ailleurs d'augmenter journalièrement.

Malgré le nombre considérable de plus de soixante-cinq ans parmi les VIPO, beaucoup de retraités ne bénéficient toujours pas d'un tarif préférentiel.

Il s'agit de retraités non-VIPO dont les revenus mensuels bruts dépassent les 40.334 BEF par mois. Ce montant est d'ailleurs augmenté de 7.484 BEF par mois par personne à charge.

Il entre dès lors dans les intentions du ministre d'aborder une nouvelle fois la problématique de la gratuité des transports en commun pour les seniors dans le cadre des

groting voor 2002-2003. De minister vindt dat de Brusselse senioren onrechtvaardig behandeld worden. Deze toestand is op termijn moeilijk houdbaar omdat de Brusselse senioren gediscrimineerd worden tegenover de Vlaamse en de Waalse senioren.

Zoals voorgesteld in het voorstel van resolutie zal de minister voorstellen dat gratis vervoer voor de 65-plussers aangeboden wordt buiten de ochtendspits (bijvoorbeeld enkel vanaf 9 uur), om te voorkomen dat de vraag te veel stijgt en er extra voertuigen ingezet moet worden.

Op grond van deze overwegingen kan de minister instemmen met de doelstellingen van het tweede deel van het voorstel van resolutie.

De heer Denis Grimberghs wenst te reageren op het betoog van de minister. Hij geeft toe dat hij dacht dat de regering en de minister-president voorstander waren van gratis vervoer voor 65-plussers op alle uren van de dag. Indien dat een probleem vormt zijn de indieners van het voorstel van resolutie bereid om hun amendement nr. 3 in te trekken.

Het is van wezenlijk belang dat de gewestregering een reciprociteitsakkoord sluit met De Lijn en de TEC, ondanks dit voorbehoud. De volksvertegenwoordiger meent dat indien dit voorbehoud de reciprociteit in de weg staat, het geschrapt moet worden. Hij herinnert eraan dat een Brusselaar die naar zee gaat tegen een voorkeurtarief van de NMBS en met De Lijn moet reizen, gediscrimineerd wordt tegenover de Vlamingen en de Walen. Men moet een uniform reciprociteitsakkoord sluiten met De Lijn en met de TEC.

De minister wijst erop dat er reeds een reciprociteitsakkoord met de TEC gesloten is. Zodra het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gratis openbaar vervoer aan de senioren aanbiedt, zal er ook met het Vlaamse Gewest een akkoord gesloten kunnen worden.

De heer Alain Adriaens spreekt zich niet uit ten gronde. Hij wil er nogmaals aan herinneren dat sommigen te pas en te onpas voorstellen van resolutie indienen. Een voorstel van resolutie kan nuttig zijn als men zich tot andere gezagsniveaus dan de gewestregering wil richten, maar hij is het niet eens met de indieners van deze resolutie. Het gaat hier om een specifiek probleem dat bovendien gedeeltelijk door de regering geregeld is. Hij herinnert eraan dat de volksvertegenwoordigers het recht hebben om interpellaties te houden. Misschien zijn de indieners van het voorstel van resolutie tot dit initiatief gebracht door het misbruik dat de meerderheid van de eenvoudige motie maakt wanneer een volksvertegenwoordiger van de oppositie het lef heeft om een motie in te dienen.

Zich neerleggen bij de bespreking van een voorstel van resolutie dat niets meer voorstelt, is een kaakslag voor het parlementaire werk.

négociations pour le budget 2002-2003 de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, le ministre trouve la situation des seniors bruxellois inéquitable et, à terme, difficilement tenable à cause de la discrimination à leur égard par rapport aux seniors wallons et flamands.

Comme suggéré dans la proposition de résolution, le ministre proposera que la gratuité pour les plus de soixante-cinq ans soit limitée aux plages horaires en dehors des heures de pointes du matin (par exemple seulement à partir de 9 heures), afin d'éviter que cette mesure n'aboutisse à des besoins trop importants d'une offre supplémentaire et, par conséquent, de matériel supplémentaire.

Sur la base de ces considérations, le ministre peut dès lors souscrire aux objectifs du deuxième volet de la proposition de résolution.

M. Denis Grimberghs souhaite réagir à l'intervention du ministre. Il reconnaît qu'il avait cru comprendre que le gouvernement, y compris le ministre-président, était pour l'accès gratuit des seniors sans réserve d'horaire. Si cela pose problème, les auteurs de la proposition de résolution sont disposés à retirer leur amendement n° 3.

Il est impératif que le gouvernement régional obtienne la réciprocité avec De Lijn et les TEC, malgré cette réserve. Le député est d'avis que si cette réserve empêche la réciprocité, il faut la supprimer. Il rappelle que si un Bruxellois se rend à la mer en bénéficiant des tarifs préférentiels de la SNCB et doit emprunter le transport public de De Lijn, il se voit infliger une discrimination par rapport à ses coreligionnaires flamands et wallons. Il faut absolument trouver un moyen d'harmoniser les réciprocités avec les TEC et De Lijn.

Le ministre signale qu'avec les TEC, il y a déjà un accord de réciprocité et, dès l'instant où la Région de Bruxelles-Capitale introduira la gratuité pour les seniors, il y aura accord du côté flamand également.

M. Alain Adriaens ne se prononcera pas sur le fond. Il tient à rappeler une fois de plus que d'aucuns usent et abusent des propositions de résolution. Si l'introduction d'une proposition de résolution peut avoir un sens pour s'adresser à d'autres niveaux de pouvoir que le gouvernement régional, il ne peut suivre les auteurs. Il s'agit d'une problématique ponctuelle, qui est en outre partiellement résolue par le gouvernement. Il rappelle que les députés ont également le droit d'interpellation. Peut-être que les auteurs de la proposition de résolution ont été motivés par l'abus de la majorité en matière de motion pure et simple lorsqu'un député de l'opposition a l'outrecuidance d'introduire une motion.

Se résigner à soumettre à discussion une proposition de résolution, réduite à une peau de chagrin, consiste à bafouer le travail parlementaire.

De volksvertegenwoordiger kan dat niet langer aanvaarden.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is het eens met de heer Alain Adriaens. Hij vindt het ook beter interpellaties te houden, vooral in een aangelegenheid waarin het Vlaamse Gewest duidelijk een dominospel speelt.

De Brusselaars mogen geen tweederangs-Belgen worden. Ook al wou men eerst verschillende categorieën invoeren voor de voorkeurtarieven, ondertussen is het duidelijk geworden dat men nu verder gaat in de richting van volledig gratis vervoer in de drie Gewesten voor de leeftijdscategorieën in kwestie.

De heer Denis Grimberghs herinnert zijn collega eraan dat hij zes maanden geleden tegen dit gratis vervoer gekant was.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wil geen tijd meer verliezen nu er zeer binnenkort een samenwerkingsakkoord tussen de drie Gewesten over dit punt gesloten zal worden. Hij stelt voor om de stemming uit te stellen in afwachting dat dit dossier gunstig evolueert.

Mevr. Geneviève Meunier wil antwoorden op de argumenten van de heer Denis Grimberghs. Om de mensen aan te zetten over te stappen op het openbaar vervoer, moet dit vervoer aantrekkelijk zijn, efficiënt en snel. De voertuigen mogen niet voortdurend in de file staan, maar moeten een redelijke reissnelheid halen. Het aspect van de tarieven is volgens haar minder belangrijk.

De gebruikers zijn bereid om een zekere prijs te betalen voor openbaar vervoer, op voorwaarde dat dit efficiënt is.

De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat de minister een ander standpunt inzake gratis openbaar vervoer ingenomen heeft sinds de regeringsverklaring van juli 1999. In die verklaring is enkel sprake van voorkeurtarieven voor wie daar het meest nood aan heeft.

Mevr. Meunier vindt dat men genoeg tijd verloren heeft. Haar fractie is geen voorstander van gratis vervoer voor deze categorieën. Er zijn andere categorieën waarvoor gratis vervoer belangrijker is: de werklozen en de bestaansminimumtrekkers. Met de werklozen wordt hier nergens rekening gehouden.

De minister wijst de volksvertegenwoordiger erop dat de werklozen ouder dan 55 jaar recht hebben op voorkeurtarieven als gelijkgestelden met de WIWG's.

Tot slot zegt de volksvertegenwoordiger dat men geen overheidsgeld mag verkwisten, want het Gewest heeft maar beperkte middelen. Er moeten enkel voorkeurtarie-

Le député ne peut l'accepter plus longtemps.

M. Jean-Pierre Cornelissen abonde dans le même sens qu'Alain Adriaens. Il estime également qu'il serait préférable d'œuvrer par voie d'interpellation, surtout dans un domaine où il est clairement établi que la Région flamande joue un jeu de dominos.

Les Bruxellois ne peuvent être des Belges de seconde zone. Même si au départ on aurait établi des catégories différentes pour les tarifs préférentiels, il est clair que dans la réalité on progresse vers la gratuité totale pour les catégories d'âge concernées dans les trois Régions.

M. Denis Grimberghs rappelle à son collègue qu'il y a six mois il ne voulait pas de cette gratuité.

M. Jean-Pierre Cornelissen ne souhaite pas perdre plus de temps alors que très prochainement on évoluera vers un accord de coopération entre les Régions sur ce point. Il propose de surseoir au vote en attendant une évolution favorable.

Mme Geneviève Meunier souhaite réagir quant au fond aux arguments développés par M. Denis Grimberghs. Selon elle, l'important pour assurer le transfert modal vers le transport public est une bonne attractivité, un réseau efficace, rapide qui ne soit pas arrêté continuellement par la congestion provoquée par le trafic routier, mais qui ait une vitesse commerciale adéquate et non pas tellement les aspects de tarifs. Ceux-ci sont, selon elle, secondaires.

Les usagers seront prêts à payer le prix nécessaire pour le transport public, lorsque ceux-ci seront efficaces et ponctuels.

La députée rappelle que le ministre a changé de discours en matière de gratuité par rapport à la déclaration gouvernementale de juillet 1999, qui se limitait à évoquer les tarifs préférentiels pour ceux qui en ont le plus besoin.

Mme Meunier estime qu'on a suffisamment tergiversé et son groupe est réticent sur la problématique de la gratuité pour ces catégories et considère qu'il y a des catégories prioritaires pour la gratuité des transports en commun : les chômeurs et les minimexés. Les chômeurs ne sont nullement pris en compte dans ces préoccupations.

Le ministre signale à l'attention de la députée que les chômeurs de plus de 55 ans bénéficient des tarifs préférentiels en tant qu'assimilés VIPO.

En guise de conclusion, la députée signale, qu'étant donné les moyens budgétaires limités de la Région, on ne peut gaspiller les deniers publics. Il faut se borner à intro-

ven komen voor de sociale categorieën die er het meest nood aan hebben.

Haar fractie staat dus niet achter dit voorstel.

De heer Claude Michel stelt vast dat zijn collega Alain Adriaens tot inzicht gekomen is. Hij geeft toe dat hij al geen voorstander was van de voorstellen van resolutie die vaak ingediend worden om de kiezer te paaien en die de volksvertegenwoordigers van de meerderheid in een lastig parket brengen, omdat ze moeten kiezen tussen het goedkeuren van een tekst waar ze niet achter staan, en het verwerpen van de tekst waarna ze als reactionairen bestemd worden. De volksvertegenwoordiger beslist om voortaan geen voorstellen van resolutie meer goed te keuren.

De heer Benoît Cerexhe herinnert eraan dat de assemblee ermee ingestemd heeft om hun voorstel van resolutie naar de commissie te verwijzen. Hij zegt ook aan de heer Adriaens dat zijn fractie onlangs twee voorstellen van resolutie ingediend heeft.

De heer Alain Adriaens vraagt de heer Benoît Cerexhe om deze voorstellen van resolutie eens beter te lezen. Die zijn niet gericht aan de gewestregering.

De heer Benoît Cerexhe zegt dat zij op geen enkele andere manier hun doelstellingen inzake tarieven kunnen bereiken dan door het indienen van een voorstel van resolutie. De beweringen van de heer Jean-Pierre Cornelissen laten hem koud, want die man is een windhaan.

De heer Denis Grimberghs zegt dat zijn fractie het voorstel van resolutie dat nu besproken wordt in stemming wil brengen.

Hij begrijpt het standpunt van zijn collega's van Ecolo. Volgens hem is hun uitleg coherent en correct (geen enkele volksvertegenwoordiger van die fractie zou echter de oproep van de Federatie van de senioren ondertekend hebben, maar dit moet gecontroleerd worden).

Volgens de heer Denis Grimberghs is er een fundamenteel meningsverschil over de vraag of er nu gekozen moet worden voor voorkeurtarieven voor bepaalde categorieën gebruikers of voor de uitbreiding van het potentiële aantal gebruikers van het openbaar vervoer.

De heer Denis Grimberghs begrijpt dat de voorkeurtarieven voor WIGW's en gelijkgestelden belangrijk zijn en is bereid om de voorkeurtarieven voor werklozen te bespreken. Dat is echter niet het doel van het voorstel van resolutie (zie toelichting). De indieners wensen de doelgroep van de mogelijke gebruikers van het openbaar vervoer uit te breiden.

De volksvertegenwoordiger stelt vast dat de minister een ander standpunt ingenomen heeft. Zes maanden geleden had de minister het nog over voorkeurtarieven voor degenen die dat het meest nodig hadden.

duire des tarifs préférentiels pour les catégories sociales qui en ont le plus besoin.

Son groupe ne peut dès lors soutenir cette proposition.

M. Claude Michel constate que son collègue Alain Adriaens a été frappé par la grâce. Il reconnaît qu'il n'était déjà pas en faveur des propositions de résolution, qui sont souvent introduites dans des préoccupations électoralistes et qui mettent les députés de la majorité dans l'embarras, parce que, soit ils se sentent obligés de voter un texte auquel ils ne croient pas, soit ils votent contre et sont dès lors catalogués de rétrogrades, anti-progressistes, etc. Le député est désormais résolu à ne plus voter de propositions de résolution.

M. Benoît Cerexhe rappelle que leur proposition de résolution a reçu l'aval de l'assemblée pour être renvoyée en commission. Il signale en outre à l'attention de M. Adriaens que son groupe a déposé récemment deux propositions de résolution.

M. Alain Adriaens invite M. Benoît Cerexhe à examiner de plus près ces propositions de résolution, qui ne s'adressent pas au gouvernement régional.

M. Benoît Cerexhe informe qu'ils n'ont pas d'autres moyens de faire passer leurs objectifs en matière de tarifs que par le biais d'une proposition de résolution. Quant aux affirmations de Jean-Pierre Cornelissen, il ne s'en émeut pas car ce dernier change continuellement d'opinion.

M. Denis Grimberghs signale que son groupe souhaite que la proposition de résolution, qui est actuellement en discussion, soit votée.

Il peut comprendre la position de ses collègues d'Ecolo. Il lui semble que leurs explications sont cohérentes et correctes (sous réserve de vérification qu'aucun député de ce groupe n'ait signé l'appel de la Fédération des seniors).

Selon M. Grimberghs, la divergence de fond porte sur la distinction entre l'option pour les tarifs préférentiels pour certaines catégories d'usagers et la voie qui consiste à élargir le nombre d'utilisateurs potentiels des transports en commun.

M. Grimberghs est sensible à la préoccupation de tarifs préférentiels pour les VIPO et assimilés et est disposé à examiner la problématique des tarifs préférentiels pour les chômeurs. L'objectif de la proposition de résolution (cf. développements) n'est pas celui-là. Les auteurs souhaitent élargir le public-cible visé par l'utilisation des transports en commun.

Le député constate que la position du ministre a évolué. Il y a plus de six mois, le ministre parlait de tarifs préférentiels pour ceux qui en ont socialement le plus besoin.

Om te voorkomen dat sommigen het argument van de heer Jean-Pierre Cornelissen (dat het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers opgelegd zou zijn door Vlaanderen) zouden bijtreden, moet men zich op deze categorie richten die meer afhankelijk is van het openbaar vervoer. Hoe meer 65-plussers van het openbaar vervoer gebruik maken – als ze ten minste nog een auto hebben en hun rijbewijs nog niet afgegeven hebben aan staatssecretaris Draps – hoe minder verkeer op de wegen. Dat draagt dan weer bij tot een betere reisnelheid voor het bovengronds openbaar vervoer.

De heer Marc Cools is het eens met de heren Adriaens, Cornelissen, mevr. Meunier en de heer Michel.

Hij is nooit voorstander geweest van gratis openbaar vervoer, behalve voor bepaalde sociale categorieën waar zijn collega mevr. Meunier het over gehad heeft (werklozen, bestaansminimumtrekkers, mensen met een laag inkomen). Volgens hem is het debat over gratis openbaar vervoer een verkeerd debat. Het kan de indruk geven dat openbaar vervoer iets is dat geen waarde meer heeft. Wat de vorm betreft, deelt hij het standpunt van zijn collega's: het is geen goede zaak dat er steeds meer dergelijke resoluties ingediend worden. Hij vraagt zijn collega's om zich met het echte parlementaire werk bezig te houden, namelijk de regering controleren door de goedgekeurde ordonnances op te volgen en door het interpellatierecht van het parlementslid uit te oefenen.

De heer Marc Cools geeft toe dat in andere Europese landen het openbaar vervoer minder duur is dan in Brussel (hij geeft het voorbeeld van Barcelona en de rand ervan). Hij vindt de tarieven dan ook een bespreekbaar agendapunt. Als men echter gratis openbaar vervoer wil voor die en die categorie, gaat men uiteindelijk toch in de richting van gratis openbaar vervoer voor iedereen. Hij wil niet dat het openbaar vervoer om demagogische redenen gratis gemaakt wordt (zie Hasselt, een kleine provinciestad). Brussel is een grootstad waar veel pendelaars van het openbaar vervoer gebruikmaken. De prijs die de gebruiker betaalt is lager dan de werkelijke kostprijs van het openbaar vervoer in Brussel. Indien men alle bijdragen van de gebruikers afschaft, heeft de vervoersmaatschappij geen eigen ontvangsten meer.

Er moet wel een gegarandeerde reciprociteit komen. De gebruikers in de verschillende Gewesten moeten gelijk behandeld worden.

Het lid is het daarmee eens, maar dat betekent niet dat hij het eens is met de werkwijze van de indieners van het voorstel van resolutie. Het is niet nodig om nog veel van deze initiatieven te nemen.

De volksvertegenwoordiger vraagt zijn collega's om het debat tot januari uit te stellen en vrouwen te hebben in de regering. Hij stelt voor om de bespreking van dit voorstel uit te stellen en de minister in het begin van 2002 opnieuw te horen.

Pour que d'aucuns ne puissent développer l'argument exposé par M. Cornelissen – que la gratuité octroyée aux seniors est imposée par la Flandre – il convient d'élargir la cible des utilisateurs de transports en commun vers cette catégorie-là, qui est potentiellement plus captive des transports en commun. Plus de seniors qui utilisent le transport public – pour autant qu'ils aient encore une voiture et n'aient pas remis leur permis de conduire au secrétaire d'Etat Willem Draps – c'est potentiellement moins de trafic qui encombre les voiries. Et, en corollaire, une meilleure vitesse commerciale pour les transports en commun de surface.

M. Marc Cools partage les préoccupations de MM. Adriaens, Cornelissen, Mme Meunier et M. Michel.

Sur le fond, il n'a jamais été partisan de la gratuité du transport public, sauf pour certaines catégories sociales évoquées par sa collègue Mme Meunier (les chômeurs, les minimexés, les personnes ayant un emploi à bas revenus). Selon lui, la gratuité est un mauvais débat et pourrait mener au fait que les transports en commun soient quelque chose qui n'a plus de valeur. Quant aux problèmes de forme, il rejoint ses collègues : il n'est pas opportun de multiplier ce type de résolution. Il invite ses collègues à se consacrer au réel travail parlementaire, qui consiste notamment à contrôler le gouvernement en suivant les ordonnances votées et en exerçant le droit d'interpellation du parlementaire.

M. Marc Cools reconnaît que dans d'autres pays européens, les transports en commun sont moins onéreux qu'à Bruxelles (il cite le cas de Barcelone et de sa périphérie). Il est disposé à discuter de la hauteur des tarifs. Cependant demander la gratuité pour telle et telle catégorie mènera, en fin de compte, à la gratuité pour tous. Il rappelle qu'il ne faut pas tomber dans la démagogie électorale de rendre le transport public gratuit (cf. Hasselt, petite ville provinciale). Bruxelles est une grande ville dans laquelle moult navetteurs se déplacent en transports en commun. Il est bien entendu que le prix payé pour les transports en commun est inférieur au coût de revient du transport public à Bruxelles. Si on élimine toute contribution des usagers, l'opérateur n'aura plus de recettes commerciales.

On ne peut cependant nier le problème de la garantie de la réciprocité ; il faut une égalité de traitement entre usagers dans les différentes Régions.

Cette préoccupation ne veut pas encore dire que sur la forme on peut suivre les auteurs de la proposition de résolution. M. Marc Cools estime qu'il est inopportun de multiplier ce type de démarches.

Le député invite ses collègues à reporter le débat en faisant confiance au gouvernement jusqu'en janvier et propose dès lors de surseoir à l'examen de cette proposition et de réentendre le ministre début 2002.

De heer Michel Moock herinnert eraan dat hij op 9 oktober 2001 een dringende vraag gesteld heeft over de verbintenissen van de minister inzake de tarieven van het openbaar vervoer voor de bedoelde categorie.

De heer Alain Adriaens meent te weten dat het reglement van de Raad bepaalt dat de volksvertegenwoordigers geen vragen kunnen stellen aan of interpellaties richten tot de minister over een punt dat in een commissie besproken wordt, of het nu gaat om een voorstel of een ontwerp van ordonnantie, of een voorstel van resolutie.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt de indieners voor om een dringende vraag te stellen indien ze niet snel genoeg een antwoord krijgen.

De voorzitter stelt voor om de bespreking van het voorstel tot begin 2002 uit te stellen.

De heren Denis Grimberghs en Benoît Cerexhe weigeren.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt vast dat hier enkel electorale overwegingen spelen.

De algemene bespreking is gesloten.

### III. Bespreking van de consideransen en de streepjes

#### Stemmingen

##### *Amendement nr. 1*

Dit amendement wordt met 10 stemmen tegen 1 verworpen.

##### *Amendement nr. 2*

Dit amendement wordt met 10 stemmen tegen 1 verworpen.

Amendement nr. 3 wordt ingetrokken

#### Stemming over het geheel

Het voorstel van resolutie wordt verworpen met 10 stemmen tegen 1.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

*De Rapporteur,*

Danielle CARON

*De Voorzitter,*

Françoise SCHEPMANS

M. Michel Moock rappelle qu'il a posé, ce 9 octobre 2001, une question d'actualité relative aux engagements du ministre en matière de tarification des transports en commun pour la catégorie visée.

M. Alain Adriaens croit savoir que le Règlement du Conseil prévoit que les députés ne peuvent poser de questions, ni interpellier le ministre sur un point qui est en discussion en commission, soit par le biais d'une proposition ou un projet d'ordonnance ou d'une proposition de résolution.

M. Jean-Pierre Cornelissen propose aux auteurs de poser une question d'actualité là où ils n'auraient pas suffisamment rapidement de réponse.

La présidente suggère de surseoir à l'examen de la proposition jusque début 2002.

MM. Denis Grimberghs et Benoît Cerexhe refusent.

M. Jean-Pierre Cornelissen constate qu'il s'agit-là d'une attitude purement électoraliste.

La discussion générale est close.

### III. Discussion des considérants et des tirets

#### Votes

##### *Amendement n° 1*

Cet amendement est rejeté par 10 voix contre 1.

##### *Amendement n° 2*

Cet amendement est rejeté par 10 voix contre 1.

L'amendement n° 3 est retiré.

#### Vote sur l'ensemble

La proposition de résolution est rejetée par 10 voix contre 1.

Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

*La Rapporteuse,*

Danielle CARON

*La Présidente,*

Françoise SCHEPMANS

**Bijlage****Amendementen**

Nr. 1 (van de heren Denis GRIMBERGHS en Benoît CEREXHE)

**Het opschrift van het voorstel van resolutie door de volgende woorden te vervangen :** « *Voorstel van resolutie ter bevordering van gratis vervoer op het MIVB-net voor 65-plussers* ».

Nr. 2

**De eerste drie consideransen van het voorstel van resolutie te doen vervallen, alsook de eerste vraag gericht tot de regering.**

## VERANTWOORDING VAN BEIDE AMENDEMENTEN

Het heugt de indieners van de resolutie en van het amendement in kwestie dat de regering dezelfde ideeën heeft op het vlak van de mobiliteit van de kinderen jonger dan twaalf jaar.

De resolutie dient dienovereenkomstig aangepast te worden.

Nr. 3

**In de tweede vraag gericht tot de regering, de woorden « *buiten de piekuren* » te doen vervallen.**

## VERANTWOORDING

De indieners hebben in het begin hun eisen beperkt. Gelet op de evolutie in de andere Gewesten hebben de indieners hun tekst aangepast.

**Annexe****Amendements**

N° 1 (de MM. Denis GRIMBERGHS et Benoît CEREXHE)

**Remplacer l'intitulé de la proposition de résolution par les termes suivants :** « *Proposition de résolution visant à favoriser le transport gratuit par les véhicules de la STIB aux personnes de plus de 65 ans* ».

N° 2

**Supprimer les trois premiers considérants de la proposition de la résolution, ainsi que la première demande adressée au gouvernement.**

## JUSTIFICATION DES DEUX AMENDEMENTS

Les auteurs de la résolution et dudit amendement ont constaté avec plaisir que le gouvernement avait rejoint leurs idées en matière de mobilité des moins de douze ans.

Il s'ensuit que la résolution doit être adaptée pour tenir compte de ces modifications.

N° 3

**A la seconde demande adressée au gouvernement, supprimer les mots « en dehors des heures de pointe ».**

## JUSTIFICATION

Les auteurs avaient, à l'origine, limité leurs revendications. Compte tenu de l'évolution constatée dans des autres régions, les auteurs ont souhaité adapter leur texte.