

# BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2001-2002

20 FEBRUARI 2002

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het behoud van  
het gehele openbaar-vervoersaanbod in  
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
als openbare dienst**

(van de heer Michel MOOCK)

## VERSLAG

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

door de heren Bernard IDE (F) en  
Mahfoudh ROMDHANI (F)

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : Mevr. Françoise Bertieaux, de heren Jean-Jacques Boelpaep, Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, mevr. Marie-Jeanne Riquet, mevr. Françoise Schepmans, de heer Bernard Ide, mevr. Geneviève Meunier, de heren Michel Van Roye, Michel Moock, Mahfoudh Romdhani, Denis Grimberghs, Jan Béghin.

*Plaatsvervangers* : De heren Jacques De Grave, Philippe Smits, Alain Adriaens, Christos Doukeridis, mevr. Evelyne Huytebroeck, de heer Mohamed Azzouzi, mevr. Béatrice Fraiteur.

*Andere leden* : Mevr. Danielle Caron, mevr. Michèle Carthé, de heren Benoît Cerexhe, Marc Cools, Mohamed Daïf, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, mevr. Marion Lemesre, de heer Rudi Vervoort.

*Zie* :

**Stuk van de Raad :**

A-234/1 – 2001/2002 : Voorstel van resolutie.

# CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2001-2002

20 FEVRIER 2002

## PROPOSITION DE RESOLUTION

**concernant le maintien  
du service public intégral de  
l'offre de transport en commun dans la  
Région de Bruxelles-Capitale**

(de M. Michel MOOCK)

## RAPPORT

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

par MM. Bernard IDE (F) et  
Mahfoudh ROMDHANI (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : Mme Françoise Bertieaux, MM. Jean-Jacques Boelpaep, Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, Mmes Marie-Jeanne Riquet, Françoise Schepmans, M. Bernard Ide, Mme Geneviève Meunier, MM. Michel Van Roye, Michel Moock, Mahfoudh Romdhani, Denis Grimberghs, Jan Béghin.

*Membres suppléants* : MM. Jacques De Grave, Philippe Smits, Alain Adriaens, Christos Doukeridis, Mme Evelyne Huytebroeck, M. Mohamed Azzouzi, Mme Béatrice Fraiteur.

*Autres membres* : Mmes Danielle Caron, Michèle Carthé, MM. Benoît Cerexhe, Marc Cools, Mohamed Daïf, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Mme Marion Lemesre, M. Rudi Vervoort.

*Voir* :

**Document du Conseil :**

A-234/1 – 2001/2002 : Proposition de résolution.



## 0. Inleiding

De heer Claude Michel wijst er alvast op dat zijn fractie het niet eens is met bepaalde punten van het voorstel van resolutie.

De heer Jean-Pierre Cornelissen deelt mee dat hij als medeondertekenaar van het voorstel een amendement wil indienen, dat na de besprekingen niet aanvaard was.

Het voorstel van resolutie is meermaals onderzocht : op 5 december 2001 hebben de commissieleden de uiteenzetting van de indiener gehoord en is de algemene bespreking aangevat, die op 12 december 2001 is voortgezet. Op 23 januari 2002 is er een subcommissie opgericht. Die heeft een voorstel van amendement opgesteld, dat op 6 februari geamendeerd is en dat op 20 februari door de commissie onderzocht en aangenomen is.

## I. Uiteenzetting van de indiener

De heer Michel Moock herinnert eraan dat de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest duidelijk bepaalt dat de MIVB een publiekrechtelijke instelling is.

Het openbaar statuut van de MIVB is krachtig herbevestigd in de regeringsverklaring van 1999.

De indiener wenste een voorstel van resolutie tijdens het Belgische voorzitterschap van de EU in te dienen, omdat een voorstel voor een Europese verordening in een liberalisering van het vervoer, met inbegrip van het openbaar stadsvervoer, zou voorzien.

De heer Michel Moock herinnert eraan dat een afvaardiging van de commissie in mei 2001 had deelgenomen aan een seminarie waarvan de RATP een medeorganisator was. De volksvertegenwoordigers hebben vastgesteld dat de Engelse en de Franse vertegenwoordigers van het openbaar vervoer grondig met elkaar van mening verschillen.

Zo hebben ze vernomen dat er in een stad zoals Dundee, waar het openbaar vervoer geprivatiseerd is, thans drie vervoersnetten bestaan die in een totale chaos werken met verschillende dienstregelingen, verschillende tarieven enz.

In het voorstel van resolutie wordt gevraagd om het openbare statuut van de grootste Brusselse werkgever te behouden, te meer daar de sabeniens, de Post en nog andere de gevolgen van privatisering ondervonden hebben.

De heer Michel Moock wijst de heer Jean-Pierre Cornelissen erop dat de ingediende tekst de tekst is die hij ondertekend heeft. Het staat hem vrij om tijdens de commissievergadering een amendement in te dienen.

## 0. Introduction

M. Claude Michel signale d'ores et déjà que certains points heurtent son groupe.

M. Jean-Pierre Cornelissen informe qu'en tant que co-signataire de la proposition, il tient à apporter un amendement qui, dans la foulée des discussions, n'avait pas été accepté.

La proposition de résolution a été examinée à plusieurs reprises : le 5 décembre 2001, les commissaires ont entendu l'exposé de l'auteur et la discussion générale a été entamée. Elle s'est poursuivie le 12 décembre 2001. Le 23 janvier 2002 une sous-commission a été créée. Celle-ci a élaboré une proposition d'amendement amendée le 6 février, qui a été examinée et votée en commission le 20 février.

## I. Exposé de l'auteur

M. Michel Moock rappelle que l'ordonnance du 22 novembre 1990 régissant l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale dispose clairement que la STIB est une institution de droit public.

Le statut public de la STIB a été réaffirmé de manière vigoureuse dans la déclaration gouvernementale de 1999.

L'auteur a souhaité déposer une proposition de résolution durant la présidence belge, parce qu'une proposition de règlement européen prévoirait une libéralisation y compris des transports en commun urbains.

M. Moock rappelle qu'une délégation de la commission avait participé à un séminaire co-organisé par la RATP en mai 2001; les députés ont pu assister à une prise de bec entre les représentants anglais et français des transports en commun.

Ils ont ainsi pu y apprendre que, dans une ville telle que Dundee où on a privatisé les transports en commun, il existe aujourd'hui trois réseaux de transports qui fonctionnent dans le capharnaüm le plus complet avec des horaires différents, des tarifs différents, etc..

La proposition de résolution demande de maintenir le caractère public du premier employeur bruxellois et ce d'autant plus que les sabeniens, la Poste et d'autres ont pu expérimenter ce qu'engendrait la privatisation.

A l'attention de M. Jean-Pierre Cornelissen, M. Michel Moock signale que le texte que celui-ci a signé est celui qui a été déposé. Rien ne l'empêche de déposer un amendement en commission.

## II. Algemene bespreking

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt het opportuun om een amendement in te dienen, gelet op de liberalisering die thans aan de gang zijn.

Hij benadrukt dat er een essentieel verschil tussen liberalisering en deregulering is. Liberalisering komt erop neer de openbare operatoren met elkaar te doen concurreren.

Er moet natuurlijk rekening worden gehouden met de negatieve ervaringen, zoals bijvoorbeeld in het Engelse Manchester. Deze stad heeft ook te lijden gehad onder de ondoordachte privatisering van het openbaar vervoer, waar alle operatoren elkaar in dezelfde segmenten beconcurreren. Het staat vast dat het reizigersvervoer op zich niet rendabel is.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is niet van mening veranderd over de grond van de zaak. Hij vindt echter dat het bepalend gedeelte van het voorstel anders geformuleerd moet worden (cf. amendement nr. 1).

Het ligt voor de hand dat bepaalde activiteiten van de MIVB nooit geprivatiseerd zullen kunnen worden. Het is niet altijd noodzakelijk dat bepaalde activiteiten door de MIVB zelf worden uitgevoerd. Hij wijst er in dit verband op dat de maatschappij een drukkerij heeft. Het is niet zeker dat de drukkosten lager liggen dan wat de MIVB zou betalen als ze het drukwerk aan de privé-sector zou uitbesteden.

Men mag niet uit gewoonte behoudsgezind zijn : men moet nagaan wat de kerntaken van de MIVB zijn en welke activiteiten aan de privé-sector kunnen worden overgedragen.

De heer Denis Grimberghs vraagt de minister, die overigens de voorzitter van het Comité van de Regio's is, om de Brusselse parlementsleden correct in te lichten over wat er op Europees niveau wordt voorbereid. Het Comité van de Regio's, het Economisch en Sociaal Comité en het Europees Parlement zullen binnenkort het voorstel voor een Europese verordening moeten onderzoeken of hebben dat reeds gedaan. Zou de minister onder meer het advies van het Comité van de Regio's aan de commissie kunnen bezorgen ?

Aangezien deze beslissingen door de Europese instanties genomen moeten worden, zou het verstandig zijn om een grondige bespreking te voeren in aanwezigheid van de voorzitter van het Comité van de Regio's in plaats van het bij cirkelredeneringen te houden. Wanneer zullen het Comité van de Regio's, het Economisch en Sociaal Comité en het Europees Parlement hun advies moeten uitbrengen (het voorstel voor een Europese verordening is voor het ogenblik voorgelegd aan het Europees Parlement en aan de Raad van de Ministers) ?

Ter wille van de kwaliteit van de werkzaamheden vraagt de heer Denis Grimberghs dat men het niet houdt bij cir-

## II. Discussion générale

M. Jean-Pierre Cornelissen estime opportun de déposer un amendement au regard des expériences de libéralisation en cours.

Il tient à souligner qu'il existe une différence essentielle entre la libéralisation et la dérégulation. La libéralisation consiste à mettre en concurrence des opérateurs publics.

Bien entendu, il doit être tenu compte des expériences négatives vécues par exemple en Angleterre à Manchester, ville sinistrée également sur le plan des transports en commun, qui ont été privatisés sans la moindre intelligence et où tout le monde se bat pour les mêmes créneaux. Il est certain que le transport des voyageurs n'est pas rentable en soi.

Sur le fond, M. Jean-Pierre Cornelissen n'a pas changé d'avis; il estime néanmoins qu'il convient de formuler différemment le dispositif de la proposition (cf. amendement n° 1).

A la STIB, il est évident qu'il y a des domaines qui ne pourront jamais être privatisés; néanmoins, maintenir certaines activités dans le giron de la STIB n'est peut-être pas dans tous les cas indispensable. Et de citer l'existence d'une imprimerie au sein de la société. Il n'est pas certain que le coût d'impression est inférieur à celui que pourrait obtenir la STIB dans le secteur privé.

Il ne faut pas s'enfermer dans un conservatisme par habitude : il faut considérer la mission première de la STIB et voir les pans d'activités qui peuvent être cédés au privé.

M. Denis Grimberghs demande au ministre, par ailleurs président du Comité des Régions, d'informer correctement les parlementaires bruxellois sur ce qui se concocte au niveau européen. Le Comité des Régions, le Comité économique et social, ainsi que le Parlement européen devront prochainement se pencher ou se sont déjà penchés sur la proposition de règlement européen. Le ministre pourrait-il transmettre notamment l'avis du Comité des Régions à la commission ?

Etant donné que ces décisions doivent être prises au niveau des instances européennes, il serait judicieux d'avoir une discussion approfondie – au-delà des pétitions de principe – en présence du président du Comité des Régions. Dans quels délais les avis du Comité des Régions, du Comité économique et social, ainsi que du Parlement européen devront être rendus (aujourd'hui la proposition de règlement européen est soumise au Parlement européen et au Conseil des ministres) ?

Pour la qualité des travaux, M. Denis Grimberghs demande d'aller au-delà de la pétition de principe car des

kelredeneringen want de Europese instanties moeten belangrijke beslissingen nemen. Na afloop van het Belgische voorzitterschap van de EU zal men nog altijd via de ministers en via het Comité van de Regio's de stem van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen laten horen.

Ten slotte deelt de heer Denis Grimberghs mee dat er, voor zover hij weet, schot in dit dossier is gekomen : wat sommigen op een gegeven moment de Belgische uitzondering hadden genoemd, zou herzien zijn. Hij meent te weten dat er geen probleem zou zijn voor het spoorwegen en het metronet, maar dat de busnetten geprivatiseerd zouden kunnen worden.

Mevrouw Geneviève Meunier wijst erop dat het niet de eerste keer is dat de commissieleden hun bezorgdheid over dit voorstel voor een Europese verordening uiten. Tijdens de gedachtewisseling over de beheersovereenkomst met de MIVB had ze dat al aangekaart, net als haar collega's van de PS en de PSC.

De MIVB had begin 2001 tijdens een colloquium een standpunt over het voorstel voor een verordening ingenomen en lijkt de uitzondering voor de stadsvervoermaatschappijen niet te verdedigen.

Tijdens de gedachtewisseling over de beheersovereenkomst had de volksvertegenwoordigster er akte van genomen dat de minister een afdoend antwoord aan de commissieleden had gegeven. Ze hoefden zich geen zorgen te maken, want hij zou zich tegen dat voorstel verzetten. De heer Denis Grimberghs zou blijkbaar over recentere informatie beschikken. Er zou geen probleem zijn voor de metro maar de buslijnen zouden geprivatiseerd worden. Mevrouw Geneviève Meunier is het eens met haar collega, de heer Denis Grimberghs : alvorens te stemmen over het voorstel van resolutie zou men moeten weten hoe het precies staat met de debatten van de Europese Unie.

Mevrouw Geneviève Meunier vraagt om het debat over dit voorstel van resolutie te koppelen aan het debat over de statuten van de autonome overheidsbedrijven. Ze herinnert eraan dat de MIVB het eerste bedrijf in België was dat vóór de wet van 1991 via een beheersovereenkomst aan de gewestelijke overheid was gebonden. De volksvertegenwoordiger kan niet aanvaarden dat het Parlement geen enkele controlebevoegdheid over dat soort bedrijf heeft. Ze kijkt uit naar het toekomstige debat over het PSC-voorstel over de beheersovereenkomst. De indieners stellen voor dat die beheersovereenkomst door de Raad bekrachtigd wordt. Dat zal het ook mogelijk maken om die overeenkomst regelmatig te evalueren in het licht van de evolutie van het gebruik van het openbaar vervoer.

De heer Alain Adriaens herhaalt dat een voorstel van resolutie volgens hem tot andere gezagsniveaus dan de gewestregering moeten worden gericht. Hij stelt vast dat de indiener zich in het voorstel van resolutie tot andere gezagsniveaus richt, in het bijzonder tot de federale regering als voorzitter van de Europese Unie.

décisions importantes doivent être prises au niveau des instances européennes. Une fois la présidence belge finalisée, on pourra toujours utiliser le relais ministériel pour faire entendre la voix de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que le faire via le Comité des Régions.

Enfin, M. Denis Grimberghs informe qu'à sa connaissance on a évolué dans ce dossier : ce que d'aucuns avaient appelé à un moment donné l'exception belge aurait été revue. Il croit savoir qu'il n'y aurait pas de problème pour le réseau ferré ni pour les métros mais que les réseaux de bus pourraient être privatisés.

Mme Geneviève Meunier signale que ce n'est pas la première fois que les commissaires expriment leurs préoccupations quant à cette proposition de règlement européen. Lors de l'échange de vues relatif au contrat de gestion de la STIB, elle était intervenue sur ce point, tout comme ses collègues du PS et du PSC.

La STIB s'était positionnée lors d'un colloque début 2001 sur la proposition de règlement et semblait ne pas défendre l'exception pour les sociétés de transport urbain.

Lors de l'échange de vues relatif au contrat de gestion, la députée avait noté que le ministre avait été catégorique dans sa réponse aux commissaires; il n'y avait pas à s'en préoccuper, il s'y opposerait. Apparemment, M. Denis Grimberghs aurait des informations plus à jour et il n'y aurait pas de problème pour le métro mais les bus seraient privatisés. Elle abonde dans le même sens que son collègue, Denis Grimberghs, : avant de voter la proposition de résolution, il faudrait savoir où en sont exactement les débats au niveau européen.

Mme Meunier demande de relier le débat autour de cette proposition de résolution aux statuts des entreprises publiques autonomes. Et de rappeler que la STIB fut la première entreprise en Belgique – avant la loi de 1991 – à être liée par un contrat de gestion avec le pouvoir régional. La députée ne peut accepter que le Parlement n'ait aucun pouvoir de contrôle sur ce type d'entreprise. Elle est fort intéressée par le débat qui aura lieu autour de la proposition PSC relative au contrat de gestion; les auteurs proposent qu'il soit ratifié par le Conseil. Cela permettrait également d'en effectuer l'évaluation régulière avec l'évolution de la fréquentation des transports publics.

M. Alain Adriaens réitère que, pour lui, une proposition de résolution doit s'adresser à d'autres niveaux de pouvoirs que le gouvernement régional. Il constate que, dans la proposition de résolution, l'auteur s'adresse à d'autres niveaux de pouvoirs, en particulier au gouvernement fédéral en tant que président de l'Union européenne.

Als dit voorstel van resolutie wordt aangenomen, blijft er maar weinig tijd over om de Europese autoriteiten rechtstreeks te beïnvloeden.

De volksvertegenwoordiger wijst de heer Jean-Pierre Cornelissen erop dat voor de Europese autoriteiten de nuance tussen liberalisering en privatisering niet erg groot is. Men mag niet uit het oog verliezen dat de Europese Unie met de liberalisering de concurrentie wil aanwakkeren : als de MIVB het zonder overheidsgeld moet stellen, zal dan haar opdracht, het reizigersvervoer, nog uitgevoerd kunnen worden ?

De heer Marc Cools vindt dat men de discussie zonder taboes moet voeren. Men moet durven hardop na te denken en nagaan of bepaalde diensten niet beter door de privé-sector zouden worden verleend. De volksvertegenwoordiger is van oordeel dat de Staat volledig gelijk had toen hij de Regie voor Maritiem Transport heeft geprivatiseerd. Het staat immers niet aan de Staat om car-ferry's te exploiteren.

Volgens hem is de regeerverklaring daarentegen zeer duidelijk. Het openbare statuut van de MIVB zal behouden blijven. Het gaat immers om een concessie van een openbare dienst. De regering heeft gelijk : dat is wel degelijk de enige manier om tegemoet te kunnen komen aan de behoeften van de reizigers op het vlak van openbaar vervoer.

Hij vindt echter dat de twee laatste streepjes van het bepalend gedeelte herzien zouden kunnen worden om niet voor altijd uit te sluiten dat een of andere dienst van de MIVB geprivatiseerd zou worden.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat ook in de gemeenten bepaalde taken geprivatiseerd zijn, bijvoorbeeld de schoonmaak.

Als men zegt dat de MIVB haar openbaar statuut moet behouden, betekent dat niet dat men geen aandacht voor de kwaliteit van haar dienstverlening hoeft te hebben.

Het verheugt de minister dat de bespreking in een constructieve geest wordt gevoerd.

Hij kan alleen maar herhalen dat de regeringsverklaring zeer duidelijk is : het openbaar statuut van de MIVB moet geëerbiedigd worden.

De minister wijst erop dat het Comité van de Regio's een advies heeft uitgebracht waarin de nadruk op het Engelse experiment wordt gelegd : het is nu algemeen erkend dat het experiment van mevrouw Thatcher over de hele lijn negatieve gevolgen had voor de veiligheid, de resultaten, het rollend materieel en dat het nodige kapitaal nooit bijeengebracht kon worden. Kortom : het is een mislukking over de hele lijn.

Si cette proposition de résolution est adoptée, il restera peu de temps pour influencer directement les autorités européennes.

Le député tient à rappeler à M. Cornelissen que pour les autorités européennes la nuance entre la libéralisation et la privatisation n'est pas énorme. Il ne faut pas perdre de vue que la logique européenne de la libéralisation est d'encourager la concurrence : s'il n'y a plus un franc d'argent public dans la STIB, pourra-t-on encore assurer la mission qui est la sienne : le transport de voyageurs ?

M. Marc Cools estime qu'il faut mener la discussion sans tabous. Et oser réfléchir à voix haute pour voir si certains services rendus ne seraient pas mieux rendus par le privé. Lorsque l'Etat a privatisé la Régie maritime, le député estime qu'il avait tout à fait raison car ce n'est pas à l'Etat à exploiter des car-ferries.

Par contre, pour lui, la déclaration gouvernementale est très claire. Le statut public de la STIB sera maintenu. Il s'agit d'une concession de service public. Le gouvernement a raison : c'est bien la seule manière de pouvoir répondre aux besoins des voyageurs en matière de transports en commun.

Cependant, il pense que les deux derniers tirets du dispositif pourraient être revus pour ne pas exclure à tout jamais que l'un ou l'autre service de la STIB soit privatisé.

Le député signale que dans les communes aussi certaines tâches sont privatisées, le nettoyage par exemple.

Dire que la STIB doit maintenir un statut public ne veut pas dire qu'on ne doit pas être attentif à la qualité de gestion de la société.

Le ministre se réjouit que la discussion se soit orientée dans un esprit constructif.

Il ne peut que redire que la déclaration gouvernementale est très claire : il convient de respecter le statut public de la STIB.

Le ministre signale que le Comité des Régions a rendu un avis en mettant en exergue l'expérience anglaise : il est aujourd'hui reconnu sur la place publique que l'expérience de Mme Thatcher fut tout à fait négative au niveau de la sécurité, des résultats, du matériel roulant et que cela n'a jamais permis de réunir les capitaux nécessaires. En bref, la faillite est intégrale.

Hoe zou het ook anders kunnen ? Hoe zou een privé-bedrijf zich kunnen interesseren voor het reizigersvervoer, als het om een niet-rendabele activiteit gaat ? In Brussel wordt weliswaar een derde van de kosten met de ontvangsten gedekt, maar in Vlaanderen slechts 20 %, waarbij de rest via de belastingen wordt bijgepast. Behalve in San Francisco en misschien een of ander experiment in Nieuw-Zeeland kent de minister geen rendabel privé-beheer van het openbaar vervoer.

Niemand is er bijgevolg bij gebaat dat de universele dienstverlening afgeschaft wordt.

De minister vraagt daarentegen om een grondig debat te voeren. Het is niet omdat het om een openbare dienst gaat, dat er geen problemen zijn : er is nood aan een transparant beleid, waarbij duidelijke bestekken worden opgesteld. De minister gelooft niet in een liberalisering van de sector op Europees niveau.

De minister preciseert dat de ministers bevoegd voor transport de beslissingen terzake nemen. De Brusselse parlementsleden hoeven niet bevreesd te zijn : ze zullen niet te laat bij het besluitvormingsproces worden betrokken.

De minister wijst er echter op dat het niet is omdat men niet privatiseert dat men geen beroep kan doen op een exploitatie in de vorm van concessies voor langeafstands-bussen. De minister deelt de Brusselse parlementsleden mee dat zelfs de MIVB bepaalde taken uitbesteedt en dat ook de Lijn de langeafstandsreizen heeft uitbesteed aan zeer concurrerende bedrijven.

De minister wijst erop dat ook een overheidsbedrijf goed beheerd kan worden. Hij stelt voor om het debat hierover voort te zetten.

De heer Claude Michel kaart enkele concrete punten aan die hem storen. De indiener van het voorstel van resolutie gaat te ver wanneer hij schrijft dat « alleen het openbare karakter van het dienstverlening door de MIVB het mogelijk maakt om rekening te houden met factoren die door de markt worden genegeerd, zoals bijvoorbeeld de garantie dat alle gebruikers, zonder enig onderscheid, gelijk behandeld worden, de kwaliteitsgarantie van de dienstverlening, een beheer op lange termijn, milieubescherming en gegarandeerde werkgelegenheid ». De volksvertegenwoordiger vraagt om die denigrerende uitlatingen over de privé-sector te schrappen. Hij haalt slechts een voorbeeld aan, namelijk dat bepaalde privé-bedrijven het milieu perfect kunnen beschermen. Colruyt voert op dit vlak een voorbeeldig beleid. Het is niet zo dat de privé-sector automatisch een dienst van lagere kwaliteit levert, die geen rekening houdt met de veiligheid en het milieu, enz.

Hij stelt bijgevolg voor dat de volksvertegenwoordigers de tekst herzien om deze ietwat simplistische veroordeling te schrappen. Zo niet zal hij, gezien zijn afkeer van voors-

Et comment pourrait-il en être autrement : comment une société privée pourrait-elle s'intéresser au transport de voyageurs alors qu'il s'agit d'une opération non rentable ? Si à Bruxelles un tiers des coûts est couvert par les recettes, en Flandre il s'agit de 20 %, le reste étant fiscalisé. Mis à part San Francisco et peut-être une expérience ou l'autre en Nouvelle-Zélande, le ministre ne connaît pas de gestion privée de transports en commun qui soit rentable.

Personne n'est dès lors intéressé à supprimer le service universel.

Par contre, le ministre demande d'approfondir le débat dans le sens où ce n'est pas parce qu'il s'agit d'un service public qu'on est sauvé en soi : il faut une gestion transparente avec l'établissement de cahiers des charges clairs. Le ministre ne croit pas à la libéralisation du secteur au niveau européen.

Le ministre précise que c'est au niveau des ministres des transports que les décisions se prennent en la matière. Les parlementaires bruxellois ne doivent pas avoir de crainte : ils n'arriveront pas comme les carabiniers d'Offenbach dans le processus de décision.

Le ministre souligne toutefois que ce n'est pas parce qu'on ne privatise pas qu'on ne peut pas faire appel à une exploitation sous forme de concessions pour les bus à longue distance. Le ministre informe les parlementaires bruxellois que même la STIB sous-traite certaines tâches et De Lijn a également concédé les voyages à plus longue distance à des sociétés parfaitement concurrentielles.

Le ministre note que ce n'est pas parce qu'une société est une société publique qu'elle ne peut pas être bien gérée. Il suggère de poursuivre le débat sur ce point.

M. Claude Michel aborde certains points concrets qui le dérangent. Lorsque l'auteur de la proposition de résolution écrit que « seule une société à caractère public permet de prendre en compte des facteurs que le marché ignore et d'assurer, par exemple, la garantie d'égalité de traitement de tous les usagers, la qualité du service, la gestion du long terme, la préservation de l'environnement, de l'emploi », il va trop loin. Le député demande de supprimer ces qualificatifs dénigrants pour le secteur privé. Pour ne citer qu'un exemple, certaines sociétés privées peuvent parfaitement préserver l'environnement : il en veut pour preuve que la gestion de Colruyt est exemplaire sur ce point. Le privé n'offre pas d'office un service qui n'est pas de qualité, qui n'assure aucune sécurité, qui ne préserve pas l'environnement, etc.

Il suggère dès lors que les députés revoient le texte pour supprimer cette condamnation un peu linéaire car, dans le cas contraire, étant donné son aversion pour les proposi-

tellen van resolutie, zichzelf er niet toe kunnen brengen om het voorstel aan te nemen, zoals hij dat voor de resolutie over de Afghaanse vrouwen wel heeft gedaan.

De minister wenst enkele toelichtingen over de voortgang van het dossier op Europees vlak te verschaffen.

De Europese Unie bereidt inderdaad een verordening betreffende de gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer voor. Die verordening zal bepalen in hoeverre de regels inzake mededinging van toepassing worden verklaard op het openbaar vervoer.

Op 26 juli 2000 heeft de Europese commissie een voorstel voor een verordening goedgekeurd dat een uitzondering voor de geïntegreerde netten (metro - tram - bus) bevat, zoals de netten van Parijs en Brussel. Deze uitzondering staat in artikel 7, 4°, van het voorstel voor een verordening.

Overeenkomstig artikel 251 van het Verdrag moet dat voorstel besproken worden door het Parlement en de Europese Raad na advies van de Economische en Sociale Raad en het Comité van de Regio's. Het advies van de Gewesten als dusdanig wordt niet gevraagd.

Het voorstel wordt thans besproken tussen de Europese Commissie en de lidstaten. De Raad van de Europese Ministers zal de eindbeslissing moeten nemen. Dat zal pas het geval zijn na het Belgische voorzitterschap.

Minister Jos Chabert deelt mee dat België nog geen officieel standpunt heeft ingenomen, maar een aantal elementen aan zijn collega's heeft meegedeeld tijdens de vergadering van de Europese ministers bevoegd voor transport van 5 april 2001. Het Comité van de Regio's heeft zijn advies op 4 april 2001 uitgebracht.

Uit de besprekingen die nog aan de gang zijn, blijkt duidelijk dat er veel bezwaren tegen die uitzondering bestaan. Die bezwaren komen niet van de Belgische afvaardiging maar van afvaardigingen van andere lidstaten. Het is dus nog niet zeker dat die uitzondering na de onderhandelingen zal blijven bestaan.

Het Europees Parlement heeft tijdens zijn plenaire vergadering van 14 november 2001 het voorstel voor een verordening aangenomen.

Het Parlement heeft de uitzondering voor de metro- en tramnetten behouden. Er zou echter een soort van offerteaanvraag vereist worden voor de exploitatie van buslijnen, zoals reeds het geval is bij de Lijn.

De overgangperiode is echter verlengd tot acht jaar met een eerste fase na vier jaar.

tions de résolution, il ne pourra pas se faire violence à lui-même, comme il l'a fait pour celle qui traitait du statut des femmes afghanes.

Le ministre souhaiterait apporter quelques précisions quant à l'évolution du dossier au niveau européen.

L'Union européenne prépare en effet un règlement concernant l'adjudication des marchés en matière de transports publics. Ce règlement définira dans quelle mesure l'exploitation des transports en commun doit être ouverte à la concurrence.

Le 26 juillet 2000, la Commission européenne approuvait une proposition de règlement qui contient une règle d'exception pour des réseaux intégrés (métro - tram - bus) comme les réseaux de Paris et de Bruxelles. Cette règle d'exception se trouve à l'article 7, 4° de la proposition de règlement.

Conformément à l'article 251 du Traité, ce projet doit être discuté par le Parlement et le Conseil européen après avis du Conseil économique et social et du Comité des Régions. L'avis des Régions en tant que tel n'est pas sollicité.

Actuellement, ce projet fait l'objet de discussions entre la Commission européenne et les Etats membres. Une décision finale devra intervenir au sein du Conseil des ministres européens. Cela ne sera le cas qu'après la présidence belge.

Le ministre Chabert informe que la Belgique n'a pas encore adopté de position officielle mais qu'elle a communiqué un certain nombre d'éléments à ses collègues lors du Conseil du Transport du 5 avril 2001. Le Comité des Régions a, quant à lui, formulé son avis le 4 avril 2001.

Des discussions actuellement encore en cours, il apparaît clairement qu'il existe beaucoup d'oppositions à cette règle d'exception. Ces réactions n'émanent pas de la délégation belge mais bien d'autres Etats membres. Il n'est donc pas encore certain que cette règle d'exception pourra survivre aux négociations.

Lors de sa séance plénière du 14 novembre 2001, le Parlement européen a adopté la proposition de règlement.

Le Parlement a conservé la règle d'exception pour les réseaux de métro et de tramway. Une sorte de demande d'offre serait néanmoins exigée pour l'exploitation de lignes d'autobus comme cela est notamment déjà le cas chez De Lijn.

La période de transition a cependant été prolongée à huit années avec une première phase après quatre ans.



Wat de beheersovereenkomst betreft, was het belangrijk om de MIVB goed voor te bereiden op eventuele wijzigingen van de Europese regelgeving.

De heer Michel Mook stelt vast dat de inlichtingen van de minister de ongerustheid van de volksvertegenwoordigers, waarop ze allang de aandacht hebben gevestigd, bevestigen.

Volgens de volksvertegenwoordigers bestaat er in het Brussels Parlement, ondanks alle besprekingen die door de Europese instanties kunnen worden gevoerd, zo goed als eensgezindheid om het openbare statuut van het openbaar stadsvervoer te behouden.

Het standpunt van de Fransen leunt eveneens dicht aan bij dat van de Brusselse volksvertegenwoordigers. Dat standpunt moet bijgevolg krachtig verdedigd worden. De volksvertegenwoordiger vraagt dat België dit standpunt verdedigt bij de Raad van de Europese ministers bevoegd voor transport, zelfs na het Belgische voorzitterschap. De indiener van het voorstel zal later tijdens de bespreking op de tekst terugkomen. Hij vraagt dat de tekst zo snel mogelijk aangenomen wordt.

Mevrouw Geneviève Meunier deelt mee dat de Europese ministers bevoegd voor transport, die de eerste week van december bijeengekomen zijn, dit punt niet behandeld hebben. Volgens haar is het voorstel geblokkeerd, omdat een aantal lidstaten en een aantal vervoersmaatschappijen ertegen gekant zijn.

De commissie zou het voorstel voor een verordening volledig kunnen herzien, met name na een reeks door het Parlement ingediende amendementen.

Mevrouw Meunier vraagt of de bespreking van dit voorstel van resolutie dat voor het einde van het Belgische voorzitterschap moet worden aangenomen, nog moet worden voortgezet, terwijl dat voorstel niet besproken werd tijdens het Belgische voorzitterschap, omdat de huidige versie van het voorstel verworpen werd.

Voorts wenst mevrouw Meunier vragen te stellen aan de heer Jean-Pierre Cornelissen. Zij vindt dat diens amendement het voorstel van resolutie volledig uitholt.

De heer Denis Grimberghs is van oordeel dat de minister jammer genoeg te optimistisch was toen hij nog niet over alle informatie beschikte. Tijdens de eerste vergadering over dit voorstel van resolutie was er een consensus over de inhoud en de vorm, teneinde snel een signaal te geven aan degenen die de deregulering van het openbaar vervoer voorbereiden. De volksvertegenwoordigers van de democratische partijen wensten snel een signaal te geven aan al degenen die deze deregulering voorbereiden, niet alleen aan de ministers, maar ook aan de lobby's die zich zorgen maken, gelet op de negatieve experimenten ten tijde van mevrouw Thatcher.

Dans le contrat de gestion, il était important de bien préparer la STIB à toute éventualité de modification de la réglementation européenne.

M. Michel Mook constate que les informations du ministre confortent les inquiétudes des députés qu'ils n'ont pas manqué de communiquer depuis longtemps.

Le député estime que malgré toutes les discussions qui peuvent avoir lieu au niveau européen, dans le cénacle bruxellois il y a une position quasi unanime pour conserver le caractère public des transports en commun urbains.

Les Français ont également une position proche de celle des députés bruxellois. Il faut dès lors que cette position soit défendue bec et ongle. Le député demande que la Belgique défende cette position au sein du Conseil du transport européen même après la présidence belge. L'auteur de la proposition reviendra sur le texte dans la suite de la discussion; il demande que ce texte soit adopté le plus rapidement possible.

Mme Geneviève Meunier informe que le Conseil du transport européen qui s'est réuni la première semaine de décembre n'a pas abordé ce point. Selon elle, ce projet est gelé parce qu'il y a une série d'Etats qui s'y opposent, ainsi qu'une série de sociétés de transport.

La Commission pourrait revoir complètement la proposition de règlement notamment suite à la série d'amendements introduits par le Parlement.

Mme Meunier pose la question de l'opportunité de la poursuite de la discussion de cette proposition de résolution à adopter avant la fin de la présidence belge alors que ce projet n'a pas été discuté pendant la présidence belge parce que la mouture actuelle du projet a été rejetée.

Par ailleurs, Mme Meunier souhaite poser des questions à M. Cornelissen; il lui semble que son amendement vide complètement la proposition de résolution de son sens.

M. Denis Grimberghs estime que malheureusement le ministre a été par trop optimiste lorsqu'il n'avait pas toutes les informations en main. Lors de la première réunion de discussion de cette proposition de résolution, il y avait un consensus quant au fond et à la forme pour donner un signal rapide à ceux qui préparent la dérégulation des transports en commun. Les députés des partis démocratiques voulaient donner un signal rapide à tous ceux qui préparent cette dérégulation; pas seulement au niveau ministériel, mais également au niveau des lobbys concernés sur base des mauvaises expériences vécues à l'époque de Mme Thatcher.

Er wordt thans geen rekening gehouden met de wensen die zowel de Brusselse volksvertegenwoordigers als de minister geformuleerd hebben. Er zijn echter veel uiteenlopende adviezen uitgebracht, zodat de Commissie en de lidstaten beslist hebben om het hele voorstel voor een verordening te herwerken.

Het is echter zeer belangrijk dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn standpunt en dat van de gewestregering vaststelt, opdat België een duidelijk en vastberaden standpunt inneemt, want Europa bestaat uit staten en gewesten. Er bestaan verschillende plaatsen waar men zijn stem kan laten horen. Volgens de heer Denis Grimberghs komt het voorstel van resolutie juist van pas.

Hij vindt het echter belangrijk om de MIVB-top de boodschap te geven dat hij niet mag vooruitlopen op een hervorming die het Parlement niet wenst.

De minister vindt dat hij duidelijk is. Hij verdedigt de in het voorstel van resolutie geformuleerde wensen en zal de uitzondering voor het tram- en metronet blijven verdedigen. De uitzondering geldt niet voor de bussen.

De heer Denis Grimberghs vindt dat men de uitzondering voor de bussen niet zo snel moet laten varen. De bussen maken deel uit van het geïntegreerde openbaarvervoersaanbod. Ze zijn een complementair vervoermiddel. Misschien liggen de zaken anders voor de middellange en lange afstanden.

De minister herinnert eraan dat in de tekst die het Europees Parlement op 14 november 2001 aangenomen heeft, de uitzondering voor de bussen uit de tekst gehaald is.

De heer Denis Grimberghs is niet onder de indruk van de goedkeuring door het Parlement. Hij zegt dat dit voorstel voor een verordening aan de procedure van medebeslissing onderworpen is en dat de amendementen van het Europees Parlement een tamelijk tegenstrijdig geheel vormen dat met toevallig wisselende meerderheden tot stand is gekomen.

De heer Michel Moock wijst erop dat hij zijn tekst zal amenderen want het voorstel van resolutie heeft geen betrekking meer op het Belgische voorzitterschap, maar wel op het standpunt van de Belgische Staat waarvan het standpunt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deel uitmaakt.

De heer Claude Michel wijst erop dat de PRL-FDF-federatie hem gezegd heeft dat er een aantal amendementen ingediend zullen worden.

De heer Jean-Pierre Cornelissen legt uit dat zijn voorstel van amendement (nr. 1) niets verandert aan de perfecte verstandhouding met de hoofdindieners van het voorstel van resolutie. Zij streven beiden naar een kwalitatief hoogstaande dienstverlening inzake openbaar vervoer in Brussel.

Aujourd'hui, les vœux émis à la fois par les députés bruxellois et par le ministre ne passent pas la rampe. Cependant, beaucoup d'avis ont été émis en sens divers si bien que la Commission et les Etats membres ont décidé de remettre sur le métier l'ensemble de la proposition de règlement.

Il est cependant très important que la Région de Bruxelles-Capitale fixe son attitude et celle du gouvernement régional pour que la Belgique adopte une position nette et ferme car l'Europe est composée d'Etats et de régions. Il existe différents endroits où on peut se faire entendre; pour M. Denis Grimberghs, la proposition de résolution tombe à point.

Il lui semble néanmoins important de transmettre le message aux dirigeants de la STIB de ne pas anticiper sur une réforme que le Parlement ne souhaite pas.

Le ministre pense avoir été clair. Il défend les vœux émis dans la proposition de résolution et continuera à défendre l'exception pour les trams et les métros. Cette exception n'a pas été retenue pour les bus.

M. Denis Grimberghs est d'avis qu'il ne faut pas laisser tomber les bus aussi rapidement. Ils font partie de l'offre intégrée de transports en commun; ils sont un des éléments complémentaires de la chaîne de transport. Peut-être que pour les moyennes et longues distances, les choses sont différentes.

Le ministre tient à rappeler que dans le texte adopté par le Parlement européen le 14 novembre dernier, l'exception pour les bus a été rayée du texte.

M. Denis Grimberghs n'est pas impressionné par le vote du Parlement; il rappelle que cette proposition de règlement est soumise à la co-décision et que l'ensemble des amendements du Parlement européen est un ensemble assez contradictoire qui s'est constitué au gré de majorités d'occasion.

M. Michel Moock signale qu'il amendera son texte car la proposition de résolution ne vise plus la présidence belge mais bien la position de l'Etat belge qui comprend notamment celle de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Claude Michel signale que la Fédération PRL/FDF lui a annoncé qu'une série d'amendements seront déposés.

M. Jean-Pierre Cornelissen explique que sa proposition d'amendement (n° 1) ne vise pas à remettre en question la parfaite communauté d'esprit avec l'auteur principal de la proposition de résolution : offrir un service public de qualité au niveau des transports en commun à Bruxelles.

De meningsverschillen gaan over de oorspronkelijke tekst die genuanceerd moet worden.

Voor de heer Jean-Pierre Cornelissen is het van belang dat de MIVB ten minste een even goede dienstverlening blijft aanbieden in een voor haar essentiële sector : het reizigersvervoer.

Men moet weten dat de MIVB niet alleen reizigers vervoert. Er wordt ook reclame gemaakt. De MIVB heeft overigens een aandeel in TRANSURB met de NMBS. De MIVB heeft geld gewonnen met enkele van haar aandelen. Bepaalde nevenactiviteiten zijn evenwel niet van fundamenteel belang voor de maatschappij, zoals de drukkerij-activiteiten. Indien deze secundaire activiteiten concurrentie zouden krijgen, zou er geen gevaar bestaan.

De heer Jean-Pierre Cornelissen heeft de tekst willen verbeteren door een amendement in te dienen.

De heer Michel Mook herinnert de heer Jean-Pierre Cornelissen eraan dat hij oorspronkelijk het voorstel van resolutie ondertekend heeft. Hij begrijpt de aangehaalde argumenten : de drukkerij, de reclame zouden geen essentiële activiteiten voor de MIVB zijn.

Hij meent evenwel dat de MIVB meer is dan dat : indien men het onderhoud van het materieel en het schoonmaken van de voertuigen door privé-bedrijven laat uitvoeren, zal de maatschappij op termijn niet meer over geschoold personeel beschikken en zal het Gewest aan handen en voeten aan de leveranciers gebonden zijn. Bovendien loopt men het gevaar dat men door een verborgen privatisering de maatschappij in kleinere delen opsplijt. Hij herinnert eraan dat de MIVB een bedrijf is dat werk geeft aan meer dan 5.500 personen, van wie een groot aantal zeer laag geschoold is. Bovendien wordt het depot Vandermeeren nu gebouwd. Wordt dit depot gebouwd om het te laten gebruiken door een privé-bedrijf dat veel goedkopere prijzen aanbiedt dan de overheidssector ?

De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert eraan dat het depot Vandermeeren gebouwd diende te worden voor het materieel en niet zozeer voor het personeel. Deze investering in een nieuw depot is vooral ingegeven door technische redenen.

De heer Rudi Vervoort stelt vast dat de volksvertegenwoordigers niet tot dezelfde conclusie komen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen meent dat men soms zijn dogma's en taboes moet laten varen. Hijzelf is bereid om te onderzoeken wat rendabel kan zijn wanneer de maatschappij concurrerend moet werken. Hij vraagt zijn collega's niet te vergeten dat de MIVB zwaar doorweegt in de gewestbegroting. Op termijn gaat het om de overlevingskansen van de MIVB.

De heer Alain Adriaens stelt vast dat twee ondertekenaars van het voorstel van resolutie het niet met elkaar eens

La divergence porte sur des précisions quant au texte initial, qui doit être nuancé.

Pour M. Cornelissen, ce qui est important c'est que la STIB continue à assurer un service de qualité au moins égal à ce qui est le cas aujourd'hui dans sa fonction essentielle : le transport de voyageurs.

Il faut savoir qu'à la STIB on ne fait pas que du transport de voyageurs. On réalise également des publicités. La STIB a par ailleurs une part dans TRANSURB avec la SNCB. La STIB a gagné de l'argent avec certaines de ses participations. Néanmoins certaines de ses activités connexes ne sont pas fondamentales pour la société, telle l'imprimerie. La mise en concurrence de ses activités secondaires n'induirait pas péril en la demeure.

En déposant un amendement, M. Jean-Pierre Cornelissen a voulu améliorer le texte.

M. Michel Mook tient à rappeler à M. Cornelissen qu'au départ il a signé la proposition de résolution. Il entend bien ses arguments évoqués : l'imprimerie, la publicité ne seraient pas des activités essentielles pour la STIB.

Il est cependant d'avis qu'il n'y a pas que cela à la STIB : si on cède l'entretien du matériel, ainsi que le nettoyage des véhicules à des privés, à terme la société ne pourra plus disposer de personnel qualifié et la Région sera pieds et poings liés avec les fournisseurs. On risque en outre de faire la part belle au saucissonnage de la société dans le cadre d'une privatisation larvée. Et de rappeler que la STIB est une entreprise citoyenne qui emploie plus de 5.500 personnes, dont un bon nombre de personnes très peu qualifiées. De plus le dépôt Vandermeeren est en construction. Celui-ci va-t-il être érigé pour qu'un privé vienne l'utiliser en soumissionnant à des prix beaucoup plus bas que le secteur public ?

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle que la construction du dépôt Vandermeeren a été requise plus pour le matériel que pour le personnel. Cet investissement dans un nouveau dépôt répond essentiellement à des considérations techniques.

M. Rudi Vervoort constate que les députés n'arrivent pas à la même conclusion.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime qu'il y a des domaines dans lesquels il ne faut pas avoir de dogmes ni de tabous. Personnellement, il est prêt à examiner la libre concurrence et voir ce qui est le plus rentable. Il invite ses collègues à ne pas oublier le poids considérable de la STIB dans le budget régional. Il en va à terme de la survie de la STIB.

M. Alain Adriaens constate qu'il assiste à la confrontation entre deux signataires de la proposition de résolution.

zijn. Namens de andere ondertekenaars drukt hij zijn totale onbegrip uit. Het is natuurlijk aangenaam om twee leden van de meerderheid te zien twisten in de commissie, maar voor de rest ziet hij er het nut niet van in om de bespreking voort te zetten.

De heer Rudi Vervoort meent dat het in de politiek gemakkelijk is om vanop de zijlijn toe te kijken. Hij komt op voor zijn principes.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck verduidelijkt dat haar fractie een sterke voorstander is van het behoud van het openbaar vervoer als openbare dienst. Men moet evenwel een akkoord over een tekst bereiken.

De heer Denis Grimberghs meent dat zijn collega's van de Ecolo-fractie gelijk hebben wanneer zij zeggen dat er geïmproviseerd wordt in een uiterst belangrijk dossier. Hij herinnert eraan dat het Europese standpunt niet vaststaat.

Hij onderstreept de dubbelzinnigheid van de tekst van de heer Jean-Pierre Cornelissen. De volksvertegenwoordiger, die amendement nr. 1 ingediend heeft, heeft de voorwaarde van niet-privatisering gekoppeld aan het aanbod van openbaar vervoer stricto sensu en niet aan andere beroepen. Hij heeft ook onderstreept dat in het tegengestelde geval de kwaliteit van de openbare dienstverlening zou verminderen.

Hij kent geen enkele beheerder in de overheidssector die het argument van de privatisering niet aangehaald heeft om de dienstverlening te kunnen verbeteren. Denken we maar aan de « strategische consolidaties » en andere. Wij moeten dan ook zeer voorzichtig zijn omtrent de voorwaarde van de privatisering.

De volksvertegenwoordiger vraagt de commissie dieper in te gaan op de mogelijke definitie die op Europees vlak gegeven zou worden over de specificiteit van het geïntegreerde net van openbaar vervoer. Hij stelt voor dat men uitgaat van een definitie die kans maakt en die op Europees vlak aanvaard kan worden. Hij wil zich uitspreken over de oorspronkelijke tekst van de heer Michel Mook.

Mevrouw Marie-Jeanne Riquet meent dat de bedoelingen van de indieners van het voorstel van resolutie goed zijn. Zij vindt echter dat men langer moet nadenken over de wijze waarop het voorstel gesteld is. Zeggen dat de kwaliteit van de openbare dienstverlening behouden moet blijven is een zaak, maar de wijze waarop de tekst gesteld wordt is een andere zaak. Bovendien stelt de volksvertegenwoordiger tot haar verbazing in het voorstel van resolutie vast – maar zij heeft niet alle werkzaamheden van de commissie kunnen bijwonen – dat het Parlement verschillende malen verklaard heeft gekant te zijn tegen de privatisering, zelfs gedeeltelijk, van het openbaar vervoer. Naar welke documenten wordt er verwezen ?

Au nom des autres co-signataires, il exprime son incompréhension totale. Mise à part, le plaisir de voir deux membres de la majorité exprimer leurs divergences en commission, il ne voit pas l'intérêt de poursuivre cette discussion.

M. Rudi Vervoort estime qu'il est facile en politique de s'ériger en observateur. Quant à lui, il assume des principes.

Mme Evelyne Huytebroeck souhaite apporter un éclaircissement : son groupe est résolument pour le maintien du caractère public des transports en commun. Il faudrait cependant se mettre d'accord sur un texte.

M. Denis Grimberghs estime que ses collègues d'Ecolo ont raison d'affirmer qu'on improvise alors qu'il s'agit d'un dossier éminemment important. Et de rappeler que la position européenne n'est pas établie.

Il tient à souligner l'ambiguïté du texte de M. Cornelissen. Le député qui a introduit l'amendement n° 1 a lié la condition d'absence de privatisation à l'offre de transports publics stricto sensu et pas à d'autres métiers et il a également souligné que, dans le cas contraire, cela aboutirait à une diminution de la qualité d'offre du service public.

Il ne connaît pas de gestionnaire public qui n'ait pas argumenté une privatisation pour affirmer qu'il s'agissait d'améliorer le service au public : rappelons-nous les « consolidations stratégiques » et autres ... Soyons dès lors très prudents sur ce qui conditionne la privatisation.

Le député invite la commission à aller plus à fond dans ce qui est susceptible de définir au niveau européen la spécificité du réseau intégré de transports en commun. Il suggère qu'on s'appuie sur une définition qui a quelque chance d'aboutir et d'être entendue au niveau européen. Il souhaite se prononcer sur le texte original de M. Mook.

Mme Marie-Jeanne Riquet estime, quant à elle, que les intentions des auteurs de la proposition de résolution sont bonnes. Néanmoins, souligne-t-elle, il faut se donner un temps de réflexion pour affiner la manière dont est rédigée la proposition. Car affirmer qu'il faut préserver la qualité du service public est une chose mais la manière dont le texte est rédigé en est une autre. De plus, dans la proposition de résolution, la députée, même si elle n'a pas eu l'occasion de suivre tous les travaux de la commission, s'étonne d'y trouver affirmer qu'à plusieurs reprises le Parlement s'est prononcé contre la privatisation, même partielle, du transport public. A quels documents se réfère-t-on ?

De voorzitter stelt vast dat op Europees vlak de besprekingen nog niet ten einde zijn en dat er inhoudelijk een akkoord is, maar er toch verschillende accenten gelegd worden.

De heer Claude Michel vraagt dat men de privé-sector niet systematisch in een negatief daglicht stelt. Aangezien het te laat is om dit voorstel van resolutie voor het einde van het Belgische voorzitterschap goed te keuren, moet men de ministers aansporen om dit standpunt in de juiste kringen te verdedigen. De voorzitter meent dat er een subcommissie samengesteld zou moeten worden om een gemeenschappelijke grond te vinden. Het standpunt mag niet te dubbelzinnig zijn, maar ook geen georganiseerde aanval op de privé-sector.

De heer Rudi Vervoort vraagt dat de indieners van de amendementen het concept van « overheidsliberalisme » zouden toelichten.

De heer Denis Grimberghs stelt vast dat dit een nieuw dogma is.

De heer Rudi Vervoort is het eens met de nieuwe principes. Hij wil evenwel weten wat dit betekent in het kader van de verdediging van de MIVB. Men zou moeten preciseren of men enkel de voertuigen, de rails en de trams wil behouden. Het kan om zeer verschillende dingen gaan.

Wat de topmanagers nieuwe stijl betreft, kan men zich soms afvragen wie nog de beslissingen neemt. Men heeft elders gezien tot welke resultaten dit soort manager kan leiden.

De heer Rudi Vervoort zegt tegen de heer Jean-Pierre Cornelissen dat de financiële moeilijkheden van de MIVB vooral het gevolg zijn van het feit dat het net de Europese hoofdstad bedient en haar diensten aan een zeer groot aantal pendelaars aanbiedt. De federale overheid houdt onvoldoende rekening met deze kosten. Het is niet door stukken van de maatschappij te verkopen dat men oplossingen zal vinden voor dit structureel probleem.

De heer Jean-Pierre Cornelissen geeft toe dat men er in het kader van het overheidsliberalisme moet voor zorgen dat de MIVB kan overleven en correcte inkomsten heeft. Men moet er zich wel bewust van zijn dat er een betere beheer gevoerd kan worden. Verbeteringen zijn mogelijk zelfs binnen de huidige statuten van de maatschappij. De volksvertegenwoordiger geeft als voorbeeld de weinige macht die de algemene vergadering en de raad van bestuur hebben in vergelijking met de leiding van de maatschappij.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is bereid om een voorstel van amendement binnen een subcommissie op te stellen dat vervolgens zo snel mogelijk aan de commissie voor de infrastructuur bezorgd zal worden.

Le président, après avoir constaté qu'au niveau européen les discussions n'ont pas encore abouti, relève que s'il y a un accord sur le fond, des sensibilités s'expriment.

Personnellement, M. Claude Michel souhaiterait qu'on ne pousse pas à la destruction systématique du secteur privé. Etant donné qu'il est trop tard pour adopter cette proposition de résolution avant la fin de la présidence belge, il convient de sensibiliser les ministres pour qu'ils défendent cette position dans les cénacles adéquats. Le président estime qu'il conviendrait de mettre sur pied une sous-commission pour rechercher un dénominateur commun qui ne soit ni une position trop ambiguë, ni une attaque agencée du secteur privé.

M. Rudi Vervoort souhaiterait que les auteurs des amendements développent le concept de « libéralisme public » ...

M. Denis Grimberghs constate qu'il s'agit d'un nouveau dogme.

M. Rudi Vervoort accepte les nouveaux principes. Il souhaiterait néanmoins savoir ce que cela représente dans le cadre de la défense de la STIB. Il faudrait préciser si on ne souhaite garder que les voitures, les rails et les trams, car cela peut représenter des choses très différentes.

En ce qui concerne les top managers d'un genre nouveau, on se demande parfois qui décide encore; on a vu ce que ce type de manager a donné comme résultats ailleurs.

M. Vervoort souhaite également rétorquer à M. Cornelissen que les difficultés financières de la STIB viennent essentiellement du fait qu'il s'agit d'un réseau qui dessert la capitale européenne en rendant des services à un grand nombre de navetteurs. Ce coût n'est pas correctement pris en compte par le Fédéral. Ce n'est pas en liquidant des pans de la société qu'on trouvera des solutions à ce problème structurel.

M. Jean-Pierre Cornelissen reconnaît que, dans le cadre du libéralisme public, on doit être soucieux que la STIB soit une société viable et ait des recettes convenables. Cependant, il faut être conscient qu'il y a de meilleures possibilités de gestion. Des améliorations sont possibles même au niveau des statuts actuels de la société. Pour ne citer qu'un exemple, le député met en exergue le peu de pouvoir qu'ont l'assemblée générale et le conseil d'administration par rapport à l'administration de la société.

M. Cornelissen est d'accord d'essayer d'élaborer une proposition d'amendement au sein d'une sous-commission, à soumettre à la commission de l'Infrastructuur dans les plus brefs délais.

De heer Alain Adriaens legt uit dat hij vanop de zijlijn toekijkt omdat volgens hem een sterk gemeenschappelijk standpunt vereist is om een duidelijke boodschap te richten tot de Raad van de ministers voor transport.

Hij stemt ermee in om in een subcommissie een correct voorstel op te stellen.

De voorzitter vraagt iedere fractie een persoon aan te wijzen om samen aan een tekst te werken die niet van de essentie ontdaan is.

De heer Philippe Smits herinnert eraan dat de amendementen die hij samen met mevrouw Marie-Jeanne Riquet wil indienen een positieve strekking hebben. De indieners wensen de al te negatieve bewoordingen van de indieners van het voorstel van resolutie ten aanzien van de privé-sector bij te sturen. Deze amendementen zullen niet formeel ingediend worden.

### III. Onderzoek in de subcommissie

Op 23 januari 2002 is de subcommissie samengesteld. Ze bestond uit de heer Jean-Pierre Cornelissen, mevrouw Marie-Jeanne Riquet, de heren Claude Michel, Michel Mook, Mahfoudh Romdhani, Bernard Ide, mevrouw Geneviève Meunier, de heren Denis Grimberghs en Jan Béghin.

De heer Denis Grimberghs vraagt dat de voorzitter nagaat hoever het op Europees niveau met deze kwestie staat.

De voorzitter meent dat er grosso modo drie standpunten over dit voorstel bestaan. Het minimalistische standpunt bestaat erin zich af te vragen waarom er een voorstel van resolutie wordt ingediend terwijl het nagestreefde opzet bevestigd is in de regeerverklaring.

De voorzitter citeert :

- « – Wat het gemeenschappelijk vervoer betreft, worden inspanningen geleverd voor de opwaardering van het vervoersaanbod (verhoging van de frequenties en van de reïssnelheid) en een betere toegankelijkheid voor het meest kansarme cliënteel. O.a. wordt een systeem van voorkeurtarieven voor bepaalde reizigerscategorieën ingevoerd.
- Voorrang wordt verleend aan het openbaar vervoer bij het geheel van de openbare werken. De toepassing van het REISSNELHEID-programma met het oog op de verhoging van de reïssnelheid en een grotere regelmaat van het bovengronds vervoer door de afstandsbeïnvloeding van de verkeerslichten, de aanleg van kruis-

M. Alain Adriaens explique qu'il s'est mis dans une position d'observateur car il estime que pour envoyer un message clair au Conseil des ministres du transport, il faut travailler ensemble à une position commune forte.

Il est d'accord de travailler en sous-commission pour élaborer une proposition correcte.

Le président invite chaque formation à désigner une personne pour travailler collectivement à l'élaboration d'un texte qui ne soit pas émasculé.

M. Philippe Smits tient à rappeler que la série d'amendements qu'il souhaite déposer avec Mme Marie-Jeanne Riquet vise à positiver les choses : en corrigeant les termes trop négatifs utilisés par les auteurs de la proposition de résolution envers le secteur privé. Ces amendements ne seront pas formellement déposés.

### III. Examen en sous-commission

Le 23 janvier 2002 la sous-commission a été constituée. Elle était composée de M. Jean-Pierre Cornelissen, Mme Marie-Jeanne Riquet, MM. Claude Michel, Michel Mook, Mahfoudh Romdhani, Bernard Ide, Mme Geneviève Meunier, MM. Denis Grimberghs et Jan Béghin.

M. Denis Grimberghs demande que le président vérifie l'état de la question au niveau européen.

Le président estime que les positions quant à cette proposition sont, en gros, au nombre de trois. La première est une position minimaliste qui consiste à se demander pourquoi introduire une proposition de résolution alors que l'objectif poursuivi se trouve confirmé dans la déclaration gouvernementale.

Le président cite ce texte :

- « – En matière de transport en commun, l'effort sera porté sur l'amélioration de l'offre de transport (augmentation des fréquences et de la vitesse commerciale) et une meilleure accessibilité pour la clientèle la plus défavorisée. Un système de tarification préférentielle pour certaines catégories d'usagers sera notamment adopté.
- La priorité sera accordée au transport public dans l'ensemble des aménagements. La mise en œuvre du programme VICOM visant à augmenter la vitesse commerciale et la régularité des transports en surface par la télécommande des feux de signalisation, l'aménagement des carrefours, la création de sites protégés et

punten, de aanleg van eigen banen en voorbehouden stroken, wordt voortgezet, waarbij meer rekening wordt gehouden met de leefbaarheid van de doorkruiste wijken en met de patrimoniale kwaliteiten van de openbare ruimte.

- Het openbaar statuut van de MIVB blijft behouden. De tewerkstelling wordt er in de vereiste mate uitgebreid om zo de kwaliteit van de dienstverlening voor de klant te verbeteren, zijn veiligheid en die van het personeel te verzekeren ».

Kortom, de regeerverklaring komt tegemoet aan de vraag van de heer Michel Moock.

Het perfectionistische standpunt is hetwelk door een van de ministers van de regering wordt voorgesteld. Het Europees debat is nog niet ten einde. Men moet dus nu nog geen standpunt innemen ofschoon er eind november 2001 in het Europees Parlement hierover al is gestemd (goedkeuring van het voorstel na indiening van tal van amendementen - goedkeuring met 340 stemmen tegen 42).

De Commissie lijkt echter bereid om een aantal amendementen van het Parlement goed te keuren. De vraag is echter of men niet beter zou wachten tot de Commissie een beslissing heeft genomen. Niemand kan vandaag zeggen dat die verordening van toepassing zal zijn op de MIVB en op bijvoorbeeld de RATP. Integendeel, deze geïntegreerde maatschappijen voor stadsvervoer zouden buiten deze nieuwe verordening moeten vallen.

Ten slotte houden sommigen er een maximalistische visie op na (bijvoorbeeld de indener van het voorstel van resolutie). Ze willen het debat op Europees vlak alleen aangaan met het oorspronkelijke voorstel als uitgangspunt en nadat de Brusselse assemblee een afdoend advies heeft uitgebracht.

Mevrouw Geneviève Meunier drukt haar ontevredenheid uit. Er was afgesproken een debat te houden op grond van het voorstel van de heer Michel Moock. De voorzitter komt terug op de regeerverklaring waarin welgeteld acht woorden staan over het openbaar statuut van de MIVB, wat niet verwonderlijk is, aangezien de regeerverklaring is opgesteld op een ogenblik dat er nog geen sprake was van dit voorstel voor een Europese verordening. Bovendien vindt de volksvertegenwoordigster dat men niet om de haverklap moet herinneren aan die regeerverklaring, waarvan tal van punten niet uitgevoerd worden.

Het voorstel van de heer Michel Moock blijft zinvol en preciseert op gepaste wijze de regeerverklaring. Kortom, de parlementaire commissie wenst het voorstel van resolutie, waarover op een bepaald moment een ruime consensus is bereikt, ook met haar fractie, te bespreken.

De voorzitter wijst erop dat hij alleen maar de stand van zaken in deze kwestie heeft willen weergeven aangezien

bandes réservées sera poursuivie en tenant mieux compte de l'habitabilité des quartiers traversés et des qualités patrimoniales de l'espace public.

- Le statut public de la STIB sera maintenu. L'emploi y sera développé dans la mesure requise pour améliorer la qualité du service offert aux usagers, assurer leur sécurité et celle du personnel ».

En résumé, la déclaration gouvernementale répond à la demande de M. Moock.

Une autre position est la position perfectionniste, qui est celle suggérée par un des ministres du gouvernement. Le débat européen n'est pas terminé. Il n'est dès lors pas encore temps de prendre position et ce même s'il y a eu vote au Parlement européen fin novembre 2001 (approbation de la proposition après introduction de nombreux amendements – adoption par 340 voix pour et 42 non –).

La Commission semble cependant être prête à adopter un certain nombre d'amendements du Parlement. La question est : ne vaut-il pas mieux attendre que la Commission prenne une décision ? Nul ne peut aujourd'hui affirmer que ce règlement sera applicable à la STIB et à la RATP par exemple. Au contraire, ces sociétés intégrées urbaines devraient être exonérées par ce nouveau règlement.

Enfin, d'aucuns adoptent une position maximaliste (l'auteur de la proposition de résolution par exemple) et ne veulent discuter qu'à partir de la proposition initiale pour entrer dans le débat européen en adoptant un avis péremptoire au sein de l'Assemblée bruxelloise.

Mme Geneviève Meunier exprime son mécontentement. Un accord avait été pris pour discuter à partir de la proposition de M. Moock. Le président en revient à la déclaration gouvernementale qui contient exactement huit mots sur le statut public de la STIB, ce qui n'est pas étonnant, car la déclaration gouvernementale a été rédigée à un moment où on ne parlait pas encore de cette proposition de règlement européen. En outre, estime la députée, il ne convient pas de rappeler à tout bout de champs cette déclaration gouvernementale dont moult points ne sont pas appliqués.

La proposition de M. Michel Moock garde tout son sens et précise opportunément la déclaration gouvernementale. En résumé, la commission parlementaire souhaite discuter de la proposition de résolution, qui à un moment donné a recueilli un large consensus, dont celui de son groupe.

Le président tient à préciser qu'il a seulement tenu à faire le point sur l'état de la question étant donné qu'on l'avait

men hem gevraagd had na te gaan hoever de bespreking op Europees vlak stond.

De heer Mahfoudh Romdhani dankt de voorzitter voor het feit dat hij de besprekingen opnieuw op het spoor zet. Hij deelt volledig het standpunt van mevrouw Meunier en wijst zijn collega's erop dat de heer Michel Moock zo wijs is geweest een maximalistisch standpunt te laten varen en te opteren voor een standpunt dat gebaseerd is op consensus. Hij zal voorstellen van amendement indienen zodat alle democratische fracties met de tekst kunnen instemmen.

De volksvertegenwoordigster vindt dat, ofschoon de besprekingen op Europees vlak nog niet ten einde zijn, het belangrijk is dat de commissie voor de infrastructuur een standpunt inneemt en invloed uitoefent op het standpunt van de Belgische regering in deze kwestie.

Volgens de heer Denis Grimberghs is het van cruciaal belang dat men niet wacht om een standpunt in te nemen en dat men stopt a posteriori te ageren. Men moet het standpunt van de Belgische regering beïnvloeden. De volksvertegenwoordiger herinnert er de voorzitter bovendien aan dat hij niet verantwoordelijk is voor het regeerakkoord.

Hij onderstreept voorts dat de uitzondering voor de geïntegreerde stedelijke vervoersnetten verworpen is. Het is niet zeker dat de MIVB er voordeel uit kan halen.

Volgens de heer Denis Grimberghs moet men wel degelijk een standpunt innemen. De heer Flausch heeft weliswaar geen mandaat gekregen om de volledige maatschappij te privatiseren, maar hij kan een aantal functies van de MIVB privatiseren. De ongerustheid van de volksvertegenwoordiger is des te groter daar minister Chabert zegt dat het uitbesteden van lijnen aan de Lijn correct werkt. Het spreekt vanzelf dat men de MIVB niet gaat privatiseren, zoals men gedaan heeft met Belgacom, aangezien de MIVB insolvent is.

De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat de beheersovereenkomst en de daaraan voorafgaande nota die door de hele regering zijn goedgekeurd, uitdrukkelijk verwijzen naar de Europese verordening. Uit alle beslissingen van de gedelegeerd bestuurder van de MIVB blijkt bovendien dat hij beslissingen wil nemen en wil nagaan wat er binnen de maatschappij moet worden behouden. De maatschappij moet uiteraard taken uitvoeren die geen deel uitmaken van de geïntegreerde beheersopdrachten. De heer Denis Grimberghs verwijst terzake naar het plaatsen van borden aan de tram- en bushaltes, die in de maatschappij zelf worden gemaakt. Men moet nagaan of die borden al dan niet bij een privé-maatschappij kunnen worden aangekocht. Men kan zich dat afvragen.

De heer Denis Grimberghs herinnert eraan dat hij zich tijdens de bespreking van de beheersovereenkomst heftig heeft verzet tegen het feit dat men de dekkingsgraad als basissleutel voor de beheersovereenkomst gebruikt. Hij

chargé de vérifier les avancements de la discussion au niveau européen.

M. Mahfoudh Romdhani remercie le président pour le recadrage des discussions. Il partage entièrement l'avis de Mme Meunier et informe ses collègues que M. Michel Moock a eu la sagesse d'évoluer d'une position maximaliste vers une position consensuelle. Il fera des propositions d'amendements pour trouver un dénominateur commun à tous les groupes démocratiques.

Le député estime que, même si les débats n'ont pas encore abouti au niveau européen, il est important que la commission de l'infrastructure prenne position et influe l'attitude du gouvernement belge en la matière.

M. Denis Grimberghs estime qu'il est crucial qu'on dépasse l'attitude qui consiste à reporter la prise de position et à agir a posteriori. Il faut qu'on influe la position du gouvernement belge. Par ailleurs, le député tient à rappeler au président qu'il n'est pas comptable de l'accord du gouvernement.

Il souligne par ailleurs que l'exception pour les réseaux de transports urbains intégrés a été rejetée. Il n'est point certain que la STIB puisse en bénéficier ...

M. Denis Grimberghs pense qu'il faut réellement prendre position car, même si M. Flausch n'a pas reçu mandat pour privatiser l'entière de la société, il peut privatiser un certain nombre de fonctions de la STIB. L'inquiétude du député est d'autant plus acerbe que le ministre Chabert affirme que l'affermage de lignes à De Lijn fonctionne correctement. Il va de soi qu'on ne va pas privatiser la STIB, comme on l'a fait avec Belgacom, étant donné que la STIB est insolvable.

Le député tient à rappeler que le contrat de gestion et la note préalable au contrat de gestion approuvés par le gouvernement dans son ensemble, font explicitement référence au règlement européen. Et toutes les prises de décision de l'administrateur-délégué de la STIB vont dans le sens où il souhaite prendre des décisions pour voir ce qu'il faut maintenir au sein de la société. Certes, il doit y avoir des missions exercées par la société qui ne font pas partie des missions de gestion intégrées. M. Grimberghs cite le cas de la réalisation des panneaux pour les arrêts de tram et de bus, qui sont fabriqués au sein même de la société. On doit analyser l'intérêt ou non d'acheter ces panneaux à une société privée. On peut s'interroger sur ce point.

M. Denis Grimberghs rappelle que, lors de la discussion relative au contrat de gestion, il s'était vivement opposé au fait qu'on utilise comme clé de base du contrat de gestion le taux de couverture. Et de rappeler que l'offre de trans-



herinnert er voorts aan dat het aanbod aan openbaar vervoer tegelijk georganiseerd en verwezenlijkt wordt door een openbare dienst. Er moet dus wat meer uitleg gegeven worden over het uitbesteden van de lijnen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen sluit zich in ruime mate aan bij hetgeen zijn collega heeft gezegd : men moet nagaan wat men als essentiële opdrachten van de MIVB wil behouden. Het spreekt vanzelf dat alles wat te maken heeft met het openbaar vervoer, volledig openbaar moet blijven. Hetgeen in het buitenland is gebeurd, inzonderheid in Groot-Brittannië, heeft duidelijk aangetoond dat, als men het openbaar vervoer zomaar privatiseert, het resultaat catastrofaal is : de rendabele lijnen maken het voorwerp uit van hevige concurrentie tussen de maatschappijen die ze willen exploiteren; de minder rendabele lijnen worden niet geëxploiteerd en de prijzen stijgen terwijl de veiligheid verwaarloosd wordt.

Er zijn echter een aantal opdrachten die op dit ogenblik door de MIVB worden uitgevoerd maar die men in twijfel kan trekken : bijvoorbeeld de drukkerij van de MIVB. De spreker heeft nog geen uiteindelijk standpunt ter zake ingenomen. Als blijkt dat het een minder dure oplossing is voor de maatschappij, dan zal hij zich daar niet tegen verzetten.

In de regeerverklaring staat inderdaad dat het openbaar statuut van de MIVB behouden moet blijven, wat ook in het voorstel van de heer Michel Moock staat. In de formulering zou echter een nuance moeten worden aangebracht : het woord « gehele » moet weggelaten worden voor de woorden « MIVB-dienstverlening ». Immers, als men ertoe komt te bepalen dat een aantal taken minder essentieel zijn, dan moet men ter zake een standpunt innemen. Het behoud van het woord « gehele » zou elke denkoefening over de aanverwante taken van de maatschappij onmogelijk maken. Bovendien moeten ook de woorden die betrekking hebben op het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie weggelaten worden.

De heer Michel Moock wenst wijzigingen aan te brengen, inzonderheid in sommige zinnen waarmee sommigen het niet eens zijn. In verband met het probleem waarop de heer Jean-Pierre Cornelissen heeft verwezen, te weten de drukkerij, wijst hij erop dat deze kwestie van secundair belang is, aangezien de drukkerijactiviteiten geen deel uitmaken van de openbare dienstverlening van de MIVB. Hij wenst echter niet dat men eerst de drukkerij laat vallen en vervolgens het onderhoud van het rollend materieel. Men zou absoluut moeten voorkomen dat het onderhoud van het rollend materieel buiten de MIVB gebeurt. Het personeel zou zijn knowhow inzake dat onderhoud verliezen, alsook zijn vakmanschap en de veiligheid. Men moet opgedeelde privatisering voorkomen.

De heer Michel Moock gaat ermee akkoord dat men niet mag beweren dat alles in de openbare sector probleemloos verloopt en dat alles in de privé-sector slecht gaat.

ports en commun est à la fois organisée et mise en œuvre par un service public. Il faut dès lors qu'on dise deux mots sur l'affermage des lignes.

M. Jean-Pierre Cornelissen partage largement les propos de son collègue : il convient d'examiner ce qu'on veut maintenir comme fonctions essentielles au sein de la STIB. Il est évident que tout ce qui touche aux transports en commun doit rester entièrement public. Les expériences à l'étranger particulièrement en Angleterre ont largement démontré que lorsqu'on a privatisé la mission de transport de manière sauvage, le résultat a été catastrophique : sur les lignes rentables, il y a une concurrence féroce entre sociétés pour les desservir, les lignes moins rentables ne sont pas desservies et les prix augmentent et la sécurité est négligée.

Il existe cependant une série de tâches qui sont actuellement réalisées par la STIB dont on peut discuter : il rappelle le cas de l'imprimerie de la STIB. Il n'a pas d'attitude finalisée sur ce point. Si on parvient à démontrer que c'est une solution moins coûteuse pour la société, il s'y inclinera.

La déclaration gouvernementale rappelle en effet qu'il convient de maintenir le statut public de la STIB, ce qui se trouve dans la proposition de M. Moock. Cependant, au niveau de la formulation, il conviendra d'apporter une nuance et de retirer les mots « de l'ensemble » avant les mots « des services offerts par la STIB » car, si on parvient à déterminer que certaines tâches sont moins essentielles, il conviendra de prendre attitude en la matière. Maintenir ces termes « de l'ensemble » interdirait une réflexion sur les tâches annexes exercées par la société. En outre, il convient de retirer les mots qui ont trait à la présidence belge de l'Union européenne.

M. Michel Moock souhaite faire des propositions de modification, notamment au niveau de certaines phrases qui ont heurté d'aucuns. Quant à la problématique soulevée par M. Cornelissen, l'imprimerie, il estime que c'est un problème secondaire étant donné que cela ne rentre pas dans les services rendus au public par la STIB. Il ne souhaite cependant pas qu'on parte de l'imprimerie pour glisser ensuite vers l'entretien du matériel roulant. Il ne faudrait absolument pas en arriver à un entretien du matériel roulant à l'extérieur de la STIB, cas de figure où le personnel perdrait le know-how de cet entretien, ainsi que la maîtrise et la sécurité. Il faut combattre la privatisation par tiroirs.

M. Michel Moock est bien d'accord qu'il ne faut pas affirmer que tout fonctionne parfaitement dans le secteur public et que tout va au plus mal dans le secteur privé.

De heer Michel Moock stelt voor de considerans « Overwegende dat alleen het openbare karakter van de dienstverlening door de MIVB het mogelijk maakt om rekening te houden met factoren die door de markt worden genegeerd, zoals :» te vervangen door « Overwegende dat het openbare karakter van de dienstverlening van de MIVB het mogelijk maakt om beter rekening te houden met een aantal factoren, zoals : ».

Hij stelt ook voor om in het tweede streepje van hetgeen gevraagd wordt de woorden « in het kader van het Belgische voorzitterschap van de EU » weg te laten.

De heer Jean-Pierre Cornelissen maant aan tot voorzichtigheid omdat sommige metrostellen niet langer eigendom zijn van de MIVB, maar geleased worden.

De heer Claude Michel gaat nog verder : men moet voorzichtig zijn en geen te restrictieve tekst aannemen. De metrostations worden bijvoorbeeld onderhouden door personeel van privé-bedrijven. Het zou absurd zijn om bepaalde oude trams te laten moderniseren in de werkplaatsen van de MIVB in plaats van dat te laten doen in een buurland, als daar beter werk tegen een lagere prijs zou worden geleverd.

Hij stelt vast dat de commissieleden het er over eens zijn dat het openbaar vervoer een openbare dienst moet zijn. In tegenstelling tot de beweringen van de heer Grimberghs wijst de voorzitter erop dat een lid van de MIVB-top hem bevestigd heeft dat er een uitzondering op de verordening is voor de geïntegreerde stadsvervoernetten.

Dat betekent echter niet dat men geen beroep mag doen op de privé-sector voor bepaalde welomschreven taken. De voorzitter deelt mee dat collega Riguelle voorstelt om de taxi's als een aanvulling van het openbaar vervoer te beschouwen. Voorts bereidt staatssecretaris Willem Draps een ontwerp in die zin voor : taxi's zouden het trambaanbod aanvullen op plaatsen waar het openbaarvervoersnet minder uitgebouwd is. De MIVB, die door de overheid beheerd wordt, moet in een aantal gevallen een beroep kunnen doen op de privé-sector en daarbij de uitbestedingsvoorwaarden vaststellen : prijs, termijnen, veiligheid en tewerkstelling.

De heer Claude Michel deelt mee dat toen hij in het bestuur van de stad Brussel zat, er voortdurend geredetwist werd over de vraag of het wagenpark al dan niet in de werkplaatsen van de stad of door de concessiehouder onderhouden moest worden. Uiteindelijk is er beslist dat ze door de concessiehouder worden hersteld en dat de stad Brussel tegelijk mecaniciens in dienst houdt.

Hij is ervan overtuigd dat de commissieleden een tekst zouden moeten opstellen waarin ze het eens zijn over het openbare statuut van het openbaar vervoer en over de investeringen in het openbaar vervoer, waarbij bepaalde

M. Michel Moock propose de remplacer le considérant : « Considérant que seul le caractère public des services offerts par la STIB permet de prendre en compte des facteurs que le marché ignore tels que :» par « Considérant que le caractère public des services offerts par la STIB permet de mieux prendre en compte une série de facteurs tels que : ».

Il propose en outre de retirer dans le deuxième tiret des demandes les mots « dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne ».

M. Jean-Pierre Cornelissen demande d'être prudent car certaines rames de métro ne sont plus propriété de la STIB. Elles sont en leasing.

M. Claude Michel renchérit dans le même sens : il faut être prudent et ne pas s'enfermer dans un texte qui serait trop restrictif. Les stations de métro sont entretenues par du personnel privé par exemple. Par ailleurs, pour rénover certains vieux trams, il serait absurde de vouloir à tout prix les moderniser dans les ateliers de la STIB plutôt que de les envoyer dans un pays limitrophe plus spécialisé s'il apparaissait qu'il pourrait le faire mieux à un prix moindre.

Il constate qu'il y a un consensus pour la mission de service public en ce qui concerne le transport. Contrairement aux affirmations de M. Grimberghs, le président signale qu'un dirigeant de la STIB lui a confirmé l'exception à la proposition de règlement pour les réseaux de transport intégrés urbains.

Cela ne veut pas dire cependant qu'on ne peut pas faire appel au secteur privé pour certaines missions bien précises. Le président signale que leur collègue, M. Riguelle, propose de prendre les taxis en considération comme complément au transport public. Par ailleurs, le secrétaire d'Etat, M. Willem Draps, élabore un projet dans ce sens : les lignes de tram seraient complémentaires desservies par des taxis aux endroits où le réseau de transports en commun est moins dense. La STIB, qui est une société gérée par les pouvoirs publics, doit pouvoir, dans un certain nombre de cas, faire appel au secteur privé en précisant dans les détails la mission déléguée : à quel prix, dans quels délais, dans quelles conditions de sécurité et d'emploi.

M. Claude Michel informe que lorsqu'il avait des responsabilités exécutives à la Ville de Bruxelles, il y avait une perpétuelle discussion sur l'entretien du parc de voitures ou non dans les ateliers de la Ville ou chez le concessionnaire. En fin de compte, il a été décidé de les envoyer en réparation chez le concessionnaire en conservant toutefois des mecaniciens à la Ville de Bruxelles.

Il est persuadé qu'on devrait trouver une formulation de consensus quant au caractère de service public pour le transport, et les investissements dans le secteur du transport public, tout en permettant que certaines fonctions, si

taken, zo nodig, uitbesteed mogen worden aan de privé-sector. Men mag niet uit het oog verliezen dat de MIVB miljoenen moet besparen, terwijl ze bovendien de voorkeurtarieven waartoe de regering beslist heeft, moet toe-passen.

De rapporteur, de heer Bernard Ide, stelt vast dat de commissieleden op een dood spoor zitten.

In het voorstel van de heer Moock wordt niet gesproken van onderhoud, een drukkerij en panelen. Het handelt alleen over de vervoerdiensten.

Het enige wat in het voorstel geschrapt zou moeten worden, zijn de woorden die bepaalde personen kunnen kwetsen, en de verwijzing naar het Belgische voorzitterschap, dat voorbij is. De rapporteur vraagt dat de commissieleden hun standpunt bepalen, aangezien de heer Moock bereid is om bepaalde bewoordingen die de privé-sector in een slecht daglicht stellen, in te trekken.

De voorzitter vraagt om voorzichtig te werk te gaan en de tekst geen interpretatie te geven die hij niet heeft.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat het begrip « dienstverlening » omschreven zou moeten worden.

De heer Denis Grimberghs maakt zich zorgen over de evolutie van het openbaar vervoer in Brussel. Hij is niet gerustgesteld door de commentaar die de heer Flausch op het voorstel van resolutie in l'Echo heeft gegeven. Hij vreest een verholen privatisering segment per segment.

De heer Claude Michel benadrukt dat men zich vragen had kunnen stellen over de uitbesteding van de nieuwe MIVB-lijn (nr. 12) naar de nationale luchthaven. De kosten zouden lager liggen.

De heer Denis Grimberghs vraagt of de kosten wel degelijk lager liggen wegens de personeelskosten.

De heer Claude Michel geeft toe dat de privé-sector om die reden inderdaad goedkoper is.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert eraan dat er lijnen uitbesteed werden toen er nog geen sprake was van de privatisering van de maatschappij voor het intercommunale vervoer van Brussel. De maatschappij is daardoor niet minder openbaar geworden.

In verband met de voorstellen van de heer Moock om de tekst te verbeteren stelt de voorzitter vast dat er vooruitgang is geboekt. Over de woorden « de gehele MIVB-dienstverlening » zal er echter geen consensus worden bereikt, aangezien de fracties daar iets anders onder verstaan.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat men het eerste streepje zou kunnen uitbreiden en er het begrip « dienstverlening » zou kunnen omschrijven.

nécessaire, soient déléguées au secteur privé. Il ne faut pas perdre de vue qu'on demande à la STIB de faire des millions d'économie alors qu'en outre on lui demande de prendre en charge des tarifs préférentiels décidés par le gouvernement.

M. Bernard Ide, en tant que rapporteur, tient à constater que les commissaires tournent en rond.

A relire la proposition de M. Moock, il ne voit pas qu'on y parle d'entretien, d'imprimerie et de panneaux. On s'y borne aux services de transport.

La seule chose qu'il faudrait retirer de la proposition, outre les mots qui peuvent heurter certaines personnes, est la référence à la présidence belge de l'Union, étant donné qu'elle est dépassée. Le rapporteur demande que les commissaires prennent attitude, M. Moock s'étant montré disposé à retirer certains propos heurtants à l'égard du secteur privé.

Le président demande qu'on soit prudent et qu'on ne donne pas au contenu une dimension qu'il n'a pas.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime qu'il serait judicieux de définir la notion de service.

M. Denis Grimberghs exprime sa crainte quant à l'évolution du transport public à Bruxelles. A lire les commentaires relatifs à la proposition de résolution dans les médias, les propos de M. Flausch dans l'Echo, il n'est point rassuré. Il craint une privatisation larvée par tiroirs.

M. Claude Michel souligne qu'on eut pu s'interroger quant à l'affermage de la nouvelle ligne STIB (bus 12) vers l'aéroport national. Le coût en aurait peut-être été moindre.

M. Denis Grimberghs se demande si c'est bien sur le statut du personnel qu'on place les gains.

M. Claude Michel reconnaît, qu'en effet, c'est souvent pour cette raison que le privé est moins cher.

M. Jean-Pierre Cornelissen tient à rappeler qu'à une époque où personne ne parlait de privatisation de la Société de transports intra-communales bruxelloises, des lignes ont été affermées. Ce n'est pas pour cela que la société a perdu son caractère public.

En ce qui concerne les propositions de correction de M. Moock, le président constate qu'il y a déjà une nette amélioration. Cependant, les mots « de l'ensemble des services » ne rencontreront pas le consensus, étant donné que les groupes ont à cet égard des conceptions légèrement différentes.

M. Jean-Pierre Cornelissen pense qu'on pourrait développer un peu plus le premier tiret et y définir la notion de service.

De heer Bernard Ide vindt dat men in dat geval het debat helemaal overdoet.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat de signalisatie en het opstellen van plannen een indirecte dienst voor de reizigers zijn. Hij stelt bijgevolg voor om het woord « gehele » te doen vervallen.

Hij stelt bovendien voor om het eerste streepje aan te vullen met het eerste streepje van zijn amendement nr. 1, dat men eventueel kan herzien en tegelijk de nadruk leggen op de buitenlandse experimenten om te benadrukken dat ze niet voor herhaling vatbaar zijn.

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat het amendement van de heer Cornelissen problemen doet rijzen : zo zal de heer Flausch probleemloos kunnen uitleggen dat hij buslijn 95 heeft uitbesteed aan een autocarbedrijf, omdat de dienstverlening er beter en goedkoper is. Hij herinnert aan de gevolgen van winstbejag : de prijzen verhogen, de kosten verlagen, jobs schrappen en besparen op de veiligheid. De universele dienstverlening, de bediening op het hele grondgebied en aangepaste frequenties, de typische kenmerken van openbare-dienststopdrachten, mogen niet uit het oog worden verloren.

De heer Claude Michel vindt dat men geen juist beeld heeft van het begrip « privatisering ». Volgens hem zijn er twee gradaties in de privatisering : men privatiseert op basis van een zeer duidelijk bestek of men besteedt een tram-, bus- of metrolijn bijna blindelings uit aan de privé-sector. Dat zijn verschillende soorten van privatisering.

Mevrouw Geneviève Meunier stelt vast dat het eerste streepje van het amendement van de heer Jean-Pierre Cornelissen, dat de mogelijkheid biedt om bepaalde activiteiten van de MIVB te privatiseren, in strijd is met het eerste streepje van de heer Michel Mook. Ze stemt ermee in om het woord « gehele » te doen vervallen. Bovendien merkt ze op dat de vraag ook tot de gewestregering moet worden gericht om de positie van België te versterken.

Om een consensus te bereiken stelt de heer Jean-Pierre Cornelissen voor om de woorden « om de sector van het openbaar stadsvervoer te privatiseren » in zijn amendement te schrappen.

De heer Michel Mook kan instemmen met het gewijzigde amendement van de heer Cornelissen.

De heer Denis Grimberghs licht zijn amendementen toe. Amendement nr. 2 strekt ertoe het voorstel voor een Europese verordening te preciseren. Amendement nr. 3 handelt over de uitzondering waarin oorspronkelijk was voorzien en die dreigt te worden afgeschaft, althans in de huidige fase van de besprekingen.

De voorzitter wijst erop dat er bij de huidige stand van de EU-werkzaamheden te veel onbekende factoren zijn om zich over dit amendement te kunnen uitspreken.

M. Bernard Ide estime que dans ce cas on réouvre le débat.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime que la signalisation et la réalisation des plans sont un service indirect au public. Il propose dès lors de supprimer les mots « de l'ensemble ».

Il propose, en outre, de compléter le premier tiret par le premier tiret de son amendement (n° 1) qu'on peut éventuellement revoir tout en mettant l'accent sur les expériences vécues à l'étranger pour bien stipuler qu'il ne convient pas de les reproduire.

M. Denis Grimberghs signale que l'amendement de M. Cornelissen pose problème : ainsi M. Flausch aura toute liberté d'expliquer que s'il a concédé la ligne de bus 95 à une société d'autocars, c'est parce que le service est meilleur et moins cher. Et de rappeler la logique du profit : augmenter les prix, diminuer les coûts et faire des compressions au niveau de l'emploi et de la sécurité. Le caractère de service universel, de couverture géographique et de fréquences adéquates réservées aux missions de service public ne peuvent être perdues de vue.

M. Claude Michel pense qu'on s'égare légèrement sur la notion de privatisation. Pour lui, il y a deux degrés dans la privatisation : soit on privatise en élaborant un cahier des charges très précis, soit on confie une ligne de tram, de bus ou de métro de manière quasi aveugle au privé. Ce ne sont pas les mêmes procédés.

Mme Geneviève Meunier constate que le premier tiret de l'amendement de M. Jean-Pierre Cornelissen, qui ouvre la possibilité de privatiser certains pans des activités de la STIB est contraire au premier tiret de M. Michel Mook. Elle marque son accord pour supprimer les mots « de l'ensemble ». En outre, elle observe qu'il convient d'introduire la demande également auprès du gouvernement régional pour renforcer la position de la Belgique.

M. Jean-Pierre Cornelissen, dans un souci de consensus, propose de retirer les mots suivants du premier tiret de son amendement : « de privatisation du secteur du transport public urbain ».

M. Michel Mook signale que l'amendement modifié de M. Cornelissen peut l'agréer.

M. Denis Grimberghs présente ses amendements. L'amendement n° 2 vise à préciser la proposition de règlement européen. L'amendement n° 3 aborde l'exception qui était initialement prévue et qui risque de disparaître, au stade actuel des discussions du moins.

Le président signale qu'à ce stade-ci de l'avancement des travaux au niveau européen, il y a trop d'inconnues pour se prononcer sur cet amendement.

De heer Denis Grimberghs trekt zijn amendement nr. 3 in.

In verband met amendement nr. 4 stelt hij voor om opnieuw te bevestigen dat men het openbare statuut van de gehele MIVB-dienstverlening wil behouden.

De voorzitter stelt vast dat men dan opnieuw een bespreking aanvat die tot geen consensus kan leiden.

De heer Denis Grimberghs herinnert er echter aan dat een concessie van een openbare dienst wel degelijk een privatisering is. Uit de manier waarop de heer Flausch te werk gaat blijkt duidelijk dat hij vooruitloopt op het voorstel voor een Europese verordening. Dat staat haaks op het streven om een uitzondering te verkrijgen voor de geïntegreerde openbare diensten van stadsvervoer.

De heer Claude Michel wijst erop dat de TEC buslijnen in Aarlen en elders uitbesteed heeft. Is het statuut van de TEC daarom minder openbaar ?

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat de problemen van de TEC en De Lijn niet dezelfde zijn als die van de MIVB : die maatschappijen maken geen deel uit van een geïntegreerd vervoersnet. Men wenst een uitzondering op de Europese verordening voor de MIVB en de RATP. Men kan bijgevolg niet op dezelfde manier te werk gaan als De Lijn en de TEC.

De heer Denis Grimberghs verzoekt zijn collega's echter om de vakverenigingen te horen. Dan zullen ze beseffen wat er met de arbeidsomstandigheden en de veiligheid gebeurt wanneer een lijn uitbesteed wordt.

Hij komt tot de slotsom dat de TEC en De Lijn hun eigen geschiedenis hebben, die verschilt van die van het stadsvervoer.

Mevrouw Geneviève Meunier stelt vast dat de woorden « ten minste » in amendement nr. 4 van de heer Denis Grimberghs de deur openzetten voor de privatisering van bepaalde segmenten van de MIVB.

De heer Denis Grimberghs stemt ermee in de woorden « ten minste » te schrappen. Hij wijst er echter op dat men dan de rol van privé-regulator bij de MIVB speelt.

De voorzitter stelt vast dat sommige commissieleden veel verder gaan dan de regeringsverklaring.

De heer Denis Grimberghs geeft dat zonder problemen toe : de regeringsverklaring is in dit verband gevaarlijk.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wil weten wat er onder geïntegreerd net moet worden verstaan. Men moet vaststellen dat de MIVB de bussen, de trams en de metro afzonderlijk beheert. De volksvertegenwoordiger heeft een voorstel gedaan om alle problemen samen te voegen.

M. Denis Grimberghs retire son amendement n° 3.

Quant à l'amendement n° 4, il propose de réaffirmer la volonté de maintenir le caractère public de l'ensemble des services offerts par la STIB.

Le président constate qu'on ré-entame là une discussion où on ne peut aboutir à un consensus.

M. Denis Grimberghs tient toutefois à rappeler qu'une concession de service public est bien une privatisation. En observant la méthode de travail de M. Flausch, on constate aisément que ce dernier anticipe sur la proposition de règlement européen. C'est une attitude contraire à celle qui veut aboutir à obtenir l'exception pour les réseaux de transport intégré urbain.

M. Claude Michel signale qu'il y a des lignes de bus des TEC qui sont affermées à Arlon et ailleurs. Cela ôte-t-il un pan du caractère public des TEC ?

M. Denis Grimberghs tient à rappeler que la problématique des TEC et de De Lijn n'est pas la même que celle de la STIB : ces sociétés ne font pas partie d'un réseau de transport intégré. On souhaite obtenir l'exception européenne pour la STIB, la RATP. On ne peut dès lors opérer de la même façon que De Lijn et les TEC.

M. Denis Grimberghs invite cependant ses collègues à auditionner les associations syndicales pour qu'ils se rendent compte ce qui se passe quand une ligne est affermée en matière de conditions de travail et de sécurité.

Il conclut que les TEC et De Lijn ont leur histoire, qui n'est pas celle des transports urbains.

Mme Geneviève Meunier constate que les mots « à tout le moins » dans l'amendement n° 4 de M. Denis Grimberghs ouvrent la porte à la privatisation de certains pans de la STIB.

M. Denis Grimberghs accepte de retirer les mots « à tout le moins ». Il rappelle toutefois qu'on s'apprête à jouer le rôle de régulateur privé à la STIB.

Le président constate que certains commissaires vont beaucoup plus loin que la déclaration gouvernementale.

M. Denis Grimberghs le reconnaît aisément : la déclaration gouvernementale est dangereuse sur ce point.

M. Jean-Pierre Cornelissen souhaite qu'on analyse ce qu'on entend par réseau intégré. On doit bien constater qu'à la STIB on opère une gestion séparée des bus, des trams et du métro. Le député a fait une proposition pour tenter d'intégrer toutes les préoccupations.

De heer Denis Grimberghs stelt voor om zijn amendement nr. 4 en het eerste streepje van amendement nr. 1 van de heer Cornelissen als volgt te wijzigen :

« – opnieuw te bevestigen dat ze het openbare statuut van de gehele MIVB-dienstverlening wil behouden en op te komen tegen alle vormen van ontmanteling van de geïntegreerde openbare diensten van stadsvervoer, alsook tegen enig initiatief dat zou leiden tot de vermindering van de kwaliteit en van het huidige aanbod van de openbare dienstverlening aan de gebruikers van het openbaar vervoer; »

De andere commissieleden stemmen in met dit voorstel.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert er ook aan dat het streepje dat verwijst naar de slechte ervaringen in het buitenland ook ingevoegd moet worden.

De voorzitter overloopt alle voorgestelde wijzigingen. Hij stelt vast dat de voorstellen tot wijziging van de heer Moock correct zijn. Hij geeft toe dat de overheidssector beter rekening houdt met enkele van de vermelde punten dan de privé-sector omdat deze laatste naar rendabiliteit streeft : de bediening van het hele grondgebied is daar een goed voorbeeld van.

De heer Denis Grimberghs stelt vast dat de bediening op het einde van de lijnen van cruciaal belang is en dat voertuigen die op gas rijden duurder zijn. De overheidssector zal daar gemakkelijker rekening mee houden dan de privé-sector.

De voorzitter onderstreept dat dit niet betekent dat de privé-sector gekant is tegen milieumaatregelen en dat de overheidssector op dat vlak altijd uitblinkt.

De heer Bernard Ide herinnert eraan dat de heer Smits en mevr. Riquet verklaard hadden dat zij amendementen wensten in te dienen.

De voorzitter wijst erop dat deze amendementen niet formeel ingediend zijn en dat de voorstellen van de heer Moock tegemoet komen aan hun zorg, te weten dat de grove aanvallen op de privé-sector uit de tekst worden gehaald.

De heer Jean-Pierre Cornelissen hoopt dat wanneer men beweert dat de overheidssector beter rekening houdt met bepaalde aspecten, de MIVB niet hetzelfde lot ondergaat als SABENA.

De heer Denis Grimberghs herinnert eraan dat SABENA op het einde geen overheidsbedrijf meer was.

De heer Claude Michel geeft toe dat de overheidssector meer aandacht heeft voor de werkgelegenheid.

M. Denis Grimberghs propose de modifier son amendement n° 4 ainsi que le premier tiret de l'amendement n° 1 de M. Cornelissen de la façon suivante :

« – de réaffirmer sa volonté de maintenir le caractère public des services offerts par la STIB et de s'opposer à toute forme de démantèlement des services publics intégrés de transports urbains, ainsi qu'à toute initiative qui aboutirait à la diminution de la qualité et de l'offre du service public dont bénéficient actuellement les usagers; »

Cette proposition recueille l'accord des autres commissaires.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle toutefois qu'il convient d'insérer également le tiret qui se réfère aux mauvaises expériences vécues à l'étranger.

Le président passe en revue toutes les modifications suggérées. Il constate que les propositions de modification introduites par M. Moock sont correctes. Il reconnaît que certains points mentionnés sont mieux pris en compte par le secteur public étant donné le moteur de la rentabilité dans le secteur privé : la couverture géographique du réseau en est un bon exemple.

M. Denis Grimberghs reconnaît que la desserte des bouts de lignes est cruciale et que, par ailleurs, le matériel au gaz naturel est un matériel roulant plus cher : le service public en tiendra plus aisément compte que le secteur privé.

Cela ne veut cependant pas dire, souligne le président, que le secteur privé est opposé aux mesures à prendre pour augmenter la qualité de l'environnement et que le secteur public a toujours un bulletin excellent en la matière.

M. Bernard Ide rappelle que M. Smits et Mme Riquet avaient émis le souhait de déposer des amendements.

Le président signale que ces amendements n'ont pas été déposés formellement et que les propositions de M. Moock répondent à leur préoccupation, c'est-à-dire voir retirées les attaques malvenues à l'égard du secteur privé.

M. Jean-Pierre Cornelissen note toutefois qu'il espère, quand on dit que le secteur public prend mieux en compte certaines préoccupations, que la STIB ne connaîtra pas la même mésaventure que la SABENA.

M. Denis Grimberghs tient à rappeler que la SABENA en fin de vie n'était plus une entreprise publique.

M. Claude Michel reconnaît que le secteur public maintient plus correctement l'emploi.

Het verheugt de heer Mahfoudh Romdhani als rapporteur dat de leden van de commissie voor de infrastructuur eens te meer een consensus vinden tussen de verschillende democratische fracties. Zulks stelt hem tevreden.

De subcommissie neemt een amendement ter vervanging van het voorstel van resolutie aan.

#### IV. Algemene bespreking (vervolg)

Op 20 februari 2002 heeft de commissie het door de subcommissie opgestelde voorstel van amendement tot vervanging van het voorstel van resolutie besproken.

De voorzitter deelt mee dat de leden van de subcommissie erin geslaagd zijn een tekst op te stellen die niet aan kracht heeft ingeboet maar waarin de ongepaste uitlatingen over de privé-sector geschrapt zijn. De voorgestelde tekst strekt ertoe dat de dienstverlening van de MIVB aan de bevolking nooit in het gedrang wordt gebracht.

De heer Jan Béghin, die wegens ziekte niet kon deelnemen aan de werkzaamheden van de subcommissie, deelt zijn collega's mee dat hij niet gekant is tegen het voorstel op zich, maar dat hij niet begrijpt dat het Parlement de regering onderdanig is. Hij wijst erop dat artikel 1 van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest duidelijk bepaalt dat de maatschappij een « publiekrechtelijke » vereniging is, die belast is met de uitbating van de « openbare » dienstverlening van het stedelijk openbaar vervoer. Hij ziet bijgevolg het nut niet in van een resolutie die ertoe strekt opnieuw te bevestigen wat reeds in de wetgeving van het Gewest staat. Als het Parlement van oordeel is dat de openbare dienst ter discussie wordt gesteld, staat het de assemblee vrij een wijziging van de ordonnantie van 1990 te vragen om het openbaar statuut van de MIVB te vrijwaren zonder evenwel de regering onderdanig te zijn. Het Parlement is soeverein en de regering voert uit wat de assemblee haar vraagt.

Ook de heer Claude Michel is niet overtuigd van het nut van resoluties. Ondanks de duidelijke bewoordingen in de ordonnantie van 1990 wensen sommige volksvertegenwoordigers het openbaar statuut van het Brussels openbaar vervoer opnieuw te bevestigen, aangezien een eventuele ongunstige Europese verordening automatisch van toepassing zou zijn in het Brussels Gewest, ondanks de ordonnantie van 1990. Het Parlement vraagt de regering om het openbaar statuut van het door de MIVB georganiseerde openbaar vervoer te verdedigen, zonder erom te smeken.

De heer Jean-Pierre Cornelissen voegt eraan toe dat op Europees niveau de regeringen en niet de Parlementen beslissen. Het is bijgevolg niet zinloos om de regering te vragen om het openbaar statuut van het openbaar vervoer in Brussel opnieuw te bevestigen.

M. Mahfoudh Romdhani tient à se réjouir, en tant que rapporteur, qu'une fois de plus les membres de la commission de l'infrastructure aboutissent à un consensus entre groupes démocratiques. Il ne peut qu'exprimer sa satisfaction.

La sous-commission adopte un amendement remplaçant la proposition de résolution.

#### IV. Discussion générale (suite)

Le 20 février 2002, la commission a examiné la proposition d'amendement remplaçant la proposition de résolution élaborée par la sous-commission.

Le président informe que les membres de la sous-commission sont parvenus à élaborer un amendement, qui ne perd rien de sa force, mais dont des mots inadéquats envers le secteur privé ont été retirés. Le texte proposé vise à ne jamais porter atteinte aux services au public de la STIB.

M. Jan Béghin qui n'a pu participer aux travaux de la sous-commission car il était souffrant, informe ses collègues qu'il n'est pas contre la proposition en soi mais qu'il ne comprend pas l'attitude de soumission du parlement envers le gouvernement. Et de rappeler que l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale précise très clairement dans son article 1<sup>er</sup> que la société est une société de « droit public » ..., chargée de l'exploitation du service « public » des transports en commun urbains. Il ne voit dès lors pas l'intérêt d'adopter une résolution visant à réaffirmer un acquis de la législation régionale. Cependant, si le parlement estime que le service public est mis en cause, libre à l'assemblée de demander de modifier l'ordonnance de 1990 pour préserver le caractère public de la STIB sans pour autant se mettre à genoux devant le gouvernement. Le parlement est souverain et le gouvernement exécute ce que l'assemblée lui demande.

M. Claude Michel informe qu'il partage son appréhension quant à l'utilité des résolutions. Nonobstant la clarté de l'ordonnance de 1990, certains parlementaires ont souhaité réaffirmer le caractère public des transports en commun bruxellois étant donné que si un règlement européen défavorable était adopté, il serait automatiquement d'application en Région bruxelloise malgré l'ordonnance de 1990. Le parlement demande au gouvernement de défendre la mission de service public des transports en commun de la STIB, sans pour autant se mettre à genoux.

M. Jean-Pierre Cornelissen rajoute qu'au niveau européen ce sont les exécutifs qui décident et non les parlements. Il n'est dès lors pas insensé de s'adresser au gouvernement pour réaffirmer le caractère public des transports en commun à Bruxelles.

De heer Michel Moock voegt eraan toe dat de Europese instanties aarzelden om de regeling inzake openbaar vervoer te wijzigen. Het is bijgevolg belangrijk om de regering erop te wijzen dat het Parlement waakzaam is en niet om het even wie om het even wat zal laten doen. Hij benadrukt dat minister Gosuin gisteren nog tijdens een vergadering van de commissie voor het leefmilieu onder meer klaagde over het onderhoud door de privé-sector van de MIVB-stations en van de eigen banen zonder supervisie, terwijl die taak zou kunnen worden uitgevoerd door jongeren die het Gewest daartoe in dienst zou nemen.

Mevrouw Geneviève Meunier wijst er haar collega, die de debatten niet heeft gevolgd, op dat de ordonnantie van 1990 en de regeringsverklaring van 1999 het openbaar statuut van het openbaar vervoer in Brussel duidelijk bevestigen. Ondertussen heeft er zich echter een belangrijk element aangediend : de bespreking van een voorstel voor een Europese verordening die het spoorwagennet en het stedelijk vervoersnet gedeeltelijk zou kunnen privatiseren. Dat dossier kan geblokkeerd worden tijdens het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie, maar het Spaanse voorzitterschap heeft er een prioritair dossier van gemaakt. Deze resolutie is bijgevolg nog steeds actueel en dient te worden aangenomen opdat de MIVB een uitzondering en een openbare dienst blijft.

De heer Mahfoudh Romdhani vindt het des te belangrijker om dit voorstel van resolutie aan te nemen daar de directeur-generaal van de MIVB de ordonnantie van 1990 in het geniep in twijfel trekt door bepaalde openbare diensten van de gewestelijke maatschappij af te bouwen. De vorige directeur-generaal van de MIVB was gewonnen voor de openbare dienst, maar dat kan niet worden gezegd van de huidige manager, die uit de privé-sector komt. Men moet tegelijk het hoofd bieden aan een moeilijke situatie die zowel aan interne als externe factoren te wijten is.

De heer Jan Béghin denkt dat zijn collega's hem verkeerd begrepen hebben. Hij is niet gekant tegen de inhoud van het geamendeerde voorstel van resolutie, maar het Parlement mag zijn bevoegdheden niet aan de regering overdragen. Bovendien herinnert hij eraan dat hij aan een deel van de bespreking heeft deelgenomen.

Hij dient een mondeling amendement in om het bepalend gedeelte als volgt te wijzigen : de woorden « vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

– opnieuw te bevestigen dat ze het openbare statuut van de MIVB-dienstverlening wil behouden »

te vervangen door :

« De Brusselse Hoofdstedelijke Raad bevestigt opnieuw dat hij het openbare statuut van de MIVB-dienstverlening wil behouden ».

M. Michel Moock renchérit. Il y a eu des vellétés au niveau européen pour changer l'état des choses en matière de transports en commun. Il est dès lors important de montrer au gouvernement que l'assemblée est vigilante et qu'elle ne laissera pas opérer n'importe quoi par n'importe qui. Il souligne que pas plus tard qu'hier en commission de l'environnement le ministre Gosuin se plaignait notamment de l'entretien privé des stations de la STIB ainsi que de ses sites propres sans encadrement alors que du personnel qualifié d'entretien pourrait opérer cette tâche en mettant au travail des jeunes de la Région employés dans le service public.

Mme Geneviève Meunier rappelle à son collègue qui n'a pas suivi les débats, que l'ordonnance de 1990 et la déclaration gouvernementale de 1999 affirment clairement le caractère public du service des transports en commun à Bruxelles. Entre-temps, un élément important est cependant intervenu : la discussion d'une proposition de règlement européen qui risquerait de privatiser en partie le réseau ferré et le réseau de transports en commun urbains. Si la présidence belge de l'Union européenne a pu bloquer le dossier, la présidence espagnole en a fait un dossier prioritaire. Cette résolution est dès lors toujours d'actualité et opportune pour que la STIB reste une exception et demeure un service public.

M. Mahfoudh Romdhani estime qu'il est d'autant plus essentiel d'adopter cette proposition de résolution que le directeur général de la STIB remet en cause de manière sournoise l'ordonnance de 1990 en grignotant sur certaines missions de service public de la société régionale. Si l'ancien directeur général de la STIB était un homme du service public, on ne peut en dire autant du manager venant du secteur privé. Il faut à la fois faire face à une situation rendue difficile de l'intérieur comme de l'extérieur.

M. Jan Béghin pense que ses collègues l'ont mal compris. Il n'est pas opposé au contenu de la proposition de résolution amendée mais le parlement ne doit pas transférer ses compétences au gouvernement. Il rappelle en outre qu'il a participé à une partie des débats.

Il introduit un amendement oral qui vise à modifier le dispositif de la façon suivante : au lieu de « Demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

– de réaffirmer sa volonté de maintenir le caractère public des services offerts par la STIB »,

il propose la disposition suivante :

« Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale réaffirme sa volonté de maintenir le caractère public des services offerts par la STIB ».



Dit amendement wordt bij eenparigheid van de aanwezige leden aangenomen.

De heer Denis Grimberghs heeft aandachtig geluisterd naar de synthese die de voorzitter van de werkzaamheden van de subcommissie heeft gemaakt. Hij wenst echter dat alle nuances van de gedachtewisselingen tussen de commissieleden die tot het amendement tot vervanging van het oorspronkelijke voorstel hebben geleid, in het verslag worden opgenomen.

De voorzitter stelt zijn collega gerust : het ontwerp van verslag komt tegemoet aan zijn wens.

De heer Jean-Pierre Cornelissen merkt op dat de commissieleden tijdens de bespreking in de subcommissie het opschrift van het voorstel niet aangepast hebben aan de aangenomen amendementen. De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt bijgevolg voor om het woord « gehele » uit het opschrift te schrappen.

De heren Michel Van Roye en Claude Michel stellen voor om na de woorden « behoud van het » de woorden « openbaar statuut van het » in te voegen en de woorden « als openbare dienst » te doen vervallen. Deze wijziging wordt aanvaard.

De commissieleden wensen eveneens dat de woorden « de Brusselse Hoofdstedelijke Raad » boven de drie streepjes van het bepalend gedeelte worden geplaatst.

## V. Stemmingen

Het door de subcommissie opgestelde amendement ter vervanging van het voorstel, zoals mondeling gesubamendeerd door de commissie, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

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

*De Rapporteurs,*

Bernard IDE  
Mahfoudh ROMDHANI

*De Voorzitter,*

Claude MICHEL

Cet amendement est accepté à l'unanimité des membres présents.

M. Denis Grimberghs a bien entendu la synthèse du travail en sous-commission faite par le président. Il souhaite néanmoins qu'on retrouve au rapport toutes les nuances des échanges entre commissaires ayant abouti à l'élaboration d'un amendement remplaçant la proposition initiale.

Le président rassure son collègue : le projet de rapport répond à sa préoccupation.

M. Jean-Pierre Cornelissen observe que lors de la discussion en sous-commission, les commissaires ont omis d'adapter l'intitulé de la proposition en fonction des amendements apportés au texte. M. Cornelissen propose dès lors de retirer le mot « intégral » de l'intitulé.

M. Michel Van Roye et M. Claude Michel suggèrent de remplacer le mot « service » par le mot « caractère ». Cette modification est acceptée.

Les commissaires souhaitent également que les mots « Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale » se retrouvent au-dessus des trois demandes du dispositif.

## Votes

L'amendement élaboré en sous-commission remplaçant la proposition tel que sous-amendé oralement en commission a été adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.

*Les Rapporteurs,*

Bernard IDE  
Mahfoudh ROMDHANI

*Le Président,*

Claude MICHEL

**Tekst aangenomen door de commissie****VOORSTEL VAN RESOLUTIE****betreffende het behoud van  
het openbaar statuut  
van het openbaar-vervoersaanbod in  
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Gelet op de verklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 1999, die uitdrukkelijk bepaalt dat het overheidsstatuut van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer van Brussel (MIVB) behouden blijft;

Overwegende dat de MIVB krachtens de ordonnantie van 22 november 1990 belast is met de exploitatie van het openbaar stadsvervoer als openbare dienst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat in het voorwoord van de beheersovereenkomst 2001-2005 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB gewag gemaakt wordt van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren;

Overwegende dat de minister belast met vervoer er tijdens de begrotingsbesprekingen 2001 aan herinnerd heeft dat het voornoemde voorstel nog moet worden goedgekeurd. Het heeft betrekking op de duidelijkheid van de rekeningen van de maatschappijen voor openbaar vervoer en het behoud van een zekere zelfstandigheid voor de stedelijke vervoermaatschappijen die geen concurrentie zouden hebben;

Overwegende dat de minister belast met het vervoer tijdens het debat in de commissie voor de infrastructuur over de beheersovereenkomst 2001-2005 met de MIVB, bevestigd heeft dat dit voorstel voor een verordening nog niet is goedgekeurd;

Na het verloop van het debat in het Europese Parlement te hebben gevolgd, na de adviezen van het Comité van de Regio's uitgebracht op 12 september 2001 en van het Economisch en Sociaal Comité uitgebracht op 7 augustus 2001 te hebben onderzocht, na kennis te hebben genomen van de amendementen voorgesteld door de Commissie voor regionaal beleid, vervoer en toerisme, van de amendementen die door de verschillende fracties zijn ingediend, en van de amendementen die de Europese Commissie meent in aanmerking te kunnen nemen;

Gelet op de oproep van de burgers tot een moratorium van de liberalisering van de openbare diensten in Europa;

Overwegende dat het openbaar stadsvervoer van algemeen belang is en bijgevolg niet mag worden overgelaten

**Texte adopté par la commission****PROPOSITION DE RESOLUTION****concernant le maintien  
du caractère public de  
l'offre de transports en commun dans la  
Région de Bruxelles-Capitale**

Vu que la déclaration du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 1999 prévoit explicitement le maintien du statut public de la « Société des Transports intercommunaux de Bruxelles » (STIB);

Vu que, en vertu de l'ordonnance du 22 novembre 1990, la STIB est chargée de l'exploitation du service public des transports en commun urbains au sein de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu que le contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles 2001-2005 mentionne en son préambule la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'action des Etats membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable;

Ayant entendu, lors du débat budgétaire 2001, le ministre des transports exposer que la proposition de règlement européen susmentionné ne constitue qu'un projet visant à la transparence des comptes des sociétés de transports en commun tout en laissant une certaine autonomie aux transports urbains pour lesquels il n'y aurait pas de concurrence;

Ayant entendu, lors du débat en commission de l'infrastructure relatif au contrat de gestion 2001-2005 de la STIB, le ministre des transports confirmer que cette proposition de règlement n'a pas encore été définitivement approuvée;

Ayant suivi l'évolution du débat au sein du Parlement européen, ayant étudié les avis rendus par le Comité des régions le 12 septembre 2001 et le Comité économique et social le 7 août 2001, ayant pris connaissance des amendements proposés par la Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et ceux déposés par les différents groupes ainsi que les amendements que la Commission européenne estime pouvoir accepter;

Vu l'appel citoyen pour un moratoire sur la libéralisation des services publics en Europe;

Considérant que les services de transports en commun urbains recourent des activités qui relèvent de l'intérêt

aan privé-initiatieven en aan de wetten van de vrije markt-economie;

Overwegende dat alleen het openbare karakter van de dienstverlening door de MIVB het mogelijk maakt om rekening te houden met een reeks factoren zoals :

- de garantie dat alle gebruikers, zonder enig onderscheid, gelijk behandeld worden,
- de kwaliteitsgarantie van de dienstverlening en bediening op het hele grondgebied,
- een beheer op lange termijn (veiligheid en onderhoud van de vervoersinfrastructuur),
- zware investeringen, die niet noodzakelijk onmiddellijk rendabel zijn,
- milieubescherming,
- gegarandeerde werkgelegenheid en fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden voor de werknemers,
- beheer van de ruimte en ruimtelijke ordening;

Overwegende dat, indien de regels inzake mededinging van toepassing worden verklaard op het stedelijk vervoernet, zulks onvermijdelijk zou leiden tot een verdeling ervan, rekening houdend met de meest rendabele segmenten;

Overwegende dat zulks het evenwicht in het dienstenaanbod van de MIVB zou verbreken, waardoor de MIVB hoofdzakelijk nog zou instaan voor de niet-rendabele initiatieven en segmenten;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad

- bevestigt opnieuw dat hij het openbare statuut van de MIVB-dienstverlening wil behouden;

en vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- op te komen tegen alle vormen van ontmanteling van de geïntegreerde openbare diensten van stadsvervoer, alsook tegen enig initiatief dat zou leiden tot de vermindering van de kwaliteit en van het huidige aanbod van de openbare dienstverlening aan de gebruikers van het openbaar vervoer;
- in dat opzicht rekening te houden met de ervaring die men de jongste twee decennia in het buitenland heeft opgedaan;
- de federale overheid te vragen om ervoor te zorgen dat in de Europese wetgeving niet geraakt wordt aan het openbare statuut van de stadsvervoermaatschappijen en van hun dienstverlening.

général et ne peuvent donc être laissées au simple déroulement des initiatives privées et aux lois du marché;

Considérant que le caractère public des services offerts par la STIB permet de mieux prendre en compte une série de facteurs tels que :

- la garantie d'une égalité de traitement de tous les usagers, indépendamment de leur situation particulière,
- la garantie de la qualité du service rendu et de la couverture géographique de desserte,
- la gestion du long terme (sécurité et entretien des infrastructures de transport),
- les investissements lourds, pas forcément immédiatement rentables,
- la préservation de l'environnement,
- la garantie du maintien de l'emploi et de conditions décentes pour les travailleurs,
- la gestion de l'espace et l'aménagement du territoire;

Considérant que l'ouverture à la concurrence du réseau de transports urbains conduirait inévitablement à son découpage en fonction des segments les plus rentables;

Considérant que cela aurait pour conséquence de déstabiliser l'offre globale des services offerts par la STIB en lui laissant essentiellement à charge les initiatives et segments non rentables;

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

- réaffirme sa volonté de maintenir le caractère public des services offerts par la STIB;

et demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de s'opposer à toute forme de démantèlement des services publics intégrés de transport urbain, ainsi qu'à toute initiative qui aboutirait à la diminution de la qualité et de l'offre du service public dont bénéficient actuellement les usagers;
- de prendre en compte à cet égard les expériences vécues à l'étranger au cours des deux dernières décennies;
- de demander aux autorités fédérales de veiller au maintien dans la législation européenne du caractère public des sociétés de transport urbain et des services qu'elles offrent.

**Bijlage****Amendementen**

Nr. 1 (van de heer Jean-Pierre CORNELISSEN)

**De bepaling van het voorstel te vervangen door :**

« *De Raad,*

*vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke regering :*

- *op te komen tegen enig initiatief om de sector van het openbaar stadsvervoer te privatiseren dat zou leiden tot de vermindering van de kwaliteit en van het huidige aanbod van de openbare dienstverlening aan de gebruikers van het openbaar vervoer;*
- *in dat opzicht rekening te houden met de ervaring die men gedurende de laatste twee decennia in het buitenland heeft opgedaan;*
- *er in het kader van het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie op toe te zien dat de federale overheid dit principe verdedigt in het kader van de Europese regeling ».*

Nr. 2 (van de heer Denis GRIMBERGHS)

**In het bepalend gedeelte van het voorstel van resolutie, het 4de, 5de en 6de lid door de volgende leden te vervangen :**

« *Overwegende dat de minister belast met vervoer er tijdens de begrotingsbesprekingen 2001 aan herinnerd heeft dat het voornoemde voorstel nog moet worden goedgekeurd. Het heeft betrekking op de duidelijkheid van de rekeningen van de maatschappijen voor openbaar vervoer en het behoud van een zekere zelfstandigheid voor de stedelijke vervoermaatschappijen die geen concurrentie zouden hebben;*

*Overwegende dat de minister belast met het vervoer tijdens het debat in de commissie voor de infrastructuur over de beheersovereenkomst 2001-2005 met de MIVB, bevestigd heeft dat dit voorstel voor een verordening nog niet is goedgekeurd;*

*Na het verloop van het debat in het Europese Parlement te hebben gevolgd, na de adviezen van het Comité van de Regio's uitgebracht op 12 september 2001 en van het Economisch en Sociaal Comité uitgebracht op 7 augustus 2001 te hebben onderzocht, na kennis te hebben genomen van de amendementen voorgesteld door de Commissie voor*

**Annexe****Amendements**

N° 1 (de M. Jean-Pierre CORNELISSEN)

**Remplacer le dispositif de la proposition par :**

« *Le Conseil,*

*demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :*

- *de s'opposer à toute initiative de privatisation du secteur du transport public urbain qui aboutirait à la diminution de la qualité et de l'offre du service public dont bénéficient actuellement les usagers;*
- *de prendre en compte à cet égard les expériences vécues à l'étranger au cours des deux dernières décennies;*
- *de veiller, dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne, à ce que les autorités fédérales relayent la défense vigilante de ce principe au niveau de la législation et des réglementations européennes ».*

N° 2 (de M. Denis GRIMBERGHS)

**Remplacer au dispositif de la proposition de résolution les 4ème, 5ème et 6ème paragraphes par des nouveaux paragraphes libellés comme suit :**

« *Ayant entendu, lors du débat budgétaire 2001, le Ministre des transports exposé que la proposition de règlement européen susmentionnée ne constitue qu'un projet visant à la transparence des comptes de sociétés de transports en commun tout en laissant une certaine autonomie aux transports urbains pour lesquels il n'y aurait pas de concurrence;*

*Ayant entendu lors du débat en commission de l'infrastructure relatif au contrat de gestion 2001-2005 de la STIB, le Ministre de transports confirmer que cette proposition de règlement n'a pas encore été approuvée;*

*Ayant suivi l'évolution du débat au sein du Parlement européen, ayant étudié les avis rendus par le Comité des régions le 12 septembre 2001 et le Comité économique et social le 7 août 2001, ayant pris connaissance des amendements proposés par la Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et ceux déposés par les*

regionaal beleid, vervoer en toerisme, van de amendementen die door de verschillende fracties zijn ingediend, en van de amendementen die de Europese Commissie meent in aanmerking te kunnen aannemen; »

Nr. 3 (van de heer Denis GRIMBERGHS)

**Een 7de lid voor de consideransen toe te voegen, luidend :**

« Aangezien de Europese verordening, zoals ze blijkbaar goedgekeurd zal worden, niet meer voorziet in een afwijking van de liberalisering wanneer het gaat om een geïntegreerde openbare dienst voor stadsvervoer; »

Nr. 4 (van de heer Denis GRIMBERGHS)

**In de vraag aan de regering, het eerste streepje door de volgende tekst te vervangen :**

« – opnieuw te bevestigen dat ze het openbare statuut van de gehele MIVB-dienstverlening wil behouden en ten minste op te komen tegen alle vormen van privatisering van de geïntegreerde openbare dienst voor stadsvervoer; »

#### VERANTWOORDING

De resolutie moet aangepast worden aan de evolutie van de besprekingen op Europees vlak.

Nr. 5 (van de heren Jean-Pierre CORNELISSEN, Claude MICHEL, Bernard IDE, mevr. Geneviève MEUNIER, de heren Michel MOOCK, Mahfoudh ROMDHANI en Denis GRIMBERGHS)

**Het voorstel als volgt te vervangen :**

#### « VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het behoud van  
het gehele openbaar-vervoersaanbod  
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
als openbare dienst**

De Brussels Hoofdstedelijke Raad,

Gelet op de verklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 1999, die uitdrukkelijk bepaalt dat het

différents groupes ainsi que les amendements que la Commission européenne estime pouvoir accepter; »

N° 3 (de M. Denis GRIMBERGHS)

**Ajouter un 7ième paragraphe avant les considérants libellé comme suit :**

« Vu que le règlement européen, tel qu'il semble devoir être adopté, ne prévoit plus de dérogation à la libéralisation lorsqu'il s'agit d'un service public intégré de transport urbain; »

N° 4 (de M. Denis GRIMBERGHS)

**Dans la demande au Gouvernement, remplacer le premier tiret par le texte qui suit :**

« – de réaffirmer sa volonté de maintenir le caractère public de l'ensemble des services offerts par la STIB et, à tout le moins, de s'opposer à toute forme de privatisation des services publics intégrés de transport urbain; »

#### JUSTIFICATION

Il convient d'adapter la résolution à l'évolution des discussions au niveau européen.

N° 5 (de MM. Jean-Pierre CORNELISSEN, Claude MICHEL, Bernard IDE, Mme Geneviève MEUNIER, MM. Michel MOOCK, Mahfoudh ROMDHANI et Denis GRIMBERGHS)

**Remplacer la proposition par le disposition suivante :**

#### « PROPOSITION DE RESOLUTION

**concernant le maintien du  
service public intégral de l'offre  
de transports en commun  
dans la Région de Bruxelles-Capitale**

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu que la déclaration du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 1999 prévoit explicitement

overheidsstatuut van de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer van Brussel (MIVB) behouden blijft;

Overwegende dat de MIVB krachtens de ordonnantie van 22 november 1990 belast is met de exploitatie van het openbaar stadsvervoer als openbare dienst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat in het vijfde lid van de beheersovereenkomst 2001-2005 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB gewag gemaakt wordt van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren;

Overwegende dat de minister belast met vervoer er tijdens de begrotingsbesprekingen 2001 aan herinnerd heeft dat het voornoemde voorstel nog moet worden goedgekeurd. Het heeft betrekking op de duidelijkheid van de rekeningen van de maatschappijen voor openbaar vervoer en het behoud van een zekere zelfstandigheid voor de stedelijke vervoermaatschappijen die geen concurrentie zouden hebben;

Overwegende dat de minister belast met het vervoer tijdens het debat in de commissie voor de infrastructuur over de beheersovereenkomst 2001-2005 met de MIVB, bevestigd heeft dat dit voorstel voor een verordening nog niet is goedgekeurd;

Na het verloop van het debat in het Europese Parlement te hebben gevolgd, na de adviezen van het Comité van de Regio's uitgebracht op 12 september 2001 en van het Economisch en Sociaal Comité uitgebracht op 7 augustus 2001 te hebben onderzocht, na kennis te hebben genomen van de amendementen voorgesteld door de Commissie voor regionaal beleid, vervoer en toerisme, van de amendementen die door de verschillende fracties zijn ingediend, en van de amendementen die de Europese Commissie meent in aanmerking te kunnen aannemen;

Gelet op de oproep van de burgers tot een moratorium van de liberalisering van de openbare diensten in Europa;

Overwegende dat het openbaar stadsvervoer van algemeen belang is en bijgevolg niet mag worden overgelaten aan privé-initiatieven en aan de wetten van de vrije markteconomie;

Overwegende dat alleen het openbare karakter van de dienstverlening door de MIVB het mogelijk maakt om rekening te houden met een reeks factoren zoals :

- de garantie dat alle gebruikers, zonder enig onderscheid, gelijk behandeld worden,

le maintien du statut public de la « Société des Transports intercommunaux de Bruxelles » (STIB);

Vu que, en vertu de l'ordonnance du 22 novembre 1990, la STIB est chargée de l'exploitation du service public des transports en commun urbains au sein de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu que le Contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles 2001-2005 mentionne en son paragraphe cinq, la proposition de règlement du Parlement Européen et du Conseil relatif à l'action des Etats membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable;

Ayant entendu, lors du débat budgétaire 2001, le ministre des transports exposer que la proposition de règlement européen susmentionné ne constitue qu'un projet visant à la transparence des comptes des sociétés de transports en commun tout en laissant une certaine autonomie aux transports urbains pour lesquels il n'y aurait pas de concurrence;

Ayant entendu, lors du débat en commission de l'infrastructure relatif au contrat de gestion 2001-2005 de la STIB, le ministre des transports confirmer que cette proposition de règlement n'a pas encore été définitivement approuvée;

Ayant suivi l'évolution du débat au sein du Parlement européen, ayant étudié les avis rendus par le Comité des régions le 12 septembre 2001 et le Comité économique et social le 7 août 2001, ayant pris connaissance des amendements proposés par la Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et ceux déposés par les différents groupes ainsi que les amendements que la Commission européenne estime pouvoir accepter;

Vu l'appel citoyen pour un moratoire sur la libéralisation des services publics en Europe;

Considérant que les services de transports en commun urbains recourent des activités qui relèvent de l'intérêt général et ne peuvent donc être laissées au simple déroulement des initiatives privées et aux lois du marché;

Considérant que le caractère public des services offerts par la STIB permet de mieux prendre en compte une série de facteurs tels que :

- la garantie d'une égalité de traitement de tous les usagers, indépendamment de leur situation particulière,

- de kwaliteitsgarantie van de dienstverlening en bediening op het hele grondgebied,
- een beheer op lange termijn (veiligheid en onderhoud van de vervoersinfrastructuur),
- zware investeringen, die niet noodzakelijk onmiddellijk rendabel zijn,
- milieubescherming,
- gegarandeerde werkgelegenheid en fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden voor de werknemers,
- beheer van de ruimte en ruimtelijke ordening;

Overwegende dat, indien de regels inzake mededinging van toepassing worden verklaard op het stedelijk vervoernet, zulks onvermijdelijk zou leiden tot een verdeling ervan, rekening houdend met de meest rendabele segmenten;

Overwegende dat zulks het evenwicht in het dienstenaanbod van de MIVB zou verbreken, waardoor de MIVB hoofdzakelijk nog zou instaan voor de niet-rendabele initiatieven en segmenten;

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- opnieuw te bevestigen dat ze het openbare statuut van de MIVB-dienstverlening wil behouden;
- op te komen tegen alle vormen van ontmanteling van de geïntegreerde openbare diensten van stadsvervoer, alsook tegen enig initiatief dat zou leiden tot de vermindering van de kwaliteit en van het huidige aanbod van de openbare dienstverlening aan de gebruikers van het openbaar vervoer;
- in dat opzicht rekening te houden met de ervaring die men de jongste twee decennia in het buitenland heeft opgedaan;
- de federale overheid te vragen om ervoor te zorgen dat in de Europese wetgeving niet geraakt wordt aan het openbare statuut van de stadsvervoermaatschappijen en van hun dienstverlening. ».

- la garantie de la qualité du service rendu et de la couverture géographique de desserte,
- la gestion du long terme (sécurité et entretien des infrastructures de transport),
- les investissements lourds, pas forcément immédiatement rentables,
- la préservation de l'environnement,
- la garantie du maintien de l'emploi et de conditions décentes pour les travailleurs,
- la gestion de l'espace et l'aménagement du territoire;

Considérant que l'ouverture à la concurrence du réseau de transports urbains conduirait inévitablement à son découpage en fonction des segments les plus rentables;

Considérant que cela aurait pour conséquence de déstabiliser l'offre globale des services offerts par la STIB en lui laissant essentiellement à charge les initiatives et segments non rentables;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de réaffirmer sa volonté de maintenir le caractère public des services offerts par la STIB;
- de s'opposer à toute forme de démantèlement des services publics intégrés de transport urbain, ainsi qu'à toute initiative qui aboutirait à la diminution de la qualité et de l'offre du service public dont bénéficient actuellement les usagers;
- de prendre en compte à cet égard les expériences vécues à l'étranger au cours des deux dernières décennies;
- de demander aux autorités fédérales de veiller au maintien dans la législation européenne du caractère public des sociétés de transports urbains et des services qu'elles offrent. ».

