

**BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

GEWONE ZITTING 2003-2004

31 MAART 2004

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot invoering van een mobiliteitspaspoort
voor de inwoners van
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

(ingediend door de heer Benoît CEREXHE,
mevr. Béatrice FRAITEUR, mevr. Julie de GROOTE,
de heren Denis GRIMBERGHS, Joël RIGUELLE en
Michel LEMAIRE (F))

VERSLAG

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

door de heer Michel VAN ROYE (F)

**CONSEIL DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2003-2004

31 MARS 2004

PROPOSITION DE RESOLUTION

**visant à l'instauration d'un « passeport
mobilité » au profit des habitants de
la Région de Bruxelles-Capitale**

(déposée par M. Benoît CEREXHE,
Mmes Béatrice FRAITEUR, Julie de GROOTE,
MM. Denis GRIMBERGHS, Joël RIGUELLE et
Michel LEMAIRE (F))

RAPPORT

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

par M. Michel VAN ROYE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Danielle Caron, de heren Jean-Pierre Cornelissen, Serge de Patoul, Claude Michel, mevr. Marie-Jeanne Riquet, mevr. Françoise Schepmans, de heren Alain Adriaens, Bernard Ide, mevr. Geneviève Meunier, de heer Michel Van Roye, mevr. Isabelle Emmery, de heren Michel Moock, Mahfoudh Romdhani, Denis Grimberghs, Johan Demol.

Plaatsvervangers : de heer Philippe Smits, mevr. Isabelle Gelas, de heren Benoît Cereche, Joël Riguelle, Robert Delathouwer.

Andere leden : mevr. Sfia Bouarfa, mevr. Michèle Carthé, de heren Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Vincent De Wolf, mevr. Dominique Dufourny, de heer Sven Gatz, mevr. Marion Lemesre, de heren Dominiek Lootens-Stael, Rudi Vervoort.

Zie :

Stuk van de Raad :
A-152/1 – 2000/2001 : Voorstel van resolutie.

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mmes Françoise Bertieaux, Danielle Caron, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Serge de Patoul, Claude Michel, Mmes Marie-Jeanne Riquet, Françoise Schepmans, MM. Alain Adriaens, Bernard Ide, Mme Geneviève Meunier, M. Michel Van Roye, Mme Isabelle Emmery, MM. Michel Moock, Mahfoudh Romdhani, Denis Grimberghs, Johan Demol.

Membres suppléants : M. Philippe Smits, Mme Isabelle Gelas, MM. Benoît Cereche, Joël Riguelle, Robert Delathouwer.

Autres membres : Mmes Sfia Bouarfa, Michèle Carthé, MM. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Vincent De Wolf, Mme Dominique Dufourny, M. Sven Gatz, Mme Marion Lemesre, MM. Dominiek Lootens-Stael, Rudi Vervoort.

Voir :

Document du Conseil :
A-152/1 – 2000/2001 : Proposition de résolution.

0. Regeling van de werkzaamheden

Tijdens de vergadering van 7 maart 2001 hebben de indieners een uiteenzetting gehouden en is de algemene bespreking aangevat. Het debat werd echter venijnig, aangezien de indieners bereid waren eventuele amendementen te onderzoeken van hun collega's, die amendementen op het voorstel van resolutie echter zinloos vinden.

In oktober 2001 hebben de indieners van het voorstel een eerste amendement ingediend. De bespreking werd niet hervat. Ze werd pas eind 2003 hervat. Intussen was de kwestie van de voorkeurtarieven van het openbaar vervoer nog geëvolueerd en hebben de indieners een amendement nr. 2 ingediend, nadat ze hun eerste amendement hadden ingetrokken. Eind 2003 werd er ook een amendement nr. 3 ingediend om de WIGW's en de daarmee gelijkgestelden onmiddellijk gratis met het openbaar vervoer te laten reizen. Pas tijdens de vergadering van 17 maart 2004 werden de laatste drie amendementen ingediend.

De besprekingen werden dikwijls uitgesteld. Ze werden ten slotte voortgezet op 5 november en 10 december 2003, op 21 januari, 17 maart en 31 maart 2004.

I. Uiteenzetting van de indieners

De heer Benoît Cerexhe wijst erop dat dit voorstel van resolutie een wezenlijk onderdeel vormt van een pakket dat ertoe strekt een allesomvattend mobiliteitsplan goed te keuren via verschillende voorstellen van resolutie en ordonnantie om een geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsvraagstuk in het Brussels Gewest tot stand te brengen. Bijna tien jaar geleden hebben studies aangetoond dat, indien men tegen 2005 het mobiliteitsvraagstuk niet grondig aanpakt, het verkeer in het Brussels Gewest volledig dreigt vast te lopen. Dat zal onvermijdelijk zware gevolgen hebben voor de werkgelegenheid. Initiatieven ter verbetering van de mobiliteit zijn een echte noodzaak voor de maatschappij, de economie en het milieu. Wil men de leefomgeving van de Brusselaars verbeteren en hun recht op mobiliteit eerbiedigen, dan moet de verkeersdoorstroming zo worden verbeterd dat iedereen zich beter kan verplaatsen naar gelang van zijn werkelijke mobiliteitsbehoeften en dat eenieder leefomgeving beschermd wordt. De overheid moet niet alleen nu, maar ook in de toekomst zorgen voor een betere mobiliteit.

De heer Benoît Cerexhe benadrukt dat, als het autoverkeer kan worden teruggedrongen, er meteen gezorgd wordt voor vlottere verplaatsingen binnen de stad, zuiverdere lucht, minder lawaai en meer veiligheid in de woonwijken.

De indieners zijn ervan overtuigd dat, om dat doel te bereiken, financiële stimuli vereist zijn om de mensen ertoe aan te zetten meer gebruik te maken van het openbaar ver-

0. Ordre des travaux

Lors de la réunion du 7 mars 2001, les auteurs font leur exposé, la discussion générale est entamée. Cependant, le débat tournera à l'aigre, les auteurs étant prêts à examiner d'éventuels amendements de leurs collègues, ceux-ci jugeant la proposition de résolution inamendable.

En octobre 2001, les auteurs de la proposition introduisirent un premier amendement. La discussion ne reprit pas. Ce n'est que fin 2003 qu'elle fut réamorcée; la problématique des tarifs préférentiels des transports ayant entre-temps encore évolué, les auteurs introduisirent un amendement n° 2 après avoir retiré leur premier amendement. Fin 2003, un amendement (n° 3) visant à accorder la gratuité immédiate aux VIPO et assimilés fut également introduit. Ce n'est que lors de la séance du 17 mars 2004 que furent introduits les trois derniers amendements.

Les discussions furent maintes fois reportées. Elles se poursuivirent finalement les 5 novembre et 10 décembre 2003, les 21 janvier, 17 mars et 31 mars 2004.

I. Exposé des auteurs

M. Benoît Cerexhe signale que cette proposition de résolution fait partie intégrante d'un "package" qui vise à adopter un plan global de mobilité à travers différentes propositions de résolution et d'ordonnance pour aborder de manière intégrée la problématique de la mobilité en Région bruxelloise. Depuis bientôt dix ans, des études ont révélé que si, d'ici à 2005, on n'agit pas en profondeur sur la mobilité, la Région bruxelloise risque d'être complètement asphyxiée, ce qui aura inévitablement des conséquences importantes sur l'emploi. Une action en matière de mobilité est une véritable nécessité à la fois au niveau social, économique et environnemental. L'amélioration de la qualité de vie des Bruxellois et le respect de leur droit à la mobilité passent par une fluidification du trafic routier, afin d'améliorer la circulation de chacun selon ses véritables besoins en matière de mobilité et de protéger l'environnement de tout le monde. Il appartient au pouvoir politique d'agir très rapidement pour assurer une meilleure mobilité aujourd'hui mais aussi pour garantir celle du futur.

M. Benoît Cerexhe souligne que le désengorgement automobile doit permettre d'assurer une meilleure mobilité intra-urbaine, d'améliorer la qualité de l'air, de diminuer le bruit et de renforcer la sécurité dans les zones résidentielles.

Les auteurs sont convaincus que pour assurer cela, il faut créer des incitants financiers pour que les gens prennent plus les transports en commun que la voiture privée et qu'il

voer dan van hun privé-voertuig en om ze daadwerkelijk te doen overstappen van de wagen naar het openbaar vervoer.

De hoofdindieners herinnert eraan dat zijn fractie dit voorstel van resolutie heeft ingediend tijdens de verkiezingscampagne (1999). Sindsdien hebben de vervoersmaatschappijen De Lijn, TEC en de NMBS gratis vervoer aangeboden aan specifieke doelgroepen (de uiteenzetting dateert van 7 maart 2001). In bepaalde Vlaamse steden zijn er met succes experimenten uitgevoerd en is het aantal reizigers van het openbaar vervoer verachtvoudigd dankzij het nultarief.

De heer Benoît Cerexhe vindt dat openbaar vervoer vrij duur blijft, vooral voor de gezinnen. Een gezin met twee kinderen moet 45.000 oude Belgische frank per jaar uitgeven voor de abonnementen. Deze prijs is ontmoedigend en kan in ieder geval nauwelijks concurreren met het gebruik van de wagen. Er zij ook op gewezen dat de Brusselaars betalen voor het openbaar vervoer waarvan ook talrijke pendelaars gebruikmaken.

De indieners van het voorstel van resolutie wensen dat de Regering grondig onderzoekt hoe men kan doen bijdragen in de kosten van het openbaar vervoer en hoe hoog het bedrag van de retributie moet zijn voor iedere categorie van inwoners van het Gewest. Deze regeling zou gefinancierd worden met ontvangsten uit de begeleidende maatregelen, zoals het parkeerbeleid (dit vraagstuk wordt ook aangesneden in een ander voorstel van resolutie van de fractie).

In hun voorstel halen de indieners niet alleen de steden Bergen en Hasselt aan, maar ook Montreal, waar langdurig parkeren ontmoedigd wordt.

De indieners wensen dit idee echter niet op autoritaire wijze op te leggen en willen dat er een volksraadpleging georganiseerd wordt. Ze zijn ook van oordeel dat de mobiliteitsretributie evenredig aan de inkomens van de inwoners moet zijn.

De heer Denis Grimberghs vervolledigt de uiteenzetting van de heer Benoît Cerexhe en benadrukt dat dit voorstel van resolutie over gratis MIVB-vervoer voor de Brusselaars gaat. Enkele maanden geleden beweerden sommigen dat dit niet strookt met de filosofie van een autonoom overheidsbedrijf zoals de MIVB. De heer Denis Grimberghs herinnert er terloops aan dat de MIVB het eerste semi-autonome overheidsbedrijf met een beheersovereenkomst in België was. Dat was toen een Copernicaanse wijziging in het beheer van de overheidsdiensten. De heer Denis Grimberghs kan echter niet instemmen met bepaalde verklaringen van de nieuwe directeur-generaal van de MIVB, volgens wie een aantal lijnen wel rendabel waren en andere niet. Hij wijst erop dat de openbare dienstverplichting van toepassing is op alle lijnen.

y ait un réel transfert modal de la voiture vers les transports en commun.

L'auteur principal rappelle que son groupe a lancé cette proposition de résolution durant la campagne électorale (1999). Depuis lors, des gratuités ciblées ont été introduites par les sociétés De Lijn, TEC et la SNCB (l'exposé date du 7 mars 2001). Il y a eu des expériences réussies dans certaines villes en Flandre où la fréquentation des transports en commun due à la gratuité a été multipliée par huit.

M. Benoît Cerexhe estime que le prix des transports en commun reste relativement élevé, surtout pour les familles. Une famille de deux enfants doit déboursé une somme de 45.000 d'anciens francs belges par an pour les abonnements, prix dissuasif, en tout cas peu compétitif par rapport à l'utilisation de la voiture. Il faut savoir aussi que ce sont les Bruxellois qui paient les transports en commun également empruntés par de multiples navetteurs.

Les auteurs de la proposition de résolution souhaitent que le gouvernement étudie de manière approfondie la manière dont on pourrait instaurer une mutualisation du transport public et le montant de la redevance qui devrait être fixé pour chaque catégorie d'habitants de la Région. Ce système serait financé via des recettes des mesures d'accompagnement tel que le stationnement (cette problématique est également abordée dans une autre proposition de résolution du groupe).

Dans leur proposition, les auteurs citent non seulement le cas de Mons et de Hasselt mais également le cas de Montréal où le stationnement de longue durée est dissuasif.

Les auteurs ne souhaitent cependant pas lancer l'idée de manière autoritaire en imposant une consultation populaire. Ils sont également d'avis que la redevance mobilité doit être proportionnelle aux revenus des habitants.

M. Denis Grimberghs complète l'intervention de M. Benoît Cerexhe en soulignant que la problématique abordée dans cette proposition de résolution est celle du libre accès des Bruxellois aux transports en commun de la STIB. Il y a quelques mois encore d'aucuns prétendaient que cela irait à l'encontre de la philosophie d'entreprise publique autonome qu'est la STIB. M. Denis Grimberghs rappelle en passant que la STIB a été la première entreprise publique semi-autonome à avoir un contrat de gestion en Belgique. Il s'agissait bien là d'une modification copernicienne de la gestion des services publics. M. Denis Grimberghs ne peut cependant pas cautionner certaines déclarations du nouveau directeur général de la STIB, qui a affirmé qu'un certain nombre de lignes était rentable, d'autres pas. Et de rappeler qu'elles ont toutes une mission de service public à remplir.

Volgens de heer Denis Grimberghs moet men ervan uitgaan dat de grotere vraag na het gratis maken van het openbaar vervoer de MIVB op positieve wijze onder druk zet om haar efficiëntie te verhogen. Men moet toegeven dat het openbaar vervoer niet erg aantrekkelijk is, aangezien het reële aandeel van het openbaar vervoer onvoldoende toeneemt in vergelijking met de groei van de mobiliteit.

De heer Denis Grimberghs is van oordeel dat men het over een andere boeg moet gooien en meer moet inspelen op de vraag dan op het aanbod.

In bepaalde studies van onder meer de MIVB over de reizigers of potentiële reizigers durft men te beweren dat er geen elasticiteit tussen de prijs en de vraag is. De heer Denis Grimberghs behoort tot degenen die een totaal verschillende perceptie van het mobiliteitsprobleem hebben en van oordeel zijn dat de politici de moed niet hebben om een beleid te voeren dat tot een grote gedragswijziging aanzet. Hij vindt dat de Copernicaanse revolutie op dat vlak nodig is.

II. Algemene bespreking

De heer Jean-Pierre Cornelissen interesseert zich ook voor het mobiliteitsvraagstuk in al zijn aspecten. Hij vindt echter dat dit voorstel van resolutie in het vage blijft en dat het een allegaartje is. Men zou het eens kunnen raken over een aantal ideeën in verband met de prioriteiten, vermits het vrij duidelijk is welke maatregelen getroffen moeten worden om het mobiliteitsvraagstuk op te lossen. Het parkeerbeleid is zeer belangrijk. Een aantal gemeenten hebben trouwens al het voorbeeld gegeven : de heer Jean-Pierre Cornelissen verwijst naar de gemeenten Oudergem en Etterbeek.

Men moet er zich bij neerleggen dat er op het vlak van mobiliteit veel beslissingsbevoegde personen of organen zijn. De volksvertegenwoordiger heeft de indruk dat de oplossing volgens de indieners erin bestaat een volksraadpleging te organiseren en de gemeenten te vragen om het nodige te doen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is van oordeel dat men van vandaag op morgen geen ingrijpende wijzigingen kan aanbrengen zonder enige overgang.

Als voormalig bestuurder van de MIVB weet hij hoeveel tijd er verloopt tussen de beslissing en de praktische toepassing ervan.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wijst er voorts op dat er twee standpunten bestaan over gratis openbaar vervoer. Men mag echter niet uit het oog verliezen dat de ontvangsten van de MIVB 30 tot 50 % van de kosten in Brussel dekken.

Bovendien dient men lessen te trekken uit experimenten die elders opgezet zijn : er zijn een reeks experimenten met

Selon M. Denis Grimberghs, il faut partir du principe que l'augmentation de la demande générée par le libre accès fera pression de manière positive sur la STIB pour qu'elle améliore son efficacité. Il faut reconnaître que l'attrait des transports en commun est réduit dans la mesure où la part réelle des transports en commun ne gagne pas suffisamment de parts par rapport à la croissance de la mobilité.

M. Denis Grimberghs est d'avis qu'il convient d'inverser la mécanique et de jouer plus sur la demande que sur l'offre.

Certaines études émanant notamment de la STIB sur les clients ou clients potentiels osent prétendre qu'il n'y a pas d'élasticité prix/demande. M. Denis Grimberghs fait partie de ceux qui ont une perception radicalement différente du problème de mobilité en estimant que la classe politique n'a pas le courage d'adopter une politique induisant une modification de comportement importante. C'est à ce niveau-là qu'il situe la révolution copernicienne.

II. Discussion générale

M. Jean-Pierre Cornelissen s'intéresse également au problème global de la mobilité. Cependant, il estime que cette proposition de résolution fait preuve d'un flou artistique, c'est un texte fourre-tout. On pourrait partager un certain nombre d'idées en ce qui concerne les priorités à établir, tellement il est vrai que pour résoudre la problématique de la mobilité, les formules à utiliser sont assez claires. Toute la question du stationnement est un thème très important. Un certain nombre de communes ont déjà, par ailleurs, montré l'exemple : M. Jean-Pierre Cornelissen évoque le cas des communes d'Auderghem et d'Etterbeek.

Il faut se faire une raison : en matière de mobilité il y a beaucoup de décideurs. Le député a l'impression que selon les auteurs « il n'y a qu'à » organiser une consultation populaire et à demander aux communes de faire le nécessaire.

M. Jean-Pierre Cornelissen est d'avis qu'on ne bouleverse pas les choses du jour au lendemain sans aucune transition.

En tant qu'ancien administrateur de la STIB, il sait combien de temps il y a entre la prise de décision et l'entrée en pratique.

M. Jean-Pierre Cornelissen relève, par ailleurs, qu'en matière de gratuité, il y a deux écoles. Il ne faut cependant pas perdre de vue, qu'à Bruxelles, les recettes de la STIB couvrent de 30 à 35 % des coûts.

En outre, il convient de tirer les leçons des expériences menées ailleurs : une série d'opérations de transports en

gratis openbaar vervoer opgezet. Al die experimenten hadden niet evenveel succes : Rome heeft dit experiment stopgezet na twee weken.

De indieners verwijzen eveneens naar Hasselt. Men moet nagaan waarom het experiment in Hasselt zo'n succes heeft en niet vergeten dat het experiment in 1999 31 miljoen heeft gekost. Het aantal reizigers is verachtvoudigd, maar het aantal wagens is niet in grote mate afgenomen, want het gratis openbaar vervoer geldt alleen op de lijnen naar het centrum en niet op de radiale lijnen. De mensen die naar het openbaar vervoer zijn overgestapt, zijn degenen die bij regenweer niet meer met de fiets of te voet willen gaan. Men moet realistisch zijn : de gebruikers van de zachte vervoersmodi zijn overgeschakeld naar het openbaar vervoer. Dat was misschien niet de bedoeling.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is ervan overtuigd dat dit voorstel van resolutie zeer weinig oplossingen voor het mobiliteitsvraagstuk aanreikt. De door de indieners aangesneden onderwerpen zijn allemaal besproken in de commissie en zullen in de toekomst nog behandeld worden. Volgens de volksvertegenwoordiger is het voorstel van resolutie overbodig.

De heer Alain Adriaens geeft toe dat de heren Benoît Cerexhe en Denis Grimberghs sympathieke en lovenswaardige bedoelingen kunnen hebben. Hij is echter niet overtuigd van de haalbaarheid van het voorstel om tegen een verlaagd tarief gebruik te maken van het openbaar vervoer. Men kan niet tegelijk het aantal reizigers met het openbaar vervoer doen toenemen met een nultarief en tegelijk het aanbod, de frequentie en het comfort van het openbaar vervoer verbeteren. Ecolo beveelt allang het gebruik van het openbaar vervoer aan, maar denkt dat men niet kan aandringen op een prijsverlaging van het openbaar vervoer en tegelijk op een uitbreiding van het aanbod en de frequentie. Volgens de heer Alain Adriaens moet men kiezen. Als er middelen zijn, heeft hij liever dat ze aangewend worden om het aanbod te verbeteren.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wijst erop dat het Gewest al drie vierde van het tekort van de MIVB financiert. Als het Gewest de resterende 25 % moet financieren en daaraan een groot deel van zijn middelen moet besteden, zal dat ten koste gaan van de kwaliteit en het aanbod van het openbaar vervoer.

De heer Jean-Pierre Cornelissen en zijn fractie zijn voorstander van de invoering van financiële stimuli voor specifieke doelgroepen, of het nu gaat om sociale maatregelen of om een aanmoediging van de overschakeling op het openbaar vervoer, maar niet van zachte vervoersmodi naar het openbaar vervoer. Er moeten bepaalde denksporen worden gevolgd om maximale efficiëntie te verkrijgen.

De heer Alain Adriaens wijst erop dat de invoering van een retributie in een neo-liberaal denkraam past.

commun gratuits ont été organisées. Toutes ces expériences n'ont pas connu un succès égal : Rome a abandonné la formule après quinze jours.

Les auteurs évoquent également le cas de Hasselt. Il faut voir pourquoi Hasselt a un tel succès, en ne négligeant pas qu'en 1999, l'opération a coûté 31 millions. Le nombre de voyageurs a été multiplié par huit, sans pour autant que le nombre de voitures diminue de manière significative, car la gratuité des transports en commun ne concerne que les lignes desservant le centre et non pas les lignes radiales. Le transfert qui s'est opéré, a touché les gens qui, en temps de pluie, ne souhaitent plus adopter le même mode, c'est-à-dire le vélo ou la marche à pied, et optent pour le transfert modal vers les transports en commun. Il faut être réaliste : le transfert modal s'est opéré des modes doux de déplacement vers les transports en commun. Peut-être n'était-ce pas l'objectif visé.

M. Jean-Pierre Cornelissen souhaite parier sur l'avenir; il pense que la problématique de la mobilité trouverait fort peu d'aboutissements à travers cette proposition de résolution. Les thèmes abordés par les auteurs ont tous été discutés au sein de la commission et le seront encore à l'avenir. Selon le député, la proposition de résolution est superfétatoire.

M. Alain Adriaens reconnaît que les intentions de MM. Benoît Cerexhe et Denis Grimberghs peuvent être sympathiques et louables. Il n'est cependant pas convaincu que la proposition d'avoir recours aux transports en commun à des tarifs réduits, puisse être réalisée. On ne peut à la fois attirer un nombre croissant de voyageurs vers les transports en commun de manière gratuite tout en améliorant l'offre, la fréquence et le confort des transports en commun. Ecolo, qui prône depuis longtemps l'utilisation des transports en commun, estime qu'on ne peut mener de front une pression sur la diminution des prix des transports en commun et sur l'augmentation de l'offre et la fréquence de ces derniers. Selon M. Alain Adriaens, il faut choisir. Si des moyens existent, il préfère les utiliser à améliorer l'offre.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle que la Région finance déjà aux trois quarts le déficit de la STIB. Si la Région doit financer le dernier quart, en y misant une grande part de ses moyens, ce sera au détriment de la qualité des transports en commun, ainsi que de l'offre.

M. Jean-Pierre Cornelissen et son parti sont partisans d'instaurer des incitants financiers pour des publics particuliers, que ce soit au niveau social ou au niveau d'une amélioration du transfert modal vers les transports en commun, mais pas des modes doux vers les transports en commun. Il faut réfléchir spécifiquement pour obtenir une efficacité maximale.

M. Alain Adriaens relève que l'instauration d'une redevance répond à une logique néo-libérale.

Hij benadrukt dat de indianers discriminatie tot stand brengen tussen de inwoners van het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Gewest.

De heer Alain Adriaens heeft de indruk dat de twee indianers met hun voorstel alleen media-aandacht willen trekken. Wat men moet doen, is de vastgeroeste mentaliteit van de voor mobiliteit bevoegde beleidsmensen veranderen.

De volksvertegenwoordiger heeft ook de indruk dat men misbruik maakt van resoluties en interpellaties om de Regering te vragen zich tot de gemeenten te richten. Hij vindt een volksraadpleging immers niet nodig om een vervoersplan tot stand te brengen in het kader van het Iris-vervoerplan, van het GewOP en van de GemOP's. Zijn fractie is ervan overtuigd dat een andere Regering nodig is om de mobiliteitsplannen van de indianers uit te voeren.

De heer Mahfoudh Romdhani is het eens met de heren Jean-Pierre Cornelissen en Alain Adriaens, maar niet met de laatste opmerking van deze laatste.

Volgens hem is het verzoek om een volksraadpleging te organiseren in strijd met de wet, want het gaat over voornamelijk gemeentelijke aangelegenheden.

Anderzijds wordt in dit voorstel, waarin verschillende ideeën samengebracht worden, ook het idee van de bewonerskaarten overgenomen, die bijvoorbeeld allang zijn ingevoerd in Brussel-Stad.

Als men het voorstel in de tekst iets grondiger analyseert, zou men kunnen berekenen dat het voorstel van resolutie meer dan 4 miljard oude Belgische frank zou kosten als de Regering erop zou ingaan. Het is zo dat het voorstel een aantal punten betreffende selectief gratis openbaar vervoer voor leefloners, werklozen en kinderen jonger dan twaalf jaar overneemt, maar het stelt ook voor om via een retributie hoge belastingen in te voeren. Misschien zou men degenen die niet gebruikmaken van het openbaar vervoer moeten straffen.

De heer Benoît Cerexhe wenst zeer kort te reageren op de verschillende opmerkingen. De volksvertegenwoordiger wenst de heer Alain Adriaens erop te wijzen dat hij zijn strijd inderdaad in de media voert, maar zich niet aan demagogie bezondigt : het mobiliteitsgedrag is reeds gewijzigd in de PSC (nu cdH). Het is inderdaad zo dat men tegelijk het openbaar vervoersaanbod, de frequenties en de efficiëntie moet verbeteren, maar ook druk moet uitoefenen op de prijzen, waar dat in grote mate kan bijdragen tot een toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Aldus zal men erin slagen een gedragswijziging tot stand te brengen.

Op de kritiek dat zijn voorstel van resolutie een allegaartje is, repliceert de heer Benoît Cerexhe dat het mobiliteitsvraagstuk een allesomvattende aanpak vereist.

Et de souligner que les auteurs induisent des discriminations entre les personnes vivant en Région flamande, celles vivant en Région wallonne et les Bruxellois.

M. Alain Adriaens a l'impression que le combat mené par les deux auteurs est exclusivement médiatique. Ce qu'il faut faire, c'est changer les mentalités sclérosées des responsables politiques en matière de mobilité.

Le député a également l'impression qu'on abuse des résolutions et interpellations pour demander que le gouvernement s'adresse aux communes. Il ne lui semble en effet pas nécessaire d'organiser une consultation populaire pour qu'il y ait un plan de déplacements défini dans le cadre du Plan Iris des déplacements, du PRD, des PCD. Personnellement, son groupe est convaincu que, pour réaliser la volonté des auteurs en matière de mobilité, il convient de changer de gouvernement.

M. Mahfoudh Romdhani, quant à lui, peut rejoindre MM. Jean-Pierre Cornelissen et Alain Adriaens, sauf sur l'ultime remarque de ce dernier.

Il lui semble que demander d'organiser une consultation populaire est illégal car il s'agit de matières essentiellement communales.

D'autre part, dans cette proposition où on rassemble différentes choses, on reprend également l'idée des cartes riverain, qui ont été instaurées depuis longtemps à Bruxelles-Ville, par exemple.

En décortiquant un peu les propositions reprises dans le texte, on pourrait chiffrer le coût de la proposition de résolution, si le gouvernement y répondait, à plus de 4 milliards d'anciens francs belges. Il est vrai que la proposition reprend un certain nombre de points relatifs à une gratuité sélective en faveur des minimexés, des chômeurs et des enfants de moins de douze ans, mais elle propose aussi d'induire une rage taxatoire via une redevance. Peut-être qu'il faudrait pénaliser les personnes qui n'utilisent pas les transports en commun.

M. Benoît Cerexhe souhaite réagir très brièvement aux différentes interventions. A M. Alain Adriaens, le député souhaite répondre que le combat est en effet médiatique mais dénué de toute demagogie : les comportements en matière de mobilité ont déjà changé au PSC (aujourd'hui cdH). Il est vrai qu'il faut à la fois agir en matière d'offre de transports en commun, de fréquences, d'efficacité, mais également sur les prix, là où cela peut avoir un impact important sur l'augmentation de la fréquentation des transports en commun. C'est ainsi qu'on parviendra à induire un changement de comportement.

A la qualification de la proposition de résolution fourretout, M. Benoît Cerexhe rétorque que la mobilité est un problème qu'il faut aborder de manière globale.

Het probleem in verband met de volksraadpleging werd beperkt tot de organisatie ervan in de gemeente om de eenvoudige reden dat er nog geen wetgeving is die volksraadplegingen op gewestelijk niveau mogelijk maakt. Alleen de gemeenten kunnen dat doen op hun eigen grondgebied.

Ten slotte vindt de heer Cerexhe dat elke dienst vergoed moet worden en, aangezien de Brusselaars al 75 % van de kosten van het openbaar vervoer op hun grondgebied financieren, is het zeer terecht dat er een retributie wordt ingevoerd voor degenen die voor het overige niet bijdragen.

De hoofdindieners geeft toe dat men het mobiliteitsvraagstuk niet oplost door gratis openbaar vervoer voor 65-plussers in te voeren, maar hij is ervan overtuigd dat men op termijn gratis openbaar vervoer voor iedereen zou kunnen aanbieden om een vlottere verkeersdoorstroming te verkrijgen tijdens de spits.

Na de repliek van de hoofdindieners moet de heer Jean-Pierre Cornelissen wel vaststellen dat er nog grotere ongelijkheden tussen de gemeenten tot stand gebracht worden. Als men gratis openbaar vervoer aanbiedt in bepaalde gemeenten en in andere niet, omdat de bevolking aldaar zich daartegen heeft gekant, heeft het Gewest geen controle over die zaken. De volksvertegenwoordiger kan bijgevolg alleen maar vaststellen dat het voorstel van de indieners geen zoden aan de dijk brengt.

De financiële bijdrage van het Gewest in de MIVB-schuld, de investeringen en de financieringen bedragen thans 15 miljard oude Belgische frank per jaar. Bovendien zijn een aantal zaken gespecificeerd in de samenwerkingsovereenkomst. Ook al is deze inbreng vrij miniem, het zijn niet alleen meer de Brusselaars die bijdragen.

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat de indieners zeer open staan voor voorstellen tot wijziging van het voorstel van resolutie. Het is echter duidelijk dat de lokale overheden het mobiliteitsvraagstuk niet zullen oplossen.

Voorts wordt de begroting van de MIVB in grote mate gefinancierd met overheidsgeld. Zoals in andere sectoren, wordt een eigen bijdrage ingevoerd. In het kader van een beleid dat de bevolking wil aanmoedigen het openbaar vervoer te gebruiken, is deze tarifaire rem onbegrijpelijk. Hij wijst erop dat een ander voorstel van resolutie ertoe strekt gratis vervoer voor kinderen jonger dan twaalf jaar en voor vijftenzestigplussers aan te moedigen.

Deze twee voorstellen streven hetzelfde doel na.

De voorzitter (destijds mevrouw Françoise Schepmans) wijst erop dat die twee teksten verschillende scenario's voorstellen.

La problématique de la consultation populaire a été limitée au niveau de l'organisation de celle-ci au niveau communal pour la simple raison qu'il n'y a pas encore de législation qui permet de l'organiser au niveau régional. Seules les communes peuvent le faire sur leur propre territoire.

Enfin, M. Benoît Cerexhe estime que tout service mérite salaire et étant donné que les Bruxellois financent déjà 75 % des coûts des transports en commun sur leur territoire, il est profondément juste d'introduire une redevance pour ceux qui ne contribuent pas par ailleurs.

Tout en reconnaissant qu'en instaurant la gratuité des transports en commun pour les plus de 65 ans, on ne résout pas le problème de mobilité, l'auteur principal est cependant convaincu qu'on pourrait à terme généraliser la gratuité pour obtenir une mobilité plus fluide aux heures de pointe.

Après la réplique de l'auteur principal, M. Jean-Pierre Cornelissen ne peut que constater qu'on induit encore de plus grandes inégalités entre communes. En organisant la gratuité du transport dans certaines communes et non dans d'autres, où il n'y aurait pas eu de consultation populaire favorable, la Région n'a pas la maîtrise sur ces opérations. Le député ne peut dès lors que constater que la proposition des auteurs ne résout rien.

La participation financière de la Région à la dette de la STIB plus les investissements et les financements s'élèvent actuellement à 15 milliards d'anciens BEF/an. En outre, un certain nombre de choses ont été spécifiées dans l'accord de coopération. Même si cet apport est assez minime, ce ne sont plus uniquement les Bruxellois qui contribuent.

M. Denis Grimberghs signale que les auteurs sont très ouverts aux propositions de modifications de la proposition de résolution. Il est néanmoins évident que ce ne sont pas les féodalités locales qui doivent l'emporter en matière de mobilité.

Par ailleurs, le financement public du budget de la STIB est important. Comme dans d'autres secteurs, il est fait usage d'un ticket modérateur. Dans ce contexte d'une politique qui vise à encourager la population à utiliser les transports publics, cette pénalité tarifaire n'est pas compréhensible. Et de rappeler qu'une autre des propositions de résolution vise à favoriser le transport gratuit des enfants de moins de douze ans, ainsi que des personnes de plus de soixante-cinq ans.

Ces deux propositions se rejoignent.

La présidente (à l'époque Mme Françoise Schepmans) signale que ces deux propositions portent sur des scénarios différents.

De heer Denis Grimberghs is het daar niet mee eens : het voorstel betreffende het mobiliteitspaspoort moet weliswaar uitgebreid besproken worden, maar de volksvertegenwoordiger is ervan overtuigd dat men op termijn zal gaan naar gratis openbaar vervoer. Dit wordt duidelijk uit dit debat.

De voorzitter herinnert eraan dat de indieners beloofd hadden om namen te verstrekken van personen die gehoord moeten worden in het kader van het voorstel van resolutie nr. A-94/1 ter bevordering van gratis openbaar vervoer voor kinderen jonger dan twaalf jaar.

In verband met het voorstel van resolutie nr. A-152/1, stelt de voorzitter vast dat men het zowel over de vorm als over de inhoud niet eens is. Zij stelt voor om het onderzoek van het voorstel van resolutie te schorsen tot de beheersovereenkomst met de MIVB, het nieuwe GewOP, de bijwerking van Iris-plan en de nieuwe GemOP's klaar zijn.

Voorts wijst ze erop dat de voorstellen van resolutie van de parlementsleden doorgaans alleen tot de Regering gericht zijn en niet tot de gemeenten via de toezichhoudende overheid. Ze stelt de indieners van het voorstel van resolutie voor om de minister specifiekere vragen te stellen.

De heer Benoît Cerexhe stelt voor om de bespreking toe te spitsen op het gratis openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen. Er zijn reeds een aantal personen gehoord. Hij vindt dat men kan uitgaan van voorstel nr. A-94/1 om te streven naar een consensus over gratis openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen.

In verband met het voorstel van resolutie nr. A-152/1 stelt hij vast dat er een formeel probleem is. De indieners houden niet halsstarrig vast aan een volksraadpleging. Ze kunnen amendementen op hun tekst aanvaarden, maar aanvaarden niet dat de bespreking wordt stopgezet.

De voorzitter vraagt of het niet nuttig zou zijn te wachten tot de beheersovereenkomst tussen de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gesloten is.

De heer Denis Grimberghs is niet bereid de bespreking voort te zetten wanneer alles in kannen en kruiken is. Hij is er niet tegen gekant dezelfde organisaties als tijdens de vorige zittingsperiode opnieuw te horen over de tarieven. Hij vindt dat men op dit gebied vooruitgang moeten boeken, aangezien men anders ongelijkheid tot stand brengt tussen personen die in de verschillende Gewesten wonen, aangezien de tarieven van de TEC, De Lijn en de MIVB verschillen. Nadat men heftig geprotesteerd heeft tegen de discriminatie die De Lijn in het Brussels Gewest tot stand heeft gebracht, zou het schandalig zijn om andere discriminaties tot stand te brengen.

M. Denis Grimberghs n'est pas du même avis : si la proposition relative au passeport mobilité doit provoquer un grand débat, le député est convaincu qu'à terme on évoluera vers la gratuité des transports en commun. Le débat gagne des points en ce sens.

La présidente rappelle que les auteurs s'étaient engagés à fournir des noms de personnes à auditionner dans le cadre de la proposition de résolution n° A-94/1 relative à l'octroi de la gratuité pour les transports en commun pour les moins de douze ans.

En ce qui concerne la proposition de résolution n° A-152/1, la présidente constate qu'il y a des divergences tant sur la forme que sur le fond. Elle suggère de suspendre l'examen de la proposition de résolution en attendant le contrat de gestion de la STIB, le nouveau PRD, l'actualisation du Plan Iris, ainsi que les nouveaux PCD.

Elle rappelle, par ailleurs, que les propositions de résolution des parlementaires s'adressent en général uniquement au gouvernement et non pas aux communes par l'intermédiaire de la tutelle. Elle suggère aux auteurs de la proposition de résolution d'interpeller le ministre pour des questions plus précises.

M. Benoît Cerexhe propose d'avancer au niveau de la discussion sur une gratuité ciblée. Un certain nombre de personnes ont déjà été auditionnées. Il lui semble qu'on peut avancer sur la proposition n° A-94/1 pour tendre vers un consensus sur la gratuité ciblée.

Quant à la proposition de résolution n° A-152/1, il constate qu'il y a un problème de forme. Les auteurs ne se braquent pas absolument sur la nécessité d'une consultation populaire. Ils peuvent accepter des amendements à leur texte sans pour autant accepter d'empêcher de poursuivre la discussion.

La présidente se demande s'il ne serait pas utile d'attendre l'aboutissement du contrat de gestion entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Denis Grimberghs ne peut accepter de poursuivre la discussion quand tout est ficelé. Il n'est pas opposé à réentendre les mêmes organisations sur les tarifs que lors de la précédente législature. Il estime qu'il faut avancer dans le domaine, étant donné que sinon, on instaurera des inégalités entre personnes vivant dans les différentes Régions, les tarifs des TEC n'étant pas ceux de De Lijn ni ceux de la STIB. Après avoir protesté vivement contre les discriminations induites par De Lijn en Région bruxelloise, il serait scandaleux d'en induire d'autres.

De volksvertegenwoordiger vindt dat het inhoudelijk debat moet worden voortgezet.

De heer Jean-Pierre Cornelissen kan alleen maar vaststellen dat het voorstel van resolutie herschreven moet worden. Afgezien van de consideransen, ziet hij niet goed in wat de commissieleden wensen te behouden van de tekst zelf van de resolutie.

De heer Michel Van Roye is ook van oordeel dat de organisatie van een volksraadpleging op korte termijn niet door de gemeente hoeft georganiseerd te worden.

De heer Alain Adriaens vindt dat er interessante voorstellen over mobiliteit ter tafel gebracht zijn. Zelfs het bestuur Leefmilieu heeft vijftig voorstellen over mobiliteit in het kader van het « Luchtplan » overgezonden, met toepassing van de ordonnantie ter verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De voorzitter stelt vast dat er geen consensus over het voorstel van resolutie kan worden bereikt.

Het verbaast de heer Denis Grimberghs dat de commissieleden geen grondig inhoudelijk debat wensen te voeren.

Mevrouw Danielle Caron benadrukt dat het voorstel moeilijk verbeterd kan worden. De indieners verwarren retributie met belasting. Men kan alleen maar besluiten dat de tekst niet « af » is. Ofwel wordt het voorstel van resolutie bevroren, ofwel stelt men voor om erover te stemmen.

De heer Denis Grimberghs stelt voor om de minister-voorzitter te horen over zijn pragmatisch voorstel om een gecoördineerd parkeerbeleid te voeren.

De voorzitter vindt dat het voorstel van resolutie niet inhoudelijk kan worden besproken, omdat de inhoud ervan te vaag is. Als de fractie van de twee indieners productief wil zijn, moet ze bijdragen tot de algemene denkoefening over mobiliteit.

De heer Benoît Cerexhe wijst erop dat de indieners bereid zijn amendementen in te dienen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt voor dat de indieners vragen dat er over hun voorstel gestemd wordt als ze de huidige tekst willen behouden. Alle commissieleden zijn het weliswaar eens met een reeks bekommernissen, maar ze kunnen niet akkoord gaan met de volksraadpleging, die de essentie zelf van de resolutie is. Ofwel kiest men ervoor een inhoudelijk debat over mobiliteit te voeren en staat het elke fractie vrij om opnieuw een voorstel van tekst in te dienen.

De heer Denis Grimberghs herhaalt dat hij openstaat voor alle soorten amendementen.

De voorzitter denkt dat amendementen niet zullen volstaan.

Le député estime que le débat de fond mérite d'être poursuivi.

M. Jean-Pierre Cornelissen ne peut que constater que la proposition de résolution doit être réécrite. Mis à part les considérants, il ne voit pas très bien ce que les commissaires souhaitent conserver du corps même de la résolution.

M. Michel Van Roye est également d'avis que l'organisation d'une consultation populaire à brève échéance ne doit pas être organisée par les communes.

M. Alain Adriaens pense que des propositions intéressantes en matière de mobilité sont sur la table. Même l'administration de l'environnement a transmis cinquante propositions relatives à la mobilité dans le cadre du « Plan Air » en application de l'ordonnance visant à améliorer la qualité de l'air dans la Région de Bruxelles-Capitale.

La présidente constate qu'il n'y a pas de consensus possible autour de la proposition de résolution.

M. Denis Grimberghs est étonné que les commissaires ne souhaitent pas approfondir le débat de fond.

Mme Danielle Caron souligne que la proposition est difficilement amendable. Les auteurs confondent redevance et taxe. On ne peut que conclure que le texte n'est pas mûr. Soit on gèle la proposition de résolution, soit on propose de voter.

M. Denis Grimberghs suggère d'auditionner le ministre-président au sujet de sa proposition pragmatique de coordonner le problème du stationnement.

La présidente estime que la proposition de résolution ne peut pas faire l'objet d'un débat de fond parce que son contenu est trop vague. Si le groupe des deux auteurs souhaite être productif, qu'il contribue à la réflexion générale sur la mobilité.

M. Benoît Cerexhe signale que les auteurs sont prêts à déposer des amendements.

M. Jean-Pierre Cornelissen suggère d'adopter soit l'attitude qui consiste à proposer le vote si les auteurs tiennent à maintenir le texte actuel. Tout en partageant une série de préoccupations qui sont chères à tous les commissaires de la commission, on ne peut être d'accord sur la consultation populaire, qui est le corps même de la résolution. Ou bien, on opte pour un débat de fond sur la mobilité et chaque groupe est libre de redéposer une proposition de texte.

M. Denis Grimberghs réitère qu'il est ouvert à tout type d'amendement.

La présidente estime que des amendements ne suffiront pas.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herhaalt dat er volgens hem een grondig inhoudelijk debat moet worden gevoerd, maar niet in het kader van dit voorstel van resolutie.

Voor de heer Claude Michel zijn de zaken duidelijk : ofwel trekken de indieners hun voorstel, dat niet te amenderen is, in, ofwel stemmen de meeste commissieleden tegen het voorstel.

De heer Denis Grimberghs begrijpt niet waarom men niet ingaat op het voorstel van de indieners om verschillende amendementen op het voorstel te aanvaarden.

De voorzitter stelt voor om tot de stemming over te gaan. Verschillende volksvertegenwoordigers van de meerderheid stemmen daarmee in.

De heer Denis Grimberghs vindt dat de procedure onaanvaardbaar is, gelet op de openheid van geest van de indieners van het voorstel van resolutie. De twee indieners vragen dat het debat geschorst wordt en verlaten de vergadering.

Wegens de afwezigheid van de indieners van het voorstel is er geen stemming.

De bespreking wordt op 5 november 2003 hervat. Ondertussen is de heer Claude Michel voorzitter van de commissie geworden.

De voorzitter herinnert eraan dat de besprekingen over dit voorstel van resolutie duidelijk waren : de tekst was achterhaald en zelfs niet met amendementen te verbeteren. Hij stelt bijgevolg voor om over te gaan tot de stemmingen.

De heer Benoît Cerexhe wil dat de nieuwe staatssecretaris zijn advies over het voorstel van resolutie kan geven.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat men moet wachten op het door de nieuwe staatssecretaris, de heer Pascal Smet, aangekondigde ontwerp. De Regering heeft niet ingestemd met dit voorontwerp en heeft de conferentie van de burgemeesters om advies verzocht.

De heer Denis Grimberghs protesteert : het parlementaire debat moet worden voortgezet. Volgens hem is de algemene bespreking niet gesloten. Integendeel, de debatten over het thema in kwestie zijn sterk geëvolueerd. Bovendien heeft de nieuwe staatssecretaris bevoegd voor mobiliteit een standpunt ingenomen over gratis openbaar vervoer. Hij vindt dat men bijgevolg het thema verder kan uitdiepen. Hij dient trouwens amendement nr. 2 in, ter vervanging van amendement nr. 1, dat voordien was ingediend.

De nieuwe staatssecretaris heeft een meer uitgesproken mening dan de vorige staatssecretaris en zijn toezichhoudende minister.

M. Jean-Pierre Cornelissen répète qu'il a abordé la nécessité de mener un débat de fond mais pas dans le cadre de cette proposition de résolution.

M. Claude Michel estime que les choses sont claires, ou bien les auteurs retirent leur proposition, qui est inamendable, ou bien la majorité des commissaires votent contre.

M. Denis Grimberghs ne comprend pas pourquoi on rejette la proposition des auteurs d'accepter différents amendements à la proposition.

La présidente demande de passer au vote. Plusieurs députés de la majorité approuvent.

M. Denis Grimberghs estime que la procédure est inacceptable, étant donné l'ouverture d'esprit des auteurs de la proposition de résolution. Tout en demandant la suspension des débats, les deux auteurs quittent la réunion.

En l'absence des auteurs de la proposition, il n'y aura pas de vote.

Le 5 novembre 2003, la discussion reprend. Entretiens, M. Claude Michel a repris la présidence de la commission.

Le président rappelle que les discussions relatives à cette proposition de résolution étaient claires : le texte était suranné et inamendable globalement. Il propose dès lors de passer aux votes.

M. Benoît Cerexhe souhaite que le nouveau secrétaire d'Etat puisse donner son avis sur la proposition de résolution.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime qu'il faut attendre le projet annoncé par le nouveau secrétaire d'Etat, M. Pascal Smet. Le gouvernement n'a pas marqué son accord sur cet avant-projet et a demandé un avis à la conférence des Bourgmestres.

M. Denis Grimberghs proteste : il faut continuer le débat parlementaire. Pour lui, la discussion générale n'est pas close. Au contraire, les débats ont fortement évolué sur le thème en question. De plus, le nouveau secrétaire d'Etat à la mobilité s'est prononcé sur le thème de la gratuité. Il estime qu'on peut dès lors avancer sur le sujet. Il dépose d'ailleurs un amendement n° 2 remplaçant l'amendement n° 1, introduit au préalable.

Le nouveau secrétaire d'Etat a un avis plus audacieux que le précédent et que son ministre de tutelle.

Bijgevolg is het gerechtvaardigd dat men de vrije toegang tot het openbaar vervoer bespreekt.

In verband met het voorstel van verschillende commissieleden om tegelijk het parkeerbeleid te behandelen, heeft hij er geen enkel bezwaar tegen dat een rapporteur wordt aangewezen voor het tweede voorstel van ordonnantie nr. A-420/1 en dat het besproken wordt. Als het Parlement gelooft dat de Regering ontwerpen zal voorleggen voor alle onderwerpen die in het GewOP behandeld worden – het GewOP behandelt alle onderwerpen en lost alle problemen op – kunnen de parlementsleden tot sint-juttemis wachten.

Gelet op de inertie van de Regering, is het meer dan terecht dat de parlementsleden van tijd tot tijd een pertinent voorstel van ordonnantie indienen.

De heer Benoît Cerexhe herhaalt dat het Parlement sinds 1995, al acht jaar, op dit gewestelijk agentschap voor het parkeren wacht.

De staatssecretaris wijst erop dat hij sinds zes weken in functie is en dat hij van in het begin verklaard heeft dat het parkeerbeleid de allereerste prioriteit was om het mobiliteitsvraagstuk op te lossen.

De heer Denis Grimberghs herinnert eraan dat sommigen, onder wie directieleden van de MIVB, van in het begin van de bespreking van dit voorstel beweerden dat de prijs geen enkele impact had op de vraag. De volksvertegenwoordiger had destijds gewezen op een eerste artikel van Test-Aankoop waaruit blijkt dat de prijs wel degelijk van invloed is op de vraag (Test-Aankoop nr. 441 van maart 2001). Dit artikel ging over het potentieel van het openbaar vervoer : de gebruikers van privé-voertuigen die op het openbaar vervoer konden overschakelen.

Van de parameters die voor een overschakeling op het openbaar vervoer konden zorgen, was de prijs de belangrijkste. In de nieuwe enquête van Test-Aankoop, waarvan veel sprake was in de media, « metro-tram-bus-enquête » bent u tevreden over uw tweede voertuig ?, kijken gebruikers met een kritische blik naar de metro-tram-bus. Zij hechten vooral belang aan de dienstregeling en aan de stiptheid, maar ook aan de kwaliteit van de wachthuisjes en de veiligheid in al haar aspecten (Test-Aankoop nr. 470 – november 2003).

Volgens de heer Denis Grimberghs, is de prijs een van de fundamentele oorzaken van de ontevredenheid van de reizigers van het openbaar vervoer. Volgens de enquête is de prijs de tweede oorzaak van ontevredenheid van de MIVB-reizigers. Dit is in strijd met wat de MIVB tot nu toe heeft gezegd.

De heer Denis Grimberghs wenst eveneens de bewering van de nieuwe staatssecretaris, die een beleid wil voeren dat evenwaardig is aan dat van Steve Stevaert, te onderstrepen : het gratis openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Il n'est dès lors pas illégitime qu'on traite du libre accès au transport public.

Quant à la suggestion de plusieurs commissaires de traiter de manière concomitante de la politique de stationnement, il n'a aucune objection à la désignation d'un rapporteur pour la deuxième proposition d'ordonnance n° A-420/1 et pour en débattre. Si pour tous les sujets traités dans le PRD – le PRD aborde tous les sujets et donne une solution à tout – le Parlement espère que le gouvernement viennois avec des projets, les parlementaires attendront Godot.

Devant l'apathie gouvernementale, il est plus que légitime que les parlementaires déposent de temps en temps une proposition d'ordonnance pertinente.

Et M. Benoît Cerexhe de réitérer que depuis 1995, c'est-à-dire huit ans, le parlement attend cette Agence régionale de stationnement.

Le secrétaire d'Etat rappelle qu'il est en fonction depuis six semaines et que depuis le début il a déclaré que le stationnement était la toute grande priorité pour résoudre le problème de mobilité.

M. Denis Grimberghs rappelle qu'en début de discussion de cette proposition, d'aucuns, dont des responsables de la STIB, affirmaient que le prix n'avait aucun impact sur la demande. Le député avait à l'époque déjà brandi un premier article de Test-Achats montrant qu'il y avait au contraire élasticité du prix à la demande (Test-Achats n° 441 de mars 2001). Cet article portait sur le potentiel du transport public : les usagers des véhicules privés qui pouvaient effectuer un transfert modal vers le transport public.

Parmi les paramètres qui pouvaient assurer un transfert modal, le premier était le prix. Dans la nouvelle enquête Test-Achats dont il a été beaucoup question dans les médias « Enquête métro-tram-bus » êtes-vous content de votre seconde voiture ?, les usagers portent un regard critique sur les métro-tram-bus. Principaux sujets de préoccupation : les horaires et la ponctualité, mais aussi la qualité des abris et la sécurité sous toutes ses formes (Test-Achats n° 470 – novembre 2003).

Selon M. Denis Grimberghs, le prix est une des causes fondamentales de l'insatisfaction des usagers des transports en commun. C'est la deuxième cause d'insatisfaction du public de la STIB selon l'enquête, ce qui vient contredire tout ce qui a été dit par la STIB jusqu'à présent.

M. Denis Grimberghs souhaite également pointer l'affirmation du nouveau secrétaire d'Etat qui veut mener une politique équivalente à celle de Steve Stevaert : la gratuité des transports en commun en Région bruxelloise.

Drie jaar geleden, toen de indieners van het voorstel van resolutie tot gratis openbaar vervoer voor de 65-plussers spraken, kregen ze als antwoord dat dit een zeer slecht idee was. Als lid van de oppositie stellen zij vast dat de meerderheid zich bij hun standpunt aangesloten heeft. Maatregelen gericht op de vrije toegang voor steeds grotere categorieën van gebruikers, hebben ertoe geleid dat er maatregelen genomen konden worden ten gunste van een mobiliteitsbeleid. Die hebben niet enkel sociale doelstellingen gehad. De politieke doelstelling bestaat erin in te spelen op de prijs om de vraag naar openbaar vervoer te verhogen. Dat is de prioritaire doelstelling in alle gewestelijke plannen, of het nu gaat over het Iris-verkeersplan, het GewOP of een ander plan.

De heer Denis Grimberghs herinnert eraan dat de Brusselaars reeds drie vierde van hun openbaar vervoerticket via hun belastingen betalen.

Het feit dat 75 % van de vervoerbewijzen door het Gewest gefinancierd wordt, moet onderstreept worden, omdat de MIVB in haar financieringspercentage rekening houdt met de gratis vervoerbewijzen voor de -12-jarigen en de 65-plussers. De volksvertegenwoordiger vindt dat als het geheel van de gebruikers gecompenseerd zal worden ... men een financieringspercentage van 100 % zal bereiken !

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat een ander punt sinds drie jaar veranderd is, te weten het verband tussen de voorstellen in het voorstel van resolutie en het parkeerbeleid. Vandaag durven bepaalde politici te overwegen de automobilisten te laten betalen voor het openbaar vervoer. Hij geeft het voorbeeld van Londen, waar tol geheven wordt in de City.

De volksvertegenwoordiger nodigt zijn collega's uit om het nieuwe amendement dat in de commissie ingediend is, aandachtig te lezen. Zijn collega's zullen vaststellen dat de indieners geen volksraadpleging meer willen, maar voorstellen dat de Regering snel tot actie over gaat.

De heer Denis Grimberghs hoopt dat de parlementsleden die tegen hun voorstel van resolutie zullen stemmen, de moed zullen hebben om dat duidelijk aan hun kiezers uit te leggen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt vast dat men in een pre-electorale periode zit.

De heer Benoît Cerexhe betwist deze bewering, omdat dit voorstel van resolutie jaren geleden tijdens een niet-verdachte periode ingediend is.

De heer Jean-Pierre Cornelissen blijft erbij dat de indieners van het voorstel simplistisch te werk gaan en populistisch zijn. Hij herinnert eraan dat het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers in het Hoofdstedelijk Gewest opgelegd is door Steve Stevaert.

Il y a trois ans lorsque les auteurs de la proposition de résolution parlaient du libre accès pour les plus de soixante-cinq ans, on leur répliquait que c'était une fort mauvaise idée. Membres de l'opposition, ils voient que la majorité s'est ralliée à leur point de vue. Des mesures de libre accès pour des catégories de plus en plus importantes d'utilisateurs ont permis de prendre des mesures en faveur d'une politique de mobilité et n'ont pas eu uniquement des objectifs sociaux. L'objectif politique étant de jouer sur le prix pour augmenter la demande de transport public. C'est l'objectif prioritaire repris dans tous les plans régionaux, que ce soit le Plan Iris des déplacements, le PRD ou autre.

Et M. Denis Grimberghs de rappeler que les Bruxellois paient déjà trois quarts du ticket de transports en commun dans leurs impôts.

Le fait que 75 % des titres de transport soient financés par la Région mérite d'être souligné car lorsque la STIB reprend dans son taux de couverture les libres accès pour les moins douze ans et les plus de soixante-cinq ans, le député estime qu'ainsi lorsqu'on sera à une compensation pour la totalité des usagers ... on aura 100 % de taux de couverture !

M. Denis Grimberghs signale qu'un autre point a évolué depuis trois ans, c'est le lien entre les propositions faites dans la proposition de résolution et la politique de stationnement. Aujourd'hui certains responsables politiques osent envisager de faire payer les automobilistes pour les transports en commun. Et de citer le cas de Londres, qui a introduit le péage urbain au centre de la City.

Le député invite ses collègues à lire attentivement le nouvel amendement déposé en commission. Ses collègues constateront que les auteurs ne demandent plus la consultation populaire mais suggèrent que le gouvernement passe rapidement à l'action.

M. Denis Grimberghs espère que les parlementaires qui voteront contre leur proposition de résolution auront le courage de le dire clairement à leurs électeurs.

M. Jean-Pierre Cornelissen constate qu'on est en période pré-électorale.

M. Benoît Cerexhe conteste cette affirmation car cela fait des années que cette proposition de résolution a été déposée en période non suspecte.

M. Jean-Pierre Cornelissen persiste à penser que les auteurs de la proposition font du simplisme et du populisme. Et de rappeler que la gratuité pour les plus de soixante-cinq ans en Région bruxelloise a été imposée par Steve Stevaert.

De volksvertegenwoordiger wijst er ook op dat er voor de leefloners nog altijd een probleem is met het gebruik van het openbaar vervoer.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt persoonlijk dat de maatregelen ten gunste van het parkeren niet op hetzelfde ogenblik genomen kunnen worden, maar vroeger genomen moeten worden om ervoor te zorgen dat er werkelijk een overstap tussen de verschillende vervoersmodi mogelijk wordt. Hij wijst op de parkeerproblemen rond Simonis (waar de ondergrondse parking onderbenut is). Bovendien beschikt de MIVB over onvoldoende rollend materieel om tegemoet te komen aan een plotse toename van reizigers.

De heer Denis Grimberghs stelt vast dat zijn collega eerst een fiscale opbrengst wil, alvorens tot actie over te gaan.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert eraan dat, telkens als men ergens in Europa besliste om het openbaar vervoer gratis te maken, men van dit initiatief afgestapt is (bijvoorbeeld Rome).

Hij meent dat er lang genoeg nagedacht moet worden alvorens een beslissing te nemen die financiële lasten met zich brengt voor het Gewest.

De heer Alain Adriaens wijst erop dat zes parlementsleden samen een voorstel ondertekend hebben, en dat dit dus belangrijk is voor hen en voor het Parlement.

De nagestreefde doelstelling, te weten een overstap naar het openbaar vervoer, is een belangrijke doelstelling, ook voor de Ecolo-fractie.

De heer Alain Adriaens heeft de indruk dat de volksvertegenwoordigers het woord « gratis » niet zo snel in de mond nemen, omdat het niet met de werkelijkheid overeenstemt, aangezien het openbaar vervoer altijd door iemand gefinancierd moet worden. De heer Alain Adriaens geeft toe dat de commissie twee jaar geleden in het algemeen negatief gereageerd heeft, en misschien wel een beetje voorbarig.

De heer Alain Adriaens zegt dat de gedachtewisseling in zijn fractie voortgezet wordt. Hij is ervan overtuigd dat men op termijn gratis openbaar vervoer zal aanbieden.

De personen te goeder trouw zullen moeten toegeven dat, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de cdH het debat over het gratis openbaar vervoer op gang gebracht heeft. De volksvertegenwoordiger wenst dat men in het Parlement vooruitgang boekt over deze kwestie opdat die op middellange en lange termijn geregeld wordt. Men moet evenwel de financieringswijze van het gratis openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nader onderzoeken.

De indieners van het voorstel stellen twee financieringsbronnen voor : de heffing van belastingen voor de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en de

Le député signale également que pour les minimexés il y a toujours un problème d'accès aux transports en commun.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime personnellement que les mesures en faveur du stationnement ne peuvent être prises de manière concomitante mais doivent être prises antérieurement pour s'assurer qu'il y ait réellement un transfert modal. Et de signaler les problèmes de stationnement autour de Simonis (où le parking souterrain est sous-utilisé). De plus, la STIB n'a pas le matériel roulant suffisant pour répondre à un accroissement subi d'utilisateurs.

M. Denis Grimberghs constate que son collègue souhaite d'abord avoir des recettes fiscales avant de passer à l'action.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle que là où, en Europe, on avait pensé passer à la gratuité des transports en commun, cette tentative a été abandonnée (exemple Rome).

Il estime que pour une décision qui engage budgétairement la Région, il faut prendre le temps de la réflexion.

Pour M. Alain Adriaens, lorsque les six parlementaires d'un groupe co-signent une proposition, c'est qu'elle est importante pour eux, pour le parlement.

Il faut reconnaître que l'objectif visé : assurer un transfert modal vers les transports en commun est un objectif cher au groupe Ecolo également.

M. Alain Adriaens a l'impression que les députés semblent usurper moins le mot gratuité, qui ne correspond pas à la réalité étant donné que le transport public est financé quelque part. M. Alain Adriaens reconnaît qu'il y a deux ans la commission a réagi de manière globalement négative et peut-être un peu de manière précipitée.

M. Alain Adriaens informe qu'au sein de son groupe la réflexion se poursuit. Il est persuadé qu'à terme on en viendra au libre accès aux transports en commun pour les usagers.

Les personnes de bonne foi reconnaîtront qu'en Région bruxelloise c'est le Cdh qui a amené le débat sur la gratuité. Le député souhaite qu'on avance au sein du parlement sur la question pour la régler à moyen et long terme tout en examinant les modalités de financement du libre accès aux transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale.

Les auteurs de la proposition proposent deux sources de financement : la taxation des habitants de la Région bruxelloise et d'autre part, la taxation du stationnement des voi-

heffing voor het parkeren van wagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De heer Alain Adriaens heeft andere financieringspistes achter de hand. De buurgewesten met talrijke inwoners die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komen werken, zouden misschien ook kunnen bijdragen tot de financiering van het openbaar vervoer in de hoofdstad. Als men het openbaar vervoer geleidelijk gratis maakt, schaft men de inningskosten af die iets meer dan 20 miljoen euro per jaar bedragen.

De volksvertegenwoordiger heeft vandaag, vóór het debat in de commissie, een e-mail ontvangen van een gebruiker van het openbaar vervoer die bezwaren had tegen de beweringen van de heer Flausch tegen het gratis openbaar vervoer. De heer Alain Adriaens meent inderdaad dat het eventueel gratis maken van het openbaar vervoer een politieke beslissing moet zijn en geen beslissing van een leidend ambtenaar bij de MIVB, die werknemer is van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze gebruiker van het openbaar vervoer vroeg eveneens aan de volksvertegenwoordiger of men de voetgangers deed betalen voor het aanleggen van de trottoirs, de openbare verlichting, enz. Volgens hem zijn deze vragen terecht. De parlementsleden moeten echter op voorhand de nodige middelen vinden om op termijn het gratis openbaar vervoer te financieren.

De heer Alain Adriaens verzoekt de parlementsleden van de meerderheid om eveneens na te denken over de middelen om de resterende 25 % van het vervoerbewijs te financieren. Thans wordt dit deel nog altijd door de gebruiker gefinancierd.

De heer Bernard Ide hoopt dat de commissieleden vandaag niet overgaan tot stemming over het voorstel van resolutie om drie redenen :

- het radicale amendement van de indieners van het voorstel stelt voor om de volksraadpleging af te schaffen. Volgens de heer Ide, is dat een goed voorstel, omdat deze raadpleging moeilijk te organiseren valt;
- de vrije toegang tot het openbaar vervoer zou volgens de indieners van het voorstel van resolutie enkel gelden voor de Brusselaars; in dat geval, zitten wij nog altijd met het probleem van de inningskosten voor de vervoerbewijzen die 830 miljoen BEF bedragen voor de niet-Brusselaars;
- alvorens enige maatregel te nemen, moet men een tijdspad vaststellen : dit voorstel van resolutie zou in ieder geval niet op korte termijn van toepassing zijn, gelet op de financiële toestand van het Gewest.

De heer Bernard Ide is er daarentegen van overtuigd dat men op korte termijn moet denken aan het gratis maken van het openbaar vervoer voor de WIWG's, die nog altijd hun vervoerbewijs moeten betalen, terwijl personen van de derde leeftijd die veel geld hebben, gratis op het openbaar vervoer mogen. Deze maatregel zou op korte termijn geno-

tures en Région bruxelloise. M. Alain Adriaens a d'autres pistes de financement. Les Régions voisines qui ont de nombreux habitants qui viennent travailler en Région bruxelloise devraient peut-être également contribuer au financement des transports en commun dans la capitale. Il faut savoir que si on œuvre progressivement pour le non paiement du transport public par les usagers, on supprimera des frais de perception dont le coût s'élève à un peu plus de vingt millions d'euros par an.

Le député a reçu en ce jour avant le débat en commission un courriel d'un usager des transports en commun qui s'insurgeait contre les affirmations de M. Flausch contre la gratuité des transports en commun. M. Alain Adriaens estime en effet que la gratuité éventuelle des transports en commun doit être une décision du politique et non d'un dirigeant de la STIB, employé de la Région de Bruxelles-Capitale. Cet usager des transports en commun demandait également au député si on faisait payer les piétons pour le pavage des trottoirs, pour l'éclairage public, etc. Il lui semble que ces questions sont judicieuses; les parlementaires doivent néanmoins trouver au préalable des moyens raisonnables pour financer à terme ce libre accès aux transports en commun.

M. Alain Adriaens invite les parlementaires de la majorité à réfléchir également aux moyens pour financer autrement le quart du titre de transport; il est actuellement encore financé par l'usager.

M. Bernard Ide espère que les commissaires ne s'exprimeront pas en ce jour par un vote sur la proposition de résolution et ce, pour trois raisons :

- l'amendement radical des auteurs de la proposition suggère de supprimer la consultation populaire. Pour M. Ide, étant donné la difficulté de l'organiser, il se rallie à cette proposition;
- le libre accès aux transports en commun serait pour les auteurs de la proposition de résolution uniquement assuré pour les Bruxellois; dans ce cas, subsiste le problème du coût de perception des titres de transport qui s'élèvent à 830 millions d'anciens francs belges pour les non Bruxellois;
- avant de prendre quelque mesure que ce soit, il faut élaborer un échéancier : de toute manière, cette proposition de résolution n'est pas applicable à court terme étant donné la situation financière de la Région.

M. Bernard Ide est convaincu par contre qu'à court terme il faut songer à la gratuité pour les VIPO qui paient toujours leur titre de transport alors que des personnes du troisième âge bien nanties bénéficient des transports en commun gratuits. Cette mesure pourrait se prendre à court terme car les personnes VIPO bénéficient déjà de tarifs

men moeten worden, omdat de WIGW's reeds een voorkeurtarief krijgen. Volgens de volksvertegenwoordiger zou deze maatregel 3,5 miljoen euro kosten. Aan de WIGW's moet men ook de werkzoekenden toevoegen. Men mag ook niet de onrechtvaardige situatie vergeten die erin bestaat dat studenten van de Nederlandstalige hogescholen in Brussel gratis met openbaar vervoer mogen reizen.

Minister Chabert wijst erop dat de Franse Gemeenschap hetzelfde voordeel aan haar studenten zou kunnen toekennen.

De heer Denis Grimberghs meent dat, wat betreft het onderwerp dat nu besproken wordt, de heer Jean-Pierre Cornelissen op een punt gelijk heeft, te weten het punt van het rollend materieel. De MIVB blijft maar herhalen dat zij onvoldoende rollend materieel heeft om te kunnen inspelen op een té sterke vraag. De leiding van de MIVB beweert overigens dat de elasticiteit van de vraag bij prijsverandering niet verandert, maar tegelijk beweren zij bij hoog en bij laag dat de maatschappij over onvoldoende stellen beschikt ingeval bepaalde categorieën gratis gebruik zouden mogen maken van het openbaar vervoer. Volgens de volksvertegenwoordiger is dat wel het bewijs *ex absurdo* dat er wel elasticiteit van de vraag bij prijsverandering is. Er bestaat inderdaad een ernstig tekort aan rollend materieel, maar dat is voornamelijk het gevolg van het feit dat de vorige Regering de aankoop van nieuw rollend materieel stopgezet heeft om de metrowerken voort te zetten en dat de huidige regering de volgende regering daarmee belast heeft.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert de heer Denis Grimberghs eraan dat minister Thys reeds de aankoop van nieuw rollend materieel stopgezet heeft.

De heer Denis Grimberghs verbetert hem : tram 2000 is door wijlen minister Jean-Louis Thys besteld. Men moet echt op tijd maatregelen nemen om het rollend materieel uit te breiden om een dynamische openbaarvervoermaatschappij te hebben.

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat er nog altijd 830 miljoen BEF aan inningskosten overblijven. De indieners van het voorstel van resolutie stellen gratis openbaar vervoer voor de Brusselaars voor, maar die zouden wel een vervoerbewijs moeten hebben opdat controle op het net mogelijk blijft. Dat betekent dat niet alle kosten van de inning zullen verdwijnen, maar dat de bestemming van bepaalde uitgaven gewijzigd kan worden, onder meer met het oog op de controle op het net.

De volksvertegenwoordiger wenst dat het debat in dit verband voortgezet wordt, maar onderstreept dat de indieners het debat niet willen forceren en de stemming niet willen ontlopen.

De voorzitter wijst er voorts op dat de heer Bernard Ide reeds drie andere vragen ingediend heeft met het oog op

préférentiels. Selon le député, le coût de cette mesure s'élèverait à 3,5 millions d'euros. Aux VIPO, il faut également rajouter les demandeurs d'emploi et ne pas oublier l'inéquité soulevée par la gratuité des transports en commun octroyée aux étudiants des hautes écoles néerlandophones à Bruxelles.

Le ministre Chabert signale que la Communauté française pourrait octroyer le même avantage à ses étudiants.

M. Denis Grimberghs pense que sur le thème en discussion, M. Jean-Pierre Cornelissen a raison sur un point, c'est la question du matériel roulant. La STIB évoque à l'envi le fait qu'elle ne dispose pas du matériel roulant suffisant pour répondre à une augmentation de la demande trop importante. Par ailleurs, les dirigeants de la STIB affirment qu'il n'y a pas d'élasticité de la demande au prix mais parallèlement ils crient lorsque la gratuité est instaurée à la STIB pour certains catégories de personnes, que la société ne dispose pas des voitures suffisantes. Pour le député, il s'agit bien là de la preuve par l'absurde qu'il y a élasticité de la demande au prix. Il existe en effet un très grave problème de matériel roulant principalement dû au fait que le gouvernement précédent a suspendu l'acquisition de nouveau matériel roulant pour les travaux du métro et que le gouvernement en place a reporté la charge sur le suivant.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle à l'attention de M. Denis Grimberghs que le ministre Thys avait déjà suspendu l'acquisition de nouveau matériel roulant.

M. Denis Grimberghs corrige : le tram 2000 a été commandé par feu le ministre Jean-Louis Thys. Il faut vraiment pouvoir prendre à temps les mesures d'extension du parc du matériel roulant pour avoir une société de transports en commun dynamique.

M. Denis Grimberghs signale qu'il demeure un coût de perception de 830 millions d'anciens francs belges. Les auteurs de leur proposition de résolution suggèrent un libre accès pour les Bruxellois, munis cependant d'un titre de transport qui permettrait le contrôle sur le réseau. Ce qui veut dire que tous les coûts liés aujourd'hui à la perception ne disparaîtront pas mais que l'on doit pouvoir réorienter l'affectation de certaines dépenses en la matière notamment vers la surveillance du réseau.

Enfin, le député émet le souhait de poursuivre le débat sur le sujet, tout en soulignant que les auteurs ne veulent ni forcer le débat ni éviter éventuellement un vote.

Le président signale par ailleurs que M. Bernard Ide a déjà introduit l'examen de trois autres demandes de libre

het gratis maken van het openbaar vervoer op korte termijn voor de WIGW's, de werklozen en de Franstalige studenten van de hogescholen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is het eens met het voorstel, maar onderstreept dat de kwestie van het gratis openbaar vervoer complex is. Men mag vooral niet denken dat alles vanzelf gaat. Naast de financiële kwestie, rijzen er nog andere kwesties. Hij is het daarentegen wel eens met het voorstel van de heer Bernard Ide om gratis openbaar vervoer mogelijk te maken op korte termijn voor wie dat nodig heeft. Dit debat is overigens bij de MIVB gevoerd.

De heer Benoît Cerexhe is het eens met zijn collega Denis Grimberghs. Bij de herbespreking van dit voorstel van resolutie, zou hij willen dat de commissie de nieuwe staatssecretaris hoort. Deze discussie moet voortgezet worden omdat het voorstel al in 2000 ingediend is.

Op 10 december 2003 hebben de volksvertegenwoordigers de kans gehad om de staatssecretaris te horen in verband met het gratis openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Pascal Smet zegt dat zijn partij, zowel in Brussel als op federaal niveau, altijd voorstander geweest is van gratis openbaar vervoer. In Brussel rijst echter het probleem van de financiering daarvan. Iemand moet altijd betalen. Zijn politieke fractie is er zich wel degelijk van bewust dat het in Brussel nu niet mogelijk is om het openbaar vervoer gratis te maken voor andere categorieën dan de 65-plussers, de -12-jarigen en de studenten van de Nederlandstalige hogescholen. De staatssecretaris kondigt echter aan dat zijn partij zal nagaan wat de werkgevers kunnen betalen via de betalende derde.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert eraan dat zulks reeds gedeeltelijk het geval is voor de ambtenaren.

De heer Pascal Smet meent dat het thema van de financiering van het openbaar vervoer in Brussel op federaal niveau te berde gebracht moet worden, omdat de openbaarvervoermaatschappijen veel pendelaars vervoeren.

Wat de tarieven van de MIVB betreft, heeft de Regering het eerste voorstel van de MIVB van einde november niet aanvaard. Het onderwerp zal opnieuw besproken worden tijdens de vergadering van de Regering deze week.

Volgens de staatssecretaris gaat het niet om gratis openbaar vervoer, aangezien de indieners van het voorstel van resolutie de totale opbrengst van de MIVB (ongeveer 4 miljard BEF) omzetten in een retributie die door alle Brusselse gezinnen betaald zou worden, met inbegrip van de 65-plussers die vandaag gratis reizen. Dat komt neer op ongeveer 400.000 gezinnen, en dus ongeveer 10.000 BEF per gezin. Wat doet men met de gebruikers die niet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gedomicilieerd zijn (ongeveer 25 %) ? Moet men een « klassieke » tariefstructuur voor die mensen behouden ?

accès à court terme pour les VIPO, les chômeurs et les étudiants francophones des hautes écoles.

M. Jean-Pierre Cornelissen se rallie à la proposition faite tout en soulignant que la question de la gratuité des transports en commun est un problème complexe. Il ne faut surtout pas s'inscrire dans la perspective du « il n'y a qu'à ». Outre les problèmes financiers, se posent également d'autres questions. Par contre, il peut marquer son accord avec la proposition de M. Bernard Ide d'accorder la gratuité à court terme à ceux qui en ont le plus besoin. Ce débat avait par ailleurs déjà eu lieu à la STIB.

M. Benoît Cerexhe rejoint son collègue Denis Grimberghs. Lors du réexamen de cette proposition de résolution, il souhaiterait que la commission puisse entendre le nouveau secrétaire d'Etat. Il faut que la discussion avance car cette proposition a été déposée en 2000.

Le 10 décembre 2003, les députés eurent enfin l'occasion d'entendre le secrétaire d'Etat au sujet de la gratuité du transport public en Région de Bruxelles-Capitale.

M. Pascal Smet informe qu'à Bruxelles comme au Fédéral, son parti a toujours prôné la gratuité. Cependant, à Bruxelles se pose le problème du financement de cette gratuité; il faut toujours quelque part payer. Son groupe politique est bien conscient qu'à Bruxelles il n'est pas possible de financer actuellement la gratuité au-delà des plus de soixante-cinq ans, des moins de douze ans et des étudiants du supérieur néerlandophone qui ne paient pas non plus. Néanmoins, le secrétaire d'Etat annonce que son parti souhaite voir ce que les employeurs peuvent payer à travers le tiers payant.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle que c'est déjà partiellement le cas pour les fonctionnaires.

M. Pascal Smet est d'avis qu'il faut aborder le sujet du financement des transports en commun à Bruxelles au niveau fédéral car les opérateurs de transports en commun à Bruxelles transportent beaucoup de navetteurs.

Pour ce qui est de la tarification de la STIB, le gouvernement n'a pas accepté la première proposition de la STIB faite fin novembre. Le sujet sera de nouveau évoqué lors de la réunion du gouvernement de cette semaine.

Pour le secrétaire d'Etat, il ne s'agit pas de gratuité puisque les auteurs de la proposition de résolution convertissent les recettes totales de la STIB (± 4 Mia d'anciens BEF) en une redevance qui serait payée par tous les ménages bruxellois, y compris les plus de soixante-cinq ans qui voyagent aujourd'hui gratuitement. Dans ce raisonnement, cela concerne ± 400.000 ménages à raison de ± 10.000 anciens BEF/ménage. Que fait-on des usagers du réseau non domiciliés en Région (± 25 %) ? Devrait-on garder une structure tarifaire « classique » pour eux ?

Zo ja, tast men het principe aan van de algemeen geldende tariefstructuren die de indieners van het voorstel van resolutie verdedigd hebben in het dossier van de 65-plussers.

Zo neen, hoe moet men het geheel van de potentiële gezinnen vaststellen die de heffing zouden moeten betalen ?

Volgens de staatssecretaris beroepen de auteurs zich op verwijzingen (« Compte transport voyageurs » – Delepierre – Dramais) die in de lijn liggen van de billijke kostprijs van het vervoer, rekening houdend met externe kosten, die niet verenigbaar zijn met het gratis vervoer dat de indieners voorstellen (deresponsabilisering van de gebruiker met zijn mobiliteitskeuzen).

De tariefstructuur die thans wordt voorgesteld door de MIVB ligt nog steeds in de lijn van die welke de eerste Regering van het Gewest met wijlen J.-L. Thys had voorgestaan.

De Regering is voorstander van een billijke democratische prijs voor het openbaar vervoer met een speciale regeling voor drie groepen van gebruikers : de jongeren, de 65-plussers en de sociaal zwakken.

In verband met het betaald parkeren in de kantoorzones, streeft het gewestelijk beleid (Irisplan) inderdaad naar :

- de vermindering van de mogelijkheden voor het langparkeren van pendelaars;
- de toename van de roulatie in de handelswijken;
- de bescherming van de wijkbewoners.

De staatssecretaris is voorstander van een progressieve tarifiering langs de weg om de langparkeeders te verwijderen naar de openbare parkeergarages buiten de weg. De tarifiering is niet de enige manier om daartoe bij te dragen. Een combinatie van parkeermeters in de drukke straten (kantoorwijken, handelswijken) en van bufferzones met blauwe zone zou een beter compromis zijn om de wijkbewoners niet te destabiliseren.

De parkeerkaart per gezin, die het mogelijk maakt om tegen verminderde prijs te parkeren op de weg, is in werkelijkheid een uitbreiding van de bewonerskaart tot alle wegen van het Gewest. Zo'n kaart zou het iedere Brusselaar mogelijk maken om in betere omstandigheden te parkeren op de plaats van bestemming en zou ertoe aanzetten om van de wagen gebruik te maken in het Brussels Gewest, ten nadele van andere vervoermodi. Wanneer men weet dat nagenoeg 60% van de verplaatsingen met de privé-wagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor rekening komt van de Brusselaars, is het duidelijk dat de Regering die maatregel niet kan steunen. Men moet alle gebruikers – met

Si oui, cela romprait le principe de l'universalité des structures tarifaires que les auteurs de la proposition de résolution ont défendu par ailleurs dans le dossier des plus de soixante-cinq ans.

Si non, comment définir le bassin des ménages potentiels sur lesquels serait prélevée ladite redevance ?

Selon le secrétaire d'Etat, les auteurs font valoir des références (« Compte transport voyageurs » – Delepierre – Dramais) qui sont dans la ligne du coût juste et équitable du transport, intégrant les coûts externes, et qui ne sont pas compatibles avec la « gratuité » que les auteurs défendent (déresponsabilisation de l'utilisateur sur ses choix de mobilité).

La structure tarifaire actuellement proposée par la STIB est toujours dans la ligne de celle que le premier gouvernement de la Région, auquel participait feu J.-L. Thys, avait défendue ...

Le gouvernement est partisan d'un juste prix démocratique pour les transports publics avec des correctifs pour trois groupes d'usagers: les jeunes, les plus de soixante-cinq ans, les socialement démunis.

En ce qui concerne le stationnement payant dans les zones de bureaux, la politique régionale (Plan Iris) privilégie effectivement :

- la diminution des capacités pour le stationnement ventouse des navetteurs;
- l'augmentation de la rotation dans les quartiers commerçants;
- la protection des riverains.

Le secrétaire d'Etat prône une tarification progressive en voirie, tendant à repousser la longue durée dans les parkings publics hors voiries. La tarification n'est pas la seule manière de concourir à cet objectif. Une combinaison d'horodateurs dans les artères soumises à fortes pressions (administrative, commerciale), entourée de zones tampons en zone bleue pourrait être un meilleur compromis pour ne pas destabiliser les riverains.

Quant à la carte de stationnement par ménage permettant le stationnement à prix réduit en voirie, il s'agit en réalité d'une extension du bénéfice de la carte riverain à l'ensemble des voiries de la Région. Une telle carte permettrait à chaque Bruxellois de disposer de meilleures conditions de stationnement à destination, et encouragerait dès lors l'utilisation de la voiture, en Région bruxelloise, au détriment d'autres modes. Lorsqu'on sait que près de 60% des déplacements en voiture particulière en Région de Bruxelles-Capitale sont faits par des Bruxellois, il est clair que le gouvernement ne peut appuyer cette mesure. Il faut responsabiliser tous les usagers – Bruxellois y compris –

inbegrip van de Brusselaars – responsabiliseren voor de mobiliteitskeuzen die zij maken. De enige uitzondering op dit principe heeft betrekking op de faciliteiten die worden verleend aan de wijkbewoners om met hun eigen wagen te parkeren in de nabijheid van hun woonplaats en op z'n minst aan hen voorrang te verlenen in de wijken waar veel wordt geparkeerd.

De staatssecretaris meent voorts dat de toename voor de WIGW's, die het gevolg is van de toename van vorig jaar, evenmin aanvaardbaar is.

De heer Bernard Ide is het ermee eens. Met de toename van vorig jaar, zal dit in totaal neerkomen op 2,5 % voor de WIGW's, terwijl gratis openbaar vervoer voor de WIGW's voor het Gewest niet zoveel zou kosten, en veel minder dan voor de 65-plussers. Dit is uit sociaal oogpunt meer verantwoord.

De heer Pascal Smet herinnert eraan dat het niet logisch is dat er moet worden betaald voor de overstapparkeringsruimte aan het COOVI. De reizigers van het openbaar vervoer maken er trouwens geen gebruik van. De parkeerplaats blijft leeg.

Een toename van 6,5 % voor de tienrittenkaart lijkt eveneens te hoog, gelet op de inflatie. De MIVB-top zal uitleg komen verschaffen aan de Regering. De beslissing moet evenwel snel worden genomen, want die verhogingen zijn gepland voor de maand februari. Ondertussen is de beslissing van de Regering genomen. In 2004 zal er geen verhoging zijn voor de WIGW's, voor de schoolgaande kinderen, voor de fietsen die worden meegenomen en de tarifiering voor de overstapparkeringsplaatsen (COOVI) wordt uit het tarifieringschema genomen. De meeste andere biljetten worden daarentegen duurder. De grootste stijging geldt voor de tienrittenkaart (6,5 %). De gemiddelde verhoging bedraagt ongeveer 2,63 %.

De heer Bernard Ide wenst te weten wie beslist. Is het de MIVB of de Regering die echt iets te zeggen heeft? Te oordelen naar het beheerscontract, meende hij te begrijpen dat de MIVB beslist, en dat de Regering bevestigt.

De staatssecretaris bevestigt dat dit wel degelijk het geval is. De Regering bevestigt behalve voor de voorkeurtarieven en bepaalde uitzonderingen. De Regering heeft steeds het laatste woord en in bepaalde gevallen kan zij de Raad van bestuur vragen om het huiswerk over te doen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wenst te herhalen dat de MIVB een gewestelijke semi-overheidsinstelling van type B is, met een raad van bestuur en een beheerscomité, die een zekere autonomie hebben. Persoonlijk is hij alleen maar blij met de stijging met 6,5 % van de tienrittenkaart. Het doel van de directie van de MIVB bestaat er immers in de gebruikers via een abonnement warm te maken voor het openbaar vervoer. In totaal betekent dit een verhoging

aux choix de mobilité qu'ils font. La seule exception à ce principe concerne les facilités à accorder aux riverains pour stationner leur véhicule propre à proximité de leur domicile et à tout le moins de leur accorder priorité dans les quartiers soumis à une forte pression de stationnement.

Le secrétaire d'Etat estime par ailleurs que l'augmentation pour les VIPO, qui succède à l'augmentation de l'année dernière, n'est pas non plus acceptable.

M. Bernard Ide est du même avis : avec l'augmentation de l'année dernière, cela fera au total plus 2,5 % pour les VIPO alors qu'accorder la gratuité aux VIPO ne coûterait pas la mer à boire à la Région, bien moins que pour les plus soixante-cinq ans et c'est socialement plus justifié.

M. Pascal Smet rappelle qu'il n'est pas non plus logique de payer pour le parking de dissuasion au CERIA. D'ailleurs, les utilisateurs des transports en commun ne s'y soumettent pas, le parking est vide.

Une augmentation de 6,5 % pour la carte de dix voyages lui paraît également trop élevée au regard de l'inflation. Les dirigeants de la STIB viendront s'expliquer au gouvernement. Néanmoins, la décision doit être prise rapidement car ces augmentations sont prévues pour le mois de février. Entre-temps, la décision du gouvernement a été prise. Il n'y aura pas d'augmentation en 2004 pour les VIPO, pour les scolaires, pour les vélos embarqués, et la tarification pour les parkings de transit (CERIA) est retirée de la grille tarifaire. Par contre, la plupart des autres titres subissent des hausses dont la plus importante concerne la carte de dix voyages (6,5 %), l'augmentation moyenne se situant à + 2,63 %.

M. Bernard Ide souhaite savoir qui décide, si c'est la STIB ou si le gouvernement a réellement quelque chose à dire. A travers le contrat de gestion, il avait cru comprendre que la STIB décidait et que le gouvernement ne faisait qu'entériner.

Le secrétaire d'Etat confirme que c'est bien cela : le gouvernement entérine sauf pour les tarifs préférentiels et certaines exceptions. C'est toujours le gouvernement qui a le dernier mot et, dans certains cas, il peut demander au conseil d'administration de revoir sa copie.

M. Jean-Pierre Cornelissen tient à rappeler que la STIB est un pararégional de type B avec un conseil d'administration et un comité de gestion qui ont une certaine autonomie. Personnellement, il ne peut que se réjouir de l'augmentation de 6,5 % de la carte de dix voyages. L'objectif poursuivi par la direction de la STIB est en effet d'assurer une fidélisation de ses usagers à travers la formule de l'abonnement. Au total, cela représente une augmentation

van de tarieven van de MIVB met 3,2 %, wat volkomen aanvaardbaar is.

De staatssecretaris herinnert er evenwel aan dat het om een verhoging van 6 % gaat over twee jaar, terwijl de inflatie niet meer dan 3 % bedraagt. De staatssecretaris heeft een probleem met de sociale abonnementen omdat het de mensen met een laag inkomen zijn die een abonnement kunnen kopen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert aan de formule van het maandabonnement.

De staatssecretaris zegt dat ze duurder zijn. De heer Pascal Smet meent dat het systeem averechtse gevolgen heeft : iemand die geld heeft rijdt goedkoper, terwijl iemand die geen geld heeft, meer betaalt voor het openbaar vervoer.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert eraan dat hij altijd het principe van de voorkeurtarieven volgens de sociale categorieën heeft verdedigd, net zoals de heer Willem Draps toen ze nog beiden in de raad van bestuur van de MIVB zitting hadden.

De heer Denis Grimberghs is ingenomen met deze informele discussie, want de kosten van het openbare vervoer zitten vervat in zijn voorstel van resolutie. Het commissielid stelt een evolutie vast in de verklaringen van de staatssecretaris. Hij zegt grosso modo dat de indieners van het voorstel van resolutie een nobel doel nastreven, maar dat het Gewest niet de middelen heeft. Tevoren werd hen dat niet gezegd. Men beweerde dat gratis een verachting van de openbare dienst betekent. Die verklaringen waren gedaan door staatssecretaris Delathouwer en nog meer door minister Chabert.

De heer Denis Grimberghs kan alleen maar vaststellen dat hij zijn doel bereikt, te weten het debat beginnen en de geesten op dit vlak rijp maken.

De volksvertegenwoordiger is het niet eens met de heer Alain Flausch, die altijd beweert dat men het dekkingspercentage bij de MIVB moet verhogen, terwijl het eerste criterium van de Brusselse openbare vervoerder erin moet bestaan het aantal reizigers te verhogen. Er wordt aan herinnerd dat het beheerscontract niet geschreven is door de overige bestuurder-directeur-generaal van de MIVB. De MIVB wordt in werkelijkheid bestuurd door de Regering zelf, want de raad van bestuur bestaat uit alle kabinetschefs van de ministers, met uitzondering van de kabinetschef van de heer Pascal Smet.

De heer Denis Grimberghs grijpt het incident van Hermann-Debroux aan om met klem te herhalen dat er extra rollend materieel nodig is op het bestaande net om meer mensen op het net te vervoeren.

De heer Denis Grimberghs vraagt zijn collega's om het boek van het « Collectif sans ticket » te lezen, « Le livre accès », uitgegeven bij « Editions du Cerisier ».

des tarifs de la STIB de 3,2 %, ce qui est tout à fait acceptable.

Le secrétaire d'Etat rappelle néanmoins qu'il s'agit d'une augmentation de 6 % en deux ans alors que l'inflation n'a pas dépassé les 3 %. Le secrétaire d'Etat a un problème avec les abonnements au niveau social car ce ne sont pas les gens qui ont des revenus inférieurs qui peuvent acquérir un abonnement.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle la formule de l'abonnement mensuel.

Le secrétaire d'Etat signale qu'ils sont plus chers. M. Pascal Smet estime que le système est quelque part pervers : quelqu'un qui a de l'argent roule à moindre prix alors que quelqu'un qui n'a pas d'argent paie plus cher pour les transports en commun.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle qu'il a toujours défendu le principe de tarifs préférentiels, selon les catégories sociales, de concert avec Monsieur Willem Draps, lorsqu'ils étaient au conseil d'administration de la STIB.

M. Denis Grimberghs se réjouit de cette discussion informelle car le coût des transports en commun est compris dans sa proposition de résolution. Le commissaire constate une évolution dans les affirmations du secrétaire d'Etat. Il dit en gros que l'objectif poursuivi par les auteurs de la proposition de résolution est noble mais que la Région n'a pas les moyens. Auparavant, on ne leur disait pas cela, on leur affirmait que la gratuité signifiait la dépréciation du service public. Ces affirmations étaient faites par le secrétaire d'Etat Delathouwer et encore plus par le ministre Chabert.

M. Denis Grimberghs ne peut que constater qu'il atteint son objectif : entamer le débat et faire évoluer les esprits sur ce point.

Le député ne partage pas l'opinion de M. Alain Flausch qui affirme sempiternellement qu'il faut augmenter le taux de couverture à la STIB alors que le critère n° 1 du transporteur public bruxellois doit être d'augmenter le nombre de voyageurs transportés. Et de rappeler que le contrat de gestion n'a pas été écrit par le seul administrateur-directeur général de la STIB. La STIB est en réalité gérée par le gouvernement lui-même car le conseil d'administration est composé de tous les chefs de cabinet des ministres, à l'exception du chef de cabinet de M. Pascal Smet.

Après l'incident d'Hermann-Debroux, M. Denis Grimberghs ne peut que répéter avec plus de force que pour transporter plus de personnes sur le réseau public, il faut du matériel roulant supplémentaire sur le réseau existant.

M. Denis Grimberghs invite ses collègues à lire le livre du Collectif sans ticket « Le livre accès » publié aux éditions du Cerisier.

De heer Jean-Pierre Cornelissen meent dat de acties van het « Collectif sans ticket » getuigen van burgerlijke ongehoorzaamheid.

De heer Denis Grimberghs vindt dat burgerlijke ongehoorzaamheid soms nodig is, maar hij begrijpt dat men in de fractie van de heer Jean-Pierre Cornelissen gehoorzamer is.

Alvorens het woord te verlenen aan de heer Denis Grimberghs, herinnert de voorzitter er in verband met amendement nr. 2, dat het voorstel van resolutie vervangt, aan dat de indieners op 7 maart 2001 reeds de inhoud van amendement nr. 1 hadden besproken. De heer Claude Michel had, als lid van de commissie, die indertijd werd voorgezeten door mevrouw Françoise Schepmans, gesuggereerd dat de indieners hun voorstel zouden intrekken of dat de andere commissieleden tegen zouden stemmen.

De heer Denis Grimberghs dankt de voorzitter dat hij hieraan heeft herinnerd. Hij is dan ook voornemens om de punten waarop hij het oorspronkelijke voorstel heeft gewijzigd, te verduidelijken en vervolgens tot de stemming over te gaan.

De indieners hebben weliswaar gemakkelijkschwege het hele dispositief in amendement nr. 2 overgenomen, aangezien amendement nr. 1 is ingetrokken, maar het voorstel van resolutie is niet helemaal gewijzigd.

Aanvankelijk hadden de indieners, om tegemoet te komen aan een politieke fractie (MR, FDF, MCC) die van dat soort politieke debatten houdt, voorgesteld om een volksraadpleging te houden, iets waarvan men nadien heeft afgezien. Er wordt opgemerkt dat deze fractie hiervan in het algemeen voorstander is wanneer zij in de oppositie zit. Van deze mogelijkheid, die aan de gemeenten is verleend via een wijziging van de wet, is, sinds zij aan de macht is, echter nog geen gebruikgemaakt.

De heer Denis Grimberghs is er, gelet op de evolutie in dit dossier, van overtuigd dat er geen tijd meer is om de bewoners te raadplegen, maar wel dat de Regering tot daden moet overgaan in verband met gratis openbaar vervoer. Sedert 2000, toen het voorstel van resolutie werd ingediend, zijn stappen ondernomen om de vrije toegang tot het openbaar vervoer in te voeren, om gratis openbaar vervoer te verlenen aan categorieën waarvoor men dat indertijd niet wilde. Sommigen hebben geargumenteed dat het moet, daartoe aangezet door het Vlaamse Gewest dat dit gratis openbaar vervoer heeft toegekend. Er wordt aan herinnerd dat de leden van de meerderheid aan het einde van de vorige zittingsperiode tegen het voorstel van de PSC (thans cdH) hebben gestemd om openbaar vervoer gratis te maken voor kinderen van jonger dan twaalf jaar.

De kwestie van de financiering is aan de orde gesteld. Dit is overigens de reden waarom in het voorstel van resolutie wordt gezinspeeld op een gewestelijk parkeerbeleid,

M. Jean-Pierre Cornelissen estime, quant à lui, que le Collectif sans ticket mène des actions inciviques.

M. Denis Grimberghs pense que de temps en temps il faut appliquer la désobéissance civile mais il comprend que dans le groupe de M. Jean-Pierre Cornelissen, on soit plus obéissant.

Le président, avant de céder la parole à M. Denis Grimberghs, pour faire le point sur l'amendement n° 2 qui remplace la proposition de résolution, rappelle que le 7 mars 2001 les auteurs avaient déjà abordé le contenu d'un amendement n° 1. En tant que membre de la commission, à l'époque présidée par Mme Françoise Schepmans, M. Claude Michel avait suggéré que soit les auteurs retirent leur proposition, soit les autres commissaires votent contre.

M. Denis Grimberghs remercie le président d'avoir rappelé ces rétroactes. Il se propose dès lors d'explicitier les points sur lesquels il a modifié la proposition initiale et ensuite de passer au vote.

Même si pour la facilité les auteurs ont repris l'ensemble du dispositif dans l'amendement n° 2, l'amendement n° 1 ayant été retiré, ce n'est pas l'ensemble de la proposition de résolution qui est modifiée.

Initialement, pour faire plaisir à un groupe politique (MR-FDF-MCC) qui aime ce genre d'animation du débat politique, les auteurs avaient prôné une consultation populaire, idée abandonnée par la suite. Et de noter qu'en général ce groupe prône cela lorsqu'il est dans l'opposition, mais cette possibilité, qui a été octroyée aux communes par une modification législative, n'a pas été utilisée depuis qu'il est au pouvoir.

M. Denis Grimberghs est convaincu, étant donné l'évolution dans ce dossier, que le temps n'est plus à la consultation des habitants mais bien à l'incitation du gouvernement à passer aux actes en ce qui concerne le libre-accès aux transports publics. Depuis 2000, date d'introduction de la proposition de résolution, des pas ont été posés vers le libre-accès, octroi de la gratuité à des catégories dont on ne voulait pas à l'époque. D'aucuns ont argumenté que c'est obligé, poussé dans le dos par la Région flamande que cette gratuité a été octroyée... Et de rappeler qu'à la fin de la législature précédente, les membres de la majorité ont voté contre la proposition PSC (aujourd'hui cdH) de rendre les transports en commun gratuits pour les moins de douze ans.

La question du financement est posée; c'est d'ailleurs la raison pour laquelle dans la proposition de résolution il est fait allusion à une politique de stationnement au niveau

opdat de ontvangsten van het algemeen betaald parkeren in de kantoorzones kunnen dienen voor de gedeeltelijke financiering van de kosten van het gratis openbaar vervoer. De heer Denis Grimberghs wijst erop dat de MIVB naar behoren moet worden gefinancierd, en zelfs beter moet worden gefinancierd, in zoverre in voldoende rollend materieel moet worden voorzien om de extra gebruikers van het openbaar vervoer goed openbaar vervoer te kunnen aanbieden.

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat de MIVB haar taak van openbare vervoerder zeker vervult als ze morgen meer reizigers vervoert.

De heer Denis Grimberghs meent dat het om een belangrijke politieke keuze gaat die moet worden gemaakt om het openbaar vervoer daadwerkelijk te promoten, de strijd aan te binden tegen de congestie en de kwaliteit van het leven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren. Om die reden verzoekt hij de bespreking te besluiten met een stemming.

De heer Bernard Ide herinnert eraan dat de zaken sedert de indiening van het voorstel van resolutie veranderd zijn, omdat gratis openbaar vervoer voor de 65-plussers en voor -12-jarigen reeds bestaat.

Het standpunt van zijn fractie verschilt niet meer zo veel van dat van de indieners van het voorstel van resolutie. Ecolo is voor gratis openbaar vervoer op termijn. Dit kan niet meer onmiddellijk worden ingevoerd wegens financieringsproblemen en wegens het gewicht van de financiering van de MIVB in de gewestelijke begroting. Dit moet echter een doel zijn van de Regering.

Ecolo wil echter onmiddellijk gratis openbaar vervoer voor de WIGW's en de werklozen. Het is immers absurd dat iemand als Etienne Davignon gratis reist op het openbaarvervoersnet, terwijl een werkloze of een WIGW moet betalen. Hij herinnert eraan dat deze maatregel slechts 140 miljoen BEF zou kosten.

De heer Bernard Ide dient een amendement nr. 3 in om onmiddellijk gratis vervoer in te voeren voor de WIGW's en, op termijn, voor iedereen op het MIVB-net.

De heer Bernard Ide vindt dat men zich niet mag beperken tot de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, omdat zo'n maatregel de daklozen en de personen zonder papieren zou uitsluiten. Hij stelt dan ook voor om de woorden « de inwoners » te laten wegvallen. Bovendien zou de controle 830 miljoen BEF kosten als men de maatregel beperkt tot de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Bernard Ide kan akkoord gaan met het voorstel indien wordt bepaald dat er onmiddellijk gratis openbaar vervoer is voor de WIGW's en op termijn gratis openbaar vervoer voor alle andere personen.

régional pour que les recettes du stationnement payant généralisé dans les zones de bureaux puissent financer en partie le coût du libre-accès au transport public. M. Denis Grimberghs souligne qu'il faut financer correctement la STIB et même la « surfinancer » dans la mesure où il faut prévoir le matériel roulant suffisant pour que le surplus d'usagers des transports en commun puisse bénéficier d'un transport public seyant.

M. Denis Grimberghs rappelle que plus il y aura de clients demain à la STIB plus celle-ci aura accompli son rôle de transporteur public.

M. Denis Grimberghs estime qu'il s'agit d'un choix politique important qui doit être fait pour promouvoir réellement le transport public et lutter contre la congestion et pour la qualité de vie en Région bruxelloise. Pour cette raison, il demande de conclure la discussion par un vote.

M. Bernard Ide rappelle en préambule que les choses ont évolué depuis l'introduction de cette proposition de résolution puisque la gratuité pour les plus de soixante-cinq ans et les moins de douze ans est un fait acquis.

La position de son groupe n'est plus tellement éloignée de celle des auteurs de la proposition de résolution; Ecolo est pour la gratuité à terme. Celle-ci ne peut être introduite immédiatement étant donné les problèmes de financement et le poids du financement de la STIB dans le budget régional. C'est cependant un objectif que le gouvernement doit s'assigner.

Ecolo demande néanmoins immédiatement la gratuité des transports en commun pour les VIPO et les chômeurs. Il est en effet absurde qu'un usager tel que M. Etienne Davignon voyage gratuitement sur le réseau des transports en commun alors qu'un chômeur ou un VIPO doit payer. Et de rappeler que cette mesure n'engendrerait qu'un coût de 140 millions d'anciens francs belges.

M. Bernard Ide introduit un amendement n° 3 pour prévoir immédiatement la gratuité pour les VIPO et à terme pour tout le monde sur le réseau de la STIB.

M. Bernard Ide est d'avis qu'il ne faudra pas se limiter aux habitants de la Région de Bruxelles-Capitale dans la mesure où cela exclurait les personnes sans domicile fixe et les personnes sans papier. Il suggère dès lors d'ôter les mots « les habitants ». De plus, si on se limite uniquement aux habitants de la Région de Bruxelles-Capitale cela engendrerait un coût pour le contrôle de 830 millions d'anciens francs belges.

M. Bernard Ide peut marquer son accord avec la proposition s'il est spécifié que la gratuité pour les VIPO est immédiate et que la gratuité pour le reste est à terme.

De heer Jean-Pierre Cornelissen blijft streng voor het voorstel van resolutie. Volgens hem is het niet opportuun en niet geschikt, zelfs met de elementen die de heer Bernard Ide aanbrengt.

Hij ziet er het nut niet van in om zo'n voorstel van resolutie goed te keuren, tenzij in het kader van de verkiezingen, waarbij beloften worden gedaan, terwijl de middelen hiervoor ontbreken.

Hij betreurt bovendien dat het Parlement meer en meer voorstellen van resolutie goedkeurt, in plaats van wetgevend werk te verrichten. Hij herinnert eraan dat het bestelde rollend materieel pas over twee of drie jaar zal worden geleverd. Het zal dan ook niet mogelijk zijn om een exponentiële groei van het aantal reizigers op te vangen op het MIVB-net.

Bovendien vraagt hij de indieners waar ze de nodige financiële middelen zouden halen, aangezien afdeling 12 reeds de hoofdmoot van de gewestbegroting opslokt. Zullen de cdH-volksvertegenwoordigers de bevolking uitleggen dat men besparingen moet doen op het vlak van het huisvestingsbeleid of het werkgelegenheidsbeleid om gratis openbaar vervoer voor iedereen mogelijk te maken ?

Inzake rollend materieel herinnert de heer Cornelissen er tevens aan dat de nieuwe trams die bij Bombardier zijn besteld, een gedeelte van de huidige trams, waarvan sommige voertuigen meer dan veertig jaar oud zijn, vervangen.

Ten slotte herinnert de heer Jean-Pierre Cornelissen eraan dat overal waar gratis vervoer is ingevoerd, men de maatregelen snel heeft ingetrokken (cf. het tijdelijke project in Rome) of toch niet overgestapt is van de eigen wagen naar het openbaar vervoer (het centrum van Hasselt). Het heeft er wel voor gezorgd dat voetgangers en fietsers die slechts drie kilometers moeten afleggen voortaan gebruikmaken van De Lijn omdat ze gratis kunnen reizen.

De heer Bernard Ide meent dat dit echt een averechts effect heeft.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zegt dat er grenzen zijn; men moet de reizigers naar behoren kunnen opvangen en bepaalde comfortnormen respecteren.

Hij wijst er bovendien op dat de reiziger slechts een derde bijdraagt in de kosten van het kaartje, terwijl de overhead twee derde betaalt.

Het klopt dat het Brussels Gewest ertoe genoopt werd gratis vervoer aan te bieden voor de 65-plussers en de kinderen van jonger dan twaalf jaar, omdat die maatregel werd ingevoerd in het Vlaams Gewest en in het Waals Gewest. De heer Jean-Pierre Cornelissen en de heer Willem Draps

M. Jean-Pierre Cornelissen garde toute sa sévérité envers la proposition de résolution; pour lui elle est inopportune et inappropriée. Et ce, même avec les éléments introduits par M. Bernard Ide.

Il ne voit pas l'intérêt d'adopter ce type de proposition de résolution sauf d'atteindre le cap électoral en faisant des promesses en l'air alors que les moyens manquent pour ce faire.

Il déplore en outre que le Parlement s'acharne de plus en plus à adopter des propositions de résolution plutôt qu'à légiférer. Et de rappeler que le matériel roulant commandé ne sera livré que dans deux à trois ans. Dès lors, une absorption d'une augmentation exponentielle de la clientèle serait impossible sur le réseau de la STIB.

De plus, il demande aux auteurs où ils iraient puiser les moyens financiers nécessaires alors que la division 12 représente déjà la part du lion du budget régional. Les députés cdH iront-ils expliquer à la population qu'il faut faire des économies en matière de politique de logement ou d'emploi pour assurer le transport public gratuit pour tous ?

En matière de matériel roulant, M. Cornelissen rappelle également que les nouveaux trams dont la commande a été passée auprès de Bombardier remplacent en partie des trams du parc existant dont certaines voitures ont plus de quarante ans d'âge.

Enfin, M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle que partout où la gratuité a été introduite soit elle a été abandonnée rapidement (cf. expérience éphémère à Rome) soit elle n'a pas assuré le transfert modal de la voiture vers les transports en commun (au centre de Hasselt) mais bien des piétons et des cyclistes qui n'ont que trois kilomètres à parcourir et vu la gratuité embarquent désormais dans les véhicules de De Lijn.

M. Bernard Ide estime que ce dernier point est vraiment un effet pervers minimum.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle qu'il existe des limites à la promiscuité; il faut pouvoir accueillir correctement les passagers en respectant certaines normes de confort.

Il souligne en outre que l'intervention du voyageur dans le coût du billet n'est que d'un tiers, le taux de couverture des pouvoirs publics étant de deux tiers.

S'il est vrai que la Région bruxelloise a été amenée à passer à la gratuité pour les plus de soixante-cinq ans et les moins de douze ans étant donné que cette mesure était entrée en vigueur en Région flamande et wallonne, M. Jean-Pierre Cornelissen et M. Willem Draps lorsqu'ils

hebben gratis openbaar vervoer voor de WIGW's steeds verdedigd toen zij lid waren van het beheerscomité van de MIVB.

Uit begrotingsoogpunt is het voorstel van resolutie onhoudbaar. Er zij aan herinnerd dat alle kredieten tijdens de begrotingsbesprekingen van 2004 zijn verminderd, behalve die voor huisvesting die extra middelen vergden en voor openbaar vervoer waar men in een extra financiering diende te voorzien om de 65-plussers gratis te laten rijden.

Bovendien zijn wij op een moeilijk moment in de zittingsperiode aangekomen om dergelijke beslissingen te nemen, die gevolgen zullen hebben voor degenen die de nieuwe Regering en het Parlement zullen vormen.

De heer Cornelissen heeft het vervolgens over de streepjes van het dispositief en herinnert eraan dat de twee laatste streepjes betrekking hebben op het parkeerbeleid, waarover de Regering besprekingen begonnen is op initiatief van de Staatssecretaris. Men mag deze procedure bijgevolg niet dwarsbomen.

Dit voorstel van resolutie komt echt ongelegen.

De heer Michel Moock herinnert eraan dat bepaalde maatregelen inzake gratis dienstverlening zijn ingevoerd tijdens de zittingsperiode, zonder overleg met het Parlement. Hij verwijst hier naar het gratis reizen voor 65-plussers. Voor zijn fractie zou het beter geweest zijn om de WIGW's en de werklozen gratis te laten rijden. Hij herinnert eraan dat deze personen zowat de enige zijn die de volle pot moeten betalen voor het openbaar vervoer.

In verband met de volksraadpleging, wijst de heer Michel Moock er ter attentie van zijn collega op dat hij meer dan 100 % positieve meningen zou hebben verkregen; zo'n raadpleging was dus helemaal niet nodig.

Na het betoog van de heer Bernard Ide, zou worden voorgesteld om gratis vervoer aan te bieden aan de Brusselaars maar ook aan alle Belgen, aan de Europeanen, aan de toeristen uit de hele wereld, voor wie bepaalde volksvertegenwoordigers Sinterklaas zouden spelen.

In verband met de financiering van die maatregel, onder meer door parkeerontvangsten, waarbij de indiëners het betaald parkeren willen veralgemenen in de kantoorgebieden, vestigt de heer Michel Moock de aandacht van zijn collega's op het feit dat zulks bepaalde Brusselaars zou benadelen ten opzichte van anderen en dat in wijken waar er na 17 uur nu al niemand meer op straat komt, waardoor deze wijken minder veilig zijn. Hij stelt de indiëners van het voorstel van resolutie voor om eerder de plaatsen die door bedrijven aan hun werknemers worden aangeboden, te belasten.

étaient au comité de gestion de la STIB, ont toujours défendu la gratuité des transports en commun pour les VIPO.

Budgétaiement, la proposition de résolution est indéfendable; pour rappel, lors des discussions budgétaires 2004 toutes les enveloppes ont été diminuées sauf le logement qui requiert des moyens supplémentaires et les transports en commun où il a fallu prévoir un financement supplémentaire pour la gratuité accordée aux plus de soixante-cinq ans.

De plus, conclut le député, on est à un moment difficile de la législature pour prendre des décisions de ce genre en engageant ceux qui vont prendre la relève tant au gouvernement qu'au Parlement.

M. Cornelissen en vient aux tirets du dispositif en rappelant que les deux derniers tirets se réfèrent à la politique de stationnement, discussion que le gouvernement a entamée à l'initiative du secrétaire d'Etat. Il ne convient dès lors pas de télescoper cette procédure.

Cette proposition de résolution est totalement inopportune.

M. Michel Moock rappelle que certaines mesures de gratuité ont été introduites durant la législature sans concertation avec le Parlement. Il fait ici allusion à la gratuité pour les plus de soixante-cinq ans. Pour son groupe, il eut été préférable d'accorder cette gratuité aux VIPO et aux chômeurs. Et de rappeler que ces personnes sont plus ou moins les seules qui doivent payer le prix plein pour le transport public.

En ce qui concerne la consultation populaire, M. Michel Moock signale, à l'attention de son collègue, qu'il aurait recueilli plus de 100 % d'avis positifs, celle-ci n'était donc pas du tout nécessaire.

Suite à l'intervention de M. Bernard Ide, il serait proposé d'accorder la gratuité non seulement aux Bruxellois mais à l'entière des Belges, des Européens, des touristes du monde entier pour lesquels certains députés se proposent de jouer à la Saint-Nicolas.

En ce qui concerne le financement de cette mesure, notamment par des recettes de stationnement pour lesquelles les auteurs proposent de généraliser le stationnement payant dans les zones de bureaux, M. Michel Moock attire l'attention de ses collègues sur le fait que cela défavoriserait certains Bruxellois par rapport à d'autres, et ce dans des quartiers où déjà après 17 heures il n'y a plus personne en rue, ce qui fait que ces quartiers pâtissent en matière de sécurité. Il suggère aux auteurs de la proposition de résolution, plutôt de prôner la taxation des places offertes par les entreprises à leurs employés.

Tot besluit meent de heer Michel Mook dat dit voorstel onontvankelijk is, afgezien van het gratis vervoer voor WIGW's en voor de werklozen.

De heer Bernard Ide herinnert eraan dat hij voorgesteld heeft om de verwijzing naar de Brusselaars te laten vallen omdat zulks hoge inningskosten zou meebrengen (830 miljoen oude Belgische frank) en dat hierdoor de daklozen en de personen zonder papieren niet in aanmerking zouden kunnen komen voor gratis openbaar vervoer.

De volksvertegenwoordiger meent dat het doel dat wordt nagestreefd door het gratis openbaar vervoer, enerzijds is ingegeven door sociale redenen en anderzijds door milieuredenen. Hij herinnert eraan dat de Kyotoakkoorden er vroeg of laat zullen toe nopen het openbaar vervoer werkelijk te promoten. De volksvertegenwoordiger legt zich toch neer bij de steekhoudende argumenten van degenen die willen dat alleen de Brusselaars gratis kunnen reizen.

De heer Denis Grimberghs heeft er geen bezwaar tegen dat in het eerste streepje van het dispositief de woorden « op termijn » worden toegevoegd en evenmin dat wordt gezegd dat dit gratis vervoer prioritair moet worden verleend aan de WIGW's en gelijkgestelden. Zijn enige bezwaar is dat de maatregel niet wordt voorbehouden aan de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Hij heeft er daarentegen geen enkel bezwaar tegen dat gemeenten zoals Vilvoorde of Kraainem soortgelijke maatregelen nemen als in de negentien gemeenten en gratis vervoerbewijzen ter beschikking stellen van hun inwoners. Het is echter niet aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om die maatregelen te financieren.

De heer Denis Grimberghs vindt dat gratis openbaar vervoer voor de Brusselaars zou neerkomen op een bijkomende uitgave van 60 miljoen euro per jaar.

De volksvertegenwoordiger geeft te kennen dat men voorzichtig moet zijn wanneer men het gratis vervoer wil reserveren voor een of andere categorie, omdat meer en meer voordelen voor de inwoners van de gemeente worden afgewezen door het Europese Hof van Justitie (de heer Denis Grimberghs verwijst hier naar de kwestie van de tarieven voor zwembaden waarvoor er geen voorkeurtarief meer zou zijn voor de inwoners van de gemeente).

Men moet ervoor zorgen dat het systeem op juridisch vlak en op het vlak van het vrije verkeer steekhoudt. Daarom spreken de indieners van het voorstel van « mobiliteitspaspoort ». Een « mobiliteitspaspoort » zou ter beschikking worden gesteld van de inwoners op het grondgebied van de negentien gemeenten.

De heer Denis Grimberghs zegt voorts dat men met een « mobiliteitspaspoort » de frequentie op het net kan bewaken.

En conclusion, M. Michel Mook estime que cette proposition est irrecevable, mise à part la mesure de gratuité pour les VIPO et les chômeurs.

M. Bernard Ide rappelle qu'il a suggéré d'enlever la référence faite aux Bruxellois car cela engendrerait des coûts de perception élevés (830 millions d'anciens francs belges) et ne permettrait pas aux sans-domicile fixes et sans-papiers de bénéficier de la mesure de libre accès aux transports publics.

Le député estime que l'objectif poursuivi par le libre accès aux transports publics est d'une part social et d'autre part environnemental. Et de rappeler les accords de Kyoto qui font que tôt ou tard il faudra réellement favoriser le transport public. Le député se rend toutefois aux arguments pertinents de ceux qui veulent que la gratuité ne concerne que les seuls Bruxellois.

M. Denis Grimberghs n'a pas d'objection à rajouter dans le premier tiret du dispositif les mots "à terme" et il n'a pas non plus d'objection de dire que cette gratuité doit être prioritairement accordée aux VIPO et assimilés. Là où il a une objection, c'est que cette mesure ne soit pas réservée aux habitants de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il n'a, par contre, aucune objection à ce que des communes comme Vilvoorde ou Crainhem prennent des mesures équivalentes à celles des dix-neuf communes en mettant des titres de transport gratuit à disposition de leur habitants. Ce n'est cependant pas à la Région de Bruxelles-Capitale de financer cette mesure.

M. Denis Grimberghs estime que le libre accès des Bruxellois aux transports en commun reviendrait à une dépense supplémentaire de 60 millions d'euros par an.

Le député signale qu'il faut être prudent lorsqu'on veut spécifier la gratuité qui serait réservée à telle ou telle catégorie parce que de plus en plus les avantages octroyés aux habitants de la commune sont déboutés au niveau de la Cour de Justice européenne (M. Denis Grimberghs aborde ici la question des tarifs pour les piscines pour lesquelles il n'y aurait plus de tarif privilégié pour les habitants de la commune).

Il faut penser le système pour qu'il soit tenable au niveau juridique et au niveau du droit à la libre circulation. C'est pour cela que les auteurs de la proposition parlent de "passeport mobilité". Un "passeport mobilité" serait mis à disposition des habitants sur le territoire des dix-neuf communes.

M. Denis Grimberghs signale par ailleurs que la détention d'un « passeport mobilité » permet également d'opérer une surveillance de la fréquentation du réseau.

De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat men hiermee de verwijzingen naar het gratis vervoer kan laten vallen voor zover dit vervoer betaald wordt door de Regering. Dit komt neer op de toekenning van « remgeld » voor een « mobiliteitspaspoort ». Men kan een vergelijking maken met het onderwijs, dat eveneens gratis is en waarvan de lasten worden gedragen door de gemeenschap.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt vast dat de heer Denis Grimberghs niet antwoordt op de kwestie van het dekkingspercentage.

Volgens de heer Denis Grimberghs is een groot gedeelte reeds betaald, zoals dat het geval is met het remgeld in de gezondheidszorg, maar waarom niet alles ?

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt vast dat dit erop neerkomt dat men de belastingen van de Brusselaars moet verhogen om mensen die de middelen hebben, gratis met het openbaar vervoer te laten reizen.

De heer Denis Grimberghs betwist dit omdat de indieners van het voorstel van resolutie een verband leggen met de problematiek van het parkeren, dat voor aanzienlijke ontvangsten kan zorgen en dat thans voor een grote stad te weinig opbrengt in het Brussels Gewest.

Er wordt herhaald dat men in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest absoluut meer gebruik moet maken van het openbaar vervoer.

De heer Jean-Pierre Cornelissen geeft de heer Denis Grimberghs te kennen dat er sedert het begin van de zittingsperiode 25 % meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer van de MIVB.

De heer Denis Grimberghs zegt dat men nog meer gebruik moet maken van de MIVB en de heer Bernard Ide herinnert eraan dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest minder dan in het Waalse en in het Vlaamse Gewest gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer.

De heer Denis Grimberghs antwoordt nog op twee bezwaren van de heer Michel Moock en herinnert eraan dat het voorstel van resolutie zowel een sociaal doel als een milieudoel nastreeft.

De volksvertegenwoordiger heeft er geen probleem mee dat men de heer Davignon gratis openbaar vervoer aanbiedt als men het gebruik van de privé-wagen vermindert, ervoor zorgt dat de mensen in de plaats van de wagen gebruikmaken van het openbaar vervoer en men gratis vervoer aanbiedt aan alle reizigers van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat, in het algemeen, de mensen die lagere inkomsten hebben reeds gebruikmaken van het openbaar vervoer, zoals de WIGW's

Le député rappelle que cela permet de supprimer la référence faite au transport gratuit dans la mesure où ce transport est payé en amont par le gouvernement. Cela revient à l'octroi d'un ticket modérateur pour un « passeport mobilité ». Et de faire la comparaison avec l'enseignement qui est également gratuit et dont la charge est supportée par la collectivité.

M. Jean-Pierre Cornelissen constate que M. Denis Grimberghs ne répond pas à la problématique du taux de couverture.

M. Denis Grimberghs estime que comme pour un ticket modérateur en soins de santé: une grande partie est déjà couverte, pourquoi pas la totalité?

M. Jean-Pierre Cornelissen constate que cela revient à dire qu'il faudra augmenter les impôts des Bruxellois pour permettre à des gens qui ont les moyens de voyager gratuitement en transports en commun.

M. Denis Grimberghs conteste cette affirmation puisque les auteurs de la proposition de résolution établissent le lien avec la problématique de stationnement qui peut engendrer des recettes importantes et qui, actuellement, pour une grande ville rapporte beaucoup trop peu en Région bruxelloise.

Et de réitérer qu'il faut absolument augmenter l'utilisation des transports en commun en Région bruxelloise.

M. Jean-Pierre Cornelissen signifie, à l'attention de M. Denis Grimberghs, qu'il y a augmentation de 25 % de l'utilisation des transports en commun de la STIB depuis le début de la législature.

M. Denis Grimberghs signale qu'il faut encore plus d'usagers STIB et M. Bernard Ide rappelle que l'utilisation des transports en commun est moins importante en Région bruxelloise qu'en Régions wallonne et flamande.

M. Denis Grimberghs répond encore à deux objections de M. Michel Moock, tout en rappelant que la proposition de résolution poursuit à la fois des objectifs sociaux et environnementaux.

Le député n'a pas de problèmes à octroyer la gratuité du transport public à M. Davignon, du moment qu'on diminue l'utilisation des véhicules privés en assurant un transfert modal de la voiture vers le transport public et qu'on octroie la « gratuité » à tous les usagers des transports en commun en Région bruxelloise.

M. Denis Grimberghs souligne que généralement les personnes qui ont des revenus moins importants sont déjà utilisateurs des transports en commun, tels les VIPO et les

en de werklozen, omdat ze geen privé-wagen kunnen aankopen en ze bijgevolg reeds in grote mate worden gediscrimineerd.

Hij verdedigt de sociale vooruitgang maar tegelijk moet men ervoor zorgen dat er meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer.

De heer Claude Michel herinnert eraan dat de maatregel het reusachtige bedrag van 2,5 miljard oude Belgische franken zou kosten. Men kan een paard echter niet al lopende beslaan, ook al werden de trams destijds getrokken door paarden.

De Staatssecretaris kan alleen maar blij zijn dat de ideeën van de sp.a uit de toon vallen. De toekenning van gratis openbaar vervoer strekt ertoe een systeem van belastingherverdeling in te voeren.

De staatssecretaris wijst erop dat iedereen in de Regering zich daarin kan vinden, maar hij herinnert eraan dat de Regering thans niet de middelen heeft om die maatregel door te voeren.

De Staatssecretaris meent dat men deze maatregel aan het einde van de zittingsperiode niet afzonderlijk mag invoeren maar moet inpassen in een algemeen mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De Staatssecretaris is ervan overtuigd dat, aangezien het grootste gedeelte van de pendelaars gebruikmaakt van het openbaar vervoer van de MIVB, de federale regering een bijdrage moet leveren in de financiering van de MIVB.

Er zou eveneens een diagnose moeten worden gesteld van het gebruik van het openbaar vervoer door categorieën die reeds « gratis » reizen. De staatssecretaris wijst erop dat de Regering veel meer betaalt aan de MIVB dan de echte gebruiksgraad vertegenwoordigt.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert eraan dat, volgens een antwoord van de minister op een van zijn schriftelijke vragen, 9 % van de 65-plussers gebruikmaakt van het openbaar vervoer.

De Staatssecretaris kan verzekeren dat de kosten van deze maatregel voor de regering een stuk hoger liggen dan deze gebruiksgraad.

Over het verband met het parkeerbeleid dat op gewestelijk vlak moet worden gevoerd, zal eveneens moeten worden nagedacht in het kader van dit algemeen mobiliteitsplan. Er wordt op gewezen dat er eveneens moet kunnen worden geïnvesteerd om een efficiënt parkeerbeleid te voeren. De heer Pascal Smet heeft onlangs een bezoek gebracht aan Amsterdam om het aldaar gevoerde parkeerbeleid te analyseren : het gecoördineerde parkeerbeleid kost de stad zowat 40 miljoen euro, waarvan ongeveer 20 miljoen euro beheerskosten; 16 % van dat nettobedrag

chômeurs, puisqu'ils ne peuvent acquérir de véhicules privés et ils sont, dès lors, déjà largement discriminés.

Il défend les avancées sociales mais il faut également, de manière concomitante, faire avancer l'utilisation des transports en commun.

M. Claude Michel rappelle, quant à lui, que la mesure coûterait 2,5 milliards d'anciens francs belges et que cette somme colossale ne se trouve pas sous les sabots d'un cheval, même si dans le temps les chevaux tiraient les trams ...

Le secrétaire d'Etat, quant à lui, ne peut qu'être content que les idées du spA fassent tache. Quelque part, l'octroi du libre accès au transport public vise à instaurer un système de redistribution fiscale.

Le secrétaire d'Etat signale qu'au sein du gouvernement tout le monde peut y adhérer mais en rappelant qu'actuellement le gouvernement ne dispose pas des moyens pour instaurer cette mesure.

Le secrétaire d'Etat estime qu'il ne faut pas introduire de manière séparée cette mesure en fin de législature mais il faut l'inclure dans un plan de mobilité général pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Le secrétaire d'Etat est convaincu qu'étant donné le grand nombre de navetteurs qui empruntent les transports en commun de la STIB, il faut que le gouvernement fédéral intervienne pour le financement de la STIB.

Il faudrait également faire le diagnostic de l'utilisation des transports en commun par les catégories qui bénéficient déjà de la « gratuité »; le secrétaire d'Etat souligne que le gouvernement paie beaucoup plus à la STIB que ce que ne représente le réel taux de fréquentation.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle que, selon une réponse du ministre à une de ses questions écrites, la fréquentation par les plus de soixante-cinq ans est de 9 %.

Le secrétaire d'Etat peut assurer que le coût pour le gouvernement de cette mesure est bien supérieur à ce taux de fréquentation.

Les liens à établir avec la politique de stationnement à mener au niveau régional devront également être réfléchis dans ce plan de mobilité général. Et de souligner que pour mener une politique de stationnement efficace, il faut également pouvoir investir. M. Pascal Smet a visité récemment Amsterdam pour pouvoir analyser la politique de stationnement qui y est menée: la politique de stationnement coordonnée rapporte à la ville de l'ordre de 40 millions d'euros, dont ± 20 millions d'euros de frais de gestion; 16% de ce montant net alimente un fonds spécial Mobilité de la ville,

stijft een bijzonder mobiliteitsfonds van de stad; de overige 84 % wordt teruggestort aan de stedelijke districten voor de financiering van de plaatselijke mobiliteitsprojecten.

De Staatssecretaris geeft voorts te kennen dat de federale regering onlangs de optie heeft genomen om bij te dragen in het gratis openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer. Een bijdrage van de federale overheid in gratis openbaar vervoer in het Brussels Gewest is niet aan de orde.

De voorzitter stelt vast dat een aantal commissieleden het voorstel van ordonnantie niet wenst goed te keuren.

Anderzijds zou het, na wat de Staatssecretaris gezegd heeft, verstandig zijn te verwijzen naar de volgende regeerverklaring, waarin er zeker sprake zal zijn van een groot gewestelijk mobiliteitsplan met verplichte resultaten inzake openbaar vervoer om aan de eisen van het Kyoto-Protocol te voldoen.

De voorzitter vraagt zich af of het niet mogelijk is tot een consensus te komen om amendement nr. 3 (subamendement op amendement nr. 2), ingediend door de heer Bernard Ide, goed te keuren.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wijst er alleen op dat hij denkt dat dit voorstel ongelegen komt en ongepast is en dat hij niet van zin is het quorum te garanderen om over dit voorstel van resolutie te kunnen stemmen.

Hij begrijpt dat dit voorstel subtiel enkele weken voor de verkiezingen wordt ingediend en denkt dat hij een genuanceerde opmerking heeft gemaakt. Hij loopt niet in de val van pre-electoraal opportunisme.

De heer Serge de Patoul sluit zich daarbij aan : dit voorstel van resolutie aannemen zou volledig misplaatst zijn ten opzichte van de volgende Regering en de gekozenen van de volgende zittingsperiode. Op een gegeven moment moet men de politieke moed hebben om te beslissen dat de volgende gekozenen zich over deze problematiek zullen uitspreken.

De heer Bernard Ide herinnert eraan dat er in België voortdurend verkiezingen gehouden worden en dat het kosteloze openbaar vervoer voor de 65-plussers vlak vóór de laatste federale verkiezingen is ingevoerd.

De heer Jean-Pierre Cornelissen ontkent dat en zegt dat die maatregel eind 2001 is ingevoerd.

De heer Serge de Patoul erkent dat er altijd een pre- en een postelectorale periode is in België.

De heer Denis Grimberghs wijst de commissieleden erop dat dit voorstel van resolutie in november 2000 is ingediend, dat het op 7 maart 2001 voor de eerste keer is onderzocht en dan in het slop geraakt is.

les 84 % restants sont ristournés aux districts urbains, pour financer des projets locaux de mobilité.

Le secrétaire d'Etat signale par ailleurs que le gouvernement fédéral a récemment pris l'option d'intervenir au niveau de la gratuité des transports en commun pour les déplacements domicile-travail. Une intervention du Fédéral au niveau du libre accès aux transports en commun en Région bruxelloise n'est pas à l'ordre du jour.

Le président constate qu'une partie de la commission ne souhaite pas voter la proposition d'ordonnance.

D'autre part, après avoir entendu le secrétaire d'Etat, il serait sage de s'en référer à la prochaine déclaration gouvernementale où il sera certainement question d'un grand plan de mobilité régional avec obligation de résultats en matière de transports en commun pour accomplir les décisions relatives au Protocole de Kyoto.

Le président se demande s'il n'y a pas moyen de trouver un consensus pour adopter l'amendement n° 3 (sous-amendement à l'amendement n° 2) introduit par M. Bernard Ide.

M. Jean-Pierre Cornelissen ne fait que rappeler qu'il estime que cette proposition est inopportune et inappropriée et qu'il n'assurera pas le quorum pour passer au vote de cette proposition de résolution.

Il comprend la subtilité de la manœuvre à quelques semaines des élections et croit avoir fait une intervention nuancée. Il ne se fera pas attraper dans ce piège d'opportunisme préélectoral.

M. Serge de Patoul renchérit dans le même sens: adopter cette proposition de résolution serait totalement incorrect par rapport au gouvernement suivant, ainsi qu'envers les élus de la prochaine législature. A un moment donné, il faut avoir le courage politique de décider que ce sont les prochains élus qui se prononceront sur la problématique.

M. Bernard Ide rappelle qu'en Belgique il y a des élections tout le temps et que la gratuité pour les plus de soixante-cinq ans a été instaurée juste avant les dernières élections fédérales.

M. Jean-Pierre Cornelissen conteste cette affirmation et a souvenir que cette mesure a été introduite fin 2001.

M. Serge de Patoul reconnaît qu'il y a toujours un avant et un après élections en Belgique.

M. Denis Grimberghs rappelle aux commissaires que cette proposition de résolution a été déposée en novembre 2000, qu'elle a été examinée une première fois le 7 mars 2001 avant d'être enlisée.

Hij vraagt zijn collega's evenveel moed aan de dag te leggen als aan het einde van de laatste zittingsperiode toen ze nee hadden gezegd tegen gratis openbaar vervoer voor kinderen jonger dan twaalf jaar.

Als de parlementsleden hun werk niet meer kunnen doen, vraagt de heer Denis Grimberghs zich af wat de Regering nog gaat verwezenlijken vóór 13 juni eerstkomend. Hij vindt het absoluut ongepast om tegen de leden van de oppositie te zeggen dat het niet het goede moment is om de tekst hieromtrent aan te nemen, terwijl zij hun tekst in een niet-verdachte periode aan het begin van de zittingsperiode hebben ingediend.

De heer Michel van Roye sluit zich daarbij aan : de houding van de twee MR-leden is niet correct.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herhaalt dat dit voorstel van resolutie ongelegen komt en wil zijn ambt als parlements lid niet belachelijk maken door zo'n resolutie aan te nemen. Hij zal amendementen indienen en verlaat de vergadering met andere vertegenwoordigers van zijn fractie.

III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het dispositief

De heer Jean-Pierre Cornelissen licht de drie subamendementen op amendement nr. 2 toe die hij tijdens de vergadering heeft ingediend.

Amendement nr. 4 strekt ertoe in de derde considerans de woorden « en dat daarnaast gratis openbaar vervoer aangeboden moet worden » te doen vervallen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zegt nogmaals dat het verzoek om gratis openbaar vervoer aan te bieden zonder voorafgaande raming van de kosten, dogmatisch is. Als vrijdenker wil hij zich aan geen enkel dogma onderwerpen.

Aangezien er hiernaar geen objectief onderzoek is gedaan, is hij van mening dat het niet verstandig is deze formulering van zijn collega's van het cdH over te nemen.

Amendement nr. 5 strekt ertoe het vierde streepje van de consideransen in amendement nr. 2 te doen vervallen.

Dat streepje heeft betrekking op het gewestelijk parkeerbeleid. De heer Jean-Pierre Cornelissen is van mening dat de parkeerproblematiek, waarover de Regering, de Conferentie van de Burgemeesters en de commissie voor de infrastructuur grondig nadenken, nog niet afgehandeld is en derhalve apart en niet tegelijkertijd behandeld dient te worden.

Il demande à ses collègues d'être aussi courageux qu'à la fin de la dernière législature où ils avaient dit non à la gratuité pour les moins de douze ans.

Si on ne peut plus exercer son travail de parlementaire, M. Denis Grimberghs se demande ce que le gouvernement va encore réaliser avant l'échéance du 13 juin prochain. Il estime qu'il est tout à fait inopportun de venir dire aux membres de l'opposition que ce n'est pas le moment d'adopter un texte en la matière alors qu'ils ont introduit leur texte en période non suspecte au début de la législature.

M. Michel Van Roye renchérit dans le même sens: l'attitude des deux membres du MR est incorrecte.

M. Jean-Pierre Cornelissen, tout en rappelant que cette proposition de résolution demeure inopportune, ne veut pas ridiculiser sa fonction de parlementaire en adoptant ce type de résolution. Il déposera des amendements et quitte la séance avec d'autres représentants de son groupe.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

M. Jean-Pierre Cornelissen présente les trois sous-amendements à l'amendement n° 2 qu'il a introduit en séance.

L'amendement n° 4 vise à supprimer au troisième considérant les mots « et ce en parallèle avec l'instauration de la gratuité des transports publics ».

M. Jean-Pierre Cornelissen réaffirme que demander d'instaurer la gratuité des transports en commun sans évaluation préalable des coûts relève du dogme. En tant que libre penseur, il ne peut se soumettre à aucun dogme.

En l'absence d'une étude objective sur le sujet, il estime qu'il n'est pas opportun de reprendre la formulation actuelle proposée par ses collègues du cdH.

L'amendement n° 5 vise, quant à lui, à supprimer le quatrième tiret des considérants à l'amendement n° 2.

Ce tiret traite de la politique de gestion du stationnement au niveau régional. M. Jean-Pierre Cornelissen estime que cette problématique du stationnement, qui fait l'objet d'une réflexion en profondeur tant au niveau du gouvernement, que de la Conférence des bourgmestres et de la commission de l'Infrastructure, n'est pas aboutie et doit dès lors être traitée de manière séparée et non concomitante.

Hij herinnert eraan dat er hierover twee parlementaire voorstellen ingediend zijn en dat een voorafgaandelijk onderzoek van staatssecretaris Smet voorgelegd is aan de Conferentie van de Burgemeesters.

Het derde subamendement van de heer Jean-Pierre Cornelissen (amendement nr. 6) strekt ertoe het gehele dispositief in amendement nr. 2 te vervangen en het verzoek te richten aan de Regering die na 13 juni aantreedt. Hij stelt eveneens voor opdracht te geven tot een objectief, grondig en betrouwbaar onderzoek over de kwestie van het gratis openbaar vervoer, waarin de voor- en nadelen naast elkaar gezet worden en dat de haalbaarheid van zo'n project bepaalt. Als het openbaar vervoer van de MIVB ook gratis wordt voor andere categorieën dan de huidige, dan moet er absoluut voorrang gegeven worden aan de WIGW's en de daarmee gelijkgestelde categorieën.

Het staat de heer Jean-Pierre Cornelissen levendig voor de geest dat, toen hij in de raad van bestuur en in het beheerscomité van de MIVB zat, de MIVB terzake zeer terughoudend was.

De heer Bernard Ide kan de heer Jean-Pierre Cornelissen niet steunen in zijn betoog om het voorstel van resolutie uit te hollen. Het is ongepast om van een dogma te spreken. Zelfs als het voorstel van resolutie niet als zodanig goedgekeurd wordt, hebben de parlementsleden die dit voorstel medeondertekend hebben, het debat tenminste op gang gebracht.

Hij herhaalt dat het voor hem van cruciaal belang is dat het gratis openbaar vervoer onmiddellijk toegekend wordt aan de WIGW's en alle daarmee gelijkgestelde personen met een bescheiden inkomen.

De heer Bernard Ide wijst erop dat er sinds kort ten minste één vertegenwoordigster van de MR deel uitmaakt van de medeondertekenaars van het voorstel van resolutie « mobiliteitspaspoort »...

De heer Michel Van Roye is van mening dat er een argument is in het voordeel van amendement nr. 4 van de heer Jean-Pierre Cornelissen, namelijk dat de indieners van het voorstel in de derde considerans van hun amendement nr. 2 een doel verwarren met een middel om dat doel te bereiken. Zij stellen de noodzaak van een politieke stimulans om het gebruik van de auto terug te dringen op gelijke voet met het aanbieden van gratis openbaar vervoer.

Wat betreft amendement nr. 6 van de heer Jean-Pierre Cornelissen, is de heer Michel Van Roye absoluut gekant tegen het feit dat de parlementsleden, die voor deze zittingsperiode verkozen zijn, zich richten tot de toekomstige Regering die op 13 juni uit de bus zal komen. Hij stelt derhalve een mondeling subamendement voor op amendement nr. 6 van de heer Cornelissen : « Spreekt zich uit ten gunste van een betrouwbaar onderzoek,... ». Parlementsleden

Et de rappeler que deux propositions parlementaires ont été déposées en ce sens et qu'une étude préalable du secrétaire d'Etat Smet a été soumise à la Conférence des bourgmestres.

Le troisième sous-amendement de M. Jean-Pierre Cornelissen (amendement n° 6) vise, quant à lui, à remplacer l'entière du dispositif prévu dans l'amendement n° 2 et d'adresser la demande au gouvernement qui prendra ses fonctions après le 13 juin. Il suggère également la commande d'une étude sérieuse objective et approfondie de la problématique de la gratuité des transports en commun, qui mette en parallèle avantages et inconvénients et qui mesure la faisabilité d'un tel projet. Étendre la gratuité au-delà des catégories bénéficiaires actuelles de transport gratuit sur le réseau de la STIB devra se faire en donnant une priorité absolue aux VIPO et assimilés.

M. Jean-Pierre Cornelissen se souvient pertinemment bien que lorsqu'il était au conseil d'administration et au comité de gestion de la STIB, celle-ci avait de grandes réticences en la matière.

M. Bernard Ide ne peut suivre M. Jean-Pierre Cornelissen dans son argumentation pour vider la proposition de résolution de son sens. Il est inopportun de parler de dogme. Même si la proposition de résolution n'est pas adoptée en tant que telle, les parlementaires co-signataires de cette proposition auront au moins enclenché le débat.

Et de réitérer que pour lui il est tout à fait essentiel que le transport public gratuit soit accordé immédiatement aux VIPO et à tous les associés à revenus modestes.

M. Bernard Ide rappelle que parmi les co-signataires de la proposition de résolution « passeport mobilité », il y a au moins depuis peu une représentante du MR ...

M. Michel Van Roye estime, quant à lui, qu'il y a un argument qui plaide en faveur de l'amendement n° 4 de M. Jean-Pierre Cornelissen, c'est que les auteurs de la proposition, dans le troisième considérant de leur amendement n° 2, confondent un but avec un moyen pour y arriver. En effet, ils mettent sur le même pied la nécessité d'une politique incitative afin de diminuer l'utilisation de la voiture et l'instauration de la gratuité du transport public.

En ce qui concerne l'amendement n° 6 de M. Jean-Pierre Cornelissen, M. Michel Van Roye est tout à fait opposé au fait que des parlementaires, qui ont été élus pour cette législature, s'adressent au futur gouvernement qui sortira des urnes du 13 juin. Il propose dès lors un sous-amendement oral à l'amendement n° 6 de M. Cornelissen : « Se prononce en faveur d'une étude sérieuse, ... ». Des parlementaires de la législature actuelle ne peuvent s'adresser à un

in deze zittingsperiode kunnen zich niet tot een toekomstige Regering richten die misschien een andere meerderheid zal hebben.

De indiener van amendement nr. 6 heeft geen bezwaar tegen deze nieuwe formulering : hij vindt het belangrijk dat er een betrouwbaar onderzoek naar de voor- en de nadelen wordt uitgevoerd.

De heer Benoît Cerexhe stelt vast dat er twee fundamenteel verschillende opvattingen tegenover elkaar staan.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat het voorstel van resolutie van zijn fractie niet kort voor de gewestelijke verkiezingen is ingediend : zijn fractie had deze problematiek al op het verkiezingsprogramma van 1999 gezet. Het voorstel van resolutie is ingediend in oktober 2001. De indieners van het voorstel kunnen alleen maar betreuren dat het onderzoek van het voorstel aan het einde van de zittingsperiode duurt.

In verband met de amendementen die de heer Jean-Pierre Cornelissen vandaag ingediend heeft, wijst de heer Benoît Cerexhe erop dat de indieners van het voorstel van resolutie inderdaad zeer duidelijk het verband tussen het terugdringen van het autogebruik en het gratis openbaar vervoer aantonen. Als bepaalde soorten verplaatsingen gratis worden, zal de automobilist overstappen naar het openbaar vervoer. Hij brengt de recente enquête van Test-Aankoop in herinnering, die onder meer over de ontevredenheid van de MIVB-reizigers ging en naar voren bracht dat de prijs meespeelt bij het al dan niet kiezen voor openbaar vervoer.

De heer Jean-Pierre Cornelissen beschouwt dat verband als dogmatisch; de fractie van de heer Benoît Cerexhe beschouwt het als een realiteit.

In verband met de parkeerproblematiek herinnert de heer Benoît Cerexhe eraan dat de indieners van het voorstel vinden dat negentien verschillende parkeerbeleidsvormen niet gehandhaafd kunnen worden ten koste van een geïntegreerd parkeerbeleid in het kader van het gewestelijk mobiliteitsbeleid.

Ter afsluiting zegt hij dat de heer Jean-Pierre Cornelissen met zijn drie amendementen eigenlijk voorstelt om het in het voorstel van resolutie aangekaarte probleem naar een commissie te verwijzen nadat het vier jaar op de lange baan geschoven is. Zo is hij er zeker van dat er over tien jaar nog niets is verwezenlijkt. Dat de heer Jean-Pierre Cornelissen dan ook maar nauwkeurige plannen laat maken voor de verkiezingen van 2009 ...

De fractie van de heer Cerexhe looft de uitstekende beslissing van de Regering om het openbaar vervoer gratis te maken voor kinderen jonger dan twaalf jaar en de 65-plussers en dat de VGC hetzelfde heeft gedaan voor de studenten in het Nederlandstalig hoger onderwijs. De com-

gouvernement dans le futur qui aura peut-être une autre majorité.

L'auteur de l'amendement n° 6 n'a pas d'objection à cette nouvelle formulation: pour lui, ce qui compte, c'est qu'une étude sérieuse pesant les avantages et les inconvénients soit menée.

M. Benoît Cerexhe constate que deux conceptions fondamentalement différentes s'opposent.

Le député rappelle que la proposition de résolution de son groupe n'a pas été introduite à quelques encablures des élections régionales: cette problématique figurait déjà dans le programme de son groupe pour les élections de 1999. La proposition de résolution a été introduite en octobre 2001. Les auteurs de la proposition ne peuvent que regretter que l'examen de la proposition se poursuive en bout de législature.

Pour ce qui concerne les amendements introduits en ce jour par M. Jean-Pierre Cornelissen, M. Benoît Cerexhe rappelle qu'en effet les auteurs de la proposition de résolution établissent très clairement le lien entre la diminution de l'usage de la voiture et la gratuité du transport public. Si la gratuité est instaurée pour certains types de déplacements, l'automobiliste exécutera un transfert modal vers le transport public. Et de rappeler que la récente enquête de Test-Achats qui traitait notamment de l'insatisfaction des usagers de la STIB, montrait que le prix n'était pas une problématique qui les laissait indifférents dans leur option ou non pour les transports en commun.

Ce lien est considéré par M. Jean-Pierre Cornelissen comme dogme; le groupe de M. Benoît Cerexhe le considère comme une réalité.

En ce qui concerne la problématique du stationnement, M. Benoît Cerexhe rappelle que des auteurs de la proposition considèrent que dix-neuf politiques de stationnement éclatées ne peuvent être maintenues au détriment d'une politique de stationnement intégrée au service de la politique de mobilité régionale.

Et de conclure que M. Jean-Pierre Cornelissen, avec ses trois amendements, propose en réalité d'encommissionner le problème abordé dans la proposition de résolution et ce, après quatre ans de tergiversations. Ainsi, il est sûr que dans dix ans, il n'y aura encore rien de réalisé. Que M. Jean-Pierre Cornelissen fasse également faire des plans sur la comète pour les élections de 2009 ...

Le groupe de M. Cerexhe salue, quant à lui, l'excellente décision du gouvernement qui a décidé d'octroyer la gratuité du transport public aux moins de douze ans et aux plus de soixante-cinq ans et que la VGC ait fait de même pour les étudiants de l'enseignement supérieur néerlandophone.

missieleden zijn een verschillende mening toegedaan; op een gegeven moment zal men een beslissing moeten nemen.

De heer Benoît Cerexhe herinnert eraan dat zijn fractie haar fiat heeft gegeven voor amendement nr. 3, dat bepaalt dat gratis openbaar vervoer voor de WIGW's en de daarmee gelijkgestelden onmiddellijk wordt toegekend. Hij kan de amendementen van de heer Jean-Pierre Cornelissen daarentegen niet accepteren. Hij is er zich terdege van bewust dat de volksvertegenwoordiger radicaal tegen het gratis openbaar vervoer is en dus de bedoelingen van zijn collega wantrouwt.

De heer Jean-Pierre Cornelissen antwoordt dat het voorstel van resolutie in dit stadium, dat wil zeggen op basis van amendement nr. 2, niet van oktober 2001 dateert. Dit amendement is afgelopen herfst ingediend. Hij kan alleen maar concluderen dat de indieners de bespreking van hun voorstel van resolutie laat heropgestart hebben.

Hij erkent eveneens dat de Regering nuttig werk heeft verricht voor de 65-plussers en de kinderen jonger dan twaalf jaar. Tijdens de vorige zittingsperiode ijverde de cdH al voor gratis openbaar vervoer voor kinderen jonger dan twaalf jaar, terwijl de MIVB terughoudend was.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vraagt zich af wat de indieners van het voorstel van resolutie willen, nu de begroting van afdeling 12 al goedgekeurd is en de MIVB niet over het nodige rollend materieel beschikt om de invoering van gratis openbaar vervoer te kunnen opvangen. Er zou ten minste een strikt programma moeten worden opgesteld om zo'n beleid te kunnen voeren.

De heer Benoît Cerexhe en zijn mede-indieners hebben gewezen op het geval Hasselt, waar het openbaar vervoer gratis is. Dat zijn subjectieve argumenten, want het openbaar vervoer is alleen gratis in het centrum van de stad, wat tot gevolg heeft gehad dat de voetgangers en fietsers nu het openbaar vervoer nemen, maar niet de automobilisten.

De heer Cornelissen is er duidelijk niet van overtuigd dat alle reizigers gratis gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer op kosten van de gemeenschap.

Voor de volksvertegenwoordiger is het geval van Hasselt tekenend voor het creëren van een vraag naar mobiliteit die niet noodzakelijk is. Het is het goed recht van de fietsers en voetgangers die vroeger niet voor het openbaar vervoer wilden betalen voor één halte, er wel gebruik van te maken als het gratis is.

De heer Bernard Ide wijst erop dat amendement nr. 3 er wel degelijk toe strekt op termijn gratis openbaar vervoer aan te bieden, waarbij de tijd genomen wordt om een programma op te stellen voor de geleidelijke invoering, maar waarbij onmiddellijk gratis openbaar vervoer gevraagd wordt, maar uitsluitend voor WIGW's en de daarmee gelijkgestelden.

Les commissaires ont des opinions différentes; à un moment donné il faut pouvoir trancher.

M. Benoît Cerexhe rappelle que son groupe a marqué son accord pour l'amendement n° 3 qui prévoit que la gratuité pour les VIPO et assimilés soit octroyée immédiatement. Par contre, les amendements de M. Jean-Pierre Cornelissen, il ne peut les accepter. Il est bien conscient que le député est fondamentalement opposé à la gratuité et n'a dès lors aucune confiance dans les intentions de son collègue.

M. Jean-Pierre Cornelissen réplique que la proposition de résolution, dans son stade actuel, c'est-à-dire sur base de l'amendement n° 2 ne date pas d'octobre 2001. Cet amendement a été introduit par les auteurs à l'automne dernier; il ne peut que constater que les auteurs ont réactivé tardivement la discussion de leur proposition de résolution.

Il reconnaît également que le gouvernement a fait œuvre utile pour les plus de soixante-cinq ans et les moins de douze ans. Sous la législature précédente, le cdH militait déjà pour la gratuité des moins de douze ans alors que la STIB était réticente.

M. Jean-Pierre Cornelissen se demande ce que veulent les auteurs de la proposition de résolution alors que le budget de la division 12 est déjà voté et que la STIB ne dispose point du parc de matériel roulant nécessaire pour répondre à l'introduction de la gratuité du transport public. Pour mettre en œuvre une telle politique, il faudrait au moins avoir une programmation serrée.

M. Benoît Cerexhe et ses co-auteurs ont évoqué le cas de la ville de Hasselt, qui a introduit la gratuité. Ce sont des arguments biaisés parce que cette gratuité a été instaurée uniquement au centre-ville et le transfert modal qu'il a occasionné est celui des piétons et des cyclistes qui ont opté pour les transports en commun et non pas les automobilistes.

M. Cornelissen n'est décidément pas convaincu qu'il faut que tous les usagers puissent bénéficier de la gratuité sur le dos de la collectivité.

Pour le député, le cas de Hasselt est l'illustration de la création d'une demande de mobilité qui n'est pas nécessaire. Il est tout à fait légitime que les cyclistes et piétons qui auparavant ne souhaitaient pas payer les transports en commun pour un arrêt, les prennent s'ils sont mis gratuitement à leur disposition.

M. Bernard Ide rappelle que l'amendement n° 3 vise bien à instaurer la gratuité à terme en se donnant le temps de programmer son instauration progressive, mais en demandant la gratuité immédiate uniquement pour les VIPO et assimilés.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat het geld dat verspild wordt aan gratis openbaar vervoer, gebruikt zou moeten worden voor andere beleidsvormen of andere onderdelen van het mobiliteitsbeleid die gefinancierd moeten worden.

De heer Benoît Cerexhe vraagt de heer Jean-Pierre Cornelissen of hij nu voorstander is van gratis openbaar vervoer voor kinderen jonger dan twaalf jaar en 65-plussers.

De heer Jean-Pierre Cornelissen beaamt dat. Hij herinnert zijn collega eraan dat hij een van de eersten in het Brussels Parlement was die vastgesteld heeft dat er gediscrimineerd werd ten opzichte van de senioren in het Brussels Gewest, die niet gratis met het openbaar vervoer konden reizen, zoals hun leeftijdsgenoten in Vlaanderen en Wallonië.

Toch is het zo dat, als de heer Stevaert deze maatregel om populistische redenen niet had willen nemen, sommige bejaarden toch hadden kunnen blijven betalen voor hun vervoersbewijs. Niet alle 65-plussers moeten gratis met het openbaar vervoer kunnen reizen. Men moet rekening houden met het inkomen.

Voor de heer Cornelissen is het niet erg geloofwaardig dat de parlementsleden van de cdH-fractie weer met hun voorstel van resolutie op de proppen komen terwijl de verkiezingscampagne op volle toeren draait.

De heer Benoît Cerexhe aanvaardt dat argument niet, want dit voorstel is in oktober 2001 bij de assemblee ingediend.

Ieder parlements lid heeft het recht de mening van een ander niet te delen, maar hij mag die ander geen vermeende bedoelingen aanwrijven.

Mevrouw Danielle Caron komt terug op een argument dat zij al eerder aangevoerd heeft. Zodra parlementsleden een voorstel van resolutie of ordonnantie indienen zonder een raming van de kosten en de baten van de voorgestelde maatregelen of zonder een raming van wat het de Brusselse belastingplichtige zal kosten, met inbegrip van degenen die geen gebruik maken van het openbaar vervoer, kan men zich onmogelijk uitspreken over de haalbaarheid van de aanbevolen maatregelen.

Volgens mevrouw Caron moeten de parlementsleden hun verantwoordelijkheid nemen en een correcte aanwending van de overheids gelden voorstaan.

De heer Bernard Ide raadt zijn collega, mevrouw Danielle Caron, aan de antwoorden te lezen van minister Chabert op de schriftelijke vragen van de heer Denis Grimberghs en hemzelf betreffende de kosten van de invoering van het gratis openbaar vervoer. Dat zal haar volledig geruststellen.

Pour M. Jean-Pierre Cornelissen les deniers qui seraient gaspillés en faveur d'une gratuité des transports en commun devraient, selon lui, être destinés à d'autres politiques ou, à l'intérieur de la politique de mobilité, à d'autres volets qui ont besoin de financement.

M. Benoît Cerexhe demande à M. Jean-Pierre Cornelissen si aujourd'hui il défend la gratuité des transports en commun pour les moins de douze ans et les plus de soixante-cinq ans.

M. Jean-Pierre Cornelissen répond par l'affirmative. Il rappelle à son collègue qu'il a été un des premiers à constater au sein du Parlement bruxellois qu'il y avait des discriminations envers les seniors en Région bruxelloise qui ne bénéficiaient pas de la gratuité comme leurs homologues en Flandre et en Wallonie.

Néanmoins si M. Stevaert n'avait pas souhaité introduire cette mesure pour des raisons populistes, il est vrai qu'il y a certaines personnes du troisième âge qui auraient pu continuer à payer leur ticket de transport public. Tous les plus de soixante-cinq ans ne doivent pas nécessairement bénéficier de la gratuité. Il faut tenir compte des revenus.

Pour M. Cornelissen, ce n'est pas très crédible que les parlementaires du groupe cdH reviennent à l'attaque avec leur proposition de résolution alors que la campagne électorale bat son plein.

M. Benoît Cerexhe ne peut accepter cet argument, étant donné que cette proposition a été déposée sur le bureau de l'assemblée en octobre 2001.

Chaque parlementaire a le droit de ne pas partager l'opinion de l'autre mais non pas de faire des procès d'intention à l'un ou l'autre.

Mme Danielle Caron en revient à un argument qu'elle a déjà évoqué auparavant. Dès le moment où des parlementaires déposent une proposition de résolution ou d'ordonnance sans aucune évaluation des coûts et bénéfices des mesures proposées, ni de ce que cela coûtera au contribuable bruxellois, y compris aux non-utilisateurs des transports en commun, il est impossible de pouvoir se prononcer sur la faisabilité des mesures préconisées.

Pour Mme Caron, il faut que les parlementaires soient responsables et préconisent une utilisation correcte des deniers publics.

M. Bernard Ide suggère à sa collègue, Mme Danielle Caron, de prendre connaissance des réponses du ministre Chabert aux questions écrites de M. Denis Grimberghs et lui-même relatives aux coûts de l'instauration de la gratuité des transports en commun. Elle y trouvera tous ses apaisements.

Zonder het zijn collega, die nu pas deelneemt aan deze bespreking waaraan al verschillende vergaderingen gewijd zijn, kwalijk te nemen, wijst de heer Benoît Cerexhe erop dat de algemene bespreking gesloten is.

Het feit dat de cdH in de oppositie zit, betekent niet dat de parlementaire fractie onverantwoordelijk handelt. Er is berekend hoeveel de voorgestelde maatregelen zouden kosten. De financiering van het gratis openbaar vervoer is eveneens geanalyseerd door de indieners van het voorstel van resolutie.

Hij wijst onder meer op de maatregel tot de veralgemeen van het betaald parkeren in de kantoorzones...

Mevrouw Marion Lemesre merkt op dat men in dat geval in de financiering van de gemeenten moet voorzien aangezien het parkeren een gemeentelijke bevoegdheid is...

De heer Bernard Ide vestigt de aandacht van mevrouw Caron op het feit dat driekwart van een vervoersbewijs nu al door de gemeenschap gedragen wordt; de reiziger of zijn werkgever betaalt slechts een kwart.

Mevrouw Sfia Bouarfa wil de bedoelingen van de indieners van het voorstel van resolutie niet als demagogisch bestempelen, maar ze is er niet van overtuigd dat het invoeren van gratis openbaar vervoer ertoe zou leiden dat men in grote mate van de auto naar het openbaar vervoer zou overschakelen.

De heer Benoît Cerexhe herinnert eraan dat het voorstel van resolutie ertoe strekt een geïntegreerd beleid voor het gebruik van het openbaar vervoer en het betaald parkeren in te voeren.

De voorzitter besluit de bespreking van de consideransen en het betaald parkeren en de commissieleden gaan over tot de stemming.

Stemmingen

De commissieleden stemmen op basis van amendement nr. 2.

De eerste considerans wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

De tweede considerans wordt verworpen bij dezelfde stemming.

De heer Jean-Pierre Cornelissen heeft een subamendement (nr. 4) ingediend op de derde considerans van amendement nr. 2. Dat subamendement wordt verworpen met 11 stemmen tegen 1. De considerans wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3.

Sans en vouloir à sa collègue, qui rejoint la discussion en cours depuis de nombreuses séances, M. Benoît Cerexhe rappelle que la discussion générale est close.

Ce n'est pas parce que le cdH est dans l'opposition que ce groupe parlementaire est irresponsable. Les mesures préconisées ont été chiffrées. Les modes de financement de l'instauration de la gratuité du transport public ont également été analysés par les auteurs de la proposition de résolution.

Et d'évoquer notamment la mesure visant à généraliser le stationnement payant dans les zones de bureaux ...

Mme Marion Lemesre relève que dans ce cas il faut prévoir un financement des communes puisque le stationnement relève toujours des compétences communales ...

M. Bernard Ide rappelle à l'attention de Mme Caron qu'actuellement déjà trois quarts du ticket de transports en commun est supporté par la collectivité; l'utilisateur ou son employeur n'intervenant que pour un quart.

Sans cataloguer la volonté des auteurs de la proposition de résolution de démagogique, Mme Sfia Bouarfa n'est pas persuadée que l'instauration de la gratuité aurait comme corollaire un transfert modal important de la voiture vers les transports en commun.

M. Benoît Cerexhe rappelle que la proposition de résolution vise une politique intégrée de l'utilisation du transport public et du stationnement payant.

Le président met fin à la discussion des considérants et du dispositif et les commissaires passent au vote.

Votes

Les commissaires voteront sur base de l'amendement n° 2.

Le premier considérant est rejeté par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

Le deuxième considérant est rejeté par le même vote.

Au troisième considérant de l'amendement n° 2, un sous-amendement (n° 4) a été introduit par M. Jean-Pierre Cornelissen. Celui-ci est rejeté par 11 voix contre 1. Le considérant est rejeté par 9 voix contre 3.

Subamendement nr. 5 van de heer Cornelissen op de vierde considerans van amendement nr. 2 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 1.

De heer Benoît Cerexhe constateert dat het niet langer toegestaan is over de vierde considerans als zodanig te stemmen, aangezien men de schrapping van de considerans (amendement nr. 5) verworpen heeft. Ondanks het voorbehoud dat andere commissieleden gemaakt hebben, aanvaardden ze dat dit streepje betreffende het parkeerbeleid blijft staan.

De vijfde considerans wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

De heer Jean-Pierre Cornelissen heeft subamendement nr. 6 ingediend dat ertoe strekt de drie streepjes in het dispositief van de indiëners van amendement nr. 2 te vervangen. De heer Michel Van Roye heeft amendement nr. 2 mondeling gesubamendeerd. Dat subamendement wordt verworpen met 7 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding. Amendement nr. 6 van de heer Jean-Pierre Cornelissen wordt verworpen met 8 stemmen tegen 1, bij 2 onthoudingen.

De heer Bernard Ide heeft op het eerste streepje van het dispositief subamendement nr. 3 ingediend. Subamendement nr. 3 wordt verworpen met 7 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Het eerste streepje van het bepalende gedeelte wordt verworpen met 7 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Het tweede streepje van het bepalende gedeelte wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3.

Het derde streepje van het bepalende gedeelte wordt verworpen met 7 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

IV. Stemming over het geheel

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 7 stemmen tegen 1, bij 2 onthoudingen.

De heer Benoît Cerexhe verantwoordt zijn onthouding door te zeggen dat zijn collega's de strekking van het voorstel van resolutie volledig hebben verdraaid. De indiëners van het voorstel van resolutie behouden zich het recht voor hun amendementen opnieuw in te dienen tijdens de plenaire vergadering.

Mevrouw Marion Lemesre wenst ook commentaar te geven op de wending die de bespreking van het voorstel van resolutie heeft genomen. De MR-fractie is er niet van overtuigd dat gratis openbaar vervoer het aantrekkelijkste aspect is voor de personen die met het openbaar vervoer reizen. Volgens haar vinden de Brusselaars het comfort, de frequentie, het op tijd rijden en de veiligheid veel belang-

Le sous-amendement n° 5 de M. Cornelissen au quatrième considérant de l'amendement n° 2 est rejeté par 11 voix contre 1.

M. Benoît Cerexhe constate, quant à lui, qu'il n'est dès lors plus permis de voter sur le quatrième considérant en tant que tel puisqu'on a rejeté la suppression du considérant (amendement n° 5). Malgré certaines réticences d'autres commissaires, ils acceptent de laisser ce tiret qui traite de la politique de stationnement.

Le cinquième considérant, quant à lui, est rejeté par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

M. Jean-Pierre Cornelissen a introduit un sous-amendement n° 6 qui vise à remplacer les trois tirets prévus au dispositif par les auteurs de l'amendement n° 2. Celui-ci a été sous-amendé oralement par M. Michel Van Roye. Ce sous-amendement est rejeté par 7 voix contre 3 et 1 abstention. L'amendement n° 6 de M. Jean-Pierre Cornelissen est rejeté par 8 voix contre 1 et 2 abstentions.

Au premier tiret du dispositif, M. Bernard Ide a introduit un sous-amendement n° 3. Celui-ci est rejeté par 7 voix contre 3 et 1 abstention.

Le premier tiret du dispositif est rejeté par 7 voix contre 3 et 1 abstention.

Le deuxième tiret du dispositif est rejeté par 8 voix contre 3.

Le troisième tiret du dispositif est rejeté par 7 voix contre 3 et 1 abstention.

IV. Vote sur l'ensemble

L'ensemble de la proposition de résolution est rejeté par 7 voix contre 1 et 2 abstentions.

M. Benoît Cerexhe justifie son abstention par le fait que ses collègues ont dénaturé complètement la philosophie de la proposition de résolution. Les auteurs de la proposition de résolution se réservent le droit de réintroduire leurs amendements en séance plénière.

Mme Marion Lemesre tient également à commenter l'évolution de la discussion au sujet de cette proposition de résolution. Le groupe MR n'est pas persuadé que la gratuité est l'élément le plus attrayant pour l'utilisateur des transports en commun. Selon elle, le confort, la fréquence, la régularité, ainsi que la sécurité sont bien plus chers au cœur des Bruxellois que la gratuité qui n'engendrerait qu'une aug-

rijker dan het feit dat het gratis is, want dat heeft alleen maar tot gevolg dat de belasting stijgt om dat « gratis » openbaar vervoer van de MIVB te kunnen bekostigen. Dat is de drijfveer van de MR-parlementsleden in deze bespreking.

De heer Michel Moock wenst eraan te herinneren dat de PS-fractie zeker niet gekant is tegen gratis openbaar vervoer voor de WIGW's en de daarmee gelijkgestelden, maar hij is zich er maar al te goed van bewust welk begrotingsprobleem dat met zich meebrengt. Deze kwestie zal dus met de volgende Regering onderzocht moeten worden.

De heer Claude Michel merkt op dat in een recent artikel in een weekblad, de adjunct-gedelegeerd-bestuurder van de MIVB, de heer Steven Van Ackere, de kosten van de invoering van gratis openbaar vervoer op de helft van de begroting van het Gewest raamde, als het Gewest dat zou goedkeuren.

V. Lezing en goedkeuring van het verslag

Mits enkele technische correcties, wordt het verslag goedgekeurd bij eenparigheid van de 8 aanwezige leden.

De Rapporteur,

Michel VAN ROYE

De Voorzitter,

Claude MICHEL

mentation des impôts nécessaires pour financer ladite « gratuité » des transports en commun de la STIB. C'est cette motivation qui a guidé les parlementaires MR dans la discussion.

M. Michel Moock tient à rappeler que le groupe PS n'est certainement pas opposé à la gratuité pour les VIPO et assimilés mais est bien conscient du problème budgétaire qui se pose. Il faudra dès lors examiner la problématique avec le gouvernement prochain.

M. Claude Michel rappelle que dans un récent article de la presse hebdomadaire, l'administrateur délégué adjoint de la STIB, M. Steven Van Ackere, évaluait à la moitié du budget de la Région le coût de l'instauration de la gratuité des transports en commun si cela s'avérait être adopté par la Région.

V. Lecture et approbation du rapport

Moyennant quelques corrections techniques, le rapport est approuvé à l'unanimité des huit membres présents.

Le Rapporteur,

Michel VAN ROYE

Le Président,

Claude MICHEL

Bijlage**Amendementen**

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

De streepjes van het dispositief van het voorstel te vervangen door de volgende bepalingen :

« *Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om haar diensten te belasten met een studie over de invoering van een mobiliteitspaspoort, gekoppeld aan de volgende drie maatregelen :*

- *gratis gebruik van het door het Gewest aangeboden openbaar vervoer voor de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;*
- *de invoering van de regeling van het betaald parkeren in de kantoorwijken na overleg met de negentien gemeenten;*
- *de afgifte van een Brusselse parkeerkaart per gezin die recht geeft op een lager tarief op de parkeerplaatsen langs de wegen.*

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de bevolking te raadplegen over de conclusies van die studie ter gelegenheid van het onderzoek van het gewestelijk ontwikkelingsplan ».

Nr. 2 (van de heren Benoît CEREXHE, Denis GRIMBERGHS, mevr. Béatrice FRAITEUR, mevr. Julie de GROOTE, de heren Joël RIGUELLE et Michel LEMAIRE) (ter vervanging van amendement Nr. 1)

De consideransen en de streepjes van het dispositief van het voorstel te vervangen door hetgeen volgt :

« *De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,*

- *ernaar strevend bij te dragen tot een vlotter stadsverkeer en een harmonieuze stadsontwikkeling mogelijk te maken;*
- *zich ervan bewust dat het autoverkeer hoge kosten teweegbrengt en ernstige gevolgen heeft voor de gezondheid;*
- *zich ervan bewust dat stimulerende beleidsmaatregelen genomen moeten worden om het gebruik van de wagen te verminderen en dat daarnaast gratis openbaar vervoer aangeboden moet worden;*

Annexe**Amendements**

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

Remplacer les tirets du dispositif de la proposition par les dispositions suivantes :

« *Demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de faire étudier par ses services l'hypothèse de l'instauration d'un passeport mobilité lié aux trois mesures suivantes :*

- *un libre accès aux transports publics organisés par la Région pour les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale;*
- *la généralisation du stationnement payant, en concertation avec les dix-neuf communes, dans les zones de bureaux;*
- *la délivrance d'une carte bruxelloise de stationnement par ménage permettant un stationnement à prix réduit en voirie.*

Demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de procéder à une consultation de la population à l'occasion de l'examen du Plan régional de développement sur les conclusions de cette étude ».

N° 2 (de MM. Benoît CEREXHE, Denis GRIMBERGHS, Mmes Béatrice FRAITEUR, Julie de GROOTE, MM. Joël RIGUELLE et Michel LEMAIRE) (en remplacement de l'amendement n° 1)

Remplacer les considérants et les tirets du dispositif de la proposition par :

« *Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,*

- *soucieux de contribuer au désengorgement de la ville et de permettre un développement harmonieux de la ville;*
- *conscient de l'importance des coûts financiers et de santé inhérents à l'utilisation de véhicules automobiles;*
- *conscient de la nécessité d'une politique incitative afin de diminuer l'utilisation de véhicules automobiles et ce en parallèle avec l'instauration de la gratuité des transports publics;*

- wensend een samenhangend parkeerbeleid op te zetten voor heel het Gewest;
- wensend alle inwoners van het Gewest zonder onderscheid een betere mobiliteit aan te bieden;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om een mobiliteitspaspoort in te voeren met :

- gratis vervoer voor de inwoners van het Gewest op het MIVB-net op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- de invoering, in overleg met de 19 gemeenten van het Gewest, van het betaald parkeren in de kantoorwijken;
- de afgifte van een Brusselse parkeerkaart per gezin die recht geeft op een lager parkeertarief in heel het Gewest. »

Nr. 3 (van de heer Bernard IDE) (subamendement op amendement nr. 2)

In het eerste streepje van het dispositief, ab initio, het volgende op te nemen :

« Op termijn en minstens onmiddellijk voor de WIGW's ».

Nr. 4 (Subamendement op amendement nr. 2) (van de heer Jean-Pierre CORNELISSEN)

In de derde considerans, de woorden « en dat daarnaast gratis openbaar vervoer aangeboden moet worden » te doen vervallen.

VERANTWOORDING

Beweren dat er gratis openbaar vervoer moet komen, zonder voorafgaande evaluatie van de voor- en nadelen, is dogmatisch. De gedachten mogen echter nooit aan dogma's onderworpen zijn.

Zolang er geen objectief onderzoek gedaan is in dat verband, is het niet aangewezen om de door de cdH voorgestelde tekst goed te keuren.

Nr. 5 (Subamendement op amendement nr. 2) (van de heer Jean-Pierre CORNELISSEN)

De vierde considerans te doen vervallen.

- désireux de mettre en œuvre une politique de gestion du stationnement cohérente sur l'ensemble du territoire régional;

- désireux de favoriser les déplacements de tous les habitants de la Région sans discrimination;

Demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de mettre en œuvre l'octroi d'un passeport mobilité, lequel contiendrait :

- le transport gratuit des habitants de la Région sur le réseau de la STIB pour tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;
- en concertation avec les 19 communes de la Région, la généralisation du stationnement payant dans les zones de bureaux;
- la délivrance d'une carte bruxelloise de stationnement par ménage permettant un stationnement à prix réduit en voirie sur l'ensemble du territoire régional. »

N° 3 (de M. Bernard IDE) (sous-amendement à l'amendement n° 2)

Au premier tiret du dispositif, intégrer, ab initio, ce qui suit :

« A terme et à tout le moins immédiatement pour les VIPO ».

N° 4 (Sous-amendement à l'amendement n° 2) (de M. Jean-Pierre CORNELISSEN)

Au troisième considérant, supprimer les mots « et ce en parallèle avec l'instauration de la gratuité des transports publics ».

JUSTIFICATION

Affirmer la nécessité de l'instauration de la gratuité, sans évaluation préalable de ses avantages et de ses inconvénients, relève du dogme. Or, la pensée ne doit jamais se soumettre à un dogme.

En l'absence d'une étude objective sur le sujet, il n'est pas opportun de reprendre la formulation actuelle proposée par le cdH.

N° 5 (Sous-amendement à l'amendement n° 2) (de M. Jean-Pierre CORNELISSEN)

Supprimer le quatrième considérant.

VERANTWOORDING

Over de parkeerproblematiek wordt ernstig nagedacht in de commissie voor de infrastructuur, uitgaande van het voorstel van Ecolo en de nota van de staatssecretaris bevoegd voor mobiliteit.

Nr. 6 (Subamendement op amendement nr. 2) (van de heer Jean-Pierre CORNELISSEN)

De tekst « vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering... geheven zou worden » **te vervangen door de volgende tekst :**

« Verzoekt de regering die na de volgende gewestraadsverkiezingen zal aantreden om een ernstige, objectieve en diepgaande studie uit te voeren die de voor- en nadelen afweegt en de haalbaarheid nagaat van de uitbreiding van de bestaande categorieën gebruikers die gratis op het MIVB-net mogen reizen, waarbij absolute voorrang gegeven wordt aan de WIGW's en mensen met een bescheiden inkomen. ».

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering worden gegeven.

JUSTIFICATION

La problématique du stationnement fait l'objet d'une réflexion en profondeur, non aboutie, au sein de la commission Infrastructure, sur la base de la proposition déposée par Ecolo et de la note distribuée par le secrétaire d'Etat à la mobilité.

N° 6 (Sous-amendement à l'amendement n° 2) (de M. Jean-Pierre CORNELISSEN)

Remplacer le texte « demande au gouvernement ... territoire régional » **par :**

« demande au gouvernement qui entrera en fonction après le prochain scrutin régional de procéder à une étude sérieuse, objective et approfondie, mettant en parallèle avantages et inconvénients et mesurant la faisabilité d'un tel projet, étude relative aux possibilités d'étendre les catégories actuelles de bénéficiaires du transport gratuit sur le réseau de la STIB, en donnant dans cette perspective une priorité absolue aux VIPO et aux personnes disposant de revenus modestes ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

