

**PARLEMENT DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2007-2008

30 JANVIER 2008

PROJET D'ORDONNANCE

**portant organisation des transports publics
desservant des lieux d'intérêt dans
la Région de Bruxelles-Capitale**

RAPPORT

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

par M. Rachid MADRANE (F)
et Mme Brigitte DE PAUW (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Mahfoudh Romdhani, Serge de Patoul, Willem Draps, Mme Françoise Schepmans, M. Hamza Fassi-Fihri, Mme Céline Delforge, M. Johan Demol, Mmes Carla Dejonghe, Brigitte De Pauw.

Membres suppléants : M. Mohamed Azzouzi, Mme Viviane Teitelbaum.

Autres membres : MM. Vincent De Wolf, Mustapha El Karouni, Mmes Marion Lemesre, Caroline Persoons, Anne Swaelens.

Voir :

Document du Parlement :
A-444/1 – 2007/2008 : Projet d'ordonnance.

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2007-2008

30 JANUARI 2008

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende de organisatie van openbaar
vervoer tussen bezienswaardigheden in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

VERSLAG

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

door de heer Rachid MADRANE (F)
en mevr. Brigitte DE PAUW (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Mahfoudh Romdhani, Serge de Patoul, Willem Draps, mevr. Françoise Schepmans, de heer Hamza Fassi-Fihri, mevr. Céline Delforge, de heer Johan Demol, mevr. Carla Dejonghe, mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervangers : de heer Mohamed Azzouzi, mevr. Viviane Teitelbaum.

Andere leden : de heren Vincent De Wolf, Mustapha El Karouni, mevr. Marion Lemesre, mevr. Caroline Persoons, mevr. Anne Swaelens.

Zie :

Stuk van het Parlement :
A-444/1 – 2007/2008 : Ontwerp van ordonnantie.

I. Exposé introductif du ministre Pascal Smet

1) Antécédents

Ce dossier a une longue histoire.

Comme vous pouvez le lire dans l'exposé des motifs, la STIB prend l'initiative d'instaurer ce service en janvier 2000.

Le Gouvernement ayant autorisé la STIB à le sous-traiter, celle-ci conclut un contrat avec la société De Boeck.

Au printemps 2000, une autre société, Open Tours, démarre aussi l'exploitation d'un parcours touristique en bus. Par conséquent, De Boeck introduit des actions en cessation.

Le 11 juillet 2003, la Cour d'Appel ordonne à la STIB et à De Boeck de mettre fin à leur contrat. La Cour avance comme principal argument l'absence de base légale pour réserver un service à un partenaire choisi par la STIB.

Dans les années qui ont suivi, mon prédécesseur et moi avons octroyé des autorisations à ces 2, et ensuite à 3 sociétés (Nice Travelling) sur la base de l'arrêté-loi de 1946 permettant d'octroyer, dans tous les cas et sans formalité particulière, des autorisations provisoires pour des services dont la durée ne dépasse pas les six mois.

En 2004, une étude a été commandée auprès d'un cabinet d'avocats visant à

- examiner le contexte légal et réglementaire dans lequel opérait ce service;
- examiner la situation dans d'autres villes;
- proposer différents scénarios d'exploitation de tels services à Bruxelles;
- élaborer un seul scénario ainsi que la législation nécessaire y afférente.

2) Les raisons qui expliquent pourquoi la situation actuelle n'est pas intéressante :

- Pas de cadre légal (il existe actuellement des autorisations provisoires de 6 mois comprenant des conditions et un statut peu contraignant).
- Pas de qualité en matière de bus, de service, de feuilles de route, de prix, de fiabilité.

I. Inleidende uiteenzetting van minister Pascal Smet

1) Geschiedenis

Dit dossier heeft een lange geschiedenis.

Zoals u in de memorie van toelichting hebt kunnen lezen is deze dienst begonnen met een initiatief van de MIVB in januari 2000.

De Regering heeft toen de MIVB toegestaan om hiervoor een onderaanneming aan te gaan. Uiteindelijk werd door de MIVB een contract gesloten met « De Boeck ».

Een tweede onderneming « Open Tours » is in de lente van 2000 ook met de uitbating van een toeristische busroute begonnen. Hetgeen haar uiteraard vorderingen tot staking vanwege De Boeck opleverde.

Na enkele wisselende « tussenstanden » heeft het Hof van Beroep op 11 juli 2003 de MIVB en De Boeck bevolen hun overeenkomst stop te zetten. Het belangrijkste argument zijnde dat voor het voorbehouden van de dienstverlening aan de door de MIVB gekozen partner, geen wettelijke basis bestond.

In de daaropvolgende jaren hebben mijn voorganger en ikzelf, op basis van de besluitwet van 1946, die ons toestaat in alle gevallen en zonder bijzondere formaliteiten tijdelijke machtigingen te verlenen voor diensten waarvan de duur zes maand niet overschrijdt, deze 2 en uiteindelijk 3 (Nice Travelling) ondernemingen toelatingen verleend.

In 2004 werd wel een studie besteld bij een advocatenkantoor dat moest

- onderzoeken in welke wettelijke en reglementaire context deze diensten zich bevinden;
- onderzoeken hoe dit in andere steden in zijn werk gaat;
- verschillende scenario's voorstellen voor de uitbating van dergelijke diensten in Brussel;
- één scenario uitwerken en er de nodige wetgeving voor ontwerpen.

2) Waarom de huidige situatie niet interessant is :

- Geen wettelijke kader (we werken met voorlopige zesmaandelijkse vergunningen die voorwaarden bevatten met een weinig afdwingbaar statuut).
- Geen kwaliteit van de bussen, de service, de rittenschema's, prijzen, betrouwbaarheid.

- Pas d’incentive en matière de fidélisation, car la plupart des clients sont des étrangers qui viennent une fois.
- Pas de collaboration entre les acteurs sur le terrain (ce sont des concurrents).
- Pas de bonne collaboration avec la STIB (utilisation des arrêts, nuisances).

Ça se voit chaque jour à la Bourse ou à l’entrée de la Gare centrale. On essaie de prendre les clients de l’autre. Pas de départ si l’on estime que le bus n’est pas assez rempli, ce qui va à l’encontre des conditions de l’autorisation. Il se fait qu’après leur visite, les touristes attendent par exemple au Musée des Beaux Arts avec leur ticket en main.

- Pas d’instrument en matière d’image urbaine : une occasion manquée pour la Région.
- Non-respect de la législation fédérale (sécurité sociale, règlement du travail).
- Pas d’instrument pour le ministre pour sanctionner ou intervenir au niveau du contenu.

3) Solutions

Il ressort clairement d’une comparaison avec d’autres villes que celles-ci ont un grand atout en matière de compétences pour régler ce service. Au sein du cadre des règles des autorités supérieures, les communes sont en effet compétentes pour tout, donc aussi pour le tourisme.

C’est ainsi que Bruges dispose d’un règlement policier qui comprend 50 articles et qui prévoit que personne ne peut organiser des circuits sans être en possession d’une autorisation d’exploitation octroyée par la ville. Ce règlement fixe même un quota maximum (13 calèches, 3 trams, 3 bus). Le bourgmestre fixe le parcours, les arrêts et les horaires.

Pareille solution évidente n’est pas envisageable dans notre Région du fait que celle-ci n’est pas compétente pour le tourisme.

Une réglementation communale n’est pas non plus possible étant donné que les parcours traversent plusieurs territoires communaux.

La solution doit répondre aux critères suivants :

- une réglementation qui ne requiert pas d’investissements financiers de la part de la Région;
- une réglementation qui limite le nombre (de types) de bus touristiques;

- Geen incentive van klantenbinding want meeste klanten zijn eenmalige buitenlanders.
- Geen samenwerking tussen de actoren op het veld (het zijn concurrenten)
- Geen goede samenwerking met de MIVB (gebruik stopplaatsen, haltes, hinder).

Je kunt dat elke dag meemaken naast het Beursgebouw of aan de ingang van het Centraal Station. Men probeert elkaar klanten af te pakken en men vertrekt niet zolang men vindt dat de bus niet vol genoeg zit, en dit tegen de voorwaarden van de machtiging en terwijl de toeristen die bijvoorbeeld aan het Museum voor Schone Kunsten met hun ticket na het bezoek staan te wachten.

- Geen stedelijk imago instrument, gemiste kans voor het Gewest.
- Geen respect voor federale wetgeving (sociale zekerheid, arbeidsreglementering).
- Geen instrument voor de minister per beschikking om inhoudelijk of sanctionerend op te treden.

3) Oplossingen

Uit een vergelijking met andere steden blijkt al vlug dat steden voor het regelen van deze dienstverlening een grote troef hebben op het vlak van bevoegdheden. Gemeenten zijn namelijk binnen het kader van de regels van de hogere overheden voor alles bevoegd en dus ook voor toerisme.

Zo heeft Brugge bijvoorbeeld een reglement, een politieverordening van 50 artikelen dat voorziet dat niemand rondritten mag organiseren zonder exploitatievergunning van de stad en dat zelfs een maximumquotum vastlegt (13 paardenkoetsen, 3 trams, 3 busjes). De burgemeester legt de ritten, het traject en de stopplaatsen, de uurschema’s zelf vast.

Dergelijke evidente oplossing ligt niet binnen ons bereik omdat het Gewest nu eenmaal niet bevoegd is voor toerisme.

Anderzijds is een gemeentelijke regeling evenmin mogelijk omdat de rondritten over meerdere grondgebieden lopen.

De criteria waaraan de oplossing moest voldoen zijn :

- een regeling die geen financiële investeringen vereist vanwege het BHG;
- een regeling die het aantal (soorten) toeristische bussen beperkt;

- une réglementation qui garantit la qualité des bus;
- une réglementation qui garantit la qualité des services offerts et des lieux d'intérêts proposés;
- une réglementation qui requiert la présence minimale de personnel régional.

4) La solution

Une intervention sommaire dans la législation (l'arrêté-loi de 1946 concernant le transport de personnes par autobus et l'ordonnance de la STIB) en vue de décrire ce service (sans utiliser le concept « tourisme » en tant que tel) et de l'enlever ensuite du champ d'application de l'arrêté-loi (car absence de dispositions particulières, sous le régime résiduaire des autorisations provisoires).

Puis, intégrer ce service dans l'ordonnance de la STIB comme mission avec obligation de le sous-traiter. Il s'agit d'un service de transport régulier que la Région peut régler sur base de la compétence régionale en matière de transports urbains et régionaux.

L'ensemble des dispositions concrètes peuvent être intégrées dans les cahiers des charges des conventions de concession sur base de l'expertise technique de la STIB.

Le système de concession permet de mieux coupler ce service à une série de conditions. L'exclusivité constitue une garantie de qualité des services offerts. Le fait de passer par la STIB permet de profiter de son expertise technique en la matière.

L'exclusivité permet également de créer une sorte d'autorégulation dans le secteur. Si une initiative devait naître en dehors de cette exclusivité, l'exploitant réglementaire dispose de moyens de droit commercial pour mettre fin à cette concurrence illégale. Il pourra ainsi introduire une action en cessation devant le tribunal du commerce et ce, par analogie avec ce qui a été intenté en vain dans le passé (en raison de l'absence d'un cadre légal).

5) Caractéristiques de cette solution

- nous sommes compétents pour les transports urbains et régionaux;
- nous pouvons introduire l'exclusivité sans problème (législation UE), mais tout en prévoyant une offre;
- le contenu de cette solution est élaboré dans les cahiers des charges, qui sont régis bien entendu par les obligations contenues dans le contrat de gestion de la STIB;

- een regeling die de kwaliteit van de bussen garandeert;
- een regeling die de kwaliteit van de diensten en de bezwaarswaardigheden garandeert;
- een regeling die een minimale inzet van eigen personeel van het Gewest vereist.

4) De oplossing

Een summier ingreep in de wetgeving (besluitwet 1946 over het personenvervoer per autobus en de MIVB ordonnantie) die erin bestaat deze dienst te omschrijven (zonder concept toerisme als dusdanig te gebruiken). Ze vervolgens uit het toepassingsgebied van de besluitwet (wegens gebrek aan bijzondere bepalingen, onder het restregime van de voorlopige vergunningen) te halen.

En deze dienst onder te brengen in de MIVB ordonnantie als opdracht voor de MIVB met de verplichting tot uitbesteding. Het is een dienst van geregeld vervoer en op basis van de regionale bevoegdheid voor stads- en streekvervoer kan het Gewest dit regelen.

Alle concrete bepalingen kunnen via de technische ervaring van de MIVB in de bestekken van de concessieovereenkomsten worden gebracht.

In dit systeem kan met de concessie deze dienst beter ingekaderd worden met voorwaarden. De exclusiviteit is een kwaliteitsgarantie voor alle aangeboden diensten. Door via de MIVB te werken kan het voordeel van haar technische know-how ter zake gebruikt worden.

De exclusiviteit brengt ook mee dat daardoor een soort autoregulering in de sector ontstaat. Indien een initiatief buiten deze exclusiviteit zich zou ontwikkelen staat voor de reglementaire uitbater de gewone handelsrechtelijke middelen open om deze onwettige concurrentie te doen ophouden. Ze kunnen met name een vordering tot staking instellen bij de handelsrechtbank. Naar analogie van hetgeen vroeger onsuccesvol (wegens gebrek aan wettelijk kader) werd geprobeerd.

5) Eigenschappen van deze oplossing

- we zijn bevoegd (stads- en streekvervoer);
- we kunnen de exclusiviteit zonder probleem (EU wetgeving) invoeren (maar moeten dan wel in het aanbod voorzien);
- we laten de concrete invulling over aan de bestekken (beheerst uiteraard door de verplichtingen opgelegd in het beheerscontract van de MIVB);

- contrairement à des dispositions rigides, ces cahiers des charges doivent permettre de répondre de manière flexible à de nouvelles évolutions, sans intervenir dans le domaine du tourisme;
- l'exclusivité évite la circulation de bus touristiques qui ne répondent pas à ces conditions en matière de qualité;
- l'attribution à la STIB permet de faire d'abord une analyse technique et commerciale qui précède les cahiers des charges;
- l'exclusivité permet une collaboration sur le terrain via une répartition des tâches au lieu d'une concurrence, même lorsque plusieurs sous-traitants sont impliqués;
- la sous-traitance n'engendre aucun coût d'investissement pour la Région ni pour la STIB puisque celle-ci peut se faire indemniser par l'exploitant;
- l'exclusivité évite de devoir mettre en place un système de contrôle. Le système est en effet autorégulant.

6) Avis préalables

- *Le 15 avril 2007, le CES a émis un avis favorable.*

Le Conseil Economique et Social a explicité qu'il se retrouve entièrement dans ce projet d'ordonnance en vue de professionnaliser la situation actuelle qu'il juge également gênante.

Le Conseil approuve donc les lignes de force et insiste sur la grande importance d'une bonne organisation de cette forme de transport touristique pour conférer une bonne image à la Région de Bruxelles-Capitale.

- *Le Conseil d'Etat a demandé et obtenu 30 jours supplémentaires et a émis un avis le 25 juin 2007.*

Pour un projet avec 9 articles, son avis est très détaillé. Il comprend de nombreuses considérations « académiques » concernant des règles juridiques européennes et autres qui pourraient être pertinentes dans ce contexte.

1) Le fait que la définition des services visés mentionne « services supplémentaires » est selon l'avis une violation des compétences. Ces services visent une information touristique et s'inscrivent dans la politique en matière de tourisme, laquelle ne relève pas de la compétence de la Région.

Cette observation n'a pas donné lieu à des adaptations. En effet, ce n'est pas parce que la définition d'un objet renvoie à une compétence communautaire que l'on intervient

- deze bestekken moeten ook toelaten, in tegenstelling tot starre bepalingen om zonder op te treden in het kader van toerisme toch flexibel in te spelen op nieuwe evoluties;
- de exclusiviteit zorgt ervoor dat er geen toeristische busen meer zullen rondrijden die niet aan deze kwaliteitsvoorwaarden voldoen;
- de aanwijzing van de MIVB zorgt ervoor dat eerst een technische en commerciële analyse aan de bestekken kan voorafgaan;
- de exclusiviteit zorgt, zelfs bij eventuele meerdere onderaannemers voor samenwerking op het terrein door taakverdeling in plaats van concurrentie;
- de uitbesteding zorgt voor een minimum aan investeringslast voor het Gewest (geen gezien de MIVB zich kan laten vergoeden door de uitbater voor hun werk);
- de exclusiviteit zorgt ervoor dat er geen controlesysteem moet worden opgezet. Het systeem is autoregulerend.

6) Voorafgaande adviezen

- *Op 15 april 2007 bracht de E.S.R. een positief advies uit.*

De Sociale en Economische Raad stelde dan ook uitdrukkelijk dat hij zich volledig kan vinden in het opzet van deze ontwerpordonnantie om de bestaande toestand, die hij eveneens als hinderlijk beschouwt, te professionaliseren.

De Raad schaarft zich dan ook achter de krachtlijnen. De Raad benadrukt verder dat een goede organisatie van deze vorm van toeristisch vervoer van groot belang is voor het overbrengen van het juiste imago van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

- *De Raad van State vroeg en kreeg 30 dagen extra en bracht een advies uit op 25 juni 2007.*

Voor een ontwerp van 9 artikelen is het advies zeer uitgebreid met veel « academische » beschouwingen omtrent Europese en andere rechtsregels die in deze context relevant zouden kunnen zijn.

1) Het feit dat de definitie van de geviseerde diensten « aanvullende diensten » vermeldt is volgens het advies een bevoegdheidsschending. Deze diensten viseren de toeristische informatie en behoren bij toerismebeleid en derhalve is het Gewest niet bevoegd.

Deze opmerking geeft geen aanleiding gegeven tot aanpassingen. Het is immers niet omdat de definiëring van een voorwerp refereert naar een gemeenschapsbevoegdheid,

de manière réglementaire dans une matière communautaire. Dans d'autres législations, la Région fait également appel à des éléments dont la compétence réglementaire relève d'une autre autorité (notamment la législation relative à l'aménagement du territoire qui fait référence aux chemins de fer).

2) L'avis s'oppose à l'argument d'une attribution sur base du concept d'opérateur interne. En effet, le projet confie à la STIB la mission ainsi que l'obligation de la sous-traiter. Par définition, il ne s'agit donc pas d'un « opérateur » interne.

Cette observation est correcte, mais pas pertinente. C'est justement parce que l'attribution est liée à une obligation de sous-traiter qu'il n'est pas question d'un opérateur qui ne serait pas retenu conformément aux principes du traité. De ce fait, un recours à l'exception d'une attribution directe non-conforme au marché à l'opérateur interne n'est pas nécessaire.

L'obligation expresse de sous-traiter constitue toutefois une adaptation faite à la demande du Conseil des ministres en deuxième lecture.

L'exposé des motifs mentionnait encore le concept d'opérateur interne, d'où la confusion. Il a dès lors été modifié.

L'avis part du principe que la solution retenue doit respecter l'article 86 du traité de la CE et que le risque d'abus de position dominante (article 82) doit être examiné.

Si souhaité, nous pouvons approfondir cette discussion (voir annexes).

Mais permettez-moi d'abord de résumer l'essence de ce point de discussion :

- la création d'un droit exclusif ou d'un monopole n'est pas contradictoire en soi avec la liberté de la concurrence. Il doit toutefois être bien motivé. C'est ainsi que les tribunaux l'ont accepté pour le pilotage dans les ports par nécessité de ne pas laisser opérer trop de prestataires de service et d'assurer le contrôle de la qualité.

Après l'avis du Conseil d'Etat, nous avons donc amélioré l'argumentation dans l'exposé des motifs que j'ai donnée au début de mon exposé.

- l'abus de position de monopole est bien contraire au droit européen de la concurrence. Il va de soi que la STIB se doit de respecter les règles sur la transparence et l'égalité du traité lors de son choix d'un sous-traitant. Etant donné que le Conseil d'Etat revient sur ce point à

dat als dusdanig in een gemeenschapsmaterie regelgevend wordt opgetreden. Het Gewest gebruikt ook in andere wetgeving elementen waarvan de regelgevende bevoegdheid tot een andere overheid behoort (onder meer in de wetgeving op de ruimtelijke ordening waar naar spoorwegen wordt verwezen).

2) Volgens het advies gaat het argument van de toewijzing op basis van het concept « interne operator » niet op. Immers in het ontwerp krijgt de MIVB de opdracht toegewezen samen met de verplichting om uit te besteden. Het is dus per definitie geen interne « operator ».

Deze opmerking klopt, maar is niet relevant. Het is niet omdat de toewijzing gepaard gaat met de verplichting tot uitbesteding dat er geen sprake is van een (uiteindelijke) operator die niet gekozen zou zijn conform het verdragsprincipe en zodoende is een beroep op de uitzondering van een niet marktconforme rechtstreekse toewijzing aan de interne operator niet nodig.

De uitdrukkelijke verplichting om uit te besteden is echter een aanpassing die plaatsvond op vraag van de Minister-raad in tweede lezing.

De memorie van toelichting zelf sprak nog van het concept interne operator, en dat lag aan de basis van de verwarring. De memorie van toelichting is aangepast geweest.

Het advies gaat er vervolgens van uit dat de gekozen oplossing moet voldoen aan artikel 86 EG-verdrag en dat dus het risico op misbruik van de dominante positie (artikel 82) moet worden onderzocht.

Indien gewenst kan op deze discussie verder worden ingegaan (zie bijlages).

Maar laat mij hier kort weergegeven wat de essentie is.

- het creëren van een exclusief recht of een monopolie is niet op zich strijdig met de vrijheid van mededinging. Het moet wel afdoende gemotiveerd zijn. Zo hebben de rechtbanken dat aanvaard voor bijvoorbeeld loodsdiensten in de havens uit de noodzaak om niet te veel dienstverleners te laten opereren en om controle te houden op de kwaliteit.

We hebben de memorie van toelichting dan ook, na het advies van de Raad van State, beter de argumentatie laten weergeven die ik in het begin van mijn uiteenzetting meegaf.

- het misbruik maken van een monopoliepositie is wel strijdig met het Europees mededingingsrecht. Uiteraard moet de MIVB de regels van het verdrag over transparantie en gelijkheid respecteren bij de keuze van een onderaannemer. Omdat de Raad daar meermaals op wijst,

plusieurs reprises, nous avons introduit les adaptations nécessaires dans le projet. L'article mentionne donc clairement les principes suivants:

- les éléments fixés dans le contrat de gestion;
- la publication européenne;
- l'évaluation objective et l'octroi motivé;
- les indemnités octroyées à la STIB n'ont pas d'objet de gain;
- maximum 8 ans (pour que la concurrence soit affectée au minimum).

Une fois l'ordonnance votée, les entreprises pourront en être informées (entre-temps, elles peuvent continuer à opérer) et la STIB pourra faire les préparatifs nécessaires. Il faudra aussi conclure un avenant au contrat de gestion sur ce thème.

II. Discussion générale

M. Rachid Madrane déclare que le groupe socialiste souscrit pleinement aux objectifs du projet d'ordonnance en question. Il partage la volonté d'établir un cadre juridique dans lequel évolueront les transports publics desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale, de mettre fin au racolage agressif à l'égard des touristes, d'améliorer l'image de Bruxelles et de favoriser l'utilisation de bus propres.

Le député s'interroge toutefois sur l'utilité de maintenir la possibilité de recourir au principe de l'affermage (la gestion d'une ou plusieurs lignes par le secteur privé) prévu par l'ordonnance relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale du 22 novembre 1990, dès lors qu'il n'y a jamais été fait appel.

M. Rachid Madrane avait déjà évoqué ce problème lors de la discussion relative au projet d'ordonnance portant des dispositions diverses en matière de service public de transport en commun urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale (n° A-348/2 – 2006/2007) et le ministre lui avait répondu que l'occasion d'en discuter serait offerte lors du débat de ce jour. S'il n'a aucun grief à formuler quant à l'application de ce principe aux transports publics desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale, le député redoute toutefois l'affermage d'autres lignes et s'interroge sur l'intérêt de maintenir cette possibilité dans l'ordonnance du 22 novembre 1990.

M. Mahfoudh Romdhani affirme que la situation sur le terrain est plus grave que ce que décrit le ministre. La presse s'est ainsi fait l'écho de rixes entre les membres du personnel de deux opérateurs actuels, portant ainsi considérablement atteinte à l'image de Bruxelles. Plusieurs par-

hebben we in het ontwerp de nodige aanpassingen gedaan en staan in het artikel duidelijk de principes:

- wat bepaald is in het beheerscontract;
- Europese bekendmaking;
- objectieve beoordeling en gemotiveerde toekenning;
- vergoedingen aan de MIVB hebben geen winstmotief;
- maximaal 8 jaar (om de concurrentie minimaal aan te tasten).

Eens de ordonnantie zal bestaan kunnen de ondernemingen op de hoogte worden gebracht (ze kunnen ondertussen verder opereren) en kan de MIVB de nodige voorbereidingen treffen. Er zal ook een avenant op het beheerscontract over dit onderwerp gesloten moeten worden.

II. Algemene bespreking

De heer Rachid Madrane verklaart dat de socialistische fractie het volkomen eens is met de doelstellingen van het ontwerp van ordonnantie in kwestie. Hij wenst ook dat er een juridisch kader wordt tot stand gebracht voor het openbaar vervoer tussen de bezienswaardigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om een einde te maken aan het agressief aanklappen van de toeristen, om het imago van Brussel te verbeteren en om het gebruik van schone bussen te bevorderen.

De volksvertegenwoordiger vraagt evenwel of het nuttig is om de mogelijkheid van uitbesteding (het beheer van een of meerdere lijnen door de privésector) bepaald bij de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te behouden, aangezien daarvan nooit gebruik is gemaakt.

De heer Rachid Madrane had dat probleem al aangekaart tijdens de bespreking van het ontwerp van ordonnantie houdende diverse bepalingen inzake openbare dienst van openbaar stadsvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nr. A-348/2 – 2006/2007). De minister had hem toen geantwoord dat dat probleem zou kunnen worden besproken in het kader van de bespreking van het ontwerp in kwestie. De volksvertegenwoordiger heeft weliswaar geen bezwaren tegen de uitbesteding van het openbaar vervoer tussen de bezienswaardigheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar hij vreest dat andere lijnen zullen worden uitbesteed en vraagt zich af of het nuttig is om die mogelijkheid te behouden in de ordonnantie van 22 november 1990.

De heer Mahfoudh Romdhani zegt dat de situatie in de praktijk veel erger is dan wat de minister beschrijft. De pers heeft bericht over knokpartijen tussen de personeelsleden van twee operatoren. Dat heeft het imago van Brussel fors geschaad. Tijdens de vorige zittingsperiode hadden ver-

lementaires avaient déjà suggéré, sous la législature précédente, que la matière soit gérée par la STIB. La réaction doit être immédiate.

Mme Céline Delforge marque son accord quant au projet d'ordonnance, ne fût-ce que pour des questions environnementales. Cette problématique concerne tant l'image de Bruxelles que la Santé publique.

M. Willem Draps précise que les bus utilisés aujourd'hui sont des bus déclassés originaires de Berlin.

Mme Céline Delforge souligne la difficulté qu'ont les touristes aujourd'hui à se retrouver dans l'offre proposée.

Le groupe Ecolo souhaiterait que ce soit l'administration elle-même qui s'emploie à l'attribution du marché. Elle conçoit néanmoins qu'un tel contrôle engage les finances publiques et que dès lors qu'on se refuse à toute dépense supplémentaire, l'option de l'administration doit être écartée.

L'oratrice craint toutefois que la STIB ne sous-traite un jour d'autres lignes relevant de l'intérêt général. Dans certaines villes, des sociétés de transport ont été de fait privatisées par le biais de la sous-traitance. Ne faut-il pas dès lors supprimer la possibilité d'affermage ?

La députée estime aussi qu'il est important que le pouvoir politique puisse encore maîtriser les aspects environnementaux et sociaux du marché. Il faudrait pouvoir introduire des clauses sociales dans le cahier des charges.

M. Hamza Fassi-Fihri appuie l'initiative qui consiste à réagir au flou juridique actuel. Ce marché, en dépit de sa taille, revêt une importance particulière pour la Région puisqu'il contribue à son image.

Le député se demande si la STIB est mieux placée que l'administration pour organiser ce secteur. Ce système permet-il de garantir à la fois primauté du service public et qualité des prestations ?

Il souhaiterait éviter les abus de position dominante. Y a-t-il des garanties qu'aucun opérateur privé qui intente un recours contre l'ordonnance en question n'obtienne gain de cause ?

M. Hamza Fassi-Fihri estime aussi que le Parlement doit disposer d'un droit de regard sur le cahier des charges élaboré par la STIB, de sorte que l'opérateur respecte les normes sociales et environnementales.

Le député constate enfin que le projet d'ordonnance n'offre aucune réponse aux problèmes de racolage et de travail au noir. Comment s'opérera la lutte contre la concurrence déloyale ? Peut-on envisager un renforcement du contrôle de l'ONEm ?

schillende parlementsleden al voorgesteld om dat vervoer door de MIVB te laten beheren. Er moet onmiddellijk gereageerd worden.

Mevrouw Céline Delforge stemt in met het ontwerp van ordonnantie, al was het maar om ecologische redenen. Het probleem heeft zowel met het imago van Brussel als met de volksgezondheid te maken.

De heer Willem Draps preciseert dat de bussen die vandaag gebruikt worden, afgedankte bussen uit Berlijn zijn.

Mevrouw Céline Delforge wijst erop dat de toeristen vandaag niet wegwijs geraken uit het aanbod.

De Ecolo-fractie wenst dat het bestuur zelf de overheidsopdracht gunt. De fractie begrijpt evenwel dat dergelijke controle overheidsgeld kost en dat, aangezien men geen extra uitgaven wil doen, die keuze moet worden afgewezen.

De spreekster vreest evenwel dat de MIVB ooit andere lijnen van openbaar nut uitbesteedt. In sommige steden zijn de vervoersmaatschappijen in feite geprivatiseerd via uitbesteding. Moet de mogelijkheid van uitbesteding dan niet worden afgeschaft ?

De volksvertegenwoordigster is ook van oordeel dat de overheid de controle over de milieu- en sociale aspecten van de opdracht nog moet kunnen behouden. In het bestek zouden sociale clausules moeten worden opgenomen.

De heer Hamza Fassi-Fihri steunt het initiatief om te reageren op het huidige juridische vacuüm. Die overheidsopdracht is, ondanks de omvang, van groot belang voor het Gewest, aangezien het bijdraagt tot het imago ervan.

De volksvertegenwoordiger vraagt of de MIVB beter in staat is dan het bestuur om die sector te organiseren. Garandeert die regeling tegelijk het primaat van de openbare dienst en de kwaliteit van de prestaties ?

Hij wenst misbruik van dominante positie te voorkomen. Zijn er garanties dat een privéoperator die een beroep tegen de ordonnantie in kwestie instelt, zijn slag niet kan thuishalen ?

De heer Hamza Fassi-Fihri vindt ook dat het Parlement een recht van inzage in het door de MIVB opgestelde bestek moet hebben en aldus kan nagaan of de operator de sociale en ecologische normen in acht neemt.

De volksvertegenwoordiger stelt tot slot vast dat het ontwerp van ordonnantie geen antwoord biedt op het aanklappen van toeristen en op zwartwerk. Hoe zal de strijd tegen oneerlijke concurrentie worden gevoerd ? Kan men een versterking van de controle door de RVA overwegen ?

Mme Françoise Schepmans se déclare satisfaite de l'ordre mis dans ce secteur. Le groupe MR approuve le projet.

Elle observe toutefois que l'avis du Conseil d'Etat comporte 15 pages pour un texte d'à peine 9 articles et se demande comment se jouera la concurrence dans le cahier des charges. La députée rappelle que la Justice a déjà condamné des situations d'exclusivité, et se demande si les balises dressées seront suffisantes. Existe-t-il des garanties quant aux prix pratiqués ? Comment juger de la qualité de l'information ? Quelles seront les normes environnementales ?

La députée relève aussi que l'ordonnance ne comporte aucune obligation financière de l'opérateur à l'égard de la STIB, en dehors des frais encourus par cette dernière. La STIB touchera-t-elle encore la redevance de 330 EUR HTVA par an et pour chaque arrêt utilisé, comme c'est le cas actuellement ?

Mme Françoise Schepmans voudrait enfin des précisions quant aux possibilités de confier d'autres activités de transport à des sous-traitants.

M. Johan Demol s'interroge sur les raisons qui ont poussé le gouvernement à introduire dans le présent projet l'article 9, alinéa 2. Pourquoi certains articles de l'ordonnance entrent-ils en vigueur à « une date déterminée par le gouvernement » ?

Mme Marion Lemesre estime l'objectif poursuivi par le projet d'ordonnance tout à fait louable vu la cacophonie actuelle et la pollution engendrée par les véhicules utilisés aujourd'hui. Des consignes environnementales doivent être inscrites au cahier des charges.

Elle souligne toutefois que l'on se dirige vers un marché monopolistique. Or, la STIB avait déjà tenté de fonctionner avec une société unique, à laquelle s'étaient ensuite ajoutées deux sociétés, situation qui avait finalement mené au chaos actuel.

Elle rappelle également que dans une structure monopolistique, le consommateur doit être protégé. Elle souligne l'importance du cahier des charges qui devra répondre à plusieurs interrogations.

Des conditions sont-elles mises au niveau des prix ?

L'offre proposée aujourd'hui aux touristes sera-t-elle maintenue ? Une seule société peut-elle couvrir l'offre des trois firmes actuelles ?

Y a-t-il eu une étude quant au type de véhicules le plus approprié ? S'oriente-t-on plutôt vers des bus à impériale, ou un véhicule de type « petit train » ?

Quid quant à la qualité du message tant sur le plan culturel que sur le plan linguistique ?

Het stemt mevrouw Françoise Schepmans tevreden dat er in de sector orde op zaken wordt gesteld. De MR-fractie stemt in met het ontwerp.

Ze merkt echter op dat het advies van de Raad van State 15 bladzijden telt voor een tekst van amper 9 artikelen. Ze vraagt hoe de concurrentie zal worden geregeld in het bestek ? De volksvertegenwoordigster herinnert eraan dat het gerecht al exclusiviteitsregelingen veroordeeld heeft, en vraagt of de regeling voldoende duidelijk zal zijn ? Bestaan er garanties over de prijzen ? Hoe kan men de kwaliteit van de informatie beoordelen ? Wat zijn de milieunormen ?

De volksvertegenwoordigster wijst er ook op dat de ordonnantie geen financiële verplichting van de operator ten aanzien van de MIVB bevat, naast de kosten gemaakt door deze laatste. Krijgt de MIVB nog de heffing van 330 EUR exclusief BTW per jaar en per gebruikte halte, zoals nu het geval is ?

Mevrouw Françoise Schepmans zou tot slot informatie willen over de mogelijkheid om andere transportactiviteiten toe te vertrouwen aan onderaannemers.

De heer Johan Demol heeft vragen bij het tweede lid van artikel 9 van het ontwerp. Waarom treden bepaalde artikelen van de ordonnantie pas in werking op een door de regering vastgestelde datum ?

Mevrouw Marion Lemesre vindt de doelstelling van het ontwerp van ordonnantie zeer lovenswaardig gelet op de huidige chaos en de verontreiniging door de voertuigen die vandaag ingezet worden. In de bestekken moeten milieuvoorschriften opgenomen worden.

Zij onderstreept dat men op weg is naar een monopoliemarkt. De MIVB heeft echter al geprobeerd om te werken met een enkele maatschappij waar vervolgens twee maatschappijen aan toegevoegd werden; die situatie heeft uiteindelijk tot de huidige chaos geleid.

Zij herinnert er verder aan dat, in een monopoliestructuur, de consument beschermd moet worden. Zij wijst op het belang van het bestek, dat op verschillende vragen een antwoord moet bieden.

Zijn er prijsvoorwaarden ?

Wordt het toeristisch aanbod van vandaag behouden ? Kan een enkel bedrijf het aanbod van de drie bestaande bedrijven overnemen ?

Is er onderzoek gevoerd naar het meest geschikte soort voertuigen ? Gaat men in de richting van dubbeldeksbussen met een open dak of van een soort « minitrein » ?

Quid met de kwaliteit van de boodschap op cultureel en taalvlak ?

Sommes-nous certains d'éviter les sociétés pirates, dont la présence nous reconduirait immanquablement à la situation actuelle ?

Le ministre explique que l'idée de départ était d'opter, pour l'établissement du cahier des charges, pour l'administration. Ce choix engageait toutefois les finances de la Région, exigeait des connaissances techniques et commerciales et nécessitait de toutes façons la collaboration la STIB. Le choix de faire appel à la STIB s'est donc imposé de lui-même.

Il rappelle à cet égard que la société de transport restera publique; que le gouvernement y est représenté et qu'elle est soumise à la tutelle du ministre.

Le cahier des charges sera rédigé par la STIB sur la base des résultats d'une étude commerciale préalable. La société de transports n'a toutefois pas l'intention de prester elle-même le service, de sorte que les conditions dictées par le cahier des charges devront être réalistes.

Les normes environnementales ne seront pas moins sévères que celles imposées à la STIB. Les règles sociales devront être appliquées et seront exprimées dans le contrat de gestion. C'est effectivement important pour l'image de la Région.

Le BITC, de par sa connaissance de Bruxelles, sera également impliqué dans la détermination des itinéraires, des arrêts et des services complémentaires.

Le ministre se dit prêt à avoir un débat sur la rédaction du cahier des charges. Il rappelle qu'il existe en tout état de cause un contrôle parlementaire à travers les questions et le rapport annuel de la STIB. L'inspection sociale veillera également à l'application des règles valables en la matière.

Le ministre rappelle que la position dominante n'est pas contraire au droit européen et qu'on recourt de toutes façons à une consultation du marché.

Il précise que si aucun opérateur ne se porte candidat, la STIB devra elle-même assurer le service. Il s'agit d'une garantie supplémentaire pour laquelle le choix de la STIB a également été privilégié.

La STIB peut demander au concessionnaire une indemnité qui vise à couvrir ses coûts mais ne peut aller au-delà. L'objectif n'est pas que la société de transport engrange des bénéfices.

Le ministre précise que les exigences en matière de prix, de volume de l'offre et de type de véhicules seront inscrites au cahier des charges après étude préalable du marché. Il faut toutefois que la concession demeure réaliste.

Kunnen wij met zekerheid de piraatmaatschappijen weren, wier aanwezigheid ons onvermijdelijk weer in de huidige toestand zou terugbrengen ?

De minister legt uit dat er oorspronkelijk aan gedacht werd om het bestuur het bestek te laten opstellen. Die keuze had natuurlijk gevolgen voor de financiën van het Gewest, vereiste technische en commerciële kennis en in ieder geval een samenwerking met de MIVB. De keuze om een beroep te doen op de MIVB is dus vanzelf gekomen.

Hij herinnert er in dat verband aan dat de vervoersmaatschappij openbaar zal blijven, dat de regering erin vertegenwoordigd is en dat zij onderworpen is aan de voogdij van de minister.

Het bestek wordt door de MIVB opgesteld op basis van de resultaten van een voorafgaand commercieel onderzoek. De vervoersmaatschappij denkt er echter niet aan de dienst zelf te leveren, met als gevolg dat de voorwaarden in het bestek realistisch zullen moeten zijn.

De milieunormen zullen niet minder streng zijn dan voor de MIVB. De sociale regels zullen moeten toegepast worden en zullen opgenomen worden in het beheerscontract. Dat is immers belangrijk voor het imago van het Gewest.

Het BITC zal op basis van zijn kennis van Brussel ook betrokken worden bij het bepalen van de lijnen, de haltes en de extra diensten.

De minister zegt bereid te zijn om een debat te houden over het opstellen van het bestek. Hij herinnert eraan dat er in ieder geval parlementaire controle bestaat via de vragen en het jaarverslag van de MIVB. De sociale inspectie zal ook toezien op de uitvoering van de geldende regels terzake.

De minister herinnert eraan dat de dominante positie niet in strijd is met het Europese recht en dat men in ieder geval werk maakt van een raadpleging van de markt.

Hij preciseert dat, als geen enkele operator kandidaat is, de MIVB zelf zal moeten zorgen voor de dienst. Dat is een extra garantie en een reden waarom voorrang gegeven is aan de MIVB.

De MIVB kan aan de concessiehouder een vergoeding vragen die haar kosten dekt, maar daar houdt het op. Het is niet de bedoeling dat de vervoersmaatschappij een winstgevend handeltje opzet.

De minister preciseert dat de vereisten inzake prijzen, aanbod en soort voertuigen ingeschreven zullen worden in het bestek, na voorafgaande onderzoek van de markt. De concessie moet wel realistisch blijven.

Il est également possible que le type de véhicules diffère en fonction des lignes.

Quant aux éventuels pirates, ils s'exposent bien entendu à des sanctions pénales, puisqu'il existe désormais une base légale, et celui qui a la concession n'hésitera pas à réagir.

Le ministre ajoute encore que l'article 9 permet, en retardant l'entrée en vigueur de certains articles, que le service actuel perdure tant que le nouveau système n'est pas opérationnel.

L'affermage est prévu par l'ordonnance relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale du 22 novembre 1990. Le ministre assure qu'il ne recourra pas lui-même à ce principe, qui n'a sans doute un sens qu'en milieu rural. Il rappelle par ailleurs qu'il faut l'autorisation préalable du gouvernement pour en faire usage.

Le ministre s'en remet à la sagesse du parlement pour engager ce débat d'ordre symbolique.

Mme Céline Delforge rétorque que ce débat n'est pas purement symbolique puisque, actuellement, il n'est pas nécessaire d'obtenir l'accord du parlement pour recourir à l'affermage. C'est pourquoi il serait utile de supprimer le principe de l'affermage dans l'ordonnance : ainsi, si le gouvernement souhaite y recourir, il devra repasser devant le parlement.

Le ministre répond que cela n'est pas nécessaire de prévoir aujourd'hui la suppression de l'affermage. Ni le gouvernement ni la STIB n'en feront usage.

M. Jacques De Coster rappelle au ministre qu'il n'est pas éternel et qu'il serait donc plus rassurant pour le gouvernement comme pour certains commissaires que ce principe disparaisse de l'ordonnance du 22 novembre 1990 sous cette législation.

Il précise que cette ordonnance n'est cependant pas en jeu aujourd'hui et que l'initiative de la discussion peut éventuellement revenir au parlement.

Mme Schepmans ne souhaite pas improviser ce débat.

Le ministre poursuit en abordant la question des recours. Il ne peut évidemment pas garantir qu'il n'y en aura pas mais affirme qu'après analyse de ses services juridiques, il n'y a pas matière à s'inquiéter.

Mme Céline Delforge demande quel sera le statut des travailleurs si la STIB prend ce service en charge.

Het is ook mogelijk dat het soort voertuigen verschilt naargelang de lijnen.

De eventuele piraten stellen zich uiteraard bloot aan straffen omdat er voortaan een rechtsgrond bestaat en dege- ne die de concessie heeft niet zal aarzelen om te reageren.

De minister poneert nog dat artikel 9, door de inwerkingtreding van sommige artikelen uit te stellen, de huidige dienst laat voortbestaan tot het nieuwe systeem in werking treedt.

De uitbesteding wordt geregeld door de ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 22 november 1990. De minister verzekert dat hij dat principe niet zelf zal hanteren. Het heeft wellicht alleen op het platteland enige zin. Hij herinnert er ten andere aan dat er een voorafgaande toelating van de regering nodig is om daar gebruik van te maken.

De minister laat het aan de wijsheid van het parlement over om dat symbolisch debat te voeren.

Mevrouw Céline Delforge antwoordt dat het debat niet louter symbolisch is omdat het heden niet nodig is om het akkoord van het parlement te krijgen om een beroep te doen op uitbesteding. Daarom zou het nuttig zijn om het principe van de uitbesteding te schrappen in de ordonnantie. Als de regering daarvan gebruik wil maken moet ze weer naar het parlement.

De minister antwoordt dat het niet nodig is om de afschaffing van de uitbesteding nu te regelen. Noch de regering, noch de MIVB zullen er gebruik van maken.

De heer Jacques De Coster herinnert de minister eraan dat hij er niet eeuwig zal zijn en dat het voor de regering en voor sommige parlementsleden geruststellender zou zijn dat het principe tijdens deze regeerperiode verdwijnt uit de ordonnantie van 22 november 1990.

Hij preciseert dat die ordonnantie heden niet op het spel staat en dat het initiatief voor de discussie eventueel voor het parlement is weggelegd.

Mevrouw Schepmans wenst in het debat niet te improviseren.

De minister gaat door met de kwestie van de beroepen. Hij kan natuurlijk niet garanderen dat die niet worden ingesteld maar poneert, na onderzoek van zijn juridische diensten, dat er geen reden tot ongerustheid is.

Mevrouw Céline Delforge vraagt welk statuut de werknemers krijgen als de MIVB die dienst overneemt.

Le ministre répond qu'ils auront le même statut que les autres agents de la société de transport.

M. Hamza Fassi-Fihri se demande si le fait de multiplier les circuits et d'établir un appel d'offre par circuit ne diminuera pas l'intérêt commercial des éventuels opérateurs.

Il craint qu'à l'exception de la ligne du Pentagone, les autres lignes ne soient pas rentables et que ce soit la STIB qui doive se charger du projet.

Le ministre estime pour sa part qu'il y a de la place pour trois lignes comme, par exemple :

- une première reliant les grandes attractions classiques (Atomium, Cinquantenaire, centre historique, ...);
- une seconde consacrée à Horta et à l'Art nouveau en général;
- une troisième, qui pourrait prendre la forme d'un petit train, dans le Pentagone.

Cette troisième ligne pourrait avoir une vocation touristique et en même temps relier les centres commerciaux. Elle ne figure pas non plus dans le champ d'application de cette ordonnance; il n'est dès lors pas très grave que la STIB s'en occupe, comme elle l'avait fait avec le bus n° 8.

L'étude commerciale évaluera les différentes possibilités.

Mme Marion Lemesre souligne l'intérêt d'un débat sur le cahier des charges et les résultats de l'étude commerciale. Elle voudrait prendre connaissance de l'avis du Conseil Economique et Social.

Le ministre transmettra cet avis aux commissaires; il se trouve sur le site Internet du Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il invitera les parlementaires intéressés à son cabinet, de manière informelle, en vue du débat évoqué par Mme Marion Lemesre.

Mme Marion Lemesre craint que les opérateurs actuels, autorisés aujourd'hui à exercer leurs activités, n'introduisent un recours contre la présente ordonnance.

Le ministre rappelle que les autorisations dont ils jouissent sont provisoires et prorogées tous les six mois.

M. Hamza Fassi-Fihri n'a pas entendu de réponse quant au risque que la STIB doive se charger des circuits moins rentables et engager ses finances.

De minister antwoordt dat zij hetzelfde statuut zullen hebben als de andere personeelsleden van de vervoersmaatschappij.

De heer Hamza Fassi-Fihri vraagt zich af of het feit dat de circuits de pan uit rijzen en er een offerteaanvraag wordt gedaan per circuit, het commercieel belang van de eventuele operatoren niet zal verminderen.

Hij vreest dat, met uitzondering van de Vijfhoeklijn, de andere lijnen niet rendabel zullen zijn en dat de MIVB zich met het project zal moeten bezighouden.

De minister denkt persoonlijk dat er ruimte is voor bijvoorbeeld drie lijnen, te weten :

- een eerste die de grote klassieke attracties verbindt (Atomium, Jubelpark, historisch centrum, ...);
- een tweede gewijd aan Horta en de art nouveau in het algemeen;
- een derde, met een treintje in de Vijfhoek.

Die derde lijn zou voor de toeristen zijn en tegelijk de handelscentra kunnen verbinden. Ze valt ook niet onder het toepassingsgebied van deze ordonnantie; het is dan ook niet erg dat de MIVB er zich mee bezighoudt, zoals ook met bus 8.

De commerciële studie zal de verschillende mogelijkheden tegen het licht houden.

Mevrouw Marion Lemesre onderstreept het belang van een debat over het bestek en de resultaten van het commercieel onderzoek. Zij zou kennis willen nemen van het advies van het Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De minister zal dat advies aan de commissieleden bezorgen; het staat op de internetsite van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Hij zal de geïnteresseerde parlementsleden informeel op zijn kabinet uitnodigen voor het debat waarover mevrouw Marion Lemesre het heeft gehad.

Mevrouw Marion Lemesre is bang dat de huidige operatoren, die heden hun activiteiten mogen uitoefenen, tegen de ordonnantie beroep instellen.

De minister herhaalt dat hun vergunningen voorlopig zijn en om de zes maanden worden verlengd.

De heer Hamza Fassi-Fihri heeft geen antwoord gehoord over het risico dat de MIVB minder rendabele circuits voor haar rekening moet nemen en in de buidel moet tasten.

Le ministre tiendra compte de cette remarque comme d'autres lors de la prochaine réunion de travail.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 3

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 4

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 4 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 5

Cet article ne suscite aucun commentaire.

De minister zal rekening houden met die opmerking en met andere tijdens de volgende werkvergadering.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 2

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 3

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 3 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 4

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 4 wordt aangenomen met eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 5

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Vote

L'article 5 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 6

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 6 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 7

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 7 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 8

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 8 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 9

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 9 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Stemming

Artikel 5 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 6

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 6 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 7

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 7 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 8

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 8 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 9

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 9 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

– Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.

Les Rapporteurs,

Rachid MADRANE
Brigitte DE PAUW

Le Président,

Willem DRAPS

IV. Stemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

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

De Rapporteurs,

Rachid MADRANE
Brigitte DE PAUW

De Voorzitter,

Willem DRAPS

V. Annexe

AVIS ÉMIS PAR
LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
AU COURS DE SA SÉANCE DU 15 FEVRIER 2007

Saisine

Le Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale a été saisi, le 22 janvier 2007, d'une demande d'avis du ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité relative à l'avant-projet d'ordonnance organique des transports publics reliant les centres d'intérêt de la Région de Bruxelles-Capitale.

Après examen par sa Commission Mobilité au cours de sa séance du 6 février 2007, le Conseil Economique et Social émet l'avis suivant.

Avis

Le Conseil se retrouve parfaitement dans l'intention de ce projet d'ordonnance de professionnaliser la situation présente, qu'il considère également comme fâcheuse.

Le Conseil se range aussi du côté des lignes de force suivantes :

- le BITC se chargera de déterminer les trajets, les arrêts et les services complémentaires;
- la mise en place de normes environnementales assurera la qualité des services de bus offerts;
- la synergie avec le réseau existant de la STIB sera le gage d'un service général de qualité.

Le Conseil prend note du fait que ce projet d'ordonnance ne concerne que les services de transport réglementés et ne concerne donc pas les agences de voyages et de bus ou les autres organisateurs de tours privés dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Conseil insiste encore sur le fait qu'une bonne organisation de cette forme de transport touristique est très importante afin de faire passer une bonne image de la Région de Bruxelles-Capitale.

Enfin, l'organisation des employeurs et les organisations des classes moyennes se posent néanmoins des questions concernant la pertinence du choix d'attribuer ces services exclusivement à la STIB afin d'atteindre les buts précités.

V. Bijlage

ADVIES UITGEBRACHT
DOOR DE ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
TIJDENS ZIJN ZITTING VAN 15 FEBRUARI 2007

Aanhangigmaking

Op 22 januari 2007 heeft de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanwege de minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Mobiliteit een adviesaanvraag ontvangen inzake het voorontwerp van ordonnantie houdende organisatie van het openbaar vervoer tussen bezienswaardigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Nadat zijn Commissie Mobiliteit dit thema tijdens zijn zitting van 6 februari 2007 heeft onderzocht, formuleert de Economische en Sociale Raad het volgend advies.

Advies

De Raad kan zich volledig vinden in het opzet van deze ontwerppordonnantie om de bestaande toestand, die hij eveneens als hinderlijk beschouwt, te professionaliseren.

De Raad schaart zich dan ook achter de krachtlijnen waarbij :

- het BITC garant zal staan voor het bepalen van de ritten, de stopplaatsen en de aanvullende diensten;
- het opleggen van milieunormen de kwaliteit van de aanboden busdiensten zullen verzekeren;
- de synergie met het bestaande netwerk van de MIVB voor een kwalitatieve dienstverlening in het algemeen zal zorgen.

De Raad neemt er nota van dat deze ontwerppordonnantie uitsluitend de diensten van geregeld vervoer betreft en dus niet slaat op reis- en busagentschappen of andere organisatoren die toeristische privéronddritten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doen.

De Raad benadrukt verder dat een goede organisatie van deze vorm van toeristisch vervoer van groot belang is voor het overbrengen van het juiste imago van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ten slotte stellen de organisatie van de werkgevers en de middenstandsorganisaties zich niettemin vragen omtrent de pertinentie van de keuze om deze diensten exclusief toe te wijzen aan de MIVB teneinde voornoemde doelstelling

Elles sont d'avis que, à l'exemple d'autres villes touristiques, il serait préférable d'opter pour un système où la société de transports en commun s'occupe de l'introduction technique de l'attribution en développant un cahier des charges. Ainsi, ce secteur d'activités serait ensuite certainement complété par le secteur privé, ce qui, selon elles, serait porteur davantage de garanties d'un fonctionnement plus souple et d'un service plus centré sur le consommateur.

*
* *

gen te bereiken. Zij zijn van mening dat men naar analogie met andere toeristische steden beter kiest voor een systeem waarbij de openbare vervoersmaatschappij zorgt voor de technische inleiding van de toewijzing via het uitwerken van het lastenboek. Het naderhand invullen van deze activiteitensector zal zodoende zeker via de privémarkt gebeuren, wat volgens hen meer garanties inhoudt voor een soepelere werking en een grotere klantgerichtheid.

*
* *

