

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2009 - 2010

13 OKTOBER 2010

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot regeling van de exploitatie van een openbaar
geautomatiseerd fietsverhuursysteem**

VERSLAG

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

door mevrouw Danielle CARON (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Cécile Jodogne, de heren Gaëtan Van Goidsenhoven, Philippe Close, Jamal Ikazban, Emin Özkara, Aziz Albishari, mevr. Céline Delforge, mevr. Danielle Caron, de heer Hervé Doyen, mevr. Carla Dejonghe, mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervangers : de heren Serge de Patoul, Willem Draps, mevr. Viviane Teitelbaum, mevr. Olivia P'tito, de heer Arnaud Pinxteren, mevr. Annemie Maes.

Andere leden : de heren Emmanuel De Bock, Vincent De Wolf, mevr. Isabelle Molenberg, mevr. Françoise Schepmans.

Zie :

Stuk van het Parlement :
A-96/1 – 2009/2010 : Ontwerp van ordonnantie

**PARLEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2009 - 2010

13 OCTOBRE 2010

PROJET D'ORDONNANCE

**réglant l'exploitation d'un service public de
location automatisée de vélos**

RAPPORT

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

par Mme Danielle CARON (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Béatrice Fraiteur, Cécile Jodogne, MM. Gaëtan Van Goidsenhoven, Philippe Close, Jamal Ikazban, Emin Özkara, Aziz Albishari, Mmes Céline Delforge, Danielle Caron, M. Hervé Doyen, Mmes Carla Dejonghe, Brigitte De Pauw.

Membres suppléants : MM. Serge de Patoul, Willem Draps, Mmes Viviane Teitelbaum, Olivia P'tito, M. Arnaud Pinxteren, Mme Annemie Maes.

Autres membres : MM. Emmanuel De Bock, Vincent De Wolf, Mmes Isabelle Molenberg, Françoise Schepmans.

Voir :

Document du Parlement :
A-96/1 – 2009/2010 : Projet d'ordonnance

I. Inleidende uiteenzetting van Staatssecretaris Bruno De Lille

Bij beslissing van 28 februari 2008 heeft de vorige Regering beslist om een concessieovereenkomst te sluiten met het oog op de uitbating van een openbaar geautomatiseerd fietsverhuursysteem op het grondgebied van het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daartoe werd op 15 maart 2008 vervolgens een oproep tot het indienen van blijken van belangstelling gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Na ontvangst van twee kandidaturen, het indienen van offertes door de betrokken kandidaten en het voeren van onderhandelingen, keurde de Regering op 13 november 2008 het ontwerp van concessieovereenkomst goed en besliste zij de concessie toe te wijzen aan de NV JC DECAUX BELGIUM. Deze beslissing vormde het effectieve startpunt van ‘Villo!’ als openbaar geautomatiseerd fietsverhuursysteem op het grondgebied van het gewest.

De afgewezen kandidaat, het consortium M.I.V.B.-TRANSDEV-PRO VELO-CLEAR CHANNEL BELGIUM, diende bij de Raad van State een verzoekschrift in tot schorsing van de beslissing van de Regering bij uiterst dringende noodzakelijkheid. Bij arrest van 28 november 2008 verwierp de Raad van State de vordering van het consortium M.I.V.B.-TRANSDEV-PRO VELO-CLEAR CHANNEL BELGIUM om redenen die de ontvankelijkheid van deze vordering betroffen.

Actueel is tegen de beslissing van 13 november 2008 tot toewijzing van de concessie nog een vordering tot nietigverklaring hangende voor de Raad van State op verzoek van de gemeenten Schaarbeek en Etterbeek. Deze gemeenten voeren daarbij onder meer aan dat aan de beslissing van de Regering een onwettigheid zou kleven in de mate dat een concessie van openbare dienst een toelating of machtiging zou veronderstellen vanwege de wetgevende macht teneinde enerzijds een openbare dienst op te richten en anderzijds de uitbating daarvan toe te vertrouwen aan een derde via een concessie.

Hoewel de argumentatie van de gemeenten betwist wordt en de Raad van State terzake nog geen standpunt heeft ingenomen, dient vastgesteld te worden dat de eerste auditeur-afdelingshoofd bij de Raad van State in zijn mondeling advies in de vorige procedure te kennen heeft gegeven dat deze argumentatie na afloop van een eerste onderzoek hem gegrond voorkwam.

Zoals u weet heeft ‘Villo!’ intussen op het terrein met een netwerk van actueel een 170-tal stations, een grote vlucht genomen en heeft het systeem onmiskenbaar een plaats veroverd op het vlak van de mobiliteit in het gewest in het algemeen en van de zachte verplaatsingen in het bijzonder. Het is precies met het oog op de vrijwaring en verdere uitbreiding van dat fietsverhuursysteem dat dit huidig ontwerp van ordonnantie u wordt voorgelegd.

I. Exposé introductif du Secrétaire d'Etat Bruno De Lille

Le 28 février 2008, le Gouvernement précédent décidait de conclure un contrat de concession en vue de l'exploitation d'un service public de location automatisée de vélos sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. A cet effet, un appel à manifestation d'intérêt fut alors publié au Journal officiel de l'Union européenne, le 15 mars 2008.

Après avoir reçu deux candidatures, ainsi que les offres des deux candidats concernés, et avoir mené des négociations, le Gouvernement a approuvé le projet de contrat de concession le 13 novembre 2008 et décidé d'attribuer la concession à la SA JC DECAUX BELGIUM. Cette décision fut le point de départ effectif du système ‘Villo!’ en tant que service public de location automatisée de vélos sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le candidat non retenu, le consortium S.T.I.B.-TRANSDEV-PRO VELO-CLEAR CHANNEL BELGIUM, a introduit, en extrême urgence, une requête en suspension de la décision du Gouvernement auprès du Conseil d'Etat. Par l'arrêt du 28 novembre 2008, le Conseil d'Etat a rejeté la requête du consortium S.T.I.B.-TRANSDEV-PRO VELO-CLEAR CHANNEL BELGIUM pour des raisons liées à la recevabilité de celle-ci.

Actuellement, une requête en annulation est encore pendante devant le Conseil d'Etat concernant la décision du 13 novembre 2008 attribuant la concession à la SA JC DECAUX BELGIUM, introduite par les communes de Schaarbeek et d'Etterbeek. Dans cette requête, les communes soutiennent, entre autres, que la décision du Gouvernement serait constitutive d'une illégalité dans la mesure où une concession de service public suppose une autorisation ou une habilitation de la part du pouvoir législatif visant d'une part à créer un service public et d'autre part à confier l'exploitation de ce service à un tiers via une concession.

Bien que l'argumentation des communes soit contestée et que le Conseil d'Etat n'ait pas encore pris position en la matière, force est de constater que le Premier auditeur-chef de section au Conseil d'Etat a fait savoir en son avis oral, rendu lors de la procédure précédente, qu'après avoir mené une première analyse, cette argumentation lui paraissait fondée.

Comme vous le savez, le système ‘Villo!’ a, entre-temps, pris son envol et le réseau compte actuellement près de 170 stations. Ce système a indéniablement conquis sa place dans le domaine de la mobilité au sein de la Région, en général, et parmi les déplacements doux, en particulier. C'est précisément dans le but de préserver et de développer davantage ce système de location de vélos que le présent projet d'ordonnance vous est présenté aujourd'hui.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft sedert 1990 zijn streven bevestigd naar een netwerk van stedelijk openbaar vervoer dat efficiëntie, snelheid, veiligheid en comfort combineert. Deze doelstelling gaat onder meer gepaard met :

- de promotie van vervoer voor allen tegen de geringste kostprijs voor de samenleving;
- de verhoging van de frequentie en de verfijning van het netwerk, en in het algemeen een betere dienstverlening aan het cliënteel ⁽¹⁾.

Naar aanleiding van de inwerkingtreding van de ordonnantie van 19 april 2007 houdende diverse bepalingen inzake openbare dienst van openbaar stadsvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, werd recent vastgesteld dat deze elementen bijzonder actueel blijven en zelfs worden aangescherpt door een drievoudige context die te maken heeft met mobiliteit, ecologie en economie en dit zowel op het interne, internationale als Europese vlak ⁽²⁾.

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft in haar beleidsverklaring op het vlak van de mobiliteit gewezen op het belang van de « zachte verplaatsingen » (te voet of per fiets) als alternatief voor de wagen.

Met het oog op de realisatie van voormelde doelstellingen inzake mobiliteit in het algemeen en inzake « zachte verplaatsingen » in het bijzonder, strekt dit ontwerp van ordonnantie ertoe een openbare dienst op te richten die bestaat uit de organisatie van een geautomatiseerd fietsverhuursysteem voor personen op het gehele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een dergelijk geautomatiseerd fietsverhuursysteem is in diverse grote Europese steden operationeel en heeft in de praktijk reeds bewezen een uitermate nuttige aanvulling te kunnen vormen op andere vormen van personenvervoer in een grootstedelijke context. Het biedt tevens een antwoord op het mobiliteitsvraagstuk dat zich in zulke omgeving stelt.

Gelet op de specifieke knowhow die vereist is voor de uitbouw en de uitbating van voormelde openbare dienst en rekening houdend met de bekommernis om vervoer te organiseren tegen de geringste kostprijs voor de samenleving, dient de Regering ertoe gemachtigd te worden om de exploitatie van de openbare dienst tijdelijk toe te vertrouwen aan een of meerdere particulieren (natuurlijke of rechtspersonen, concessiehouder(s) genoemd) in de vorm van een concessie van openbare dienst.

(1) Ontwerp van ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, memorie van toelichting, Parl. doc., Brussels Hoofdstedelijk Parlement, zitting 1990-1991, A.-71/1, p. 1.

(2) Ontwerp van ordonnantie houdende diverse bepalingen inzake openbare dienst van openbaar stadsvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, memorie van toelichting, Parl. doc., Brussels Hoofdstedelijk Parlement, zitting 2006-2007, A.-348/1, p. 2.

Depuis 1990, la Région de Bruxelles-Capitale poursuit ses efforts afin de créer un réseau de transport en commun urbain qui combine efficacité, rapidité, sécurité et confort. La réalisation de cet objectif entraîne entre autres :

- la promotion de moyens de transport accessibles à tous et à moindre coût pour la société;
- l'augmentation des fréquences, l'amélioration du réseau, et de manière générale un meilleur service à la clientèle ⁽¹⁾.

Suite à l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 19 avril 2007 portant des dispositions diverses en matière de service public de transport en commun urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale, il a été récemment constaté que ces éléments restent particulièrement actuels et se trouvent même renforcés par un contexte reposant sur trois éléments qui sont la mobilité, l'écologie et l'économie, et ce tant sur le plan national, qu'international et européen ⁽²⁾.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a, dans sa déclaration de politique en matière de mobilité, attiré l'attention sur l'importance des « déplacements doux » (à pied ou à vélo) comme alternative à la voiture.

En vue de la réalisation des objectifs précités en matière de mobilité en général et en matière de « mobilité douce » en particulier, ce projet d'ordonnance vise à créer un service public chargé de l'organisation d'un système de location de vélos automatisé réservé aux personnes désirant se déplacer sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. De tels systèmes existent déjà dans plusieurs grandes villes européennes. Dans la pratique, ils se sont avérés une alternative particulièrement utile aux autres formes de transport de personnes dans le contexte de ces métropoles. Il offre également une réponse aux problèmes de mobilité qui se posent dans de tels environnements.

Étant donné le savoir-faire spécifique nécessaire au développement et à l'exploitation d'un tel service public et compte tenu des difficultés à instaurer un système de transport à moindre coût pour la société, le Gouvernement doit être habilité à confier temporairement l'exploitation de ce service public à un ou plusieurs particuliers (personnes physiques ou morales de droit privé, appelées concessionnaire(s)) sous la forme d'une concession de service public.

(1) Projet d'ordonnance relatif à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, exposé des motifs, Doc. parl., Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, session 1990-1991, A.-71/1, p. 1.

(2) Projet d'ordonnance portant des dispositions diverses en matière de service public de transport en commun urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale, exposé des motifs, Doc. parl., Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, session 2006-07, A.-348/1, p.2.

Het ontwerp van ordonnantie voorziet daartoe in de mogelijkheid tot het sluiten van een overeenkomst tussen de Regering en de concessiehouder. Een aantal essentiële regels en (minimum)vereisten die de uitbater van voormelde openbare dienst dient na te leven, worden in dat verband vastgelegd in het ontwerp van ordonnantie.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Danielle Caron is ingenomen met het ontwerp van ordonnantie waarop iedereen zat te wachten. De regeling heeft terugwerkende kracht, aangezien de concessie al toegekend is, zoals de staatssecretaris er in zijn uiteenzetting op gewezen heeft. De volksvertegenwoordigster wenst gerustgesteld te worden dat het geautomatiseerd fietsverhuursysteem ook zal worden ingevoerd in de tweede stadsgordel. Is de concessiehouder dat daadwerkelijk van plan? De gebruikers van 'Villo!' weten maar al te goed dat het grootste probleem met dit systeem de rotatie van de fietsen is, want men vindt altijd fietsen onderaan een helling, maar zelden bovenaan. Zijn er sancties voor de concessiehouder als hij zijn systeem niet uitbreidt tot de 19 gemeenten?

Voorts gaat het hier wel degelijk om een concessie en niet om een overheidsopdracht, wat een lange en omslachtige procedure is. Bestaat niet het gevaar dat dit ontwerp van ordonnantie tot andere beroepen leidt? Waarin verschilt de concessieovereenkomst van een overheidsopdracht?

De heer Willem Draps vindt dat het vandaag niet gaat over de vraag of het al dan niet een goede zaak is om een fietsverhuursysteem in te voeren, maar wel over de rechtsgrond. Op 28 februari 2008 heeft de vorige regering een overeenkomst met de firma Decaux gesloten. Door een totaal gebrek aan rechtsgrond, heeft ze het paard achter de wagen gespannen. Een openbare dienst moet immers een rechtsgrond hebben voordat hij in concessie kan worden gegeven. Andere Europese steden zoals Barcelona of Antwerpen hebben hetzelfde experiment opgezet, maar in het kader van een overheidsopdracht. Dat verschilt volledig van wat in het Brussels Gewest is gedaan. In die twee steden heeft men een zeer duidelijk onderscheid gemaakt tussen de gunning van de overheidsopdracht en het financieringsaspect. In die twee steden verschilt de onderneming die de concessie van de openbare dienst voor de invoering van een fietsverhuursysteem krijgt, immers van de onderneming die belast wordt met het opzetten van een reclamesysteem, ook al ligt het voor de hand dat het ene systeem met het andere wordt gefinancierd. In Brussel bestaat er wel degelijk verwarring tussen beide systemen.

Brussel-Stad had juist voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2006 overhaast een gebrekkig systeem, "Cyclocity" genoemd, ingevoerd. Het ontwerp van de regering strekt er gewoonweg toe een opdracht die in 2008 in zeven haasten werd gegund om Cyclocity te vervangen, te regelen. Er zijn een groot aantal beroepen ingediend tegen de gunning van de overheidsopdracht. Enerzijds hebben gemeenten zoals

A cet effet, le projet d'ordonnance prévoit la possibilité de conclure un accord entre le Gouvernement et le concessionnaire et fixe, dans ce cadre, certaines modalités essentielles et exigences (minimums) devant être respectées par l'exploitant du service public précité.

II. Discussion générale

Mme Danielle Caron se réjouit de ce projet d'ordonnance que l'on attendait tous. Le dispositif est rétroactif, puisque la concession a déjà été attribuée, comme l'a rappelé le Secrétaire d'Etat dans son exposé. La députée souhaiterait être rassurée sur le fait que ce système de location automatisé de vélos se mettra également en place en deuxième couronne. Est-ce bien prévu par le concessionnaire? Il est bien connu des usagers de 'Villo!' que le principal problème de ce système est la rotation des vélos, car on trouve toujours des vélos en bas d'une côte, mais rarement l'inverse. Y a-t-il des sanctions prévues envers le concessionnaire s'il n'étend pas son système aux 19 communes?

Par ailleurs, il s'agit bien ici d'une concession et pas d'un marché public, qui est une procédure lourde et longue. Ce projet d'ordonnance ne risque-t-il pas d'engendrer d'autres recours? En quoi le contrat de concession est-il distinct d'un contrat de marché public?

M. Willem Draps estime que le débat de ce jour n'est pas de se demander s'il est bon d'instaurer ou non un système de vélos partagés, mais que le débat est bien celui de la base juridique. Le précédent gouvernement a conclu, en date du 28 février 2008, un contrat avec la société Decaux. Ce faisant, il a mis la charrue avant les boeufs, en l'absence totale de base juridique. Un service public doit en effet avoir une base légale pour être concédé. D'autres villes européennes, comme Barcelone ou Anvers, ont vécu la même expérience, mais dans un contexte de marché public qui se situe aux antipodes de ce qui a été fait en Région bruxelloise. Dans ces deux villes, on a distingué très clairement l'attribution du marché public et l'aspect de son financement. En effet, dans ces deux villes, ce n'est pas la même société qui reçoit la concession de service public pour la mise en place de vélos partagés, et celle qui reçoit la tâche de mettre en oeuvre un dispositif publicitaire, même s'il est évident qu'il y a un financement de l'un par l'autre. A Bruxelles, il y a bel et bien confusion des genres.

C'est dans la précipitation que la Ville de Bruxelles avait mis en place un système bancal, appelé "Cyclocity", juste avant les élections communales de 2006. Ici, le projet du gouvernement vise simplement à "récupérer" un marché conclu à la hâte en 2008 pour remplacer Cyclocity. De nombreux recours ont été introduits contre cette attribution de marché. D'une part, certaines communes comme Schaerbeek

Schaerbeek en Etterbeek beroep ingesteld, omdat de dienst geen statuut van openbare dienst heeft. De dienst wordt uitsluitend gefinancierd met reclame. Er zijn evenwel vergunningen afgegeven voor losstaande inrichtingen op grond van artikel 175 van het BWRO, onder meer voor inrichtingen van 8 m². Tegen die vergunningen zijn ook beroepen ingesteld door anderen uit de reclamesector. Ten slotte heeft de gemeente Schaerbeek beroepen ingesteld tegen de reclame-inrichtingen.

De ontworpen ordonnantie strekt ertoe het geautomatiseerd fietsverhuursysteem te regelen. De auditeur van de Raad van State heeft evenwel aangetoond dat er een gebrek aan machtiging is om een dergelijke openbare dienst in concessie te geven.

De spreker heeft drie grote bezwaren tegen het ontwerp: enerzijds de onduidelijkheid over de juiste aard van de overeenkomst tussen de firma Decaux en het Gewest, anderzijds de naleving van het mededingingsrecht en ten slotte de inwerkingtreding met terugwerkende kracht.

Wat de juridische aard van de overeenkomst tussen de firma Decaux en het Brussels Gewest betreft, haalt de spreker artikel 2, § 1, van het ontwerp aan: "... onder de vorm van een concessie van openbaar nut". Is de overheidsopdracht die thans uitgevoerd wordt, wel degelijk een concessie van openbaar nut? Volgens de spreker is de wet van 1993 op de overheidsopdrachten duidelijk niet van toepassing in dit geval. Ze werd bijgevolg niet toegepast, maar bij gebrek aan een rechtsgrond. Het idee is dat alles betaald wordt door de concessiehouder. Die laatste voert evenwel geen openbaar systeem in dat bestemd is voor de occasionele gebruikers van de fietsen. Hij doet dat met commerciële doeleinden, te weten de exploitatie van reclame-inrichtingen op de openbare weg.

De concessieverlenende overheid moet in principe de concessiehouder een zekere economische stabiliteit garanderen. Wat de reclamemarkt betreft, kan niemand de economische stabiliteit ervan waarborgen. Het Gewest is in feite niet in staat om een economische waarborg daarvoor te verstrekken. Door de concessiehouder op die manier te vergoeden is het niet mogelijk om na te gaan of het om een concessie van openbare dienst in de zin van het Europees recht gaat.

De MR-fractie is natuurlijk voorstander van een geautomatiseerd fietsverhuursysteem, maar niet zoals dat thans gebeurt. Volgens het mededingingsrecht kan het feit dat de concessiehouder zijn geld verdient met de reclame-inrichtingen, worden beschouwd als een hefboom om zijn concurrenten uit te schakelen. Het ligt voor de hand dat, als hij zichzelf met reclame financiert, hij de "goedkoopste" zal zijn. Men heeft dus bewust de twee aspecten samengevoegd om de normale toepassing van de concurrentieregels te beletten.

Een ander probleem is dat er voor de ontwikkeling van het reclamesysteem een regeling wordt ingevoerd die afwijkt van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening. De

et Etterbeek ont introduit des recours contre l'absence de statut de service public de ce service. Celui-ci est financé exclusivement par la publicité. Or il y a eu des permis délivrés pour des dispositifs dissociés, sur la base de l'article 175 du CoBAT, notamment pour des dispositifs de 8 m². Des recours ont également été introduits par d'autres publicitaires contre de tels permis. Enfin, la commune de Schaerbeek a introduit des recours contre les dispositifs publicitaires.

L'ordonnance ici en projet vise à régler le système automatisé de location de vélos. Mais l'auditeur du Conseil d'Etat a montré une carence d'habilitation pour concéder ce système de service public.

L'orateur a trois remarques majeures à formuler à l'encontre de ce projet : d'une part sur le fait de savoir quelle est la nature exacte du contrat entre la société Decaux et la Région, d'autre part sur le respect du droit de la concurrence, et enfin sur le caractère rétroactif de l'entrée en vigueur.

En ce qui concerne la nature juridique du contrat conclu entre la société Decaux et la Région bruxelloise, l'orateur cite l'article 2, § 1 du projet : « ...sous forme d'une concession d'utilité publique ». Le marché actuellement en cours est-il bien une concession d'utilité publique? L'orateur estime que la loi de 1993 sur les marchés publics n'est clairement pas d'application dans ce cas. Elle n'a donc pas été appliquée, mais en l'absence de toute base juridique. L'idée est que tout est payé par le concessionnaire. Mais celui-ci ne met pas en place un système public destiné aux utilisateurs occasionnels de vélos, il le fait dans un but commercial, qui est celui de l'exploitation d'emplacements publicitaires sur la voie publique.

L'autorité concédante doit en principe garantir au concessionnaire une certaine stabilité économique. Mais pour ce qui est du marché publicitaire, personne ne peut en garantir la stabilité économique. En fait, la Région est incapable de fournir une garantie économique sur ce marché. Par ce mode de rémunération du concessionnaire, il n'est pas possible de déterminer s'il s'agit d'une concession de service public au sens du droit européen.

Le groupe MR est évidemment partisan d'un système de location automatisé de vélos, mais pas de cette manière : en effet, du point de vue du respect du droit de la concurrence, le fait que le concessionnaire se rémunère sur l'infrastructure publicitaire peut être considéré comme un levier pour éliminer ses concurrents. Il est évident que s'il se finance lui-même par la publicité, c'est lui qui sera le "moins-disant". C'est donc volontairement qu'on a mixé les deux aspects afin d'empêcher l'application normale des règles de la concurrence.

Le problème qui se pose également est l'instauration d'un régime dérogatoire au règlement régional d'urbanisme pour le développement publicitaire de ce système. Or, le concurrent

concurrent die de concessie voor het fietsverhuursysteem niet gekregen heeft, moet immers de stedenbouwkundige verordening in acht nemen. Wat vindt de Raad voor de Mededinging daarvan?

Wat ten slotte de terugwerkende kracht van de ordonnantie betreft, herhaalt de MR-fractie wat ze al twee jaar geleden heeft gezegd. Waarom moest men zo lang wachten op dat ontwerp van ordonnantie? Volgens de rechtsleer mag een wetsbepaling met terugwerkende kracht nooit tot gevolg hebben dat een rechtsgrond op basis waarvan iemand een beroep heeft ingesteld, wordt opgeheven. Als men dat aanvaardt, tast men de fundamenten van de rechtsstaat aan. Er zijn echter een groot aantal beroepen ingesteld. De tekst zelf zal aangevallen worden voor het Grondwettelijk Hof. De oplossing die hier wordt aangereikt, biedt geen oplossing voor de juridische problemen die zich voordoen. Om al die redenen zal de MR-fractie zich onthouden bij de stemming over het ontwerp van ordonnantie.

De heer Arnaud Pinxteren verzekert dat Ecolo altijd voorstander is geweest van een fietsverhuursysteem. Men kan evenwel betreuren dat men een beroep doet op een privéoperator en op reclame voor de financiering ervan. Men moet evenwel vaststellen dat het systeem werkt, want er zijn steeds meer gebruikers van het Villosysteem en niet alleen occasionele gebruikers. Het gaat hier over een technische ordonnantie die ertoe strekt de oorspronkelijke zwakte van het systeem te corrigeren. De Ecolo-fractie heeft geen fundamentele bezwaren.

Het is ook een kans voor het Parlement om het concessiebeleid te evalueren. Daarom dient de spreker amendement nr. 1 in om de regering ertoe te verplichten jaarlijks verslag uit te brengen aan het Parlement, dat aldus het systeem regelmatig zal kunnen evalueren.

Er rijst evenwel een vraag: de Raad van State wijst erop dat een concessie de overdracht van risico's inhoudt. Wat is de aard van dat risico?

De heer Jamal Ikazban bevestigt ook de steun van de PS-fractie aan het systeem "Villo": het is niet enkel milieuvriendelijk en goed voor de mobiliteit, maar het maakt het ook mogelijk om in goede gezondheid te blijven, wat een zeer belangrijk aspect is. Brussel heeft zich voor het systeem van fietsdelen geïnspireerd op de steden Parijs en Lyon, waar het systeem zeer goed werkt. Een concessie van openbaar nut houdt immers risico's in. De Raad voor de Mededinging heeft zich nochtans al in december 2008 uitgesproken en gezegd dat er geen enkel element is dat erop zou wijzen dat het om een onwettig aanbod gaat.

De spreker vraagt aan de staatssecretaris of men, gelet op de talrijke beroepen die ingesteld zijn, geen provisie zou moeten aanleggen met het oog op een eventuele veroordeling. Bestaat er overigens in de concessieovereenkomst een soort van "charter voor goed gedrag" met betrekking tot de reclameboodschappen van de concessiehouder? De PS-fractie bevestigt tot slot dat zij het amendement van Ecolo en Groen zal steunen.

qui n'a pas obtenu la concession de vélos doit, lui, respecter la réglementation en matière d'urbanisme. Qu'en pense le conseil de la concurrence?

Enfin, en ce qui concerne l'aspect rétroactif de l'ordonnance en projet, le discours que tient le MR aujourd'hui est le même que celui qu'il a déjà tenu il y a deux ans. Pourquoi a-t-il donc fallu attendre si longtemps ce projet d'ordonnance? La doctrine veut qu'une disposition législative rétroactive ne puisse jamais avoir pour effet de supprimer une base juridique sur laquelle quelqu'un a introduit un recours. Accepter cela, c'est nier le fondement même de l'Etat de droit. Or il y a une multitude de recours qui ont été interjetés. Le texte sera lui-même attaqué devant la Cour constitutionnelle, à n'en pas douter. La solution ici apportée ne correspond pas aux problèmes juridiques qui se posent. Pour toutes ces raisons, le groupe MR s'abstiendra lors du vote de ce projet d'ordonnance.

M. Arnaud Pinxteren assure qu'Ecolo a toujours été partisan d'un système de vélos partagés. On peut certes regretter le recours à un opérateur privé, ainsi que le recours à la publicité pour le financer. Mais force est de constater que ce système fonctionne, car il y a de plus en plus d'utilisateurs, et pas seulement occasionnels, qui font usage du système Villo. Il s'agit ici d'une ordonnance technique, qui vient corriger la faiblesse originelle du système. Le groupe Ecolo n'a pas d'objections fondamentales.

Il s'agit aussi d'une opportunité du Parlement d'évaluer la politique de concession, et c'est pourquoi l'intervenant dépose un amendement n° 1 qui vient ajouter une obligation annuelle de rapport que devra faire le gouvernement et qui permettra au Parlement d'évaluer régulièrement le système.

Une question se pose néanmoins: le Conseil d'Etat rappelle qu'une concession implique un transfert de risques. Quelle est la nature de ce risque?

M. Jamal Ikazban confirme également le soutien du groupe PS au système "Villo!": celui-ci est non seulement écologique et favorable à la mobilité, mais permet également de rester en bonne santé, ce qui est un aspect très important à souligner. Bruxelles s'est calquée, pour son système de vélos partagés, sur les villes de Paris et Lyon où cela fonctionne très bien. En effet, une concession d'utilité publique comporte des risques. Le conseil de la concurrence s'est pourtant déjà prononcé en décembre 2008 en disant qu'aucun élément ne permet de dire qu'il s'agit d'une offre illicite.

L'intervenant demande au Secrétaire d'Etat s'il ne faudrait pas, vu les nombreux recours qui existent, provisionner un montant afin de faire face à une éventuelle condamnation? Par ailleurs, existe-t-il dans le contrat de concession une sorte de "charte de bonne conduite" par rapport aux messages publicitaires délivrés par le concessionnaire? Enfin, le groupe PS affirme qu'il soutiendra l'amendement déposé par Ecolo et Groen!.

Mevrouw Annemie Maes is het eens met haar collega van de Ecolo-fractie. Deze ordonnantie herstelt een fout die de voorganger van de heer De Lille begaan had. Wat de verbetering van het systeem betreft, bevestigt de volksvertegenwoordiger de woorden van mevrouw Caron, die betreurt dat bepaalde fietsstallingen vol zijn en andere leeg. De weerstand van de gemeenten, in het bijzonder de gemeenten waar de MR in de meerderheid zit, zorgt ervoor dat het systeem niet altijd op ideale wijze functioneert. Daarom heeft de Groen!-fractie samen met Ecolo een amendement ingediend om een jaarlijkse evaluatie van het systeem te vragen. De inhoud van de reclame moet ook deontologisch in orde zijn.

Het is verkeerd te denken dat Villo! enkel interessant is voor occasionele gebruikers. Heel wat dagelijkse fietsers gebruiken het systeem in combinatie met het openbaar vervoer.

Het zal niemand verrassen dat de Groen!-fractie dit ontwerp van ordonnantie zal goedkeuren.

Staatssecretaris Bruno De Lille legt uit dat het wel degelijk gaat over een situatie die geërfd is van de vorige regering. Vandaag werkt het systeem goed en de regering wil zich de nodige middelen geven om het systeem te bestendigen. In dat verband, zijn twee elementen van belang: enerzijds is er de goedkeuring van het ontwerp van ordonnantie dat vandaag besproken wordt en anderzijds het feit dat het lopende contract moet overeenstemmen met de ordonnantie zoals die goedgekeurd zal worden.

Gaat het werkelijk om een concessie van openbare dienst? De staatssecretaris bevestigt dat. De gebruikers en het Gewest moeten niet betalen voor het systeem omdat het selfsupporting is. Het risico zit wel degelijk bij de exploitant. Decaux heeft de concessie op die voorwaarde aangenomen. De reclame is niet de enige financieringsbron, want de gebruiker moet ook zijn deel betalen: er bestaan verschillende abonnementsformules.

De Raad van State heeft geen opmerkingen ten gronde gemaakt over het ontwerp van ordonnantie. Er is geen concurrentievervalsing. Men moet ook weten dat de concurrenten van de maatschappij Decaux ook reclame maakten om het systeem rendabel te houden. Hetzelfde geldt trouwens in de andere Europese steden.

De auditeur van de Raad van State bevestigt dat het wel degelijk over een concessie gaat, maar dat het Gewest ervoor moet zorgen dat de openbare dienst opgericht wordt. Het is dus in die richting dat de regering te werk gaat.

Wat de afwijkingen van de GSV betreft, is de staatssecretaris het niet eens met de heer Draps: de concessiehouder moet een vergunning vragen voor ieder reclamebord dat hij plaatst. De gemachtigde ambtenaar heeft vaak vergunningen geweigerd. Decaux wordt aldus onderworpen aan dezelfde verplichtingen als alle andere reclamebedrijven.

Mme Annemie Maes s'inscrit dans les propos de son collègue du groupe Ecolo. Cette ordonnance répare une faute qu'avait commise le prédécesseur de M. De Lille. Au niveau de l'amélioration du système, la députée confirme les dires de Mme Caron qui déplore le fait que certaines stations sont remplies et d'autres vides. La résistance des communes, et singulièrement les communes où le MR est dans la majorité, fait que ce système ne fonctionne pas toujours de manière idéale. C'est pourquoi le groupe Groen! a déposé avec Ecolo un amendement demandant une évaluation annuelle du système. Il faut également que le contenu de la publicité soit déontologique.

Il est faux de penser que Villo ne profite qu'à des utilisateurs occasionnels. Beaucoup de cyclistes au quotidien utilisent ce système en synergie avec les transports en commun.

Sans surprise, le groupe Groen! votera en faveur de ce projet d'ordonnance.

Le Secrétaire d'Etat Bruno De Lille explique qu'il s'agit en effet d'une situation héritée du gouvernement précédent. Aujourd'hui, le système fonctionne bien, et le gouvernement veut se donner les moyens de pérenniser ce système. A cet égard, deux éléments sont importants, d'une part, le vote du projet d'ordonnance aujourd'hui en discussion, et d'autre part le fait que le contrat en cours doit correspondre à l'ordonnance telle qu'elle sera approuvée.

S'agit il réellement d'une concession de service public? Le Secrétaire d'Etat l'affirme: les utilisateurs et la Région ne doivent pas payer pour mettre ce système en place car il est «self-supporting». Ici, le risque se situe bien chez l'exploitant. C'est Decaux qui a accepté la concession à cette condition. La publicité n'est pas la seule à financer le système, l'usager doit aussi payer sa quote-part : différentes formules d'abonnement existent à cet égard.

Le Conseil d'Etat n'a pas émis de remarques de fond sur le projet d'ordonnance. Il ne s'agit pas ici de fausser la concurrence. Il faut également savoir que les concurrents de la société Decaux utilisaient également la publicité pour rentabiliser le système. Il en va d'ailleurs de même dans d'autres villes européennes.

L'auditeur du Conseil d'Etat affirme qu'il s'agit bien d'une concession, mais que la Région de Bruxelles-Capitale doit faire en sorte que le service public soit créé. C'est donc dans cette voie que le gouvernement a fait son travail.

En ce qui concerne le régime dérogatoire au RRU, le Secrétaire d'Etat n'est pas d'accord avec les propos de M. Draps : le concessionnaire doit demander une autorisation pour chaque enseigne publicitaire qu'il place. Le fonctionnaire délégué a souvent refusé des autorisations. Decaux est ainsi soumis aux mêmes obligations que n'importe quel publicitaire.

Wat de jaarlijkse controle betreft, heeft de staatssecretaris geen bezwaar tegen het voorgestelde amendement.

Wat de inhoud van de reclame betreft, legt de concessie een deontologische code op.

De staatssecretaris verbindt zich ertoe om die code aan de commissie voor te leggen.

De specifieke vragen over het Villo-systeem zullen later door de staatssecretaris worden beantwoord, omdat zulks niet het voorwerp van het ontwerp van ordonnantie vormt. Men moet echter weten dat het Villo-systeem in twee fasen uitgevoerd zal worden: de eerste is aan de gang, terwijl de tweede fase zal bestaan in de uitbreiding van het systeem tot de tweede gordel. Het systeem zal na afloop van de eerste fase een eerste keer worden geëvalueerd, niet om te beslissen of men overstapt naar de tweede fase, maar om zich ervan te vergewissen dat het systeem optimaal werkt. Decaux zal de tweede fase niet kunnen ontlopen.

De heer Willem Draps wijst erop dat de fiets voor Decaux enkel “window dressing” is voor een lucratieve reclamedeal. Er staan enorme bedragen op het spel en als men het prutswerk van de vorige regering wil bijsturen, dan is het net om die reden. Men heeft er alles aan gedaan om alles op een hoopje te gooien. Zo had men bijvoorbeeld met geld van het Gewest een systeem kunnen subsidiëren dat voor reclameontvangsten zorgt, die dan op hun beurt een systeem van fietsdelen zouden kunnen financieren. Maar die keuze is niet gemaakt.

In het advies van de Raad van State wordt enig voorbehoud gemaakt: *“De vraag of, in het kader van het gemeenschapsrecht, de overeenkomst die de regering bij het voorontwerp gemachtigd zou worden te sluiten een overheidsopdracht is voor aanneming van diensten, dan wel een concessie van openbare dienst, is evenwel niet afhankelijk van de benaming die de steller van het voorontwerp eraan geeft, maar van de criteria die worden gehanteerd in het gemeenschapsrecht en in de eerste plaats van de wijze waarop de dienstverlener wordt bezoldigd en waarop hij het financiële risico draagt dat verbonden is aan de exploitatie van de dienst die hem wordt toevertrouwd.*

Aangezien de wijze waarop de concessiehouder wordt bezoldigd niet voldoende duidelijk wordt vastgesteld in het voorontwerp, is het niet mogelijk te bepalen of de concessieovereenkomst waarin het voorziet een concessie van openbare dienst is in de zin van het gemeenschapsrecht.”

De enige reactie van de regering bestaat erin om in de tekst alleen maar een zin toe te voegen in het tweede lid van artikel 2: *“... rekening moeten houden met de regels van de vrije concurrentie.”*

En ce qui concerne le contrôle annuel, le Secrétaire d'Etat n'a aucune objection à l'encontre de l'amendement proposé.

Au niveau du contenu des publicités, la concession prévoit le respect d'un code de déontologie.

Le Secrétaire d'Etat s'engage à transmettre celui-ci à la commission.

Sur les questions spécifiques relatives au système Villo, le Secrétaire d'Etat pourra y répondre ultérieurement, car tel n'est pas l'objet du projet d'ordonnance. Cependant, il faut savoir que le système Villo sera mis en place en deux phases : la première est en cours, tandis que la deuxième phase verra l'élargissement du système à la deuxième couronne. Mais il faudra d'abord procéder à une première évaluation du système mis en place au terme de la première phase, non pas pour décider de passer ou non à la deuxième phase, mais pour s'assurer que le système fonctionne de manière optimale. Decaux n'aura donc pas le choix de refuser la deuxième phase.

M. Willem Draps fait remarquer que dans le chef de la société Decaux, l'aspect vélo n'est que le « window dressing » d'un juteux marché publicitaire. Des sommes énormes sont en jeu, et si on veut rattraper le bricolage du précédent gouvernement, c'est précisément pour cette raison. Et on a tout fait pour mêler les genres. On aurait pu, par exemple, subsidier avec de l'argent régional un système qui permettrait de percevoir des recettes publicitaires, lesquelles devraient à leur tour financer un système de vélos partagés. Mais ce n'est pas le choix qui a été fait.

L'avis du Conseil d'Etat émet quand même certaines réserves: *« la question de savoir si, en droit communautaire, la convention que l'avant-projet vise à habiliter le gouvernement à conclure constitue un marché public de service ou une concession de service public ne dépend cependant pas de la qualification que lui donne l'auteur de l'avant-projet, mais bien des critères utilisés en droit communautaire, et, au premier chef, du mode de rémunération du prestataire de services et sa prise en charge du risque financier lié à l'exploitation du service qui lui est confié.*

Le mode de rémunération du concessionnaire n'étant pas déterminé avec suffisamment de précision par l'avant-projet, il n'est pas possible de déterminer si le contrat de concession qu'il prévoit constitue bien une concession de service public au sens du droit communautaire ».

Et pour toute réponse, le gouvernement ne change son texte qu'en ajoutant une simple phrase au deuxième alinéa de l'article 2 : *« ... en tenant compte des règles de la libre concurrence. ».*

De regering neemt dus het risico dat de Europese instanties de overeenkomst anders kwalificeren. De vergoeding voor de concessiehouder is zeer klein in vergelijking met de kosten die het systeem meebrengt. Het gros van de ontvangsten komt van de reclame. Decaux is omgevormd tot concessiehouder van openbare dienst inzake reclame. Hetzelfde geldt voor de mobiele telefonie: de gemeenten hebben niets meer te zeggen. Op die manier kan Decaux reclame voeren in verboden zones. De overeenkomst zal dus alleen maar schandalige toestanden op het vlak van de stedenbouw bestendigen.

Mevrouw Daniëlle Caron wil de staatssecretaris horen zeggen dat hij het systeem van fietsdelen wil uitbreiden tot de tweede stadsgordel.

De heer Arnaud Pinxteren beschuldigt de heer Draps ervan dat hij de spreekbuis van de reclamelobby is. Hij bedankt overigens de staatssecretaris voor zijn toelichting aan de parlementsleden over de overdracht van risico's, die wel degelijk door Decaux gedragen worden wat de reclamemarkt betreft. De kwestie van de reclameborden kan aangekaart worden in de evaluatie, zodat het Parlement een en ander kan bijsturen indien nodig.

De staatssecretaris bevestigt aan mevrouw Caron dat hij wel degelijk van plan is ervoor te zorgen dat het Gewest volledig bestreken wordt.

Het is echter onmogelijk om meteen over te gaan tot de verlenging van die regeling, want eerst moet een evaluatie van de eerste fase plaatsvinden om te zien wat werkt en wat een probleem vormt.

Inzake de reclame, vindt de staatssecretaris de uitlatingen van de heer Draps weinig coherent. Enerzijds lijkt hij te zeggen dat de reclamemarkt van de ene dag op de andere kan instorten, maar anderzijds levert reclame heel hoge winsten op. De regeling werkt zo dat de exploitant het risico draagt. Als hij winst maakt, is dat des te beter voor hem, maar als de markt instort, is dat ook voor zijn rekening. Het gaat niet over een overheidsopdracht voor diensten, maar wel over een concessie van openbare dienst. Tevens moet op lange termijn bekeken worden hoe het contract evolueert. Het gaat helemaal niet over een concessie voor reclame-inkomsten, maar om een regeling van gedeelde fietsen, en dat is wel degelijk wat van belang is voor het Gewest.

De heer Willem Draps protesteert heftig tegen de woorden van de heer Pinxteren. Hij heeft de concessiehouders altijd op gelijke voet geplaatst en vindt het misplaatst als een lobbyist te worden behandeld. De spreker verwijt de vorige regering geen duidelijke en doorzichtige overheidsopdracht te hebben georganiseerd. Bovendien is het moeilijk om economische stabiliteit te waarborgen aan de concessiehouder. Om die reden, zou het juridisch mogelijk moeten zijn het contract te herbekijken.

Le gouvernement prend donc le risque que les instances européennes ne requalifient autrement le contrat. La rétribution du concessionnaire est très minime par rapport au coût du système. L'essentiel des recettes est fourni par le marché publicitaire. Decaux a été transformé en concessionnaire de service public en matière de publicité. Il en va de même pour la téléphonie mobile : les communes n'ont plus rien à dire à leur encontre. Et c'est ce qui permet à Decaux de placer de la publicité dans des zones interdites. Ce contrat ne va donc faire que perpétrer des situations scandaleuses en matière d'urbanisme.

Mme Danielle Caron souhaite entendre du Secrétaire d'Etat une expression de sa volonté de mettre en place le vélo partagé en deuxième couronne.

M. Arnaud Pinxteren accuse M. Draps de se faire l'écho du lobbying publicitaire. Il remercie par ailleurs le Secrétaire d'Etat d'éclairer les parlementaires sur le transfert de risques qui est bel et bien supporté par Decaux sur le marché publicitaire. La question des emplacements publicitaires peut être abordée dans l'évaluation, ce qui permettra au Parlement de corriger le tir si besoin est.

Le Secrétaire d'Etat répond à Mme Caron par l'affirmative: il a bien la volonté de faire en sorte que la Région soit couverte dans son intégralité.

Mais il est impossible de mettre en place dès aujourd'hui le prolongement de ce système, car il faut d'abord avoir une évaluation de la première phase, afin de voir ce qui fonctionne et ce qui pose problème

En ce qui concerne la publicité, le Secrétaire d'Etat juge peu cohérents les propos de M. Draps, qui d'une part semble dire que le marché publicitaire peut s'effondrer d'un jour à l'autre, alors que d'autre part il rapporte des bénéfices très juteux. Le système est établi de cette manière : c'est l'exploitant qui supporte le risque. S'il fait des profits, tant mieux pour lui, mais si le marché s'effondre, ce sera à sa charge. Il ne s'agit pas d'un marché public de service, mais bien d'une concession de service public. Il faudra également voir à long terme comment le contrat va évoluer. Il ne s'agit nullement d'une concession pour des recettes publicitaires, mais bien d'un système de vélos partagés, et c'est bien cela qui intéresse la Région.

M. Willem Draps s'insurge contre les propos de M. Pinxteren. Il a, dans son chef, toujours mis les concessionnaires sur pied d'égalité, et il estime déplacé d'être traité de lobbyiste. L'orateur reproche au gouvernement précédent de n'avoir pas mis en place un marché clair et transparent. Par ailleurs, il est difficile de garantir au concessionnaire la stabilité économique. C'est cela qui fait que juridiquement, on pourrait requalifier le contrat.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

Artikel 2

De voorzitter merkt op dat de tekst van dit artikel enkele verbeteringen behoeft op het vlak van de wetgevingstechniek en de grammatica (*Instemming*).

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vindt dat het derde lid van dit artikel begrippen bevat die niet duidelijk zijn. Wat zijn die "opstartfases"? Over dat begrip mag geen juridische vaagheid blijven bestaan.

Voorts stelt de tekst dat het systeem zeven dagen op zeven en 24 uur per dag zal werken. Houdt dat dan ook in dat een klantendienst dezelfde werkuren moet hebben? Thans is die dienst enkel van maandag tot vrijdag tijdens de kantooruren open.

En wat tot slot met de volledige dekking van het grondgebied? Het is bijvoorbeeld denkbaar dat een gemeente niet van plan is om meer reclameborden te laten plaatsen. Wat gebeurt in dat geval?

De staatssecretaris antwoordt dat alle aspecten die meer specifiek betrekking hebben op het Villo-contract vermeld zijn in het bestek en in de overeenkomst zelf. Als gewag gemaakt wordt van 7 dagen per week en 24 uur per dag, gaat het uiteraard over de geautomatiseerde fietsverhuur, niet over een klantendienst. Als een gemeente niet wil meedoen aan het systeem, moet de concessiehouder bewijzen dat hij alles heeft gedaan om het systeem in te voeren op het grondgebied van die gemeente.

Amendement nr. 1

Het amendement werd al verantwoord in de algemene bespreking.

Mevrouw Cécile Jodogne vindt dat de evaluatie in het contract zelf zou moeten worden vermeld. Om die reden, zal de MR zich eveneens onthouden inzake dit amendement.

De heer Willem Draps vindt dat dit amendement tot doel heeft het geweten van de meerderheid te sussen, want als zij enige twijfel heeft, vraagt zij een jaarlijkse evaluatie. Als niet voorzien is in die evaluatie in het contract met de concessiehouder, zal die laatste nooit verplicht zijn ze aan de regering te bezorgen.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Article 2

Le président signale que le texte de cet article devrait être quelque peu corrigé sur le plan légistique et grammatical (*Assentiment*).

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que le troisième alinéa de cet article comporte des notions qui ne sont pas claires. Quelles sont ces "phases de mise en route"? Il ne faudrait pas que cette notion reste dans le flou juridique.

Par ailleurs, quand le texte dit que le système sera ouvert sept jours par semaine et 24 heures par jour, est-ce que cela implique également qu'un service clientèle devrait avoir la même période horaire ? Pour l'instant, ce service n'est ouvert que du lundi au vendredi pendant les heures de bureau.

Enfin, qu'en est-il de la couverture intégrale du territoire ? Par exemple, on pourrait imaginer qu'une commune ne rentre pas dans la volonté d'augmenter le volume de son dispositif publicitaire. Que fait-on dans ce cas-là?

Le Secrétaire d'Etat répond que pour ces aspects plus spécifiques relatifs au contrat Villo, tout se trouve dans le cahier des charges et dans le contrat lui-même. Lorsqu'on parle de 7 jours par semaine et de 24 heures par jour, il s'agit bien entendu de la location automatisée des vélos, pas d'un service clientèle. Si une commune ne veut pas intervenir dans le système, il appartiendra au concessionnaire de prouver qu'il a tout fait pour mettre ce système en oeuvre sur le territoire de cette commune.

Amendement n° 1

L'amendement a déjà été justifié dans la discussion générale.

Mme Cécile Jodogne estime que l'évaluation devrait être prévue dans le contrat lui-même. C'est pourquoi le groupe MR s'abstiendra également sur cet amendement.

M. Willem Draps juge que cet amendement vise à donner une bonne conscience à la majorité qui, lorsqu'elle a un doute, demande une évaluation annuelle. Si cette évaluation n'est pas prévue dans le contrat avec le concessionnaire, celui-ci ne sera jamais tenu de le remettre au gouvernement.

Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

Artikel 2, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

Artikel 3

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 3 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

**IV. Stemming over
het ontwerp in zijn geheel**

Het ontwerp van ordonnantie, aldus geamendeerd, wordt in zijn geheel aangenomen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

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

De Rapporteur,

Danielle CARON

De Voorzitter,

Philippe CLOSE

Votes

L'amendement n° 1 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

L'article 2, tel qu'amendé et corrigé techniquement, est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Article 3

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 3 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

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

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé, est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

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

La Rapporteuse,

Danielle CARON

Le président,

Philippe CLOSE

V. Tekst aangenomen door de commissie

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Er wordt een openbare dienst opgericht, die belast wordt met de organisatie van een geautomatiseerd fietsverhuursysteem ten behoeve van het personenvervoer op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering werd gemachtigd de tijdelijke exploitatie van een geautomatiseerd fietsverhuursysteem toe te kennen aan een of meerdere, privaatrechtelijke of publiekrechtelijke, rechtspersonen, onder de vorm van een concessie van openbaar nut.

Bij de aanwerving van de titularis van de concessie zoals vernoemd in het eerste lid, hierna de concessiehouder genaamd, zal de Regering rekening moeten houden met de regels van de vrije concurrentie.

De Regering en de concessiehouder sluiten een contract af, waarin de modaliteiten en de voorwaarden beschreven staan die ten grondslag liggen aan de exploitatie van de openbare dienst waarover sprake is in het eerste lid. De overeenkomst wordt afgesloten voor een maximale duur van 20 jaar. Ze verplicht de concessiehouder minimum tot de oprichting van een dienst zoals bepaald onder het eerste lid, zo nodig na een opstartfase, en vraagt eveneens een gewaarborgde opening van 7 dagen per week en 24 uur per dag op het gehele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Tenslotte is het noodzakelijk dat de financiering van deze openbare dienst minstens ten dele afkomstig is van een vergoeding die verhaald wordt op de gebruikers van deze dienst.

De Regering evalueert jaarlijks de uitvoering van het contract. Zij bezorgt haar evaluatierapport jaarlijks aan het Parlement uiterlijk op 31 maart.

Artikel 3

De bepalingen van deze ordonnantie treden in werking op 1 januari 2008.

V. Texte adopté par la commission

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Il est institué un service public concernant l'organisation d'un système automatisé de location de vélos pour le transport de personnes sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est autorisé à attribuer à titre temporaire à une ou plusieurs personnes juridiques, privées ou publiques, l'exploitation d'un service automatisé de location de vélos, sous forme d'une concession d'utilité publique.

Le Gouvernement engage le titulaire de la concession prévue au premier alinéa, dénommé ci-après le concessionnaire, en tenant compte des règles de libre concurrence.

Entre le Gouvernement et le concessionnaire, un contrat est conclu dans lequel figurent les modalités et les conditions qui président à l'exploitation dudit service public tel que décrit au premier alinéa. La convention est conclue pour une durée limitée à maximum 20 ans. Elle impose au concessionnaire, au minimum, l'obligation de mettre en oeuvre un pareil service tel que prévu au premier alinéa, le cas échéant après une phase de mise en route, en garantissant une ouverture 7 jours par semaine et 24 heures par jour sur l'intégralité du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Enfin, il est nécessaire que le financement de ce service public provienne au moins partiellement d'une contribution payée par les utilisateurs de ce service.

Le Gouvernement évalue annuellement la mise en oeuvre du contrat. Il communique son rapport d'évaluation au Parlement au plus tard le 31 mars de chaque année.

Article 3

Les dispositions de la présente ordonnance entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

VI. Bijlage**Amendement**

Nr. 1 (van de heer Arnaud PINXTEREN, mevr. Annemie MAES, de heer Jamal IKAZBAN, mevr. Danielle CARON, mevr. Carla DEJONGHE)

Artikel 2

Een nieuw lid toe te voegen, luidend :

« De Regering evalueert jaarlijks de uitvoering van het contract. Zij bezorgt haar evaluatierapport jaarlijks aan het Parlement uiterlijk op 31 maart ».

VERANTWOORDING

Dit amendement heeft als doel de democratische controle op de uitvoering van de concessie voor het openbaar geautomatiseerd fietsverhuursysteem te versterken.

Door de jaarlijkse opmaak en overdracht aan het Parlement van een evaluatierapport, willen de indieners een wettelijke basis creëren voor een regelmatige opvolging van de concessie en zo, in voorkomend geval, noodzakelijke aanpassingen vergemakkelijken met het oog op een optimale uitvoering van de opdracht van openbaar nut door de concessiehouder.

VI. Annexe**Amendement**

N° 1 (de M. Arnaud PINXTEREN, Mme Annemie MAES, M. Jamal IKAZBAN, Mmes Danielle CARON, Carla DEJONGHE)

Article 2

Ajouter un nouvel alinéa, rédigé comme suit :

« Le Gouvernement évalue annuellement la mise en oeuvre du contrat. Il communique son rapport d'évaluation au Parlement au plus tard le 31 mars de chaque année.

JUSTIFICATION

Le présent amendement tend à renforcer le contrôle démocratique de l'exécution de la concession de service public de location automatisée de vélos.

Par la réalisation annuelle d'un rapport et sa transmission au Parlement, les auteurs entendent organiser légalement un suivi régulier de la concession et ainsi, le cas échéant, favoriser les ajustements nécessaires en vue de l'exécution optimale de cette mission de service public par le concessionnaire.