



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

Compte rendu intégral

**Commission de l'infrastructure,
chargée des travaux publics
et des communications**

**RÉUNION DU
MERCREDI 8 MARS 2006**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

**Commissie voor de infrastructuur,
belast met openbare werken
en verkeerswezen**

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 8 MAART 2006**

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATION	3	INTERPELLATIE	3
- de M. Jacques Simonet	3	- van de heer Jacques Simonet	3
à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,	
concernant "la politique portuaire".		betreffende "het havenbeleid".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Willy Decourty, M. Mahfoudh Romdhani, M. Hervé Doyen, Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.</i>	7	<i>Bespreking – Sprekers : de heer Willy Decourty, de heer Mahfoudh Romdhani, de heer Hervé Doyen, mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.</i>	7
<i>Ordres du jour - Dépôt</i>	25	<i>Moties – Indiening</i>	25
QUESTIONS ORALES	27	MONDELINGE VRAGEN	27
- de Mme Viviane Teitelbaum	27	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	27
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "les prix des billets STIB-TEC lors des hausses de pollution".		betreffende "de prijs van een MIVB-TEC-biljet bij sterke verontreiniging".	

- de Mme Olivia P'tito	29	- van mevrouw Olivia P'tito	29
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'uniformisation des abonnements de la STIB".		betreffende "het eenvormig maken van de MIVB-abonnementen".	
- de Mme Isabelle Emmery	32	- van mevrouw Emmery	32
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le réaménagement des voiries à la Roue suite à la suppression de la ligne de tram 56".		betreffende "de heraanleg van de wegen aan het Rad na de afschaffing van de tramlijn 56".	
- de Mme Céline Delforge	37	- van mevrouw Céline Delforge	37
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "une éventuelle extension de la journée sans voitures".		betreffende "een eventuele uitbreiding van de autoloze zondag".	

*Présidence de M. Willem Draps, président.
Voorzitterschap: de heer Willem Draps, voorzitter.*

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Simonet.

INTERPELLATION DE M. JACQUES SIMONET

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE PORT DE BRUXELLES,

concernant "la politique portuaire".

M. le président.- La parole est à M. Simonet.

M. Jacques Simonet.- Je souhaiterais vous interroger par rapport aux ambitions consignées il y a à peu près un an dans le plan d'action 2005-2009, qui avait été présenté par vos services et largement commenté.

A l'époque, vous aviez présenté à la presse et à la population bruxelloise environ septante actions spécifiques, qui étaient reprises autour de sept thèmes témoignant de vos priorités pour la législature : le développement économique, les questions de mobilité, d'environnement, l'intégration urbaine du Port et un certain nombre de politiques croisées avec le Nord et le Sud du pays.

Le principal grief que l'on pouvait émettre à la lecture du plan était une relative imprécision en ce qui concerne le calendrier de la réalisation des mesures contenues dans le document, mais aussi une relative imprécision par rapport au budget

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Simonet.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "het havenbeleid"

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).*- *Ongeveer een jaar geleden stelden uw diensten het actieplan 2005-2009 voor.*

Daarin stonden een zeventigtal specifieke acties, ondergebracht onder zeven prioriteiten: economische ontwikkeling, mobiliteit, leefmilieu, stedelijke integratie van de haven en een aantal punten inzake samenwerking met de andere gewesten.

Dit plan bleef nogal vaag over het tijdschema van de maatregelen en over het noodzakelijke budget hiervoor.

Bovendien bevatte het plan een aantal maatregelen die al jaren op de agenda van de havenautoriteiten staan.

Het is niet altijd duidelijk of deze maatregelen bedacht zijn door uw kabinet of in overleg met de

nécessaire pour mettre en oeuvre les 68 actions prioritaires que vous vous étiez tracées.

D'autre part, un certain nombre de mesures étaient reprises dans le plan, qui étaient non pas des mesures particulièrement innovantes mais le rappel de projets inscrits à l'agenda des autorités portuaires depuis un certain nombre d'années.

Enfin, en lisant attentivement les différents thèmes et actions contenus dans le plan, il est parfois difficile d'identifier si ce sont des mesures définies en interne, au sein de votre cabinet ministériel, ou en pleine concertation avec les autorités portuaires, mais aussi avec l'ensemble des membres du gouvernement bruxellois. L'une des volontés du gouvernement bruxellois dans ces matières est précisément de travailler de manière transversale.

L'heure est venue, en début de troisième année de législature, pour que vous nous éclairiez quant à l'état d'avancement de la mise en oeuvre des actions de votre plan de législature.

Nous n'aurons pas l'occasion de passer en revue l'ensemble des mesures annoncées, mais j'aimerais que vous mettiez en avant les principaux acquis qui auraient été engrangés depuis juillet 2004, en m'axant sur deux thématiques principales : d'une part, la dynamisation de l'économie portuaire dans la zone du canal ; d'autre part, la préservation de la navigabilité du tronçon bruxellois du canal sur la portion située entre Anderlecht et Vilvorde.

Concernant la dynamisation dans la zone portuaire, les chiffres de trafic par voie d'eau publiés il y a quelques jours ne sont manifestement pas bons. Avez-vous des explications quant à cette diminution du trafic en comparaison avec les chiffres de l'année 2004 ? Ne pensez-vous pas qu'il serait nécessaire, outre la nouvelle tarification qui a été approuvée récemment par les instances du Port de Bruxelles, de veiller davantage à conditionner l'octroi de concessions le long de la voie d'eau à l'utilisation effective de celle-ci, dans les mouvements de marchandise ?

Pensez-vous que cette diminution du trafic lève éventuellement le voile sur la mauvaise santé d'un certain nombre d'entreprises situées dans la zone de canal ? Disposez-vous, vous-même ou votre

havenautoriteiten en de overige leden van de Brusselse regering. De Brusselse regering wil in dit soort gevallen immers bevoegdheidsoverschrijdend te werk gaan.

Na twee jaar wordt het tijd een stand van zaken op te maken van dit actieplan.

Wat zijn de belangrijkste verworvenheden sinds juli 2004? Ik concentreer mij op twee belangrijke assen: de dynamisering van de havenconomie in de kanaalzone en de bevaarbaarheid van het Brusselse deel van het kanaal tussen Anderlecht en Vilvoorde.

Uit de onlangs gepubliceerde cijfers blijkt dat het verkeer over water gedaald is in vergelijking met 2004. Hoe komt dat? De havenautoriteiten keurden recent nieuwe tarieven goed, maar moet u er ook niet voor zorgen dat gronden langs het kanaal alleen kunnen worden toegewezen op voorwaarde dat ze ook gebruikt worden?

Heeft de verkeersvermindering te maken met de slechte gezondheid van een aantal ondernemingen die aan het kanaal gevestigd zijn? Hebben u of minister Cerexhe daarover concrete gegevens?

Worden sommige van deze bedrijven specifiek begeleid door de gewestelijke diensten die delokalisaties moeten voorkomen, zoals het BAO? Overlegt u daarover met minister Cerexhe?

U hebt deze negatieve balans proberen op te fleuren door te stellen dat het multimodale vervoer sterk gestegen is in 2005. De initiatieven van de laatste jaren om dit soort vervoer te bevorderen, beginnen hun vruchten af te werpen. U weet echter dat de concurrentie zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts moordend is. Wat zijn ter zake uw streefcijfers voor 2006?

Wat zijn uw doelstellingen voor het multimodaal transport in 2006? Welke maatregelen hebt u genomen om de resultaten te bestendigen? De Brusselse containerhaven is multimodaal, wat wil zeggen dat het transport per trein, over de weg en per schip er rechtstreeks op elkaar is aangesloten.

In de initiële begroting 2005 van de Haven van Brussel hebt u een dotatie van 190.000 euro

collègue Cerexhe, de données concrètes à cet égard ?

Un certain nombre d'entreprises installées dans la zone portuaire bénéficient-elles d'un encadrement spécifique et d'un suivi particulier, notamment de la part des services régionaux chargés de prévenir les délocalisations, comme l'ABE ? Cela fait-il l'objet de concertations entre vous-même et votre collègue Cerexhe ?

Face à ces mauvais chiffres de trafic par voie d'eau, vous avez tenté d'illuminer le bilan 2005 du trafic du Port de Bruxelles par un rayon de soleil, en considérant que le transport multimodal affichait une croissance insolente. Les initiatives prises ces dernières années au Port, visant à encourager le transport multimodal, sont en train de porter leurs fruits pour notre Région, mais vous savez comme moi que la concurrence est extrêmement rude, à la fois en amont et en aval de Bruxelles. Quels sont vos objectifs chiffrés pour 2006 en matière de trafic multimodal ?

Quelles sont également les mesures que vous avez mises en oeuvre concrètement pour consolider les bons résultats annoncés ? En effet, on sait que le terminal à conteneurs du Port de Bruxelles est multimodal et combine les échanges entre le rail, la route et l'eau.

Vous aviez fait inscrire dans le budget initial 2005 du Port de Bruxelles un montant de 190.000 euros qui était couvert par dotation, en vue de financer un emprunt de cinq millions d'euros devant permettre l'aménagement d'un faisceau de voies ferrées qui accéléreraient l'accès des trains au terminal. L'intitulé parlait d'ailleurs du préfinancement de travaux SNCB. Or, il semblerait que rien n'ait été réalisé en 2005 au départ de ces crédits. A la lecture de l'ajustement budgétaire de 2005, on constate même que le poste budgétaire a été retiré.

Je vous ai entendue sur les ondes de la RTBF le 25 février dernier, annonçant fièrement que vous alliez intervenir auprès de la SNCB pour réaliser l'aménagement du faisceau de voies ferrées au terminal bruxellois du Port. J'aimerais donc savoir ce qui explique ce contraste entre vos déclarations à la presse et les réalités de terrain. Y aurait-il des pistes, inconnues de notre assemblée, sur lesquelles

ingeschreven om de kosten te dekken voor een lening van 5 miljoen euro, die bedoeld was om de spoorwegverbinding met de haven te financieren. Welnu, dat geld is niet gebruikt: in de aangepaste begroting is de post zelfs geschrapt.

Ik heb u op de radio horen aankondigen dat u ervoor zou ijveren dat de NMBS de nodige spoorweginfrastructuur aanlegt om de toegang tot de terminal te verbeteren. Dat strookt niet met de werkelijkheid, en ik had dus graag meer uitleg gehad.

In 2003 kondigde uw voorganger aan dat de NMBS 5 miljoen euro had ingeschreven in haar investeringsplan voor de spoorwegverbinding met de voorhaven. Ik heb de indruk dat het dossier sindsdien ergens onder het stof bedolven ligt. Ondertussen zitten de concurrerende gewesten niet stil: de NMBS heeft een spoorwegverbinding met de terminal van Willebroek aangelegd. Welke maatregelen zult u in 2006 nemen?

Kan de Haven die 5 miljoen euro niet lenen bij een bankinstelling over een periode van 5 jaar? De intresten zouden vanaf 2006 door een gewestelijke dotatie kunnen worden gefinancierd en het bedrag zou aan het einde van de lening van de NMBS kunnen worden teruggevorderd.

Mijn tweede vraag heeft betrekking op de bevaarbaarheid van het Brussels gedeelte van het Kanaal. Het Kanaal is momenteel zodanig dichtgeslibt dat de economische activiteit op de oevers in het gedrang komt. Die dichtslibbing is onder meer te wijten aan de lozing van het water van de Zenne.

Elk jaar maken de overheden de nodige middelen vrij om 40.000 m³ slib te verwijderen. De voorbije jaren is de kostprijs opgelopen tot 110 euro per m³.

Iedereen pleit dan ook voor een dynamisch baggerbeleid dat het mogelijk maakt meer dan 40.000 m³ slib te verwijderen en nieuwe bezinkingsbekkens te bouwen.

Hoe zit het met uw actieplan, dat 7 thema's en 68 actiepunten omvat? Welke concrete maatregelen zijn er al uitgevoerd? Wat zijn de doelstellingen voor 2006 en de daaropvolgende jaren?

vous voudriez bien nous éclairer ?

Enfin, je voudrais revenir sur ce qui était déjà la priorité de votre prédécesseur à la fin de l'année 2003. On nous a annoncé à l'époque que la SNCB avait accepté d'inscrire dans son nouveau plan d'investissements un montant réactualisé de 5 millions d'euros, devant servir à l'aménagement du faisceau de voies ferrées à l'avant-port. J'ai le sentiment que ce dossier a été ignoré depuis lors. En tant que Bruxellois, je suis inquiet de constater que les concurrents avancent. C'est le cas de la Flandre, puisque la SNCB vient d'installer un raccordement ferroviaire au niveau du terminal de Willebroek. Sur ce point également, je souhaiterais savoir ce qui est prévu pour 2006 et quelles sont vos exigences à l'égard de la SNCB.

Ne pourrait-on pas autoriser le Port à emprunter dès aujourd'hui auprès d'une institution bancaire le montant de cinq millions d'euros sur une période de cinq ans ? Les intérêts de cet emprunt pourraient être supportés par une dotation régionale dès 2006 et cela nous rapprocherait de l'ordre de grandeur des 190.000 euros prévus à l'initial de 2005. Il est entendu que vous devriez pouvoir exiger de la SNCB le remboursement de l'essentiel de cette somme au terme de l'emprunt.

La deuxième thématique sur laquelle je souhaite interroger la ministre est celle de la navigabilité du tronçon bruxellois de notre canal. Il s'agit d'un enjeu vital pour le domaine portuaire. A Bruxelles en effet, le canal est aujourd'hui sujet à un envasement qui pourrait mettre en péril les activités économiques se situant le long des berges.

Aujourd'hui, la voie d'eau s'envase, notamment par le déversement des eaux de la Senne. Chaque année, les autorités - et notamment les autorités portuaires - débloquent ou provisionnent les moyens budgétaires nécessaires au dragage des boues, jusqu'à concurrence de 40.000 m³ par an. Depuis quelques années, les frais de traitement des boues de dragage augmentent, pour atteindre un coût actuel de l'ordre de 110 euros par m³.

Par conséquent, tout le monde plaide pour la mise en oeuvre d'une réelle politique de dragage, permettant d'aller au-delà des 40.000 m³ annuels couverts par les provisions du Port, notamment

Zal een betere uitbaggering van het Kanaal het mogelijk maken schepen met een grotere tonnenmaat in de haven te ontvangen?

Wat zouden de eventuele economische gevolgen van een dynamisch baggerbeleid kunnen zijn?

grâce à la construction de nouveaux bassins de décantation.

Je souhaiterais savoir où en est la concrétisation de votre plan d'action - axé sur sept thèmes et 68 actions - annoncé lors de votre entrée en fonction. Quels sont les mesures concrètes et les résultats qui ont déjà été engrangés ? Quels sont vos objectifs pour l'année 2006 et les années suivantes ?

L'augmentation du volume des boues draguées dans le canal nous permettra-t-elle d'accueillir dans notre zone portuaire des bâtiments fluvio-maritimes d'un tonnage supérieur à ce que nous connaissons aujourd'hui ?

Avez-vous déjà préfiguré les conséquences économiques éventuelles d'une politique dynamique de dragage des fonds de notre voie d'eau ?

Ces dossiers relatifs à la voie d'eau sont importants pour l'économie bruxelloise et la préservation de la navigabilité du canal.

Discussion

M. le président. - La parole est à M. Decourty.

M. Willy Decourty. - M. Simonet a posé une série de questions que j'aurais voulu aborder moi-même. Je me contenterai donc de soulever deux points :

L'activité portuaire reste un enjeu économique majeur. Elle constitue un réservoir de possibilités pour une main-d'œuvre particulièrement peu qualifiée.

Je voudrais connaître l'avis de Mme la secrétaire d'Etat à ce sujet. Peut-elle avancer quelques données chiffrées quant aux possibilités qu'offre le Port en ce domaine ?

Ensuite, des projets à caractère environnemental, mais concernant aussi l'intégration urbaine ou encore les loisirs, sont en train d'être développés. La plupart de ces projets sont financés sur les fonds propres du Port. Je voulais savoir quelle était

Bespreking

De voorzitter. - De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty (*in het Frans*). - *De haven is van essentieel belang voor de Brusselse economie en biedt tal van mogelijkheden voor laaggeschoolde werknemers.*

Kunt u cijfers geven over de tewerkstelling van laaggeschoolden in de haven?

In de haven worden er miljeuprojecten ontwikkeld die ook verband houden met stedelijke integratie of ontspanning. De meeste projecten worden gefinancierd met eigen middelen van de haven. Hoe worden de kredieten besteed in het actieplan van de periode 2005-2009?

l'affectation de ces crédits dans le plan d'action 2005-2009.

M. le président.- La parole est à M. Romdhani.

M. Mahfoudh Romdhani.- En prolongement de la question de mon collègue Decourty, je m'interrogeais sur la promotion des activités de loisirs. Il faut absolument veiller à ce qu'en concertation avec toutes les communes concernées, elle continue de se réaliser. A cet égard, j'aimerais savoir s'il existe des incitants financiers pour les communes qui veulent organiser des activités culturelles ou de loisirs le long de la voie d'eau.

Les croisières éducatives seront-elles soutenues ou bien abandonnées ?

Enfin, j'aime beaucoup les fêtes. Les traditionnelles fêtes du Port ne doivent pas être négligées. Car elles constituent un ciment de rencontre entre citoyens.

M. le président.- La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen.- Je rebondis sur une partie de l'intervention de M. Simonet, relative au traitement des boues récoltées à la suite d'une opération de dragage.

J'ai interpellé Mme la ministre sur ce même sujet l'année dernière en rappelant les données chiffrées reçues du Port : les mètres-cubes de boues collectés dans le canal coûtent extrêmement cher, non pas lors de leur ramassage mais lors de leur traitement effectué en Région flamande.

Si Mme la ministre veut bien se souvenir, je lui avais posé la question de savoir s'il était dans les intentions du gouvernement ou du Port de Bruxelles de ramener l'activité du traitement de ces boues en Région bruxelloise.

Mme la ministre m'a répondu que la question était à l'étude et j'aurais bien voulu savoir quel est le suivi de cette démarche.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

De voorzitter.- De heer Romdhani heeft het woord.

De heer Mahfoudh Romdhani *(in het Frans).*- *Het is noodzakelijk dat er in samenwerking met de gemeenten vrijetijdsactiviteiten worden ontwikkeld in het havengebied. Komt er financiële steun voor gemeenten die culturele of vrijetijdsactiviteiten willen ontwikkelen die verband houden met het kanaal?*

Zullen de educatieve rondvaarten blijven bestaan?

Ik hecht ook veel belang aan de feesten van de Haven van Brussel, waar Brusselaars elkaar kunnen ontmoeten.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).*- *Ik wil nog even terugkomen op de tussenkomst van de heer Simonet over de verwerking van het gebaggerde slib.*

Ik heb u reeds vorig jaar over dit onderwerp aangesproken. Uit cijfers van de Haven van Brussel blijkt dat de verwerking van het slib, wat in Vlaanderen gebeurt, bijzonder duur is.

Ik heb u toen gevraagd of er plannen bestonden om het slib in het Brussels Gewest te laten verwerken. U hebt me toen geantwoord dat de kwestie werd onderzocht. Kunt u ons ondertussen meer vertellen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Je réagis avec plaisir à l'interpellation de M. Simonet concernant l'état d'avancement de mon plan d'action 2005-2009 pour le Port de Bruxelles. Elle me permet en effet d'informer le Parlement bruxellois des premières réalisations dudit plan.

Je voudrais rappeler qu'il s'agit un plan d'orientation stratégique qui trace les lignes de force de la politique gouvernementale pour toute la législature. Il va de soi qu'aujourd'hui, un an et demi après mon entrée au gouvernement, tous les points que vous citez ne sont pas encore exécutés. Mais nous avons travaillé sur beaucoup de dossiers.

Je suis également d'accord avec M. Decourty, quand il dit que l'enjeu économique du Port de Bruxelles est énorme. C'est un pôle de croissance économique très important pour notre Région, qui dispose d'atouts très spécifiques pour l'emploi des Bruxellois.

Comparé à d'autres secteurs économiques de notre Région, le Port emploie beaucoup plus de Bruxellois. Cela reste aussi une source d'emplois peu qualifiés. J'y reviendrai. Mais il ne faut pas pour autant oublier que le canal est la seule voie d'eau dans notre ville et qu'il y joue donc un rôle agréable.

Je vais essayer de répondre systématiquement à toutes les questions que vous avez posées dans vos différentes interpellations. Pour ce faire, j'utiliserai la structure de mon plan d'action.

Les interpellations de M. Simonet ont débuté il y a plusieurs semaines, il y en avait cinq.

M. Jacques Simonet.- C'est le bureau élargi qui en a décidé ainsi.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Je voulais signaler que dans les questions que vous avez posées aujourd'hui, il y a peut-être des éléments que vous avez écartés et d'autres que vous avez ajoutés.

M. le président.- M. Simonet a fait un effort de synthèse et a le droit de sortir de son texte dans le

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik wil er u aan herinneren dat het actieplan 2005-2009 voor de Haven van Brussel een strategisch plan is, waarin de krijtlijnen voor de volledige legislatuur worden getrokken. Het spreekt voor zich dat het dus nog niet volledig is uitgevoerd.*

Ik ga akkoord met de heer Decourty: het economisch belang van de haven is enorm. Bovendien biedt de haven ook vele troeven op gebied van tewerkstelling.

In vergelijking met andere sectoren, werken er verhoudingsgewijze veel meer Brusselaars in de haven, en vooral dan laaggeschoolden. We mogen echter niet vergeten dat het Kanaal de enige waterweg in het Brussels Gewest is, waarvan ook van verwacht wordt dat hij het stadsleven voor een stuk aangenamer zou maken.

Voor het antwoord op de vragen van de heer Simonet ga ik uit van de structuur van mijn actieplan.

Het betreft hier vijf interpellaties.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Dat is een beslissing van het Bureau in Uitgebreide Samenstelling.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik wijs erop dat de in de vragen van de heer Simonet vandaag een aantal elementen zijn weggelaten en andere zijn toegevoegd.*

De voorzitter.- De heer Simonet mag dat doen in het kader van een interpellatie.

cadre d'une interpellation.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Le premier thème touche à l'économie et l'emploi. Concernant les actions en vue de l'extension des terrains disponibles du site, nous avons fait différents pas avec le gouvernement pour l'augmentation présumée de 30% de la superficie disponible pour des activités portuaires.

L'assainissement de l'ancien site Carcoke de 12 hectares se déroule comme prévu. Non seulement les derniers bâtiments restants ont été dynamités avec succès, mais entre-temps deux candidats sérieux se sont aussi manifestés pour la poursuite de l'assainissement du site. Cette année, nous ferons un choix entre ces deux candidats pour la préparation d'une activité logistique qui utilisera au maximum la voie d'eau. Ce candidat sera également responsable de l'assainissement du terrain.

Le gouvernement bruxellois a aussi pris une décision pour l'extension du centre de stockage et logistique TIR vers le Brussels International Logistics Centre (BILC) qui s'étend sur 8 hectares. Grâce à ce projet, le Port de Bruxelles pourra fortifier son rôle en tant que centre logistique principal de la Région bruxelloise et de son arrière-pays. Ce projet créera quelque 400 emplois. Le gouvernement a également marqué son accord sur la création de la filiale du Port qui doit définir cette opération.

Au cours de l'année 2005, des moyens financiers ont en outre été libérés pour assainir 5 hectares de terrains pollués supplémentaires.

A cet effet, on a procédé à une augmentation d'un million d'euros du capital du Port de Bruxelles. Au budget 2006, 500.000 euros supplémentaires sont prévus pour assainir ces sites. Les demandes d'autorisation pour l'exécution des travaux sur le premier site, l'ancien Bricout, ont déjà été déposées et les procédures d'appel d'offres pour l'exécution des travaux seront aussi lancées sous peu.

Par ailleurs, et afin d'améliorer encore la productivité à l'hectare des terrains portuaires - qui sont déjà parmi les mieux classés d'Europe pour les ports intérieurs -, un remembrement de l'avant-port se poursuit, en fonction des échéances des

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Het eerste thema betreft economie en tewerkstelling.*

Inzake de acties betreffende de uitbreiding van de beschikbare bedrijfsterreinen, heeft de regering verschillende stappen gezet in de vooropgestelde verhoging met 30% van de oppervlakte voor havenactiviteiten.

De sanering van de Carcoke-site zit op schema. Er zijn ook twee ernstige kandidaten voor de sanering van het terrein. In de loop van dit jaar maakt de regering een keuze tussen deze twee kandidaten voor de sanering en voor de voorbereiding van een logistieke bedrijvigheid die maximaal van de waterweg zal gebruikmaken.

De regering heeft ook de knoop doorgesneden voor de uitbreiding van het opslag- en logistiek centrum TIR tot het Brussels International Logistics Centre (BILC). De haven van Brussel kan, dankzij dit project, haar rol als belangrijkste logistiek centrum van het gewest en zijn hinterland versterken. Dit project levert 400 banen op. Ook de oprichting van het filiaal dat deze operatie moet vormgeven is door de regering goedgekeurd.

Daarnaast zijn er in de loop van 2005 middelen vrijgemaakt om nog 5 ha vervuilde terreinen te saneren.

Daartoe is het kapitaal van de Brusselse Haven met 1 miljoen euro verhoogd. In de begroting 2006 is 500.000 euro vastgelegd voor de sanering van deze terreinen. De vergunningsaanvragen voor de uitvoering van de werken aan de eerste site, ex-Bricout, zijn ingediend en de aanbestedingsprocedures voor de uitvoering van de werken worden weldra op gang gebracht.

Om de productiviteit per hectare van het havengebied, dat overigens al zeer goed scoort in vergelijking met andere Europese binnenhavens, nog op te drijven, wordt de voorhaven herverkaveld.

Er wordt 385.000 euro uitgetrokken om de concurrentiepositie van de havenbedrijven te

concessions.

Concernant le renforcement de la position concurrentielle des entreprises portuaires, j'ai le plaisir de vous annoncer qu'un montant de 385.000 euros est prévu au budget. Ce montant permettra au Port de Bruxelles de compenser le non-encaissement du précompte immobilier auprès de ses concessionnaires. Nous ne sommes pas encore au stade de la réalisation concrète. J'examine actuellement avec mon collègue des Finances comment développer ce point concrètement.

Lors de leur séjour annuel à Bruxelles pour une formation complémentaire, j'ai pu présenter aux attachés économiques et commerciaux de la Région de Bruxelles-Capitale, à la fin du mois de mai 2005, mon plan d'action pour le Port de Bruxelles. De cette façon, ils accentueront l'aspect 'activités portuaires' lors de leur promotion de la Région bruxelloise.

Pour l'aspect relatif à la simplification administrative, j'ai lancé une étude sur les assouplissements et les améliorations dans les procédures administratives que les différentes entreprises doivent suivre pour pouvoir développer leurs activités. Cette étude se fait en étroite collaboration avec le Port et les entreprises portuaires.

Quant à l'organisation du prix de l'entreprise portuaire la plus dynamique, nous faisons appel à la Communauté des Entreprises du Port de Bruxelles (CEPB). Celles-ci ont récemment interrogé leurs membres sur les critères d'octroi de ce prix.

Une autre initiative importante que nous souhaitons réaliser avec la communauté des entreprises du Port de Bruxelles est l'organisation d'une bourse de l'emploi.

En 2005, le premier Job Day dans une série de six au sein de la Maison des Entreprises, avenue Louise, a été consacré aux entreprises portuaires. Les entreprises avaient la possibilité de s'y présenter à des employés potentiels avec des offres d'emploi concrètes.

J'ai l'intention d'organiser en 2006 une bourse de l'emploi au sein de la zone portuaire, uniquement

verbeteren. Met dat geld wordt de Haven van Brussel vergoed voor het feit dat de concessiehouders geen onroerende voorheffing moeten betalen. Ik onderzoek nog met de minister van Financiën hoe de maatregel concreet zal worden omgezet.

In mei 2005 heb ik mijn actieplan voor de Haven van Brussel voorgesteld aan de economische en handelsattachés van het Brussels Gewest. Ze zullen de nadruk leggen op de havenactiviteiten wanneer ze voor het Brussels Gewest promoten.

Ik heb in samenwerking met de Haven van Brussel en met de havenbedrijven een studie laten uitvoeren over de mogelijkheid om een administratieve vereenvoudiging voor de havenbedrijven in te voeren.

Voor de organisatie van de prijsuitreiking voor het meest dynamische havenbedrijf, doen we een beroep op de Gemeenschap van Ondernemingen in de Haven van Brussel (GOHB).

We zullen ook met de GOHB samenwerken om een jobbeurs te organiseren.

In 2005 was de eerste editie van de Job Days aan de havenbedrijven gewijd. Ze kregen de mogelijkheid om concrete werkaanbiedingen voor te stellen aan potentiële werknemers.

Ik wil in 2006 een jobbeurs organiseren in de havenzone die enkel voor havenbedrijven bedoeld is. Het is mijn bedoeling om een positief imago van de Brusselse haven als economische groeipool en tewerkstellingspool te promoten.

Zowel de BGDA, die geïnteresseerde werkzoekenden naar de havenbedrijven zal doorverwijzen, als de uitzendbureaus uit de privé-sector zullen meewerken aan de jobbeurs.

In 2005 is er een specifieke afdeling van de BGDA opgericht die zich bezighoudt met de tewerkstelling in de haven. De twee begeleiders van de cel zullen informatie verstrekken aan geïnteresseerde werkzoekenden en werkgevers.

Ik heb ervoor gezorgd dat 10 jongeren gedurende een jaar een eerste werkervaring kunnen opdoen in

axée sur les entreprises portuaires. J'ai l'idée de créer en même temps une image positive du Port de Bruxelles comme pôle de développement économique et pôle d'emploi en Région bruxelloise.

A cette bourse de l'emploi, un apport actif sera attendu non seulement de l'ORBEM, par le biais du renvoi de demandeurs d'emploi intéressés par les offres des entreprises portuaires, mais aussi des agences d'intérim privées. De cette façon, elles auront aussi l'occasion de profiler leurs activités dans le domaine portuaire.

Au cours de l'année 2005, l'antenne portuaire de l'ORBEM a été reprise dans le service bruxellois aux employeurs mis en place par cet organisme. Les deux consultants de l'agence portuaire se consacrent uniquement aux besoins d'emploi des employeurs de la zone portuaire. Prochainement, l'activité de l'antenne portuaire sera étendue à l'accueil de demandeurs d'emploi intéressés par les offres d'emploi des entreprises portuaires. De cette façon, l'antenne portuaire de l'ORBEM pourra répondre ponctuellement aux questions tant des employeurs que des demandeurs d'emploi dans le domaine portuaire.

Concernant l'offre de stage aux jeunes au sein du Port, j'ai réussi à faire embaucher 10 jeunes avec un contrat de premier emploi d'un an au Port de Bruxelles. Ils seront recrutés par le biais de l'ORBEM, ce qui augmente la probabilité que ce soient vraiment des Bruxellois. Ce sont des jeunes qui n'ont encore jamais travaillé. Ils recevront une formation supplémentaire durant cette année, afin d'élargir leurs possibilités d'emploi sur le marché de l'emploi régulier par après. Qui sait, ils trouveront peut-être aussi un emploi dans le domaine portuaire.

En 2005, le gouvernement a décidé d'attribuer cinq ACS à la ville de Bruxelles, en plus de la quote-part locale, afin d'assurer la protection des environs de l'infrastructure portuaire.

En 2006, je veux créer, en collaboration avec mon collègue M. Cerexhe, un centre de référence professionnel pour le secteur logistique au sein du Port de Bruxelles. Ce centre doit conforter les formations existantes, telles que celle de chauffeur

de haven. Ze worden gerecruteerd door de BGDA, wat de kans vergroot dat het om Brusselse jongeren zal gaan. De jongeren, die nog nooit gewerkt hebben, krijgen een aanvullende opleiding om hun kansen op de arbeidsmarkt te verhogen.

In 2005 kende de regering aan de stad Brussel bovenop het lokale quotum vijf GESCO's toe om de omgeving van de Haven te beveiligen.

In 2006 wil ik samen met mijn collega Cerexhe een professioneel referentiecentrum voor de logistieke sector oprichten. Het centrum zal bestaande opleidingen zoals vrachtwagenchauffeur aanbieden, maar ook nieuwe opleidingen zoals heftruckchauffeur en magazijnbediende. Hiervoor voorziet de begroting 2006 in 400.000 euro.

Vanuit mijn bevoegdheid Ambtenarenzaken zal ik binnenkort diversiteitsmaatregelen voorstellen voor het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en voor de Haven van Brussel. De Haven heeft altijd al het goede voorbeeld gegeven inzake de bevordering van de diversiteit in al zijn aspecten.

De Haven neemt voor alle overheidsopdrachten van meer dan 750.000 euro een sociale clause op in het bestek. Die legt de werkgever de verplichting op een bepaald aantal bij de BGDA ingeschreven werkzoekenden als stagiair te werk te stellen.

Op het vlak van de sociale economie heeft de Haven na de verschijning van het regeringsbesluit onmiddellijk contact opgenomen met erkende bedrijven. Er werd een contract afgesloten met Casa Blanco, dat actief is in de renovatiesector.

Bovendien doet de Haven van Brussel voor zijn evenementen regelmatig een beroep op de traiteurdiensten van het sociale-economieonderneming Canelle uit Schaarbeek.

Het tweede thema betreft mobiliteit en leefmilieu. Ook op dit vlak zijn al heel wat resultaten geboekt.

Om de multimodale functie van de Brusselse haven te bevorderen, heeft het overlegcomité van het Brussels Gewest en de federale overheid in december 2005 ingestemd met de financiering van de werken voor de modernisering van de

de poids lourds, et également proposer de nouvelles formations, comme celles de "clarkiste" et de manutentionnaire. Pour réaliser ce centre, 400.000 euros sont prévus au budget 2006.

Concernant le lancement d'un plan "diversité", je prendrai prochainement l'initiative de proposer une politique en ce sens pour le ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, en vertu de la compétence que j'exerce sur la Fonction publique. Pour le Port de Bruxelles, je développerai une initiative similaire. D'une manière plus générale, le Port de Bruxelles a toujours été exemplaire dans la promotion de la diversité sous toutes ses formes. C'est évidemment une donnée à laquelle je resterai attentive.

Le Port de Bruxelles fait aussi inscrire une clause sociale dans les cahiers des charges pour tous ses marchés publics dépassant le seuil des 750.000 euros. En 2005, il s'agissait de cinq marchés, tels que la construction d'un complexe nautique et les travaux de dragage. Concrètement, cela concerne le recrutement de demandeurs d'emploi inscrits à l'ORBEM, embauchés en tant que stagiaires.

Quant aux projets d'économie sociale, à la suite de la publication de l'arrêté du gouvernement, le Port a immédiatement entrepris toutes les démarches nécessaires auprès des entreprises sociales. Le Port a déjà conclu un contrat avec l'une de ces entreprises officiellement reconnues, "Casa Blanco", qui est active dans le secteur de la rénovation.

En outre, on fait régulièrement appel au projet d'économie sociale Cannelle de Schaerbeek qui sert de traiteur lors d'événements organisés par le Port de Bruxelles.

Le deuxième thème concerne la mobilité et l'environnement. Plusieurs questions posées portent sur ce chapitre. De nombreux résultats ont également été obtenus pour les points d'action autour du thème "Mobilité et Environnement".

Afin de stimuler la fonction multimodale - ou l'utilisation de plusieurs moyens de transport dont la voie d'eau - du Port de Bruxelles, le comité de concertation entre la Région bruxelloise et l'Etat fédéral a marqué son accord en décembre de

spoorontsluiting van de voorhaven, ter hoogte van de containerterminal en een aantal grote havenbedrijven. De eerste werken zijn gepland voor dit jaar. Momenteel wordt dit akkoord omgezet in een contractuele verbintenis tussen de betrokken partijen.

Ik heb bij mijn collega Smet een aantal dossiers ingediend om het havengebied beter bereikbaar te maken over de weg. Hij heeft die projecten, waarvan de heraanleg van de Havenlaan het belangrijkste is, in zijn meerjarenplanning opgenomen. Tevens zijn er vorig jaar contacten gelegd met de Vlaamse collega's om samen een adequate bewegwijzering van de Ring naar de Haven uit te werken.

Voor het BILC-project heb ik samen met de minister van Openbare Werken een actieplan met 25 punten ontwikkeld. Dit moet het terrein bereikbaar maken en het zware vervoer weghouden uit de omliggende woonzones. In de lente wordt als eerste maatregel de doorstroming op de De Troozsquare verbeterd. Deze voorstellen werden voorgelegd aan de betrokken gemeenten en het gewest.

Er werden enkele stappen gezet om het waterverkeer te bevorderen. In de begroting 2006 werd 150.000 euro vrijgemaakt om het containervervoer economisch aantrekkelijker te maken. Met de nv Waterwegen en Zeekanaal wordt gewerkt aan concrete samenwerking om het vervoer op het kanaal Brussel-Willebroek te stimuleren.

De gewesten en de federale overheid willen het vervoer van bulkgoederen via het water stimuleren. Er komt een nieuwe kaai, speciaal voor dit soort goederen, die de Brusselse wegen zal ontlasten.

In vergelijking met 2004 is het verkeer met 2% gedaald, maar het containervervoer is vervijfvoudigd. De daling ligt gedeeltelijk aan het beëindigen van de werken aan het zuiveringsstation Noord. Helaas is er ook een onderneming die hout invoerde verhuisd naar de haven van Gent. Ik zie de toekomst echter optimistisch tegemoet. De Franse onderneming CFNR is goed gestart en het aantal containers dat ze verwerkt, zal nog toenemen in 2006.

l'année passée concernant le financement des travaux en vue de la modernisation de l'accès ferroviaire de l'avant-port, à hauteur du terminal à conteneurs et de quelques grandes entreprises portuaires. Les premiers travaux sont prévus pour cette année et, au vu de la réunion d'aujourd'hui, je vous confirme qu'ils démarreront dans le délai prévu. En ce moment, cet accord est converti en un accord contractuel entre les parties concernées.

Comme vous le savez, les négociations se déroulent entre la Région de Bruxelles-Capitale et le holding Infrabel. Nous avons donc bon espoir de pouvoir réellement commencer cette année. La dernière fois que nous avons évoqué ce sujet, c'était lors du budget. La crainte existait que 2006 serait seulement l'année de préparation des dossiers et que les travaux ne débuteraient qu'au début 2007. Aujourd'hui, je suis plus optimiste, même s'il reste beaucoup de choses à faire.

J'ai introduit quelques dossiers auprès de mon collègue des Travaux publics pour améliorer l'accessibilité du domaine portuaire par la route. Ces projets, dont le réaménagement de l'avenue du Port est le plus important, sont intégrés dans le planning pluriannuel du ministre Smet. L'année passée, des contacts ont aussi été établis avec les collègues de la Région flamande afin de concrétiser la signalisation vers le port à partir du Ring. Ensemble, nous travaillons à un projet de signalisation réaliste.

Pour le projet BILC, un plan d'action fort de quelque 25 points est développé en collaboration avec le ministre des Travaux publics. Ce plan devra améliorer l'accessibilité du site et chasser les poids lourds des zones d'habitation avoisinantes. Une première mesure visant une meilleure fluidité au square De Trooz prendra effet au printemps. Ces propositions ont été soumises aux communes concernées et à la Région.

Afin de promouvoir le transport par la voie d'eau, quelques actions ont déjà été entreprises. La principale est la libération d'un budget de 150.000 euros sur le budget régional 2006 afin d'augmenter l'attrait économique du transport de conteneurs. Un mémorandum a été développé avec la NV "Waterwegen en Zeekanaal" concernant des collaborations concrètes visant à stimuler le

In 2005 is er meer dan 11.000 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) geladen en gelost in de haventerminal. De Haven van Brussel is trouwens een van de partners van het project "Antwerp Intermodal Network" in het kader van het Europese Marco Polo-programma. Het is de bedoeling dat het containervervoer over de waterwegen van en naar Antwerpen wordt gestimuleerd. Er zijn achttien binnenhavens en terminals in vier lidstaten bij het project betrokken.

Ik heb het Antwerpse Deurganckdok bezocht. Wanneer het bedrijfsklaar is, zal het containervervoer aanzienlijk toenemen. De Antwerpse haven heeft er alle belang bij om de containers zo snel mogelijk te lossen. De Haven van Brussel kan een deel van de containers verwerken.

De GOHB werkt aan een studie over de participatie van privé-partners aan transport via het kanaal van bijvoorbeeld bouwafval. We overwegen ook om huishoudelijk afval via het kanaal naar de verbrandingsoven te verschepen of per spoor te transporteren.

Na afloop van de studie wordt er uiteraard met alle betrokken instanties overlegd, waaronder ook de gemeente Anderlecht.

transport par le canal Bruxelles - Willebroek.

A l'initiative du ministre flamand Kris Peeters et de moi-même, une déclaration de principe a été rédigée dans laquelle les différentes Régions et l'Etat fédéral s'engagent à stimuler le transport d'objets indivisibles par les eaux intérieures. Il est en outre prévu de construire un quai spécifique pour le transbordement de pièces indivisibles, qui déchargera les voiries bruxelloises des nuisances particulièrement importantes qu'occasionne ce transport exceptionnel.

Il est vrai qu'en comparaison avec l'année 2004, on a constaté une diminution du trafic de 2%, mais je voudrais souligner que le transport par conteneurs a quintuplé. Il s'agit de produits de haute qualité. Les travaux de la station d'épuration Nord, qui utilisaient beaucoup la voie d'eau pour décharger les sables, sont terminés, ce qui provoque une diminution du trafic. Malheureusement, le déménagement d'une entreprise - importatrice de bois - du Port de Bruxelles vers le Port de Gand est à déplorer. Cela a aussi eu un effet sur le trafic. Nous sommes toutefois optimistes pour l'avenir, surtout grâce au succès du terminal à conteneurs. L'entreprise française CFNR a vraiment bien démarré. Nous pensons que le nombre de conteneurs traités à ce terminal augmentera en 2006.

En effet, près de 11.000 EVP (Equivalent Vingt Pieds) ont été chargés et déchargés au terminal de l'avant-port en 2005. Je rappelle à cette occasion que le Port de Bruxelles est l'un des partenaires du projet "Antwerp Intermodal Network" dans le cadre du programme européen Marco Polo. D'une durée de trois ans (2004-2006), ce projet vise à stimuler l'usage de la voie d'eau pour l'acheminement du trafic conteneurisé vers et depuis Anvers. Il regroupe dix-huit partenaires, ports ou terminaux intérieurs, dans quatre pays européens. Le programme Marco Polo a été instauré par la Commission européenne afin d'augmenter la part du rail et de la voie d'eau dans le transport intermodal.

Je vous rappelle en outre la visite que j'ai effectuée au "Deurgangdock" d'Anvers, où nous avons pu constater qu'il y aura effectivement un afflux de conteneurs. Un port comme celui d'Anvers a tout

intérêt à décharger aussi vite que possible les conteneurs qui arrivent. Le Port de Bruxelles est clairement candidat pour accueillir une partie de ce trafic.

Afin de générer encore davantage de trafic par la voie d'eau, la CEPB (Communauté des Entreprises du Port de Bruxelles) effectue une étude relative à la participation de partenaires privés à un projet axé sur le transport par le canal à partir du bassin de Biestebroeck à Anderlecht. Nous examinons entre autres les trafics de déchets, en premier lieu de déchets secs tels que les déchets de construction. Nous songeons aussi au transport des déchets ménagers vers l'incinérateur. Les résultats de cette étude sont attendus au printemps. Malheureusement, elle a connu un léger retard, qui nous a cependant permis d'élargir davantage son champ d'action. Nous allons désormais aussi examiner la possibilité d'utiliser, outre la voie d'eau, le rail pour transporter ces déchets. Les résultats seront connus prochainement.

Une fois l'étude terminée, il va de soi qu'une concertation étroite sera menée avec les instances concernées, dont la commune d'Anderlecht, comme ce fut déjà le cas lorsque nous avons voulu relancer l'idée du transport des déchets par voie d'eau.

M. Jacques Simonet.- Je connais déjà la réponse et je peux vous le communiquer si cela peut accélérer l'évolution du dossier.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- En 2005, le Port a effectué pour environ un million d'euros des travaux d'investissement aux Bassins Béco et Vergote afin de faciliter le chargement et le déchargement des diverses entreprises.

La désignation d'un expert en transport à la disposition des entreprises pour l'optimalisation de leur filière logistique sera encore réalisée cette année en collaboration avec le Port. La voie d'eau reste, en effet, encore mal connue de certaines entreprises, qui préfèrent se limiter à la facilité apparente du "tout à la route". L'expert en transport pourra leur démontrer que les avantages liés à l'utilisation de la voie d'eau peuvent largement compenser la complexification de leur chaîne logistique.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Ik kan u al mijn standpunt meedelen, als dat helpt om vaart te krijgen in het dossier!*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *De Haven heeft in 2005 bijna 1 miljoen euro geïnvesteerd in werken aan het Beco- en het Vergotedok om het laden en lossen te vergemakkelijken.*

Dit jaar zal ook een transportdeskundige worden aangesteld. Transport over het water is nog miskend bij sommige bedrijven. De transportdeskundige zal hen duidelijk maken dat de voordelen ruimschoots opwegen tegen de complexiteit van de logistieke keten.

Met het oog op hun economische ontwikkeling hebben de Brusselse havenbedrijven ook de garantie nodig dat ze in goede omstandigheden op het kanaal kunnen varen. Hiertoe is in 2005 zo'n 80.000 m3 baggerslib uit het kanaal verwijderd,

Le deuxième volet du pilier mobilité et environnement concerne la bonne gestion de la zone du canal en respectant l'environnement.

Les entreprises portuaires bruxelloises ont besoin, pour assurer leur développement économique, de la garantie de pouvoir naviguer sur le canal dans de bonnes conditions. A cette fin, 80.000 m3 de boues de dragage ont été retirées du canal en 2005, pour un montant total de 9,2 millions d'euros. Le principal problème que pose le dragage en Région bruxelloise est bien évidemment l'évacuation de celles-ci. Le Port de Bruxelles cherche activement des solutions applicables à court terme. Ainsi, une étude de faisabilité, en concertation approfondie avec ma collègue Evelyne Huytebroeck, est en cours actuellement. Cette étude doit répertorier et analyser toutes les méthodes de traitement des boues à l'intérieur et à l'extérieur de la Région. Les résultats seront disponibles fin juin 2006.

M. Jacques Simonet.- Vous répondez à des questions que je n'ai pas posées, tout en ne répondant pas à celles que j'ai posées !

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Mais vous me posez des questions que je n'ai pas reçues d'avance.

M. le président.- Veuillez poursuivre, Mme la secrétaire d'Etat. M. Simonet a fait une interpellation et il a posé les questions qu'il a choisi de poser. Il vous est donc loisible d'y répondre. Ensuite, M. Simonet exercera son droit de réplique.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- En fonction des résultats de l'étude susdite, nous essayerons de trouver une solution. Le Port a entamé un projet-pilote de traitement naturel des boues par injection de bactéries "in situ". Et les résultats sont attendus pour la fin de l'année.

Une autre question concernait le bassin de décantation de la Senne. Cet élément est repris dans l'étude sur les boues du canal. Je ne peux donc vous répondre à ce sujet.

M. Simonet, je vous ai communiqué les chiffres du transport dans le Port de Bruxelles. Je crois donc que j'ai aussi répondu à cette question. De même,

voor een totaal bedrag van 9,2 miljoen euro. Het belangrijkste probleem daarbij is de evacuatie van het slib. De Haven van Brussel zoekt actief naar oplossingen op korte termijn en is momenteel bezig met een analyse van slibverwerkingmethodes. De resultaten zullen eind juni 2006 beschikbaar zijn. Die studie omvat ook het bezinkingsbekken van de Zenne.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *U antwoordt op vragen die ik niet heb gesteld, maar u antwoordt niet op alle vragen die ik heb gesteld!*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *U stelt vragen die ik niet gekregen heb.*

De voorzitter.- *Mevrouw de staatssecretaris, gelieve uw antwoord voort te zetten. De heer Simonet kan nadien een repliek houden.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *De Haven van Brussel is gestart met een proefproject rond natuurlijke slibverwerking door de injectie van bacteriën 'in situ'. De resultaten worden eind 2006 verwacht.*

Ik heb de vragen van de heer Doyen en de heer Decourty beantwoord.

Er is nog de vraag van de heer Romdhani over de recreatie.

De educatieve boottochten voor scholen kenden een groot succes. Voor 2006 zijn reeds 2.000 leerlingen

j'ai apporté une réponse à vos questions concernant le chemin de fer.

Je crois avoir répondu aux questions de MM. Doyen et Decourty.

Restent les questions de M. Romdhani concernant les activités de loisirs.

Il est vrai que les croisières éducatives pour les écoles ont connu un grand succès. En 2005, 1.300 élèves ont participé à ces croisières. Pour 2006, plus de 2.000 élèves sont déjà inscrits. Cette initiative sera poursuivie de la même manière que les croisières d'été qui commencent en mai et ont lieu également au moment de Bruxelles-Plage puisqu'à l'occasion de cet événement on a compté 8.000 participants. Cela permet aux Bruxellois de découvrir une partie de la ville qu'ils ne connaissent pas. Notre intention est bien de continuer ces croisières.

En ce qui concerne les fêtes, bon nombre d'activités culturelles sont planifiées cette année le long du canal. Les fêtes du canal seront organisées en été. L'école de voile sera inaugurée également. Des concerts sont prévus au bassin Béco.

L'idée est de faire du canal de Bruxelles un point d'attrait où les Bruxellois peuvent se rencontrer. L'événement Bruxelles-les-Bains se poursuivra également.

Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire qu'il s'agit d'initiatives à développer, à mieux structurer dans l'avenir en intégrant les efforts des différents acteurs.

M. le président.- La parole est à M. Simonet.

M. Jacques Simonet.- Je remercie Mme la ministre d'avoir répondu de manière exhaustive à mon interpellation, puisqu'elle a été jusqu'à répondre à des questions que je n'avais pas posées !

J'en reposerai donc trois qui n'ont pas reçu de réponse, dont l'une rejoint l'intervention de M. Doyen.

Je ne comprends pas bien l'utilité de l'étude de

ingeschreven. De excursies worden ook in de zomer georganiseerd ter gelegenheid van Brussel-Bad.

Er zijn dit jaar ook heel wat culturele activiteiten gepland. In de zomer zijn er de kanaalfeesten, de zeilschool wordt plechtig geopend en er zijn concerten gepland in het Becodok.

Het kanaal moet een attractieplek worden waar Brusselaars elkaar ontmoeten. Daartoe zijn goed georganiseerde initiatieven nodig.

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet *(in het Frans).*- *Ik begrijp niet goed waarom er weer een analyse van slibverwerkingmethodes nodig is. Tien jaar geleden wilde de Haven van Brussel al een installatie voor de verwerking van baggerslib bouwen op het terrein van Carcoke. Het verbaast mij dan ook dat er opnieuw een haalbaarheidsstudie loopt.*

Mijn tweede vraag gaat over de daling van het transport over het water. U verheugt zich over de

faisabilité dont les résultats sont donnés pour fin juin 2006, concernant la possibilité d'assurer à Bruxelles le traitement des boues de dragage. Il y a dix ans, la direction générale du Port avait déjà envisagé la possibilité d'installer un centre de traitement des boues sur les douze hectares du site à assainir de Carcoke. Il s'agissait du projet Cebruval. Je m'étonne que l'on doive repasser par des études de faisabilité, qui devront être analysées par le gouvernement fin juin 2006.

Comment se fait-il que, d'année en année, on revienne sur un dossier qui me semblait relativement abouti ? Cette réflexion rejoint celle de M. Doyen.

Ma deuxième question concerne la problématique de la diminution du trafic par voie d'eau. Vous m'avez répondu que vous vous réjouissiez de l'augmentation du trafic des containers au travers du terminal containers, information dont nous disposons déjà. Si les autorités portuaires ont décidé d'implanter le terminal containers, c'est parce que le plan financier comportait une étude de ce que pouvait accueillir ce terminal en termes de boîtes EVP. Cela ne répond pas à la question que j'évoquais, qui est indépendante du trafic via le terminal multimodal containers, à savoir pourquoi on a enregistré en 2004 une diminution du trafic par voie d'eau.

Au-delà de la politique de tarification des nouvelles autorités du Port de Bruxelles, que je salue, y a-t-il une volonté de conditionner l'octroi des nouvelles concessions à une utilisation intensive de la voie d'eau, pour le trafic qui n'est pas forcément un trafic par containers ?

Les entreprises qui s'installent en bordure de canal et qui ont des murs de quais qui leur permettent de faire du transbordement par voie d'eau ont-elles dans leurs conventions l'obligation - ou en tout cas l'incitation - d'utiliser la voie d'eau ? Je n'ai pas obtenu de réponse à cette question.

Ma troisième question concerne la multimodalité et les relations avec la SNCB. Vous nous dites qu'il y a eu des réunions récentes avec le comité de concertation Etat fédéral-entités fédérées.

toename van de containertrafiek sinds er een containerterminal is gebouwd. U hebt echter niet geantwoord op mijn vraag over de globale daling van het transport over het water in 2004.

Ik juich het tariefbeleid van de Haven van Brussel toe. Bestaan er plannen om nog nieuwe vergunningen af te leveren voor een intensief gebruik van de waterweg voor het transport van andere ladingen dan containers?

Zijn havenbedrijven die vlak aan het water liggen en over kaaien beschikken, verplicht om het kanaal te gebruiken om goederen te transporteren? Worden ze op zijn minst daartoe aangemoedigd?

Mijn derde vraag betreft het multimodale verkeer en de relaties met de NMBS. U zegt dat het Overlegcomité onlangs is bijeengekomen.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Non. C'est au niveau des techniciens.

M. Jacques Simonet.- Il y a quelque chose que je ne comprends pas. En 2005, on a inscrit à l'allocation de base 12.50.34.31.11, une somme de 190.000 euros, qui permet par dotation de financer l'emprunt de 5 millions d'euros pour aménager le faisceau de voies ferrées qui donne accès au terminal et qui doit accélérer le transfert des trains vers le terminal. Vous nous dites maintenant que vous êtes en discussion et que les travaux pourraient commencer en 2006. Pourquoi ce qui avait été convenu fin 2003 et inscrit au budget 2005 n'a-t-il pas été activé ?

Qui va pré-financer les travaux ? La Région ou le Port via une dotation régionale ?

Qui va assumer la charge finale de ces travaux ? Vous ou Infrabel ? Je suis très partisan de la concertation interrégionale et j'aime beaucoup les investissements que fait la SNCB à Willebroek, mais si la SNCB a des fonds pour investir dans le terminal de Willebroek, elle doit aussi en avoir pour assurer le raccordement ferré vers notre terminal à Bruxelles, sans que cela ne soit une charge supplémentaire pour le Port ou pour la Région bruxelloise.

Ce sont trois questions précises en réplique, portant sur des dossiers qui ne me paraissent pas dépourvus d'intérêt budgétaire, tant pour la Région que pour le Port.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- D'abord, il était en effet prévu d'installer le centre de traitement des boues sur le site "Carcok". Mais, selon les anciens plans, on pouvait seulement commencer à le faire à partir de 2008.

M. Jacques Simonet.- A quels anciens plans faites-vous allusion ?

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- On a changé d'optique. Ce n'est plus à la Région d'assainir ce terrain, mais à des entrepreneurs privés de le faire. Je vous ai parlé de deux grands groupes qui sont maintenant en compétition, non seulement pour exploiter le terrain, mais aussi pour l'assainir.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- Neen, enkel de gespecialiseerde medewerkers hebben vergaderd.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- Er is iets wat ik niet begrijp. In 2005 is er een basisallocatie 12.50.34.31.11 ten bedrage van 190.000 euro ingeschreven, die bedoeld was om de kosten voor een lening van 5 miljoen euro te financieren. Dat geld zou dienen om de werken aan de spoorwegverbinding naar de haven te financieren. U zegt nu dat de werkzaamheden al in 2006 zouden kunnen starten. Waarom is het geld waarover eind 2003 al een overeenkomst was bereikt en dat in de begroting van 2005 is ingeschreven, niet gebruikt?

Wie zal voor de prefinanciering van de werken zorgen? Het Brussels Gewest of de Haven van Brussel?

Wie zal uiteindelijk voor de kosten van de werken opdraaien? Het Brussels Gewest of Infrabel? Als de NMBS geld heeft om te investeren in de terminal van Willebroek, moet er ook geld zijn voor de Haven van Brussel.

Deze drie kwesties hebben een budgettair belang voor het gewest en de haven.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- Oorspronkelijk moest het slibverwerkingcentrum op het Carcoketerrein komen, maar volgens de oude plannen kon dat slechts vanaf 2008.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- Welke oude plannen bedoelt u?

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- Het plan is nu om niet alleen de exploitatie, maar ook de sanering aan de privé-sector over te laten. Twee grote groepen hebben zich kandidaat gesteld.

M. Jacques Simonet.- Et ceci permet de faire avancer le dossier plus rapidement ? C'est intéressant ! Cela signifie-t-il que, quand vous cédez l'assainissement au privé, le dossier s'en trouve accéléré par rapport à la maîtrise que le Port aurait pu en avoir ?

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Je vais vous expliquer. Puisque l'on regroupe l'activité économique et l'assainissement, on saura quel est le degré d'assainissement qui devra être exécuté...

M. Jacques Simonet.- Mais ce n'est pas le privé qui va définir cela, c'est l'IBGE ! C'est le problème que nous avons depuis le début avec Carcoke !

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- L'IBGE pourrait tenir compte du type d'activités économiques.

M. Jacques Simonet.- Alors ça ! C'est fabuleux ! Si vous confirmez vos propos, cela signifie que l'IBGE est davantage sensibilisé aux activités économiques qui sont portées par le privé qu'aux exigences du public !

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Non, non, non.

M. Jacques Simonet.- Ah si ! J'ai bien connu ce dossier d'assainissement du site Carcoke quand je présidais le Port de Bruxelles. Et je peux vous dire que c'est l'IBGE qui a plombé la possibilité que ce centre de traitement des boues puisse s'y installer.

En effet, ses exigences d'assainissement revenaient presque, pour citer M. Romdhani, à inciter les gens à venir faire du pique-nique le dimanche après-midi en bordure de canal. Cela ne va pas ! L'IBGE n'a pas à tenir compte des exigences du secteur privé pour définir le type d'assainissement des sols, ou alors que les pouvoirs publics décident de s'en remettre au privé pour accomplir cette tâche.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Le type d'assainissement des sols varie selon l'installation ou l'activité envisagée.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Met andere woorden, de sanering gaat sneller als de privé-sector het doet dan wanneer de Haven ze in eigen handen houdt?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Als de economische activiteit en de sanering gegroepeerd worden, weten we in welke mate het terrein gesaneerd moet worden...*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Dat moet het BIM beslissen, niet de privé-ondernemingen! Dat is altijd al het probleem geweest met Carcoke!*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Het BIM kan rekening houden met de economische activiteit.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Prachtig! Het BIM is dus meer bekommerd om de economische activiteiten van privé-ondernemingen dan om het openbaar belang!*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Nee, nee, nee.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Toch wel! Het is net het BIM dat de mogelijkheid heeft gekelderd om het slibverwerkingcentrum op de Carcoke-site te vestigen, door te strenge eisen te stellen.*

Het moet nu ook geen rekening houden met de eisen van de privé-sector om de saneringsnormen te bepalen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Het soort bodemsanering hangt af van de bestemming van de voorgenomen installatie of activiteit.*

M. Jacques Simonet.- Il y a dix ans, l'affectation des terrains du site Carcoke était clairement connue.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Cette donnée n'apparaît nulle part dans mes dossiers.

M. Jacques Simonet.- Vous n'avez qu'à demander au PDG du Port de Bruxelles : il pourra vous donner toutes les informations relatives aux terrains affectés aux trois entreprises ainsi qu'à leurs plans d'accès. Que vos services ne disposent même pas de ces informations est révélateur du problème qui règne dans votre administration. Vos prédécesseurs étaient plus au fait de l'information que vous-même.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Contrairement à ce que vous croyez, je maîtrise ce dossier. Vu qu'il n'a pas encore été possible de le boucler, nous avons dû le relancer sur la base de nouvelles données.

Bien qu'il n'y ait plus aucune obligation d'établir un centre de traitement des boues usées sur le site Carcoke, ce projet n'est pas écarté pour autant. Nous devons toutefois nous soumettre à cette obligation, si les protagonistes l'exigent dans leurs conditions.

Pour cette raison, nous avons envisagé la possibilité d'établir ce centre sur d'autres terrains, ce qui a d'ailleurs fait l'objet de négociations avec Mme Huytebroeck. Parmi les sites pressentis, un terrain proche du centre d'épuration des eaux Nord pourrait convenir. L'étude examine toutes les possibilités existantes.

J'aurais personnellement souhaité activer ce dossier, mais il convient de respecter les desiderata et les compétences de toutes les parties concernées. Les résultats de l'étude, disponibles en juin prochain, nous permettront de prendre une décision quant au traitement des boues usées en Région bruxelloise.

Vu qu'il s'agit d'un investissement considérable pour la Région, je souhaite autant que vous limiter les conséquences financières de cette réalisation.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- Tien jaar geleden was de bestemming van de Carcoke-site algemeen bekend.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- Ik vind dat niet terug in mijn dossier.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- Vraagt u het dan aan de algemeen directeur van de Haven van Brussel. Dat uw diensten zelfs niet over deze informatie beschikken, wijst erop dat de administratie met problemen kampt. Uw voorgangers waren beter op de hoogte.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- Ik beheers dit dossier wel degelijk. Ik heb het opnieuw ter hand genomen op basis van nieuwe gegevens.

Ook al is een centrum voor de verwerking van baggerslib niet langer verplicht op de Carcoke-site, toch sluiten we dat project niet volledig uit. De protagonisten kunnen die eis nog altijd stellen.

Het centrum zou een plaats kunnen krijgen op een ander terrein. Op basis van overleg met minister Huytebroeck zou een terrein bij het waterzuiveringsstation Noord in aanmerking kunnen komen. De studie sluit echter geen mogelijkheden uit.

Persoonlijk zou ik de zaak wel willen bespoedigen maar ik moet alle betrokken partijen respecteren. Wanneer de resultaten van de studie in juni bekend zijn, zullen we een beslissing nemen over de slibverwerking. Ik wil de kosten in ieder geval zo veel mogelijk beperken.

In 2004 was het kanaalverkeer nog erg druk. In 2005 daalde het echter wegens het vertrek van twee bedrijven. Bovendien gebruikt het zuiveringsstation Noord het kanaal niet langer voor de afvoering van zand.

De regering wil de bedrijven aanmoedigen om gebruik te maken van de waterwegen. Een transportdeskundige zal de voordelen daarvan

Par ailleurs, alors que le trafic fluvial dans la zone portuaire était particulièrement intense en 2004, le départ de deux entreprises du Port de Bruxelles en 2005 a considérablement réduit l'activité économique du port et donc du trafic. En outre, le chantier de la station d'épuration Nord a cessé de recourir au canal pour l'évacuation du sable.

En 2006, nous avons pour objectif d'inciter les entreprises à utiliser la voie d'eau pour leurs activités de transport. Nous désignerons un expert en transport qui expliquera aux entreprises l'étendue des possibilités d'utilisation de la voie d'eau. Ensuite, en ce qui concerne la mise à disposition des nouveaux terrains ou le prolongement des concessions, nous informons les entreprises depuis l'année dernière que nous accordons la priorité à celles qui utilisent la voie d'eau. Ces différents éléments doivent nous permettre d'augmenter le trafic du Port de Bruxelles.

Nous avons aussi commandé une étude sur l'augmentation de la hauteur des ponts à Bruxelles. C'est un sujet très délicat. Selon la norme européenne, les ponts doivent surplomber l'eau d'au moins sept mètres. Beaucoup de ponts à Bruxelles sont fixes et se trouvent en plein centre-ville. Dès maintenant, nous devons envisager diverses solutions pour remédier à cette situation.

Pour une question de rentabilité, les navires à conteneurs doivent en transporter trois étages. Or, en dessous des ponts bruxellois, seuls des bateaux à deux étages de conteneurs peuvent passer. Il s'agit aussi d'un facteur de rentabilité pour les entreprises concernées. Nous devons préparer l'avenir et réfléchir à cette question des ponts bruxellois. Si cette question peut trouver une solution acceptable pour la ville, les possibilités augmenteront considérablement.

Concernant la SNCB : le projet pour Bruxelles devait être relié à un projet de la SNCB en Flandre ou en Wallonie. Il n'avait pas d'existence propre. Puisqu'il y a eu des retards aussi bien en Wallonie qu'en Flandre, le projet bruxellois a également été retardé. C'est la raison pour laquelle nous avons voulu le détacher des autres et que la Région de Bruxelles-Capitale a proposé d'avancer un budget pour entamer les travaux nécessaires au Port de

toelichten.

Er is ook aangekondigd dat bedrijven die gebruikmaken van de waterwegen, voorrang krijgen bij de terbeschikkingstelling van nieuwe terreinen of de verlenging van concessies. Al die maatregelen moeten leiden tot een intensiever gebruik van de Haven van Brussel.

Wij hebben ook een studie besteld over de verhoging van de bruggen. Volgens de Europese norm moeten de bruggen minstens 7 meter boven de waterspiegel uitkomen. Om rendabel te zijn, moeten containerschepen drie verdiepingen tellen. Onder de Brusselse bruggen kunnen echter maar schepen met twee verdiepingen door.

De plannen van de NMBS voor Brussel werden gekoppeld aan werken in Vlaanderen en Wallonië, wat ertoe leidde dat het Brusselse project werd opgehouden door vertragingen bij de andere. De regering heeft daarom kredieten ter beschikking gesteld om sneller van start te kunnen gaan in de haven. Ik hoop dat de werken nog in 2006 beginnen.

Bruxelles plus rapidement. Nous avançons dans ce dossier et j'espère pouvoir commencer les premiers travaux en 2006.

M. Jacques Simonet.- Autant vos explications sont correctes pour 2005, puisqu'il y avait une allocation de base pour souscrire l'emprunt de 5 millions d'euros, autant cela n'est pas inscrit au budget 2006, sauf erreur de ma part.

Le montant inscrit initialement en 2005 a été supprimé lors de la modification budgétaire de 2005 et n'a pas été réinscrit en 2006.

Si vous commencez les travaux en 2006, je ne vois pas comment vous allez faire. A moins que tout ne soit financé par Infrabel et que vous ne disposiez d'un engagement de la SNCB à cet égard.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Le holding de la SNCB va emprunter 5 millions d'euros pour le projet bruxellois en 2006-2007. Le fédéral remboursera cette somme et les intérêts à partir de 2009 et la Région payera 750.000 euros, qui constituent une partie des intérêts.

Ce montant sera réparti sur plusieurs années jusqu'en 2010.

M. Jacques Simonet.- Ce n'est pas une partie, c'est la totalité. Dans votre budget initial de 2005, vous aviez 190.000 euros sur cinq ans. Si vous me dites 750.000 euros, vous prenez tous les intérêts à votre charge.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Il s'agit d'une partie des intérêts.

M. le président.- Ce débat a déjà eu lieu ici : M. Grimberghs avait soulevé exactement la même question que M. Simonet.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Nous vous avons fait parvenir une note à ce propos, qui figure au rapport.

M. le président.- Elle figure au rapport des débats budgétaires, M. Simonet.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *In 2005 was er een basisallocatie om de lening van vijf miljoen euro te onderschrijven, maar die werd afgevoerd tijdens de begrotingsaanpassing en werd niet opnieuw ingeschreven in 2006. Ik begrijp dan ook niet hoe de werken in 2006 kunnen beginnen, tenzij Infrabel ze financiert.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *De NMBS-holding zal vijf miljoen euro voor het Brusselse project lenen in 2006-2007. Vanaf 2009 betaalt de federale overheid deze som terug. Het gewest betaalt een deel van de interesten terug, namelijk 750.000 euro, gespreid over de periode tot 2010.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Dat zijn de volledige interesten. In uw oorspronkelijke begroting 2005 was sprake van 190.000 euro over vijf jaar.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Dit is een deel van de interesten.*

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft hier al eens exact dezelfde vraag gesteld als de heer Simonet.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik heb daarover een nota opgesteld, die werd toegevoegd aan het verslag.*

De voorzitter.- Dat is het verslag van de begrotingsbesprekingen.

M. Jacques Simonet.- Je retire ma question et je prendrai connaissance des annexes au rapport budgétaire pour ne pas retarder le ministre à ce sujet.

Ordres du jour – Dépôt

M. le président.- En conclusion de cette interpellation, je suis saisi d'un ordre du jour motivé déposé par M. Simonet et Mme Teitelbaum et libellé comme suit :

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Jacques Simonet concernant «la politique portuaire» et la réponse de la Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles ;
- Vu la publication par la Secrétaire d'Etat d'un plan d'action 2005-2009 reprenant ses principales priorités pour le Port de Bruxelles ;
- Vu la nécessité de réserver une attention toute particulière à ce poumon économique situé le long de la voie d'eau ;
- Vu la nécessité de promouvoir l'usage de la voie d'eau, notamment lors du transport de marchandises ;
- Vu la présence d'un terminal à conteneurs implanté à l'avant-port ;
- Vu la concurrence sévère avec d'autres terminaux situés en amont et en aval de la voie d'eau bruxelloise ;
- Vu les chiffres encourageants enregistrés en 2005 quant au nombre de conteneurs traités au terminal bruxellois ;

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Dan trek ik deze vraag en zal ik het verslag raadplegen.*

Moties – Indiening

De voorzitter.- Tot slot van deze interpellatie hebben de heer Simonet en mevrouw Teitelbaum een gemotiveerde motie ingediend, luidend als volgt:

«Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van de heer Jacques Simonet betreffende «het havenbeleid» en het antwoord van de Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel;
- Aangezien de staatssecretaris een actieplan 2005-2009 met hoofdprioriteiten voor de Haven van Brussel heeft bekendgemaakt ;
- Aangezien bijzondere aandacht moet worden besteed aan die langs de waterweg gelegen economische long ;
- Aangezien het gebruik van de waterwegen, met name voor goedertransport, moet worden bevorderd ;
- Aangezien er een containerterminal in de voorhaven gevestigd is ;
- Gelet op de scherpe concurrentie met andere containerterminals die zich stroomopwaarts en stroomafwaarts van de Brusselse waterweg bevinden ;
- Gelet op de bemoedigende cijfers die in 2005 opgetekend werden over het aantal in de Brusselse terminal behandelde containers ;

- Vu l'absolue nécessité de consolider ces résultats par la promotion du caractère multimodal du terminal ;
- Vu, pour ce faire, les aménagements qui doivent être consentis en ce qui concerne son raccordement au rail ;
- Vu les accords dont la conclusion remonte déjà à fin 2003 entre le Port de Bruxelles, ses autorités de tutelle de l'époque ainsi que la SNCB, afin d'y réaliser des travaux à concurrence de 5 millions d'euros ;
- Vu que, depuis cette date, la Secrétaire d'Etat semble ne pas avoir pris conscience des enjeux et des acquis engrangés par la concurrence (terminal de Willebroek) en matière de raccordement au rail ;
- Vu par ailleurs qu'il apparaît tout autant utile de préserver la navigabilité de la voie d'eau ;
- Vu que, dans ce contexte, il s'agit de débloquer des moyens budgétaires suffisants au dragage d'un nombre maximal de m³ de boues enfouies dans le lit de la voie d'eau ;
- Vu l'urgence de recourir, en parallèle au dragage, à ces procédés alternatifs visant à limiter le déversement de ces alluvions dans le canal ;
- Vu l'état d'avancement de ce dossier ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de respecter les principes suivants :

- Pour ce qui concerne le terminal à conteneurs :
 - reprendre sans délai les négociations avec la SNCB en vue – comme ce fut le cas fin 2003 – de parvenir à un accord pour ce qui concerne le montage financier des travaux visant à assurer un meilleur raccordement du terminal à conteneur de l'avant-port au réseau SNCB et de promouvoir de la sorte son caractère multimodal ;

- Gelet op de absolute noodzaak om die resultaten te consolideren via de bevordering van de multimodaliteit van de terminal ;
- Gelet op de werken die in dat verband moeten worden uitgevoerd om de terminal op het spoornet aan te sluiten ;
- Gelet op de overeenkomsten die al eind 2003 zijn gesloten tussen de Haven van Brussel, de toenmalige toezichhoudende overheden en de NMBS om er werken ten belope van 5 miljoen euro uit te voeren ;
- Aangezien de staatssecretaris sindsdien niet lijkt te beseffen wat er op het spel staat en niet inziet dat de concurrentie (terminal van Willebroek) een grote voorsprong heeft genomen op het vlak van spoor aansluiting ;
- Aangezien tevens de bevaarbaarheid van de waterweg dient te worden behouden ;
- Aangezien daartoe voldoende begrotingsmiddelen moeten worden vrijgemaakt teneinde zo veel mogelijk m³ slib dat op de bedding is afgezet, te verwijderen ;
- Aangezien men, tegelijk met het baggeren, dringend een beroep moet doen op alternatieve procédés om de afzetting van slib in het kanaal te beperken ;
- Gelet op de stand van dat dossier ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de volgende principes in acht te nemen :

- Wat de containerterminal betreft :
 - de onderhandelingen met de NMBS onverwijld te hervatten om – zoals eind 2003 – een overeenkomst te sluiten over de financiële regeling van de werken, teneinde de verbinding tussen de containerterminal van de voorhaven en het spoornet van de NMBS te verbeteren en aldus zijn multimodaliteit te bevorderen ;

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - parvenir à ce que la SNCB prenne à sa charge les frais principaux de réalisation de ces ouvrages ; ▪ <u>Pour ce qui concerne la préservation de la navigabilité de la voie d'eau :</u> - débloquer les moyens nécessaires au dragage d'un volume de boues en quantité supérieure au dépôt annuel d'alluvions ; - poursuivre et intensifier les efforts consentis en vue de limiter les dépôts futurs de ces alluvions dans le lit du canal ; - explorer dès lors les pistes alternatives et écologiques sur la base des expériences concluantes menées dans d'autres ports intérieurs ; - consacrer les moyens budgétaires suffisants à ces fins. ». | <ul style="list-style-type: none"> - ervoor te zorgen dat de NMBS het grootste deel van de kosten van die werken voor haar rekening neemt ; ▪ <u>Wat de bevaarbaarheid van de waterloop betreft :</u> - de nodige middelen vrij te maken voor het verwijderen van een grotere hoeveelheid slib dan de jaarlijks afgezette hoeveelheid ; - de inspanningen die geleverd worden om slibafzetting op de bedding van het kanaal te beperken, voort te zetten en op te drijven ; - bijgevolg onderzoek te verrichten naar alternatieve en milieuvriendelijke oplossingen op basis van succesvolle experimenten die in andere binnenhavens werden opgezet ; - daartoe voldoende begrotingsmiddelen uit te trekken.». |
|---|--|

M. le président.- Un ordre du jour pur et simple a été déposé par MM. Willy Decourty, Hervé Doyen et Mme Céline Delforge.

De voorzitter.- De heer Willy Decourty, de heer Hervé Doyen en mevrouw Céline Delforge hebben een eenvoudige motie ingediend.

QUESTIONS ORALES

MONDELINGE VRAGEN

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

concernant "les prix des billets STIB-TEC lors des hausses de pollution".

betreffende "de prijs van een MIVB-TEC-biljet bij sterke verontreiniging".

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- M. le ministre, les pouvoirs publics incitent régulièrement la population à utiliser les transports en commun afin de limiter la pollution en Région bruxelloise. Les gaz d'échappements des véhicules sont pour beaucoup dans les pics d'ozone en été ou les pics de pollution en hiver.

Mais l'on se rend compte que les prix des abonnements, et notamment des abonnements scolaires, sont relativement élevés. Ils ne jouent dès lors pas le jeu de l'attractivité pour les transports en commun. J'ai entendu dire que, pour les jours où une hausse de la pollution était à prévoir, il pourrait être envisagé de distribuer des tickets de train, STIB et TEC à des prix fortement réduits. Qu'en est-il ?

D'autre part, en considérant notamment le fait que des enfants ayant l'habitude de prendre les transports en commun conserveront plus que probablement cette habitude à l'âge adulte, ne pourrait-on envisager également de réduire le prix des abonnements scolaires tout au long de l'année ?

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Les études montrent qu'aborder le problème de la couche d'ozone ou de la pollution atmosphérique sur le très court terme ne porte pas vraiment de fruits. Nous sommes d'accord sur la nécessité de prendre des mesures structurelles.

La politique du gouvernement est déjà de réduire le prix des abonnements. En 2007, les transports en commun deviendront gratuits pour les 12-18 ans. Peut-être sera-ce aussi le cas en 2008 ou 2009 pour les 18-25 ans, mais cela dépendra des négociations budgétaires. A ce moment-là, les abonnements scolaires seraient gratuits.

Ceci étant dit, cela fait quelques années que nous n'augmentons plus les abonnements scolaires. L'inflation fait donc en sorte qu'ils deviennent moins chers d'année en année.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De overheid wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren om de luchtvervuiling te beperken. Uitlaatgassen zijn immers een belangrijke oorzaak van vervuiling.*

Toch zijn de prijzen van de abonnementen relatief hoog, wat het openbaar vervoer minder aantrekkelijk maakt. Ik heb horen zeggen dat de vervoerbewijzen tijdens vervuilingsspieken aanzienlijk goedkoper zouden worden gemaakt. Klopt dat?

Is het dan ook geen goed idee om de prijs van de schoolabonnementen te verlagen? Kinderen die het openbaar vervoer gebruiken, behouden die gewoonte immers vaak wanneer ze volwassen zijn.

De voorzitter.- Het woord is aan de heer Smet.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Studies tonen aan dat enkel langetermijnmaatregelen helpen om gaten in de ozonlaag of luchtvervuiling te bestrijden.*

De regering streeft er reeds naar om de prijzen van de abonnementen te drukken. In 2007 wordt het openbaar vervoer gratis voor kinderen tussen 12 en 18 jaar. Misschien nemen we in 2008 of 2009 dezelfde maatregel voor jongeren tussen 18 en 25 jaar.

De prijs van de schoolabonnementen is al jaren stabiel. Door de inflatie worden ze dus in feite relatief goedkoper.

Er zijn nog geen plannen om de prijs van vervoerbewijzen te verminderen tijdens vervuilingsspieken, maar het idee valt te overwegen. Minister Huytebroeck en ikzelf werken aan een

L'instauration d'un titre de transport à prix réduit en cas de grande pollution n'est pas à l'ordre du jour. Mais nous pourrions l'envisager. Evelyne Huytebroeck et moi-même sommes en train de rédiger un plan relatif aux mesures de crise, mais il s'agit là de mesures à plus long terme. Nous partirons bientôt à Londres à cet effet, comme vous avez pu le lire dans la presse.

Je ne m'engage donc pas, car il s'agit d'une question ponctuelle.

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je n'ai pas bien compris : envisagez-vous de réduire les prix en cas de pics de pollution à l'avenir ou non ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons envisager cette mesure dans le cadre de la rédaction de notre plan. Je ne vous cache pas que je n'y suis pas trop favorable, mais je ne l'exclus pas. Nous annoncerons bientôt notre plan et l'ensemble des mesures y afférentes. Nous verrons à cette occasion si elle y figure.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME OLIVIA P'TITO

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'uniformisation des abonnements de la STIB".

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- La STIB semble avoir décidé d'uniformiser le modèle de ses abonnements afin d'éviter les contrefaçons. Depuis le 1er janvier, tous les abonnements, même plastifiés, dont les nom et

plan voor crisismaatregelen. We vertrekken binnenkort voor een studiereis naar Londen.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Bent u van plan om de prijzen in de toekomst te verlagen bij verontreinigingspieken?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben daar geen grote voorstander van, maar sluit een dergelijke maatregel evenmin uit. We zullen een beslissing nemen bij het opstellen van het plan.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het eenvormig maken van de MIVB-abonnementen".

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *De MIVB heeft beslist haar abonnementen eenvormig te maken om vervalsingen tegen te gaan.*

adresse de l'abonné sont écrits à la main, ne seraient plus valables.

Ce 7 février, une cliente de la STIB se rend à l'agence commerciale de la Porte de Namur pour acheter son abonnement du mois de février. L'employée lui demande son abonnement et lui dit alors qu'il n'est plus valable et qu'il faudra revenir avec carte d'identité et photo pour faire un nouvel abonnement. La cliente s'étonne et demande son bordereau pour février, en affirmant qu'elle viendra plus tard pour régulariser son modèle d'abonnement. L'employée lui rétorque alors que c'est vraiment impossible, que ce système est en vigueur depuis le 1er janvier et qu'il a été annoncé depuis le mois d'octobre 2005.

Que la STIB décide d'uniformiser ses abonnements est un choix qui répond sans doute à une certaine logique. Mais la manière dont elle l'assume, par contre, relève d'un manque d'information, tant à l'intention de ses clients que de ses employés.

Qu'un usager quotidien de la STIB qui achète habituellement son abonnement mensuel dans une librairie ou dans les gares apprenne, en se rendant par hasard à l'agence commerciale de la Porte de Namur, que son abonnement n'est plus valable depuis janvier, pose question. D'autant plus que les usagers auraient été prévenus depuis le mois d'octobre !

Comment expliquer cette ignorance, alors qu'il faut présenter son abonnement au chauffeur en montant dans le bus et que des contrôles ont lieu afin de vérifier si les usagers sont bien titulaires d'un ticket de transport ou d'un abonnement ?

Comment apprécier la politique commerciale de l'entreprise vis-à-vis des ses anciens clients lorsqu'elle refuse de vendre un ticket pour le mois de février, alors qu'il apparaît que l'information était on ne peut plus confidentielle ?

Si je peux comprendre l'envie d'uniformisation de la STIB, je trouve néanmoins regrettable que les clients soient informés par hasard, comme si ces anciens clients acquis depuis longtemps à la cause des transports en commun ne devaient plus être séduits par l'entreprise. Même le site web de la STIB, qui détaille toute une série de services et de

Sinds 1 januari zouden alle abonnementen, ook geplastificeerde, waarop de naam en het adres van de abonnee met de hand geschreven zijn, niet meer geldig zijn.

Uit meerdere getuigenissen blijkt evenwel dat heel wat klanten niet op de hoogte zijn.

Zo kreeg een klant die haar abonnement voor de maand februari wilde verlengen in het verkoopkantoor van de Naamse Poort, te horen dat haar abonnement niet meer geldig was en dat ze moest terugkomen met haar identiteitskaart en een pasfoto. Toen de klant het strookje voor februari vroeg en zei dat ze later zou terugkomen om haar abonnement te regulariseren, zei de loketbediende dat dit niet mogelijk was en dat de wijziging sinds oktober 2005 aangekondigd was.

Er is duidelijk een probleem wanneer iemand die dagelijks het openbaar vervoer neemt en zijn maandelijks abonnement in een krantenzaak of een station koopt, per toeval moet horen dat zijn abonnement sinds januari niet meer geldig is.

Dat is des te verbazingwekkender daar de klanten hun abonnement aan de buschauffeur moeten tonen en er controles worden uitgevoerd om na te gaan of de reizigers in het bezit zijn van een vervoerbewijs of een abonnement.

Zelfs de website van de MIVB, die een hele reeks diensten en producten nader toelicht en enorm veel informatie bevat, maakt geen vermelding van deze wijziging.

Geen enkele krantenzaak in mijn woonomgeving bleek op de hoogte te zijn.

Hoe heeft de MIVB haar klanten op de hoogte gebracht dat bepaalde abonnementen dienden te worden vervangen (affiches, aankondigingen, enzovoort)? Werden de chauffeurs, die in contact komen met een heel wat breder publiek dan de verkoopkantoren, ingelicht? Werd hen gevraagd de informatie door te geven? Over hoeveel abonnementen gaat het?

produits, et qui offre énormément d'informations, ne fait pas mention de ce changement.

M. le ministre, quelles sont donc les méthodes d'information que la STIB a déployées pour prévenir ses « vieux » clients qu'elle ne reconnaîtrait plus comme valables certains types d'abonnement ? L'information est-elle passée via des affiches ou des annonces ? Quelles sont les politiques d'information qui ont été menées à l'égard du personnel de la STIB ? Les chauffeurs qui rencontrent une bien plus large clientèle que le personnel des agences commerciales ont-ils été informés ? Leur a-t-on demandé de relayer cette information ? La STIB peut-elle fournir une estimation du nombre d'abonnements qui doivent être remplacés, afin que nous puissions mesurer l'ampleur d'une telle mesure ?

Pour information, j'ai fait le tour des librairies à proximité de mon domicile et personne n'est au courant.

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je déplore, ainsi que la STIB, la mésaventure vécue par notre cliente auprès de l'agence commerciale de la Porte de Namur au début du mois de février. Celle-ci découle davantage du zèle d'une employée que d'une politique généralisée menée par l'entreprise. La qualité de l'accueil est effectivement très importante.

Le type d'abonnement auquel vous faites allusion est l'abonnement MTB mensuel, valable à la fois sur le réseau de la STIB et sur celui de la SNCB. Cet abonnement est vendu par les deux opérateurs. Il existe effectivement un modèle ancien de ce type d'abonnement, comportant un numéro de client incompatible avec le système informatique actuel de la STIB.

Les détenteurs de cet abonnement ne sont donc pas enregistrés dans la base de données et ne peuvent dès lors pas recevoir des informations via le système de mailing, par exemple. Pour remédier à cette situation, et dans la perspective du passage à la télébillétique, la STIB a décidé de prévenir ses anciens abonnés MTB, lorsque ceux-ci se

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik betreur de problemen die de dame in kwestie heeft ondervonden in het agentschap van de MIVB. Ze zijn echter veeleer te wijten aan een overijverig personeelslid dan aan het beleid van de MIVB.*

U verwijst naar MTB-abonnementen, die zowel geldig zijn op het net van de MIVB als op dat van de NMBS. Er is nog een oud model in omloop waarvan het serienummer niet wordt herkend door het informaticasysteem van de MIVB.

Om de situatie op te lossen, heeft de MIVB beslist om de houders van dergelijke abonnementen te verwittigen dat hun abonnementen moeten worden vernieuwd en dat ze daarvoor een pasfoto en een fotokopie van hun identiteitskaart nodig hebben.

De personeelsleden hebben geenszins de opdracht gekregen om de verkoop van coupons voor het oude type MTB-abonnementen te weigeren. We zullen de personeelsleden van de MIVB aan de richtlijnen herinneren.

De rol van de chauffeurs beperkt zich ertoe na te

présentent dans l'une de ses six agences commerciales, du fait que leur abonnement mensuel doit être renouvelé lors d'un prochain passage et qu'ils doivent se munir, pour ce faire, d'une photo d'identité et d'une photocopie de leur carte d'identité.

En aucun cas, les préposés n'ont reçu d'instructions pour refuser la vente des coupons mensuels pour ces abonnements. Cela n'aurait d'ailleurs guère de sens, puisque les voyageurs peuvent acheter ces coupons également via la SNCB ou le réseau des libraires. Suite à votre question, des consignes en ce sens seront une nouvelle fois données par la STIB au personnel des agences commerciales.

Quant aux chauffeurs, leur rôle se limite à vérifier si l'abonné est porteur d'un titre de transport en règle. En l'occurrence, ils doivent vérifier si le client a bien acquis son coupon mensuel.

Quant à l'ampleur de cette mesure, il est impossible d'estimer le nombre d'abonnements qui doivent être remplacés, puisque les détenteurs de ce type d'abonnement ne sont pas répertoriés dans la base de données de la STIB.

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Une campagne d'information à ce sujet me paraît nécessaire, car bon nombre de personnes sont concernées, et plus particulièrement des seniors.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le réaménagement des voiries à la Roue suite à la suppression de la ligne de tram 56".

gaan of de reizigers een geldig vervoerbewijs hebben.

Ik kan niet zeggen hoeveel mensen nog in het bezit zijn van een oud MTB-abonnement dat moet worden vervangen. De houders van zulke abonnementen staan immers niet in het databestand van de MIVB.

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).*- *Een informatiecampagne lijkt me noodzakelijk, in het bijzonder voor de senioren.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de heraanleg van de wegen aan het Rad na de afschaffing van de tramlijn 56".

M. le président.- La parole est à Mme Emmery.

Mme Isabelle Emmery.- Il y a quelque temps était inauguré le prolongement du métro vers l'hôpital Erasme. Ce prolongement a nécessité la suppression de la ligne de tram 56 dans le quartier de La Roue à Anderlecht, dans son tronçon parallèle à la ligne de métro.

A part la couche d'asphalte étalée de part et d'autre des rails du tram, les voiries n'ont fait l'objet d'aucune amélioration. La chaussée est de ce fait devenue extrêmement dangereuse pour la circulation, et plus particulièrement pour celle des cyclistes.

Je vous ai interrogé, ainsi que les autorités communales, à plusieurs reprises sur ce dossier. Mais, force est de constater que les deux niveaux de pouvoir se rejettent la balle, avec un résultat nul pour les habitants de ce quartier. Je n'ai pas l'habitude de soulever des questions locales, mais je me permets de vous interpeller sur ce point, qui n'a fait l'objet d'aucune réponse.

En réponse à une interpellation d'une citoyenne anderlechtoise qui vous écrivait pour marquer son mécontentement, vous avez affirmé par mail "qu'au cours de la précédente législature, le réaménagement du quartier de La Roue a été entrepris dans le cadre des travaux effectués pour le prolongement du métro jusqu'à Erasme. Lors des travaux effectués pour le métro, la liaison tram reprise par le métro a reçu une nouvelle affectation. Selon l'avenant 8 de l'accord de coopération avec les autorités fédérales, ces mesures prévoyaient également le prolongement de la ligne de tram 56 jusqu'à un nouveau terminus situé sur l'avenue Marius Renard. Le précédent ministre des Travaux publics, a malheureusement fait en sorte que toutes ces mesures soient retirées de l'accord de coopération, afin d'empêcher le nouveau tracé du tram 56 ».

Vous conviendrez que cette réponse est un peu légère. D'une part en effet, excepté l'enlèvement des rails de tram, je ne vois personnellement pas ce qui a été entrepris. D'autre part, un nouvel avenant a été conclu depuis lors avec les autorités fédérales,

De voorzitter.- Mevrouw Emmery heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).- *Wegens de verlenging van de metro tot aan het Erasmusziekenhuis werd tramlijn 56 afgeschaft in de wijk van het Rad in Anderlecht, daar waar ze parallel liep met de metro.*

De enige aanpassing aan de weg is een asfaltlaag aan weerszijden van de tramsporen. Daardoor is de verkeerssituatie erg gevaarlijk geworden, vooral voor fietsers.

Zowel ik als de gemeentelijke overheden hebben u al meermaals aangesproken over dit probleem. De gemeente en het gewest schuiven de hete aardappel echter door, en ondertussen gebeurt er niets voor de bewoners.

In antwoord op een e-mail van een dame uit Anderlecht, zei u dat de werken in de wijk van het Rad dateren van de vorige legislatuur, toen de metro werd verlengd. Volgens bij-akte 8 van het samenwerkingsakkoord met de federale overheid, zou tramlijn 56 worden verlengd naar een nieuwe eindhalte op de Marius Renardlaan. U beweert dat de vorige minister van Openbare Werken echter stokken in de wielen heeft gestoken en ervoor heeft gezorgd dat tramlijn 56 niet werd verlengd.

U maakt zich er een beetje gemakkelijk van af. Behalve het feit dat de tramrails zijn verwijderd, is er weinig gebeurd. Ondertussen is er een nieuwe bijakte. U had er dus voor kunnen zorgen dat de nodige werken werden uitgevoerd.

In antwoord op een van mijn schriftelijke vragen zei u dat er zou worden onderhandeld tussen de gemeente Anderlecht, de dienst belast met de uitvoering van het Belirisakkoord, het Brussels Gewest en de MIVB over de werken op de Limbourglaan en de Veeweidestraat en over de vernieuwing van de wegen in de wijk van het Rad.

Kunt u een stand van zaken geven?

dans lequel aurait pu être réintroduit le réaménagement des voiries dans le quartier de La Roue.

En outre, dans votre réponse à l'une des mes questions écrites, vous faisiez état de concertations futures entre la commune d'Anderlecht, Beliris, la Région et la STIB, concernant les travaux sur les avenues de Limbourg et de Veeweyde, ainsi que le solde des travaux de rénovation des voiries de la Roue.

Qu'en est-il dès lors de ces concertations ? Tiennent-elles compte de la rénovation des voiries ?

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai déjà eu l'occasion de répondre à une question écrite que vous m'aviez adressée en novembre dernier à ce propos. Votre présente question me permettra de faire le point sur l'évolution du dossier entre-temps.

Comme je vous le précisais dans ma réponse, sur la base du cahier des charges de la STIB, c'est au gestionnaire de voiries, c'est-à-dire la commune, qu'il appartient de prendre en charge les travaux de voiries désaffectées. Seul l'enlèvement des rails est à charge de la STIB. Si les démarches effectuées par la commune n'aboutissent pas dans un délai de dix-huit mois, la Région peut intervenir financièrement dans des travaux destinés à assurer la sécurité, en se limitant au strict nécessaire. Ceux-ci sont alors exécutés sous la responsabilité de la STIB. C'est dans ce cadre que j'ai été amené récemment à apprécier avec compréhension la demande de la commune et que j'ai décidé les modalités suivantes.

Concernant le cofinancement de la place de la Roue, la Région s'est engagée à participer au financement des travaux de voirie et des trottoirs, sur les trois côtés anciennement parcourus par le tram. Le coût est d'environ 250.000 euros, TVA comprise. D'ailleurs, 101.000 euros ont déjà été engagés au profit de la STIB en 2005. Une convention sera établie, des attributions du marché par la commune d'Anderlecht permettant la liquidation de ce budget.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Mevrouw P'tito heeft me hierover in november 2005 al ondervraagd.*

In mijn vorige antwoord heb ik verduidelijkt dat de beheerder van het wegennet, in dit geval de gemeente, de werken aan wegen die van bestemming zijn veranderd, op zich moet nemen. De MIVB moet alleen de tramsporen verwijderen. Wanneer de gemeente deze taak na 18 maanden niet heeft voltooid, kan het gewest beperkte veiligheidswerken financieren. Voor de uitvoering daarvan is de MIVB verantwoordelijk. Ik ben recent ingegaan op de vraag van de gemeente en heb de volgende maatregelen genomen.

Het gewest draagt bij tot de cofinanciering van de werken aan het Radplein. Daarvoor wordt 250.000 euro (inclusief BTW) uitgetrokken. Van dat bedrag was reeds in 2005 wel 101.000 euro vastgelegd ten voordele van de MIVB. Er komt een overeenkomst voor de gunning van de opdracht door de gemeente Anderlecht.

Het gewest cofinanciert ook 50% van de heraanleg van de stoepaden van de Jansonlaan. Het maximumbedrag van de financiering is bepaald op 98.000 euro. De cofinancieringsovereenkomst tussen het gewest en de gemeente is ondertekend. De onderneming die door het gewest is aangewezen, kan de werken pas aanvatten na de definitieve bestelling ervan door de gemeente

Ensuite, la Région cofinancera à raison de 50% la remise en état des trottoirs de l'avenue Janson. Le montant maximum du financement est fixé à 98.000 euros. La convention de cofinancement entre la commune et la Région a été signée et l'entreprise de voirie désignée par la Région attend la commande ferme de la part de la commune d'Anderlecht afin d'entamer les travaux en question.

L'administration estime la durée des travaux à environ deux mois, mais cela dépendra des conditions d'exécution qui seront fixées par la commune. Le démarrage des travaux ne pourra se faire que lorsque la commune aura procédé à sa commande ferme. Chaque jour qui passe rend, hélas, aléatoire la disponibilité de l'entrepreneur dans un bref délai.

Troisièmement, pour le chantier Marius Renard, la Région financera tous les travaux d'aménagement des trottoirs décidés en concertation entre la Région et la commune, pour mener à bonne fin le chantier d'extension du tram dans l'avenue Marius Renard.

L'entreprise de voirie désignée par la Région a reçu la commande pour intégrer la réalisation de certains trottoirs, convenus avec la commune, dans le planning des travaux. Ces derniers sont en cours et ils doivent être terminés pour le 4 septembre 2006, date de mise en service du tram et de la restructuration du réseau bus à Anderlecht.

En ce qui concerne les avenues de Limbourg et de Veeweyde, ainsi que le solde des voiries de La Roue, des concertations doivent être menées entre les quatre partenaires susceptibles d'intervenir - commune, Beliris, Région et STIB - pour définir les implications budgétaires exactes de chacun.

L'avenant n°9 de l'accord de coopération Beliris prévoit en 2006 une étude sur la revitalisation du quartier de La Roue - estimée à 250.000 euros - et 2.250.000 euros pour le cofinancement de certains travaux, qui sont par ailleurs également pris en charge par les communes et la Région.

Comme vous le voyez donc, le gouvernement a veillé à ce qu'il soit tenu compte dans une certaine mesure de ce quartier dans l'avenant n°9. Et ce, malgré le fait que le nouveau tracé du tram 56 avait été retiré de l'accord de coopération par le passé,

Anderlecht.

De duur van de werken is geschat op twee maanden, maar is ook afhankelijk van de voorwaarden die de gemeente stelt voor de uitvoering. Hoe langer de gemeente wacht met de definitieve bestelling, hoe kleiner de beschikbaarheid van de aannemer wordt.

In overleg tussen de gemeente en het gewest is ook beslist dat het gewest de volledige aanleg van de trottoirs van de Marius Renardlaan financiert. Zo kunnen de werken voor de uitbreiding van de tramlijn worden voltooid.

De onderneming die door het gewest is aangewezen, heeft de opdracht gekregen om de aanleg van een aantal trottoirs in de planning van de werken op te nemen. De gemeente heeft hiervoor haar fiat gegeven. De werken moeten tegen 4 september 2006 voltooid zijn.

Wat de Limburglaan, de Veeweidestraat en de andere wegen van Het Rad betreft, moeten de gemeente, Beliris, het gewest en de MIVB nog overleggen over de respectieve budgettaire gevolgen.

Volgens bijakte nr. 9 van het Beliris-samenwerkingsakkoord gaat er in 2006 zo'n 250.000 euro naar een studie over de heropleving van Het Rad en 2.250.000 euro naar de cofinanciering van werken met het gewest en de gemeente.

De regering heeft ervoor gezorgd dat deze wijk in de bijakte werd opgenomen, ondanks het feit dat de nieuwe tramlijn 56 uit het samenwerkingsakkoord verdween.

Op 2 februari vergaderden het gewest en de federale overheid over een begeleidingscomité om de studie over de heraanleg te volgen. Op voorstel van de FOD Mobiliteit en Vervoer zal dit comité een openbare aanbesteding voor de werken uitschrijven.

In afwachting wordt de route van de toekomstige bus 75 voorlopig aangepast om het comfort van de reizigers te verhogen en de geluidsoverlast te beperken en worden de trottoirs in de bochten

comme je l'expliquais en effet dans le courrier auquel vous faites allusion, en réponse à une citoyenne anderlechtoise.

Une première réunion entre la Région et l'Etat fédéral a eu lieu le 2 février dernier afin de mettre sur pied un comité d'accompagnement pour le suivi de l'étude relative à ce réaménagement. Le SPF Mobilité et Transports proposera au comité d'accompagnement de passer un marché d'études concernant ce réaménagement d'espaces publics.

En attendant cette procédure qui relève de Beliris, il a été décidé de réaménager provisoirement l'itinéraire du futur bus 75 afin d'améliorer le confort de ses usagers, de limiter les bruits des passages des bus sur le site du tram et d'adapter les trottoirs dans les courbes, notamment via des arrondis et des potelets anti-stationnement. Ces travaux provisoires seront également terminés pour le 4 septembre 2006 au plus tard.

En conclusion, je dirais que je partage votre souci de voir avancer ce dossier rapidement. Je continuerai à veiller à ce que les décisions qui relèvent de mon domaine de compétences soient prises à temps et à heure. Il me semble que la Région prend ses responsabilités dans ce dossier. Mais nous ne maîtrisons pas tout : nous dépendons de décisions que doit encore prendre la commune d'Anderlecht, et nous dépendons également de Beliris.

M. le président.- La parole est à Mme Emmery.

Mme Isabelle Emmery.- J'entends que l'avenant n°9 permet le financement d'une étude et le cofinancement de travaux sur l'espace public dans le quartier de La Roue. Les voiries sont-elles comprises dans cette notion d'espace public ? Car elle peut signifier "place publique" ou "parc", mais pas forcément "voiries publiques" !

J'entends également qu'en raison de la mauvaise qualité des voiries, le bus 75 verra son itinéraire modifié.

J'ai donc deux questions. Peut-on considérer dans l'avenant n°9 que la rénovation des voiries est

aangepast. Deze werken worden ten laatste tegen 4 september 2006 afgerond.

Ik zal ervoor zorgen dat alle beslissingen die onder mijn bevoegdheid vallen, tijdig genomen worden. Het gewest neemt zijn verantwoordelijkheid. We hangen echter ook af van beslissingen van de gemeente Anderlecht en van Beliris.

De voorzitter.- Mevrouw Emmery heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).- *Bijakte nr. 9 omvat dus de financiering van een studie en de cofinanciering van werken aan de openbare ruimte in Het Rad. Vallen de wegen ook onder dat begrip "openbare ruimte"?*

Bovendien wordt de route van bus 75 aangepast omdat de wegen in slechte staat zijn.

Is de renovatie van het wegdek verworven in de bijakte nr. 9? Binnen welke termijn zal dat gebeuren? De aanpassing van de busroute wijst erop dat deze renovatie tijd zal kosten.

acquise ? Quelle est l'échéance de remise en état de ces voiries, puisque vous dites que l'itinéraire sera modifié pour que le bus ne passe pas sur ces voiries, et que cela montre qu'un délai important sera nécessaire pour mener à bien cette rénovation ?

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Des aménagements provisoires seront réalisés dans les rues où passera le bus. Ceux-ci seront terminés avant le 4 septembre 2006.

Le cofinancement de certains travaux dépendra de ce que le comité d'accompagnement décidera prochainement.

Mme Isabelle Emmery.- Ce n'est pas encore décidé ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non, ce n'est pas encore décidé.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "une éventuelle extension de la journée sans voitures".

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- La journée "En ville sans ma voiture", qui se répète depuis quelques années, est devenue une tradition dans notre Région. Les inquiétudes de la première édition ont fait place à un enthousiasme croissant de la part de la population. Elle représente désormais pour de nombreux citoyens - ainsi que pour des non-

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In de straten waar de bus zal voorbijrijden, zullen voorlopige maatregelen worden getroffen voor 4 september 2006.*

De cofinanciering van bepaalde werken is afhankelijk van de beslissingen die het begeleidingscomité zal nemen.

Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).- *Er is dus nog niets beslist?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Neen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "een eventuele uitbreiding van de autoloze zondag".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De autoloze zondagen zijn stilaan een traditie geworden. Het initiatief krijgt veel bijval van de bevolking.*

Bruxellois qui viennent spécialement à Bruxelles pour cette occasion - une journée festive privilégiée, qui permet de se réappropriier l'espace public. Elle est également l'occasion de participer à de nombreuses fêtes de quartiers...

M. le président.- Puis-je vous inviter, Mme Delforge, à vous en tenir au texte qui a été déposé ?

Mme Céline Delforge.- ... et de recréer un lien social dans de nombreux quartiers.

A chaque nouvelle édition, de nombreux Bruxellois demandent s'il ne serait pas possible d'organiser ce type de journées plusieurs fois par an.

Vous avez évoqué à plusieurs reprises l'idée d'une ou plusieurs journées d'été, durant lesquelles les quartiers centraux seraient interdits à la circulation et reliés entre eux par des couloirs sans voitures.

Envisagez-vous toujours la mise en place de cette variante de la journée "En ville sans ma voiture" ? D'autres formules sont-elles à l'étude ? Quand la première édition d'un tel dispositif aura-t-elle lieu ?

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- J'envisage toujours la mise en place d'un tel dispositif, mais cela ne dépend pas que de ma compétence. Je dois convaincre les communes, et c'est là que le bât blesse. A travers les échos positifs et moins positifs qui me parviennent, je persévère dans ma tentative de convaincre les communes.

Nous travaillons à ce projet. S'il n'aboutit pas cette année, je pense qu'il sera envisageable l'année prochaine. Le 22 mars, je me rendrai à la Conférence des bourgmestres pour parler du "Dimanche sans voiture" et je poserai certainement à nouveau cette question, qui est complètement justifiée et que je partage totalement.

Mme Céline Delforge.- J'espère que l'on pourra profiter de la ville au plus vite.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge, gelieve u aan uw tekst te houden.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Veel Brusselaars willen zelfs graag meerdere autoloze zondagen per jaar.*

U hebt al enkele keren voorgesteld om er tijdens de zomer gedurende een of meer dagen voor te zorgen dat centraal gelegen wijken verkeersvrij worden gemaakt, evenals de wegen die de wijken met elkaar verbinden.

Bestaan die plannen nog altijd? Bestudeert u andere mogelijkheden? Wanneer kunnen we een dergelijk initiatief verwachten?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik koester nog altijd dergelijke plannen, maar ik moet ook de gemeenten kunnen overtuigen, en daar knelt het schoentje.*

Ik werk eraan. Als het dit jaar niet lukt, dan hopelijk volgend jaar. Op 22 maart zal ik de kwestie aankaarten op de conferentie van burgemeesters.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Ik hoop dat u uw plannen zo snel mogelijk kunt uitvoeren.*

- *Het incident is gesloten.*