DN N° 2

COMPTE RENDU INTEGRAL

VOLLEDIG VERSLAG

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

SESSION ORDINAIRE 1996-1997

GEWONE ZITTING 1996-1997

SEANCE D'OUVERTURE
du
mercredi 16 octobre 1996

OPENINGSVERGADERING
van
woensdag 16 oktober 1996

N. 1 — Session 1996-1997

Zitting 1996-1997

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Séance plénière du mercredi 16 octobre 1996

Plenaire vergadering van woensdag 16 oktober 1996

SEANCE DU MATIN

OCHTENDVERGADERING

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

	Pages
OUVERTURE DE LA SESSION ORDINAIRE 1996-1997	5
EXCUSES	5
NOMINATION DU BUREAU DEFINITIF	5
NOMINATION DU PRESIDENT DU CONSEIL	5
NOMINATION DES AUTRES MEMBRES DU BUREAU	6
DISCOURS DU PRESIDENT	7
MESSAGE DU PRESIDENT	9
COMMUNICATIONS:	
Modifications de la composition des commissions	9
«Vlaams Parlement»	9
Chambre des représentants et Sénat	9
Bureaux des commissions	9
Cour d'arbitrage	9
Délibérations budgétaires	10
ORDRE DES TRAVAUX	10
PROPOSITIONS D'ORDONNANCE ET DE RESOLUTION:	
Prises en considération	10

	Blz.
OPENING VAN DE GEWONE ZITTING 1996-1997	5
VERONTSCHULDIGD	5
BENOEMING VAN HET VAST BUREAU	5
BENOEMING VAN DE VOORZITTER VAN DE RAAD	5
BENOEMING VAN DE ANDERE LEDEN VAN HET BUREAU	6
TOESPRAAK VAN DE VOORZITTER	7
BOODSCHAP VAN DE VOORZITTER	9
MEDEDELINGEN:	
Wijzigingen van de samenstelling van de commissies	9
Vlaams Parlement	9
Kamer van volksvertegenwoordigers en Senaat	9
Bureaus van de commissies	9
Arbitragehof	9
Begrotingsberaadslagingen	10
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	10
VOORSTELLEN VAN ORDONNANTIE EN RESOLUTIE:	
Inoverwegingnemingen	10

Pages

PROJET D'ORDONNANCE, PROPOSITION DE RESOLUTION:

Projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération conclu le 21 décembre 1995 entre l'Etat belge et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'aménagement de locaux au profit des services de secours et de sécurité œuvrant dans les infrastructures d'ouvrages souterrains exploités par la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (nos A-109/1 et 2 — 1995/1996) 11

Discussion générale. — *Orateurs:* **Mme Evelyne Huytebroeck, M. Hervé Hasquin,** Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport 11

Discussion des articles 12

Proposition de résolution relative à l'implantation de grandes surfaces dans la Région de Bruxelles-Capitale (nos A-103/1 et 2 — 1995/1996) 12

Discussion générale. — *Orateurs:* **M. Joseph Parmentier,** rapporteur, **MM. André Drouart, Marc Cools, Denis Grimberghs, Jacques De Coster, Bernard Clerfayt, Walter Vandenbossche** 12

Discussion des alinéas 18

INTERPELLATIONS:

— De M. Dominique Harmel à M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant «la cohérence des politiques que le ministre mène en matière de déplacements dans la Région et leurs conséquences sur le paysage et l'environnement bruxellois» 19

— Interpellation jointe de M. Jean Demannez concernant «la problématique de la mobilité des deux-roues en Région bruxelloise» 19

Discussion. — *Orateurs:* **MM. Dominique Harmel, Jean Demannez, Mmes Evelyne Huytebroeck, Michèle Carthé, MM. Jan Béghin, Jean-Pierre Cornelissen, Guy Vanhengel, Alain Adriaens, M. Hervé Hasquin,** Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport 19

Ordres du jour: dépôt 31

Blz.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE, VOORSTEL VAN RESOLUTIE:

Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord op 21 december 1995 gesloten tussen de Belgische Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende de inrichting van lokalen ten behoeve van de veiligheids- en hulpdiensten werkzaam in de infrastructuur van ondergrondse kunstwerken, geëxploiteerd door de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (nrs. A-109/1 en 2 — 1995/1996) 11

Algemene bespreking. — *Sprekers:* **mevrouw Evelyne Huytebroeck, de heer Hervé Hasquin,** Minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer 11

Artikelsgewijze bespreking 12

Voorstel van resolutie met betrekking tot de inplanting van grote distributieoppervlakten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nrs. A-103/1 en 2 — 1995/1996) 12

Algemene bespreking. — *Sprekers:* **de heer Joseph Parmentier,** rapporteur, **de heren André Drouart, Marc Cools, Denis Grimberghs, Jacques De Coster, Bernard Clerfayt, Walter Vandenbossche** 12

Bespreking van de alineas 18

INTERPELLATIES:

— Van de heer Dominique Harmel tot de heer Hervé Hasquin, Minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende «de logica van het beleid dat de minister voert op het vlak van het vervoer in het Gewest en de gevolgen ervan voor het landschap en het milieu in Brussel» 19

— Toegevoegde interpellatie van de heer Jean Demannez betreffende «het mobiliteitsprobleem van de tweewielers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest» 19

Bespreking. — *Sprekers:* **de heren Dominique Harmel, Jean Demannez, mevrouwen Evelyne Huytebroeck, Michèle Carthé, de heren Jan Béghin, Jean-Pierre Cornelissen, Guy Vanhengel, Alain Adriaens, de heer Hervé Hasquin,** Minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer 19

Moties: indiening 31

PRESIDENCE DE **M. GEORGES DESIR,** DOYEN D'AGE
VOORZITTERSCHAP VAN DE **HEER GEORGES DESIR,** OUDERDOMSDEKEN

(Assisté de Mme Isabelle Molenberg et de M. Sven Gatz, membres les plus jeunes de chaque groupe linguistique.)

(Bijgestaan door mevrouw Isabelle Molenberg en de heer Sven Gatz, de jongste leden van elke taalgroep.)

— *La séance plénière est ouverte à 10 h 10.*

De plenaire vergadering wordt geopend om 10 u. 10.

OUVERTURE DE LA SESSION ORDINAIRE 1996-1997

OPENING VAN DE GEWONE ZITTING 1996-1997

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, Chers Collègues, le Conseil se réunit aujourd'hui de plein droit, en vertu de l'article 26, paragraphe 1er, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

De Raad komt heden van rechtswege bijeen op grond van artikel 26, paragraaf 1, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

Je déclare ouverte la session ordinaire 1996-1997.

Ik verklaar de gewone zitting 1996-1997 voor geopend.

EXCUSES — VERONTSCHULDIGD

M. le Président. — Ont prié d'excuser leur absence: MM. Robert Garcia et Freddy Thielemans.

Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid: de heren Robert Garcia en Freddy Thielemans.

NOMINATION DU BUREAU DEFINITIF

BENOEMING VAN HET VAST BUREAU

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la nomination du Bureau définitif.

Aan de agenda is de benoeming van het vast Bureau.

Le Bureau sortant se compose de:

Het aftredend Bureau is als volgt samengesteld:

Président/Voorzitter: Armand De Decker (F);

Premier Vice-Président/Eerste Ondervoorzitter: Jan Béghin (N);

Vice-Présidents/Ondervoorzitters: Jean Demannez (F), Jean-Pierre Cornelissen (F), Marion Lemesre (F);

Secrétaires/Secretarissen: Andrée Guillaume-Vanderroost (F), Bernard Clerfayt (F), Roeland Van Walleghem (N), Guy Vanhengel (N), Benoît Veldekens (F), Philippe Debry (F), Robert Garcia (N).

NOMINATION DU PRESIDENT DU CONSEIL

Scrutin secret

BENOEMING VAN DE VOORZITTER VAN DE RAAD

Geheime stemming

M. le Président. — Nous passons à la nomination du Président et des autres membres du Bureau.

Wij gaan over tot de benoeming van de Voorzitter en van de andere leden van het Bureau.

— Quelqu'un demande-t-il la parole?

Vraagt iemand het woord?

La parole est à M. van Weddingen.

M. Eric van Weddingen. — Monsieur le Président, nous proposons la candidature de M. De Decker.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Van Walleghem.

De heer Roeland Van Walleghem. — Mijnheer de Voorzitter, ik stel de kandidatuur voor van de heer Lootens-Stael.

M. le Président. — Par lettre du 10 octobre 1996, M. Dominiek Lootens-Stael communique effectivement sa candidature à la présidence du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Bij brief van 10 oktober 1996 bericht inderdaad de heer Dominiek Lootens-Stael dat hij zich kandidaat stelt voor het voorzitterschap van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

Etant donné que plusieurs candidats sont présentés, il y a lieu de procéder au scrutin.

A l'appel de son nom, chaque membre est prié de venir déposer son bulletin non signé dans l'urne.

Aangezien er meerdere kandidaten zijn, wordt er overgegaan tot de stemming.

Ik moge elk lid verzoeken om bij het afroepen van zijn naam door een secretaris zijn ongetekend stembriefje in de stembus te komen deponeren.

(M. Dominiek Lootens-Stael monte à la tribune sans être autorisé par le Président et y prend la parole.)

(De heer Dominiek Lootens-Stael begeeft zich naar het spreekgestoelte zonder dat hij daartoe toestemming heeft gekregen van de Voorzitter en neemt er het woord.)

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, ik wil even de door mij gestelde kandidatuur toelichten.

De heer Walter Vandenbossche. — Mijnheer de Voorzitter, kunt u mij duiden in welk kader hier een toespraak wordt gehouden?

De heer Dominiek Lootens-Stael. — In het kader van mijn kandidatuur.

De heer Walter Vandenbossche. — Ik richt mijn vraag tot de Voorzitter.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Het is nogal evident dat, wanneer een kandidatuur wordt ingediend en de Voorzitter vraagt of iemand het woord daaromtrent wil voeren, dat zulks kan. Mijn toespraak wordt hier dus gehouden in het kader van de kandidatuur voor het Voorzitterschap van deze Raad. Dat lijkt mij toch evident, Collega Vandenbossche.

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, il n'est effectivement pas coutumier que l'on défende sa candidature. Je vous prie de bien vouloir regagner votre place, Monsieur Lootens. Vous êtes monté à la tribune alors que je ne vous y avais pas invité. *(M. Lootens poursuit son intervention.)* Veuillez regagner votre banc, Monsieur Lootens. De toute façon, j'ai fait couper votre micro.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, het is niet gebruikelijk dat dit gebeurt omdat er over het algemeen maar één kandidaat is. In een democratie moet het echter mogelijk zijn, dat er meerdere kandidaten zijn. Het is een elementaire regel van beleefdheid om te luisteren naar de argumenten van een van de kandidaten, ook wanneer de meerderheid daarmee niet akkoord gaat.

M. le Président. — Seuls sont valables les bulletins dans lesquels un vote est émis en faveur d'un des candidats présentés avant le scrutin.

Alleen de stembriefjes waarop een stem wordt uitgebracht op een van de vóór de stemming voorgedragen kandidaten zijn geldig.

J'invite les secrétaires à procéder à l'appel nominal.

Ik nodig de secretarissen uit tot de naamafroeping over te gaan.

— *Il est procédé à l'appel nominal.*

Er wordt overgegaan tot de naamstemming.

M. le Président. — Tout le monde a-t-il déposé son bulletin dans l'urne?

Heeft iedereen zijn stembriefje in de stembus gedeponeerd?

Je déclare le scrutin clos.

Ik verklaar de stemming voor gesloten.

— *Il est procédé au dépouillement du scrutin.*

Er wordt overgegaan tot de telling van de stembiljetten.

La séance plénière est suspendue à 10 h 20.

De plenaire vergadering is om 10 u. 20 geschorst.

La séance plénière est reprise à 10 h 25.

De plenaire vergadering is hervat om 10 u. 25.

Résultat du scrutin secret

Uitslag van de geheime stemming

M. le Président. — Voici le résultat des votes:

Nombre de voix émises: 55.

Votes blancs et nuls: 2.

Votes valables: 53.

Majorité absolue: 27.

M. Dominiek Lootens-Stael: 5 voix.

M. Armand De Decker: 48 voix.

M. Armand De Decker ayant obtenu la majorité absolue est élu en qualité de Président du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ziehier de uitslag van de stemming:

Aantal stemmers: 55.

Blanco en ongeldige stembriefjes: 2.

Aantal geldige stemmen: 53.

Volstrekte meerderheid: 27.

De heer Dominiek Lootens-Stael: 5 stemmen.

De heer Armand De Decker: 48 stemmen.

De heer Armand De Decker bekomt dus de volstrekte meerderheid. Hij is dus verkozen als Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad. *(Applaus.)*

J'invite le Président du Conseil à prendre place au Bureau.

Ik nodig de Voorzitter van de Raad uit plaats te willen nemen aan het Bureau.

(M. Armand De Decker prend place au fauteuil présidentiel, sous les applaudissements de l'Assemblée)

(De heer Armand De Decker neemt plaats in de voorzitterszetel, onder applaus van de Vergadering)

NOMINATION DES AUTRES MEMBRES DU BUREAU

BENOEMING VAN DE ANDERE LEDEN VAN HET BUREAU

M. le Président. — Nous devons procéder à la nomination des autres membres du bureau.

Quelqu'un demande-t-il la parole?

Vraagt iemand het woord?

La parole est à M. van Weddingen.

M. Eric van Weddingen. — Monsieur le Président, nous proposons la reconduction des membres du bureau sortant.

M. le Président. — La parole est à M. de Looz-Corswarem.

M. Thierry de Looz-Corswarem. — Monsieur le Président, parce que tout pouvoir légitime émane de la Nation, que celle-ci n'a jamais été consultée, et pour cause, sur l'aventure fédéraliste que la FN a toujours rejetée parce qu'elle conduit au confédéralisme, c'est-à-dire à l'explosion du Royaume, notre parti, respectueux des aspirations d'une écrasante majorité du peuple souverain, constate une fois de plus que cette assemblée inutile, coûteuse, nuisible et hautement subversive, puisqu'elle est une des conséquences de l'instauration du fédéralisme en Belgique, n'a pas la confiance des Belges. *(Vives protestations sur la plupart des bancs.)*

M. le Président. — J'espère, monsieur de Looz-Corswarem, que votre intervention concerne l'élection du Bureau...

M. Thierry de Looz-Corswarem. — Absolument, monsieur le Président.

M. le Président. — Je ne m'en étais pas encore rendu compte.

M. Thierry de Looz-Corswarem. — Parce que ne les ayant jamais écoutés, ce Conseil n'a jamais été à même de répondre aux attentes et aux espoirs de la Nation. On peut le constater tous les jours et spécialement aujourd'hui où le divorce entre le peuple souverain et la classe politicienne est total.

En parfait démocrate respectueux de la volonté populaire, le FN, dernier espoir de la Belgique, ne peut que rejeter catégoriquement les nominations proposées. Elles sont une insulte envers les Belges et spécialement ceux qui souffrent, parce qu'elles sont assorties de prébendes tellement scandaleuses, et en nette augmentation par rapport à l'an dernier, qu'elles seront votées à huis clos. Le FN représentant des dizaines de milliers de Bruxellois n'en connaît rien en dehors des fuites parues dans la presse.

C'est cela la démocratie pour certains membres de cette Assemblée.

M. le Président. — Etant donné qu'il n'y a qu'un seul candidat pour les fonctions de:

— Premier Vice-Président;

— Vice-Présidents;

— Secrétaires.

Aangezien er slechts een kandidaat is voor de functies van:

— Eerste Ondervoorzitter;

— Ondervoorzitters;

— Secretarissen.

Je déclare élus:

Verklaar ik verkozen als:

De heer Jan Béghin (N), Premier Vice-Président/Eerste Ondervoorzitter.

MM. Jean Demannez (F), Jean-Pierre Cornelissen (F), Marion Lemesre (F), Vice-Présidents/Ondervoorzitters.

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost (F), M. Bernard Clerfayt (F), de heren Roeland Van Walleghem (N), Guy Vanhengel (N), MM. Benoît Veldekens (F), Philippe Debry (F), de heer Robert Garcia (N), Secrétaires/Secretarissen, du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale/van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

Le Bureau définitif est ainsi constitué. J'invite le Premier Vice-Président et un Secrétaire du Bureau définitif à prendre place au Bureau.

De Brusselse Hoofdstedelijk Raad is voor wettig en voltallig verklaard. Ik nodig de Eerste Ondervoorzitter en een Secretaris van het vast Bureau uit plaats te willen nemen aan het Bureau.

(M. Jan Béghin, Premier Vice-Président,
et Mme Andrée Guillaume-Vanderroost, Secrétaire,
prennent place au bureau,
sous les applaudissements de l'Assemblée)

(De heer Jan Béghin, Eerste Ondervoorzitter,
en mevrouw Andrée Guillaume-Vanderroost, Secretaris,
nemen plaats aan het Bureau,
onder applaus van de Vergadering)

M. le Président. — Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale est constitué. Il en sera donné connaissance au Roi, au Sénat, à la Chambre des représentants, au Conseil de la Communauté française, au Conseil flamand, au Conseil régional Wallon, au Conseil de la Communauté germanophone et aux Assemblées des Commissions communautaires française et flamande.

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad is voor wettig en voltallig verklaard. Daarvan zal kennis worden gegeven aan de Koning, aan de Senaat, aan de Kamer van volksvertegenwoordigers, aan de Vlaamse Raad, aan de Franse Gemeenschapsraad, aan de Waalse Gewestraad, aan de Raad van de Duitstalige Gemeenschap en aan de Raden van de Vlaamse en Franse Gemeenschapscommissies.

DISCOURS DE M. ARMAND DE DECKER, PRESIDENT

TOESPRAAK VAN DE HEER ARMAND DE DECKER, VOORZITTER

M. le Président. — Mes Chers Collègues, je tiens tout d'abord à vous remercier pour la confiance que vous me réitérez et pour le large soutien exprimé par les groupes démocratiques de notre Parlement.

C'est un euphémisme de déclarer que notre pays traverse une crise profonde.

L'inquiétude, l'angoisse, le dégoût causés par l'actualité judiciaire ont profondément traumatisé toute la population belge.

S'en prendre à l'innocence de l'enfance, découvrir que parmi nous, vivent des êtres, que l'on ne peut qu'hésiter à qualifier d'humains, qui violent, torturent et mettent à mort des enfants et qu'un commerce se développe autour de cette barbarie, ne peut susciter que l'horreur.

Nous savions que l'homme est capable du pire. Nous savions, depuis la dernière guerre mondiale, qu'il est capable de poser des actes d'une cruauté atroce et découvrir que l'ignoble se déroule aujourd'hui, en nos murs, près de chez nous, ne peut que bouleverser tout être normalement constitué.

C'est pourquoi mes premières pensées vont aux victimes, aux enfants disparus et à leurs familles. Au moment où s'ouvre cette nouvelle session parlementaire, le Parlement bruxellois

tient à exprimer sa sympathie émue aux victimes et à leurs proches. C'est pourquoi, mes Chers Collègues, je voudrais vous inviter à vous lever et à respecter un moment de silence. *(L'Assemblée observe une minute de silence.)*

Mes Chers Collègues, les événements que nous traversons doivent amener les élus de la Nation à une grande réflexion et à une remise en question fondamentale.

Rien, à mes yeux, ne serait plus grave que de traiter le mal-être actuel de notre société en espérant, comme certains le font déjà, pouvoir minimiser les événements qui ne relèvent, aux yeux de certains, que du simple fait divers.

Les événements dramatiques que nous traversons, même si ils se déroulent aussi dans d'autres pays, n'en sont pas moins le résultat d'une consternante dégradation morale de notre société.

Cette dérive morale impose que nous l'analysions, que nous en recherchions les causes. Elle implique, dès lors, pour la classe politique une très grande humilité.

Nous devons avoir le courage de reconnaître que, si nous en sommes arrivés là, c'est aussi, et je vais même dire surtout, par la faute d'une longue série de décisions de toute nature, touchant à de nombreux domaines très différents les uns des autres et dont beaucoup ont fait l'objet de décisions politiques.

C'est pourquoi nous devons, pour l'avenir, et pour l'avenir de Bruxelles, réfléchir avec tout le sens critique dont nous sommes capables, à la nature et à la qualité de notre travail politique.

Les citoyens de notre pays ont très largement perdu la confiance qu'ils devraient pouvoir ressentir envers nos institutions et leur fonctionnement.

Cette évolution n'est pas seulement le résultat de leur déception et de leur inquiétude face au dysfonctionnement de la justice et à l'inefficacité coupable des polices. Elle est aussi le résultat engendré par une société qui se caractérise de plus en plus par la disparition des repères forts et une généralisation du laxisme.

Les élus et les groupes politiques ne devraient-ils pas réfléchir au bien-fondé et aux conséquences de certaines décisions prises pourtant souvent à de larges majorités, voire à l'unanimité ?

Ainsi et pour ne citer que quelques exemples qui ne concernent pas nos compétences que doit-on penser :

D'une société qui supprime les examens à la fin de la première année des études secondaires tout en ne se donnant pas les moyens « d'une école de la réussite » ?

D'une société qui supprime le service militaire sans réfléchir une seule seconde aux conséquences sociétales pour une jeunesse malheureusement de plus en plus victime du chômage et de plus en plus abandonnée à elle-même ?

D'une société dont l'école ne forme plus aux institutions démocratiques, aux droits et aux devoirs des citoyens, mais donne la majorité et le droit de vote à dix-huit ans ?

Enfin, ne pensez-vous pas qu'une société qui tolère une programmation télévisuelle abrutissante gavée de jeux abêtissants et de téléfilms dont l'immoralité n'a d'égal que la violence systématique ne peut que mener à la situation que nous connaissons aujourd'hui, où l'on voit un garçon de quinze ans assassiner son camarade de classe de quatorze ans, en lui vidant le chargeur de son arme de poing, dont on se demande où et comment il a pu l'acquérir ?

Ik denk, waarde Collega's, dat het hoog tijd is dat onze maatschappij zichzelf aan een kritisch onderzoek onderwerpt en opnieuw de weg opgaat van de verantwoordelijkheid en de bekwaamheid.

Verantwoordelijkheid en bekwaamheid moeten ons opnieuw leiden, zoals dat steeds het geval was telkens ons land en maatschappij voor een nieuwe uitdaging stonden.

Waarde Collega's, wat nu in onze maatschappij en onze instellingen vooral op het spel staat is hun overleving.

De krachten van de onverdraagzaamheid, het obscurantisme en de systematische vereenvoudiging zijn hier reeds aan het werk, net zoals in de raden van alle grote stadscentra van het land en in het nationale Parlement.

Om hun opgang een halt toe te roepen en de vrijheid, het wederzijdse respect en dus de democratie te laten zegevieren, moeten de gekozenen van de Natie opnieuw hun plaats innemen, hun volle verantwoordelijkheid nemen, het vaak al te zware gewicht van de politieke partijen en drukkingsgroepen van zich afgooien.

Il me semble que les démocraties les moins malades et les plus fortes sont celles où les élus et les groupes parlementaires ont le plus d'autonomie. Nous devons, à cet égard, étudier davantage les systèmes politiques anglo-saxons. Je vous le disais déjà dans mon discours d'investiture. C'est dans cet esprit que je vous invite à réfléchir ensemble à la définition d'une nouvelle culture politique qui motiverait davantage les citoyens.

Notre Parlement, qui détermine l'essentiel de la vie des habitants de Bruxelles, doit contribuer à cette réforme et se rapprocher de la population. Il doit s'ouvrir davantage à la société bruxelloise, écouter largement l'exposé des problèmes qui se posent au moyen de colloques organisés, soit à l'initiative du Parlement dans son ensemble, soit à l'initiative de ses composantes. J'inviterai dans les prochains jours l'ensemble du Bureau élargi, qui constitue par ailleurs la Commission du règlement, à un premier tour d'horizon. Notre règlement peut et doit être adapté en vue également de rendre les travaux de notre Parlement plus dynamiques et ainsi, plus intéressants. Je suis dès lors persuadé que je pourrai compter sur la collaboration de tous.

Ook op communautair vlak kenden wij eens te meer een hete zomer. De gekste scenario's voor de toekomst van ons land en zijn Gewesten werden gelanceerd.

Op initiatief van toonaangevende kranten werden de meest onwaarschijnlijke en onrealistische formules uitgebreid besproken, zowel door de politici als door allerhande waarnemers. Op die manier werd het idee verspreid dat de instellingen van ons land verder zouden evolueren naar separatisme, wat de overgrote meerderheid van de Belgen verwerpt.

Verscheidene opiniepeilingen die in dezelfde periode uitgevoerd werden, tonen aan dat de Belgen, of ze nu Brusselaar, Vlaming of Waal zijn, tegen het separatisme zijn. De tragische gebeurtenissen die we meemaken, lokken eens te meer reacties van solidariteit uit over de taalgrens heen.

Ik wil hier officieel mijn tevredenheid uitdrukken over de unanieme reactie van de Vlaamse en Franstalige Brusselaars van ons Parlement op de voorstellen van jonge Vlaamse grondwetspecialisten die pleiten voor een België dat zou bestaan uit twee Staten als Naties, die samen twee deelgebieden zouden besturen, namelijk het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Duitstalige Gemeenschap.

La Région bruxelloise est aujourd'hui une réalité, tant constitutionnelle que politique. Elle correspond aussi, à l'évidence, à une réalité sociologique.

Vouloir nier cette réalité est absurde et irrespectueux de la volonté populaire.

Mais le fait que certains persistent à le faire démontre qu'il est important d'encourager la conscience régionale bruxelloise de nos habitants.

Bruxelles est aujourd'hui, à nouveau, l'objet de toutes les convoitises. Certains en Flandre voudraient se l'approprier, tandis que la Wallonie se décide enfin à s'en rapprocher.

Cet intérêt des deux autres Régions pour notre destin présente l'avantage de rééquilibrer le débat institutionnel belge. Il ne sera vécu positivement par les Bruxellois qu'à la condition qu'il respecte la réalité régionale bruxelloise. Nier cette réalité mènerait l'ensemble du pays au chaos.

Mais les Bruxellois doivent aussi être davantage conscients de leurs responsabilités. Bruxelles n'est pas une ville isolée du monde, comme certains semblent le penser. Bruxelles est aujourd'hui, avant tout, la capitale politique de l'Europe. C'est cette fonction qui assure et son rayonnement mondial, et sa prospérité. Elle est aussi la capitale de la Belgique et de ces deux grandes Communautés.

Mes Chers Collègues, le rôle européen de Bruxelles ne fera que se renforcer dans les années à venir.

Montrons-nous dignes de cette responsabilité par l'ouverture et la tolérance de notre approche et par la qualité de notre réflexion et de nos décisions.

Je vous souhaite une enrichissante session parlementaire. *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

MESSAGE DU PRESIDENT

BOODSCHAP VAN DE VOORZITTER

M. le Président. — Au nom du Conseil, j'ai exprimé à Sa Majesté la Reine Paola nos vœux à l'occasion de son anniversaire.

Namens de Raad heb ik Hare Majesteit Koningin Paola geluk gewenst met haar verjaardag.

COMMUNICATIONS FAITES AU CONSEIL

Modifications de la composition des commissions

MEDEDELINGEN AAN DE RAAD

Wijzigingen van de samenstelling van de commissies

M. le Président. — Par lettre du 30 septembre 1996, le groupe ECOLO communique une modification à la composition de la Commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications.

Elle figurera au *Compte rendu analytique* et au *Compte rendu intégral* de cette séance. *(Voir annexes.)*

Bij brief van 30 september 1996, deelt de ECOLO-fractie een wijziging mee in de samenstelling van de Commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen.

Ze zal in het *Beknopt Verslag* en in het *Volledig Verslag* van deze vergadering worden opgenomen. *(Zie bijlagen.)*

Vlaams Parlement

De Voorzitter. — Bij brief van 23 september 1996, brengt het Vlaams Parlement ons ter kennis dat hij zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

Par lettre du 23 septembre 1996, le *Vlaams Parlement* fait connaître qu'il s'est constitué en sa séance de ce jour.

Chambre des représentants et Sénat

Kamer van volksvertegenwoordigers en Senaat

M. le Président. — Par lettre du 8 octobre 1996, la Chambre des représentants fait connaître qu'elle s'est constituée en sa séance de ce jour.

Bij brief van 8 oktober 1996 brengt de Kamer van volksvertegenwoordigers ons ter kennis dat zij zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

Par lettre du 8 octobre 1996, le Sénat fait connaître qu'il s'est constitué en sa séance de ce jour.

Bij brief van 8 oktober 1996 brengt de Senaat ons ter kennis dat hij zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

Bureaux des commissions

Bureaus van de commissies

M. le Président. — Conformément à notre Règlement, les commissions devraient se réunir afin de procéder à la nomination de leurs bureaux respectifs.

Si l'Assemblée est unanimement d'accord, nous pourrions simplifier la procédure et considérer comme réélus les membres des bureaux des commissions, à l'exception, bien entendu, des commissions où un changement est prévu. *(Assentiment.)*

Overeenkomstig ons reglement zouden de commissies moeten vergaderen om hun bureaus samen te stellen.

Indien de Raad eenparig akkoord gaat, zouden wij de procedure kunnen vereenvoudigen en beschouwen dat de mandaten van de leden van de bureaus van de verschillende commissies worden hernieuwd, met uitzondering, wel te verstaan, van de commissies waar een wijziging in overweging werd genomen. *(Instemming.)*

Cour d'arbitrage

Arbitragehof

M. le Président. — Diverses communications ont été faites au Conseil par la Cour d'Arbitrage.

Elles figureront au *Compte rendu analytique* et au *Compte rendu intégral* de cette séance. *(Voir annexes.)*

Verscheidene mededelingen worden door het Arbitragehof aan de Raad gedaan.

Zij zullen in het *Beknopt Verslag* en in het *Volledig Verslag* van deze vergadering worden opgenomen. *(Zie bijlagen.)*

Délibérations budgétaires

Begrotingsberaadslagingen

M. le Président. — Divers arrêtés ministériels ont été transmis au Conseil par le Gouvernement.

Ils figureront au *Compte rendu analytique* et au *Compte rendu intégral* de cette séance. *(Voir annexes.)*

Verscheidene ministeriële besluiten worden door de Regering aan de Raad overgezonden.

Zij zullen in het *Beknopt Verslag* en in het *Volledig Verslag* van deze vergadering worden opgenomen. *(Zie bijlagen.)*

ORDRE DES TRAVAUX

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

M. le Président. — Je suis saisi d'une proposition de résolution (MM. Eric van Weddingen, Robert Hotyat, Walter Vandenbossche, Michiel Vandenbussche, Sven Gatz et Guy Vanhengel) portant création d'une commission mixte de concertation entre d'une part le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale et l'Assemblée réunie de la Commission communautaire commune et d'autre part les milieux de population d'origine étrangère de la Région de Bruxelles-Capitale.

Tous les groupes signataires de cette proposition souhaitent qu'elle puisse être prise en considération aujourd'hui, ce qui implique une modification de l'ordre du jour.

Er is een voorstel van resolutie (de heren Eric van Weddingen, Robert Hotyat, Walter Vandenbossche, Michiel Vandenbussche, Sven Gatz en Guy Vanhengel) houdende de oprichting van een gemengde commissie voor het overleg tussen de Brusselse Hoofdstedelijke Raad en de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke gemeenschapscommissie enerzijds, en de bevolkingsgroepen van buitenlandse oorsprong in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest anderzijds.

De fracties die dit voorstel ondertekenen wensen dat het vandaag in overweging zou worden genomen, wat inhoudt dat de agenda wordt gewijzigd.

Pas d'observation ? *(Non.)*

Geen bezwaar ? *(Neen.)*

Mme Marie Nagy. — Monsieur le Président, nous n'avons pas signé la résolution, mais nous soutenons la proposition de modification de l'ordre du jour pour qu'elle soit prise en considération aujourd'hui.

M. le Président. — J'en prends acte, Madame Nagy.

M. Dominique Harmel. — Monsieur le Président, nous soutenons l'urgence, mais nous n'avons pas signé la proposition de modification de l'ordre du jour.

M. le Président. — L'ordre du jour est donc ainsi modifié.

De agenda wordt dus gewijzigd.

PROPOSITIONS D'ORDONNANCE ET DE RESOLUTION

Prise en considération

VOORSTELLEN VAN ORDONNANTIE EN RESOLUTIE

Inoverwegingneming

M. le Président. — L'ordre du jour appelle les prises en considération de :

Aan de orde zijn de inoverwegingnemingen van :

1. Proposition d'ordonnance (M. Jacques Pivin et consorts) modifiant l'ordonnance du 29 août 1991 relative à la conservation de la faune sauvage et à la chasse. (N° A-117/1 — 1995-1996)

Pas d'observation ?

Renvoi à la Commission de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau.

Voorstel van ordonnantie (de heer Jacques Pivin, c.s.) tot wijziging van de ordonnantie van 29 augustus 1991 betreffende de bescherming van de wilde fauna en betreffende de jacht. (Nr. A-117/1 — 1995-1996)

Geen bezwaar ?

Verzonden naar de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid.

2. Proposition d'ordonnance (Mme Marie Nagy, MM. Philippe Debry, Michel Lemaire et Denis Grimberghs) visant à instaurer une prime de niveau de vie aux agents des administrations et des organismes pararégionaux de la Région de Bruxelles-Capitale. (N° A-126/1 — 1995-1996)

Pas d'observation ?

Renvoi à la Commission des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures et des Affaires générales.

Voorstel van ordonnantie (mevrouw Marie Nagy, de heren Philippe Debry, Michel Lemaire en Denis Grimberghs) tot invoering van een welvaartspremie voor de personeelsleden van de administraties en de pararegionale instellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (Nr. A-126/1 — 1995-1996)

Geen bezwaar ?

Verzonden naar de Commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken.

3. Proposition de résolution (MM. Eric van Weddingen, Robert Hotyat, Walter Vandenbossche, Michiel Vandenbussche, Sven Gatz eN Guy Vanhengel) portant création d'une commission mixte de concertation entre d'une part le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale et l'Assemblée réunie de la Commission communautaire commune et d'autre part les milieux de population d'origine étrangère de la Région de Bruxelles-Capitale. (N° A-134/1 — 1995-1996)

Pas d'observation ?

Renvoi en commission spéciale du Règlement.

Voorstel van resolutie (de heren Eric van Weddingen, Robert Hotyat, Walter Vandenbossche, Michiel Vandenbus-

sche, Sven Gatz en Guy Vanhengel) houdende de oprichting van een gemengde commissie voor het overleg tussen de Brusselse Hoofdstedelijke Raad en de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie enerzijds, en de bevolkingsgroepen van buitenlandse oorsprong in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest anderzijds. (Nr. A-134/1 — 1995-1996)

Geen bezwaar?

Verzonden naar de bijzondere commissie voor het Reglement.

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT A L'ACCORD DE COOPERATION CONCLU LE 21 DECEMBRE 1995 ENTRE L'ETAT BELGE ET LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF A L'AMENAGEMENT DE LOCAUX AU PROFIT DES SERVICES DE SECOURS ET DE SECURITE ŒUVRANT DANS LES INFRASTRUCTURES D'OUVRAGES SOUTERRAINS EXPLOITES PAR LA SOCIETE DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES

Discussion générale

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET SAMENWERKINGSAKKOORD OP 21 DECEMBER 1995 GESLOTEN TUSSEN DE BELGISCHE STAAT EN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BETREFFENDE DE INRICHTING VAN LOKALEN TEN BEHOEVE VAN DE VEILIGHEIDS- EN HULPDIENSTEN WERKZAAM IN DE INFRASTRUCTUUR VAN ONDERGRONDSE KUNSTWERKEN, GEEXPLOITEERD DOOR DE MAATSCHAPPIJ VOOR HET INTERCOMMUNAAL VERVOER TE BRUSSEL

Algemene bespreking

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle la discussion générale du projet d'ordonnance.

Dames en Heren, aan de orde is de algemene bespreking van het ontwerp van ordonnantie.

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

La parole est à Mme Schepmans, rapporteuse.

Je constate que Mme Schepmans s'en réfère à son rapport écrit.

Mme Françoise Schepmans. — Oui, monsieur le Président.

M. le Président. — La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Monsieur le Président, messieurs les Ministres, Chers Collègues, l'ordonnance qui nous est proposée aujourd'hui et dont le titre, en raison de sa longueur, pourrait sans doute figurer dans le Livre des records, nous propose d'avaliser une dépense de 50 millions de francs pour l'aménagement de locaux de dispatching dans la station de métro Rogier.

La dépense n'est certes pas somptuaire puisqu'il s'agit de 50 millions de francs que la Région se partagera à raison d'un tiers pour l'Etat fédéral et de deux tiers pour notre Région, mais elle pose néanmoins quelques questions.

Parlons tout d'abord du problème du dysfonctionnement de la brigade intercommunale de sécurité qui a finalement été supprimée il y a quelques années. Le Ministre nous a dit lui-même qu'à entendre différents bourgmestres bruxellois, cette brigade avait été un véritable « fiasco » parce qu'elle rassemblait des agents qui ne convenaient plus nulle part. On avait déjà entendu parler des « écoles poubelles ». A vait-on là dans le métro une « brigade poubelle » ?

Ce problème de coordination, cette absence d'organisation et d'implication de la part des communes et des responsables des polices démontrent combien le malaise est réel et démontrent aussi, au niveau de la Région bruxelloise, la totale incapacité des communes d'assurer une action solidaire homogène et efficace des polices.

Nos policiers communaux, soit-disant incompétents ou sans doute mal coordonnés, ont été remplacés par les « gendarmes du Fédéral ». L'importance du dispositif actuel demande dès lors un dispatching approprié. Il faut noter que le rôle de ces gendarmes est purement sécuritaire, ce que nous ne réprouvons pas dans ce cas, mais il nous semblait dès lors que cette dépense devait être totalement prise en charge par le pouvoir fédéral ou devait même se retrouver dans le cadre des contrats de sécurité.

J'ai eu l'occasion, monsieur le Ministre, il y a quinze jours, de visiter ce qui était curieusement appelé la « bourse de la prévention » — rue Royale dans les bâtiments de la Banque nationale — et qui n'était autre qu'une présentation de dispositifs principalement sécuritaires mis en place dans le cadre des contrats de sécurité. On avait là, assez confusément, tout autant des projets dits pilotes, comme l'élevage des chiens policiers ou la promotion de primes pour l'installation de systèmes d'alarme, que de véritables actions de prévention et de cohabitation dans certains quartiers.

C'est en parcourant cette exposition où on pouvait côtoyer beaucoup de gendarmes que je me suis demandé pourquoi une opération comme celle que vous nous présentez aujourd'hui n'était pas du ressort du Fédéral, parmi les contrats de sécurité, étant donné son caractère purement sécuritaire.

Je me demande enfin dans quelle mesure ce projet de dispatching sera coordonné avec le projet de serveur du Ministre André prévu en 1997 pour un coût de 47 millions de francs et qui devrait centraliser tout le trafic à travers la ville. Le but est quelque peu différent, mais il ne faudrait pas multiplier les dispatchings à Bruxelles. J'aimerais savoir dès lors dans quelle mesure les deux projets ne peuvent être reliés, le serveur étant également pris en charge en partie par le Fédéral.

Etant donné les réserves de mon groupe concernant la prise en charge financière de ce projet, nous nous abstiendrons lors du vote de ce projet d'ordonnance. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

M. le Président. — La parole est à M. Hasquin, Ministre.

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Monsieur le Président, Chers Collègues, mon intervention sera très brève. En effet, ainsi que Mme Huytebroeck l'a rappelé elle-même, elle avait déjà formulé la plupart de ses remarques en commission et il y avait été répondu. Je reviendrai donc simplement sur l'aspect le plus important de son intervention, à savoir la répartition du financement entre le Fédéral et la Région.

Sur l'essentiel des projets, des clés de répartition sont prévues et, pour ces matières notamment, le Fédéral estime ne pas devoir prendre en charge la totalité du projet. A un certain moment, il faut que les dossiers se débloquent, à défaut de quoi l'argent n'est pas dépensé et est utilisé à d'autres fins. C'est cela la réalité; il faut donc faire preuve d'un minimum de pragmatisme.

Mme Marie Nagy. — Cela change de vos discours antérieurs !

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Par ailleurs, la question de la planification des travaux m'avait été posée en commission, mais je ne disposais pas à l'époque de la totalité des renseignements. Je peux maintenant vous donner donc des précisions en séance publique à ce propos.

En octobre, l'avant-projet des études d'aménagement des locaux sera approuvé. Avant la fin 1996, le projet définitif des études d'aménagement des locaux et du cahier spécial des charges concernant les travaux sera approuvé. Début 1997, on procédera à l'adjudication des travaux et, en principe, fin 1997, les travaux seront terminés et les lieux pourront être mis à la disposition de la gendarmerie. On doit donc estimer à environ un an la durée des procédures et des travaux. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Artikelsgewijze bespreking

M. le Président. — Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance.

Wij vatten de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van ordonnantie aan.

Article 1er. La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Artikel 1. Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 2. Il est porté assentiment à l'Accord de coopération conclu le 21 décembre 1995 entre l'Etat belge et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à l'aménagement de locaux au profit des services de secours et de sécurité œuvrant dans les infrastructures d'ouvrages souterrains exploités par la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles.

Art. 2. Er wordt ingestemd met het samenwerkingsakkoord van 21 december 1995 tussen de Belgische Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende de inrichting van lokalen ten behoeve van de veiligheids- en hulpdiensten die werkzaam zijn in de infrastructuren van ondergrondse kunstwerken, geëxploiteerd door de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 3. *La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa* publication au *Moniteur belge.*

Art. 3. Deze ordonnantie treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Le vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance aura lieu cet après-midi.

De stemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie zal deze namiddag plaatshebben.

PROPOSITION DE RESOLUTION RELATIVE A L'IMPLANTATION DE GRANDES SURFACES DANS LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Discussion générale

VOORSTEL VAN RESOLUTIE MET BETREKKING TOT DE INPLANTING VAN GROTE DISTRIBUTIEOPPERVLAKTEN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Algemene bespreking

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle la discussion générale de la proposition de résolution.

Dames en Heren, aan de orde is de algemene bespreking van het voorstel van resolutie.

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

La parole est à M. Parmentier, rapporteur.

M. Joseph Parmentier. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, les Commissions de l'Aménagement du territoire et des Affaires économiques se sont réunies conjointement le 11 septembre dernier afin d'examiner la proposition de résolution relative à l'implantation de grandes surfaces dans la Région de Bruxelles-Capitale déposée par M. Walter Vandenbossche et cosignée par tous les partis démocratiques de cette Assemblée.

L'auteur de la proposition relève que la crise économique en général et celle du marché du travail en particulier incitent les citoyens à la prudence et à l'économie. La réduction conjoncturelle de la consommation touche de plein fouet de nombreux commerçants. Elle conduit à réduire l'offre des produits et de services, à comprimer le personnel, à fermer les magasins.

M. Vandenbossche voit dans les petits commerces un élément important du cadre de vie en Région de Bruxelles-Capitale. C'est selon lui un des facteurs qui détermineraient les gens à habiter dans la région. Il se réfère de facto au Plan régional de développement qui fait de la revalorisation du commerce, dois-je le rappeler, un élément essentiel du développement régional. Il en appelle à l'analyse de la localisation des entreprises et aux options retenues par le PRD pour dénoncer l'impact défavorable de l'implantation de grandes surfaces commerciales à la périphérie de la ville.

Toujours selon l'auteur de la proposition, de tels services profiteraient uniquement à ceux qui quittent la ville. Ils seraient

donc contraires aux intérêts de la Région bruxelloise et de ses habitants. Ils conduiraient au démantèlement de noyaux commerciaux, réduiraient l'espace réservé au logement, porteraient atteinte au cadre de vie et seraient, en plus, préjudiciables au rôle de Bruxelles en tant que capitale.

Venons-en à la résolution elle-même.

Le texte déposé est clair et précis : il demande au Gouvernement de procéder à une analyse approfondie et permanente de l'activité commerciale en prenant en compte aussi bien la viabilité des commerces que les intérêts des consommateurs.

Il demande également au Gouvernement qu'à la lumière des dispositions du PRD, il examine de façon approfondie les futures demandes d'implantation de surfaces de plus de 1 000 m^2 en prenant en compte la nécessité de renforcer le petit commerce et de protéger les noyaux commerciaux existants.

La résolution demande enfin au Gouvernement de veiller à ce que les dispositions du PRD, qui concernent des activités commerciales, soient respectées dans les plans communaux de développement.

Lors de la discussion générale en commission, le débat suscité dans la population par le projet d'ouverture d'un nouvel espace commercial à Anderlecht a été rappelé par un membre. Le problème a été longuement analysé et l'étude d'incidences menée à cette occasion largement citée par l'ensemble des membres de la commission. Le déclin du commerce de proximité pour le grand bénéfice de quelques hypermarchés impersonnels a été dénoncé.

Mais il y a lieu de préciser qu'au sujet de la grande surface CORA, il a été clairement établi par plusieurs intervenants, principalement par l'auteur de la proposition, que le texte porte sur des implantations futures et non sur des projets qui font l'objet d'une demande.

Il a aussi été rappelé que tout nouvel hypermarché prendrait de surcroît des parts de marché aux grandes surfaces avoisinantes, déjà particulièrement nombreuses dans certaines zones, a-t-on observé. Les constats et les options retenus par le PRD ont été mis en évidence. Il a été rappelé que le plan régional indique, à raison, que « le nombre de noyaux commerciaux ne pourra être augmenté dans le centre » et que « dans la seconde couronne, on veillera à ne pas disséminer les surfaces commerciales ».

On a également dénoncé l'impact négatif sur l'emploi de l'implantation de nouvelles grandes surfaces. Les nuisances du surplus de trafic ainsi que la nécessité de création de bretelles d'accès et le problème de l'aménagement de parkings supplémentaires ont été évoqués.

On a remarqué que les grandes surfaces commerciales ne constituent qu'un des multiples éléments de la problématique de la dynamique des noyaux commerciaux et que le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale a été saisi de ce problème. La question a aussi été débattue de l'efficacité du vote de cette résolution, et ce, vu les déclarations récentes du Ministre des Transports et de l'Aménagement du territoire. Néanmoins, pour certains membres, le Ministre n'a fait état que de solutions appliquées au niveau de la ville de Nancy.

Enfin, certains membres ont déploré, je devais le souligner, le manque de débats sur le commerce et l'emploi en Commission de l'Economie.

En conclusion, plusieurs membres de la commission ont insisté sur la nécessité de s'en tenir au texte même de cette proposition de résolution qui est claire et ne souffre pas d'interprétations. Aucun amendement n'a été déposé. La proposition a été adoptée à l'unanimité des membres présents. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — La parole est à M. Drouart.

M. André Drouart. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, toute implantation d'une grande surface dans une région urbaine — en particulier à Bruxelles — a un enjeu régional. Il convient donc, dès le départ, de mettre en place les moyens législatifs pour s'opposer aux décisions prises au seul niveau local, qui, bien entendu, ne tient pas compte de cet enjeu régional.

Sachant qu'il y a des conséquences régionales et donc un enjeu urbain, c'est donc plus globalement la question du projet de ville que l'on défend qui est posée à travers la discussion de cette résolution.

Posée autrement, et plus précisément, la question est de savoir si : le commerce, c'est-à-dire la fonction commerciale, doit être aménagée au profit de la ville et de ses habitants ou si c'est la ville qui doit être aménagée au profit du commerce.

De ces deux choix, ECOLO considère que c'est la première situation qui prévaut. Plus précisément, il faut : favoriser la mixité des fonctions urbaines qui a pour conséquences indirectes d'augmenter le lien social — et Dieu sait si c'est important en cette période de crise sociale et économique —, de limiter le déplacement et d'accroître la qualité de vie en ville; maintenir la fonction commerciale en particulier des commerces de proximité et des noyaux commerciaux, au sein du tissu urbain; enfin — et c'est le sens de la proposition de résolution —, refuser toute nouvelle implantation de grande surface dans la région de Bruxelles-capitale.

Car toute nouvelle implantation se fera au détriment du projet de ville dont les priorités sont définies ci-avant. Mais plus particulièrement parce que ce type d'aménagement : d'une part, est consommateur d'un vaste espace dans une région urbaine au territoire limité où les quelques terrains libres, suivant leur situation, doivent être prioritairement affectés au secteur secondaire afin d'apporter des emplois pour les Bruxellois qui ne sont pas formés aux activités tertiaires;

Il rentre, d'autre part, dans une logique de ville monofonctionnelle nécessitant de longs déplacements, le plus souvent en voiture, et ne permettant pas de la sorte l'accès de ce type d'infrastructure aux personnes les moins mobiles c'est-à-dire les plus précarisées; la capacité de mobilité est en corrélation directe avec le niveau social.

A ces préoccupations générales sur ces choix urbains, s'ajoutent deux autres éléments importants au débat, éléments qui ont été amenés par les Gouvernements successifs de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le PRD — Plan Régional de Développement — fait le constat que le commerce est fragilisé en région de Bruxelles-Capitale, notamment à cause d'un « excédant d'offre de surface commerciale, par rapport aux besoins, ce qui contribue à accélérer le déclin des noyaux commerciaux plus anciens et la différenciation spatiale du dynamisme commerciale ».

Face à ce constat, nous ne pouvons qu'approuver le PRD lorsqu'il conclut « que le nombre de noyaux commerciaux ne pourra être augmenté et que, dans la seconde couronne, on veillera à ne pas disséminer les surfaces commerciales ».

La prise de position récente qu'a prise le Ministre de l'Urbanisme, M. Hasquin, lors d'une conférence de presse du mardi 4 juin 1996 sur l'urbanisme commercial, des constats importants pour alimenter le débat. Je cite le Ministre dans cette conférence, on peut lire : « Ainsi que le soulignait récemment la chambre de commerce et d'industrie de Bruxelles, le commerce représente une force importante et significative pour l'économie bruxelloise car il assure non seulement l'approvisionnement des

consommateurs en biens et marchandises mais fournit également globalement environ 80 000 emplois.

Le commerce fixe aussi l'habitat. Des études récentes consacrées à la vie économique à Bruxelles traduisent toutes son déclin dans le pentagone ainsi que dans les communes de la première couronne, au profit des quartiers périphériques et des centres commerciaux extérieurs aux 19 communes de la région de Bruxelles.

Il est clair que le commerce de détail restera un important secteur de l'économie bruxelloise pour autant que l'on crée les conditions de revitalisation du tissu commercial et des centres anciens (...) Soucieux de défendre la mixité des fonctions de la ville, j'estime que la politique de la ville ne peut être dissociée de la politique du commerce (...) On ne peut envisager la revitalisation du commerce au centre ville — la spécialisation de certains noyaux commerciaux est la garantie du commerce de proximité — sans savoir une connaissance précise du commerce et des commerçants. »

C'est en ce sens que le Ministre annonce l'organisation prochaine d'un colloque consacré à l'urbanisme commercial et à l'observatoire commercial.

Compte tenu de ces deux éléments-clés qu'il fallait placer dans le cadre du débat sur la résolution, à savoir le PRD, conçu par l'ancienne majorité, et la prise de position du Ministre du principal groupe de la majorité actuelle, il n'est pas étonnant, étant donné nos priorités en matière de mixité urbaine, que ce soit la quasi-totalité des groupes politiques qui ait cosigné et soutenu à l'unanimité en commission la proposition de résolution visant à limiter l'implantation de grandes surfaces dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Ces préoccupations sont par ailleurs, également rencontrées par le Ministre français compétent en cette matière qui reconnait aujourd'hui que les choix urbanistiques passés des villes, qui ont multiplié l'implantation de moyennes et grandes surfaces en périphérie, ont tué la vitalité commerciale des centres urbains.

Je pense que le Ministre qui a visité récemment une ville française confirmera les déclarations que nous a faites le Ministre français.

Mais il ne faut pas se voiler la face. Derrière cette résolution et l'intérêt soudain de notre Conseil pour la fonction commerciale, il existe un enjeu politique.

Personne n'est dupe que cette résolution a été déposée pour tenter d'éviter l'implantation d'une méga-surface commerciale : un CORA dans le quartier du Meylemeersch à l'ouest de la commune d'Anderlecht. Il faut souligner que cette résolution trouve tout son sens dans la mesure où le Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale devra, dans les semaines qui suivent, statuer sur un recours déposé à la suite de l'avis du collège de l'environnement au sujet de l'octroi du permis d'environnement à la société Courthéoux-Fradis, promoteur du projet. En toute cohérence si le projet est voté le Gouvernement devra refuser ce permis.

Il faut rappeler que si le Gouvernement doit statuer aujourd'hui sur l'octroi éventuel d'un permis d'environnement, c'est en réalité parce que durant des mois, voire des années, une série de jeux d'influence obscurs ont permis à cette société d'obtenir, étape par étape, permis sur permis.

Sans rentrer dans un historique trop long, je citerai quelques étapes significatives.

Le 31 mars 1989, lors du Conseil d'administration de la SDRB, une note du directeur général — point 7 à l'ordre du jour — est déposée en vue de la création d'une zone industrielle annexe à l'Erasmus Park au Meylemeersch. Ce point propose l'élaboration d'un PPA qui affectera le terrain du CORA en zone industrielle, terrain à l'époque en zone de réserve au plan de secteur.

Je tiens cette note du directeur général de la SDRB à votre disposition.

Ce point n'arrivera jamais à l'ordre du jour du conseil d'administration de la SDRB car un fax envoyé le jour même par un administrateur, en l'occurrence le bourgmestre d'Anderlecht, au Président de la SDRB, en l'occurrence Merry Hermanus, demande de retirer d'urgence ce point de l'ordre du jour. Il en aura été ainsi.

Le 16 janvier 1992, le Gouvernement Picqué I adopte le plan particulier d'aménagement taillé sur mesure par les autorités communales d'Anderlecht pour le promoteur Courtheoux-Fradis. En réalité, le Gouvernement était mal pris parce que, depuis plusieurs mois, une partie de bras de fer s'était engagée entre les autorités communales locales et le Gouvernement du Ministre Picqué afin que des PPA favorables au promoteur soient adoptés. A l'époque, deux PPA avaient été déposés simultanément, le premier portant sur la création d'une salle de type Bercy à l'ouest du quartier du Meylemeersch et le second portant sur l'installation d'un CORA. Afin d'éviter de froisser un grand nombre de personnes, il fallait accepter l'un des deux PPA. C'est ainsi que le PPA taillé sur mesure pour le promoteur de CORA est passé.

Le 9 décembre 1993, le Gouvernement bruxellois arrête le projet de PRD qui veut revitaliser le commerce local. Logique avec lui-même, le Gouvernement fait paraître au *Moniteur belge* un arrêté qui, en son article 6, 4°, suspend le PPA CORA.

Nous en sommes ravis car une telle installation était stupide dans le cadre d'un projet de ville cohérent.

Le 27 janvier 1994, dans le même *Moniteur belge* que celui dans lequel l'arrêté précédent paraît, le Gouvernement abroge toutefois l'article 6, 4°, qui suspendait le PPA CORA.

Le Gouvernement a donc cédé sous la pression des autorités communales d'Anderlecht. Par conséquent, le PRD, qui était capital pour la ville, est ainsi bafoué.

Passons sur les épisodes nombreux des travaux entamés sans permis par la société, qui ont nécessité après une plainte de notre part, une mise sous scellé des outils. Passons sur des demandes de permis déposés l'avant-veille de l'application de la nouvelle législation en matière d'environnement en espérant de la sorte éviter une étude d'incidence. Passons sur les avis unanimes des classes moyennes locales et régionales sur ce projet. Passons sur les multiples épisodes comme celui du dépôt sur le terrain de déchets à caractère toxique. Aujourd'hui, si le Gouvernement et sa majorité, qui ont co-signé cette proposition de résolution, veulent être cohérents, ils auront, grâce à leur soutien à cette résolution, la possibilité de refuser l'implantation éventuelle du CORA. En effet, c'est le Gouvernement qui, en dernier ressort, devra statuer sur le permis d'environnement à octroyer à la société Courtheoux-Fradis.

L'enjeu de cette résolution est donc de réaffirmer les valeurs d'un projet de ville de mixité, offrant une place au commerce de proximité dans la ville, valeurs importantes dans une région urbaine. Il s'agit donc d'un enjeu urbanistique et socio-économique. Mais c'est aussi la question de la cohérence de l'action gouvernementale qui est posée. Elle serait mise en doute si, après le vote de cette résolution, le Gouvernement venait à octroyer *in fine* un permis d'environnement à la société Courtheoux-Fradis en vue de l'implantation d'un CORA. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO et PSC.)*

M. le Président. — La parole est à M. Cools.

M. Marc Cools. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, la résolution dont nous discutons aujourd'hui est très importante pour l'avenir des centres commerciaux bruxellois. En fonction des débats qui ont eu lieu en commission, nous pouvons considérer que ce texte sera adopté, demain, à une très large majorité, ce dont le groupe PRL-FDF se réjouit.

Cela dit, cette résolution est équilibrée, en ce sens qu'elle ne s'oppose pas *a priori* à toute implantation de surface de plus de mille mètres carrés, mais qu'elle lie, avec raison, une implantation éventuelle à l'analyse des conséquences d'une telle décision pour les noyaux commerciaux existants. Le manichéisme n'est donc pas de mise ici.

J'ai d'ailleurs connu, voici plus de vingt-cinq ans, l'implantation d'une grande surface, en l'occurrence un Super GB, à Waterloo. Cette opération n'a pas eu d'effets négatifs sur le commerce local, au contraire. Le centre commercial de Waterloo est particulièrement dynamique.

Toutefois, un tel cas est assez rare. A Bruxelles, nous connaissons de nombreux exemples d'implantations qui ont amené une déstructuration des noyaux commerciaux existant à proximité.

En outre, nous savons que l'implantation de mégasurfaces — certaines s'étendent sur cinq ou dix mille mètres carrés — a également un impact sur le plan de l'urbanisme puisqu'elle entraîne une déstructuration du tissu urbain. L'effet est aussi très négatif en matière de circulation. La plus grande prudence est donc requise.

M. Drouart a évoqué le problème du CORA. J'ai, à ce sujet, une opinion personnelle, qui n'engage dès lors que moi. Nous aurions peut-être dû être plus attentifs que nous ne l'avons été à un certain nombre d'avis émanant des Classes moyennes. En outre, ainsi que l'auteur de la résolution l'a rappelé en commission, ce texte vise les futures demandes. Il serait dès lors, à mon sens, irresponsable de bloquer le dossier du CORA car la Région risquerait de devoir payer des centaines de millions de dommages et intérêts. En revanche, pour ce qui concerne les futurs dossiers, il faut effectivement analyser très attentivement toute possibilité d'implantation d'une grande surface.

Toutefois, soyons honnêtes: il ne suffit pas d'interdire l'implantation d'une grande surface pour que les noyaux commerciaux manifestent tout le dynamisme souhaitable même si, parfois, l'un et l'autre éléments sont liés. Dans ma commune, Uccle, des demandes de grandes surfaces ou de mégasurfaces introduites au cours des dernières années, ont été refusées; et finalement, le centre commercial se porte très bien par rapport à d'autres. Le Gouvernement régional — notamment le Ministre de l'Economie doit prendre un ensemble de mesures positives pour favoriser le développement des centres commerciaux. Cet élément, avancé en commission, est très important. La revalorisation de l'espace public peut, par exemple, jouer un rôle primordial. Les problèmes de stationnement doivent également être réglés dans un certain nombre de centres.

Qu'on le veuille ou non, l'avenir économique de Bruxelles n'est plus d'être une ville industrielle. Les responsables de l'Union des Entreprises de Bruxelles le reconnaissent, tout en indiquant qu'il faut faire le maximum pour maintenir les entreprises existantes. La tendance actuelle dans les grandes villes n'est plus à l'implantation de nouvelles grandes entreprises. Bruxelles sera une ville de services et de commerces. Nous devons donc accorder une attention toute particulière au secteur commercial.

Le débat sur l'avenir des centres commerciaux est un peu vain en ce qui concerne, notamment, les communes faisant partie de la deuxième couronne de Bruxelles. Si l'on refuse l'implantation d'une grande surface à Bruxelles et que celle-ci s'installe quelques centaines de mètres plus loin, au-delà de la frontière régionale, les conséquences sur le commerce local bruxellois seront exactement les mêmes. Aussi, je me réjouis de la réflexion actuellement en cours à l'échelon fédéral, visant à revoir la loi-cadenas. Malgré celle-ci, un certain nombre d'implantations n'étant pas nécessairement des plus heureuses ont été autorisées.

Il y a donc actuellement au niveau fédéral une volonté de revoir ces législations dans un sens plus restrictif, allant dans la même direction que la résolution dont nous débattons aujourd'hui. C'est une excellente chose pour Bruxelles car cela permettra aussi d'avoir les mêmes critères à Bruxelles et dans la périphérie pour l'implantation des grandes surfaces.

Pour conclure, le PRL-FDF appuiera pleinement la résolution proposée. Nous croyons que le Gouvernement régional, dans tous les permis qu'il doit délivrer ou pour lesquels éventuellement il intervient en tant qu'autorité de recours, doit être extrêmement vigilant à l'impact éventuel sur le commerce existant d'une surface de plus de mille mètres carrés. Il y va de l'avenir de nos centres commerciaux.

J'invite par ailleurs le Gouvernement à réfléchir à un plan de développement de nos centres commerciaux par un ensemble d'actions positives en faveur de ces centres. *(Applaudissements sur les bancs PRL-FDF et CVP.)*

M. le Président. — La parole est à M. Grimberghs.

M. Denis Grimberghs. — Monsieur le Président, Chers Collègues, je ne voudrais pas casser le bel enthousiasme unanime que marque de manière très positive le début de notre session. Sans doute allons-nous tous voter cette résolution, mais je voudrais cependant faire deux observations.

Je voudrais d'abord vous demander de vous souvenir que cette proposition de résolution a été déposée le 12 juillet dernier et prise en considération lors de notre dernière réunion plénière du mois de juillet, soit le même jour que la prise en considération d'une proposition d'ordonnance que j'ai déposée avec Michel Lemaire le 10 juillet et qui vise à garantir le maintien du volet indicatif du PRD. Vous vous souviendrez sûrement que nous avions demandé l'urgence et l'examen conjoint de ces deux textes. M. Vandenbossche avait également demandé l'urgence mais pas l'examen conjoint, je le reconnais. Ces demandes d'urgence ont été toutes deux refusées mais en disant à M. Vandenbossche que malgré cela, son texte serait examiné de manière prioritaire. Je constate qu'effectivement ce texte est examiné de manière prioritaire mais qu'on n'a pas trouvé le temps, Monsieur le Président de la Commission de l'Urbanisme, pour commencer l'examen de notre proposition.

M. Marc Cools. — Je vous signale que M. Lemaire a obtenu des éléments de réponse lors de la dernière réunion de commission. Peut-être ne les vous a-t-il pas encore transmis?

M. Denis Grimberghs. — La question n'est pas d'avoir des éléments de réponse. Le fait est qu'une proposition d'ordonnance a été déposée et qu'il n'y a pas de raison pour ne pas en commencer l'examen. Ce n'est pas parce que le Gouvernement annonce qu'il a demandé à sa majorité de contrer cette proposition d'ordonnance en en déposant une autre, issue des groupes de la majorité, qu'il ne faut pas commencer l'examen de notre proposition d'ordonnance, comme le prévoit d'ailleurs le réglement ...

M. Bernard Clerfayt. — Il y a eu un accord en commission sur la méthode de travail.

M. Denis Grimberghs. — Le règlement prévoit que toutes les propositions d'ordonnance sont mises à l'ordre du jour. J'étais d'ailleurs intervenu en ce sens et il n'y a donc pas de surprises, Monsieur Cools. Si je n'étais pas présent à la commission que vous présidez, n'en étant pas membre, par contre, j'étais présent à la commission mixte que vous co-présidez — mais vous n'étiez pas là — lors de l'examen de cette résolution. Alors, peu importe les problèmes d'agenda des uns et des autres, peu importe de savoir si les messages passent. En tout cas, vous n'avez pas entendu le nôtre. M. Lemaire et moi étions présents en commission conjointe de l'Economie et de l'Aménagement du territoire et nous avons demandé que l'on respecte ce qui avait été convenu lors de la dernière séance publique avant les vacances, lorsqu'on a pris en considération et cette résolution et notre proposition, qu'on commence donc sans tarder l'examen de notre proposition d'ordonnance. Manifestement, il s'agit de la même chose, et c'est d'ailleurs pour cela que je me permets d'en parler; il s'agit de s'organiser pour que les dispositions du PRD soient respectées.

M. le Président. — Monsieur Grimberghs, je pense que vous avez été compris sur ce point. Veuillez revenir au sujet de votre intervention.

M. Denis Grimberghs. — J'en arrive à ma deuxième observation à propos des débats d'aujourd'hui et de ceux que nous avons eus en commission. Il faut veiller à ce que la résolution que nous allons adopter soit comprise de la même façon par tous ceux qui vont la voter, puisque notre assemblée s'apprête sans doute à poser un acte unanime. Il est néfaste, en cas d'unanimité, que deux lectures du même texte soient possibles. J'ai donc tenté d'élucider cette question en commission et je vais y revenir ici. Certains estiment que ce texte ne doit pas s'appliquer aux demandes actuellement à l'examen, à quelque stade de la procédure que ce soit. Si j'ai bien compris M. Cools, il estime que le Gouvernement doit, à tout moment, être attentif au respect du PRD.

En fait, la résolution n'apporte aucun élément neuf. Elle indique une volonté de ce Parlement de mettre le Gouvernement en garde. Il est en fait demandé au Gouvernement qu'à la lumière des dispositions du PRD, on examine de façon approfondie les futures demandes d'implantation de grandes surfaces. Le Gouvernement doit en tout temps agir de la sorte. Cela me semble être une évidence. On ne peut imaginer qu'il n'examine pas tout acte qu'il pose en matière d'urbanisme au regard du PRD. Ce serait un comble ! Nous rappelons donc ici au Gouvernement une attitude qu'il doit adopter en tout temps. Il est absurde de dire, comme ce fut le cas en juillet et en commission, que ce texte ne s'applique pas à des autorisations en cours d'examen. Certes, Monsieur De Coster, vous pouvez affirmer que vous estimez...

M. Jacques De Coster. — Demandez l'avis de l'auteur.

M. Denis Grimberghs. — C'est vous qui intervenez, Monsieur De Coster. Comme l'ont dit MM. Drouart et Cools, une série de décisions à prendre pour l'avenir concernent des dossiers déjà en cours. Il est absurde, je le répète, de prétendre que cette résolution ne s'applique pas aux dossiers en cours. En tout temps, Monsieur De Coster, tout acte de ce Gouvernement doit être en conformité avec le PRD.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Il y a aussi un devoir de continuité dans certains dossiers.

M. Denis Grimberghs. — Cela n'empêche pas le Gouvernement de dire, sur la base de cette résolution, qu'il a tenu compte du PRD et qu'il a estimé ne pas pouvoir refuser telle ou telle demande. Cette résolution n'indique pas qu'il faut refuser toute demande d'implantation de grande surface. Vous pourrez donc toujours justifier que, nonobstant cette résolution et le PRD, vous avez pris une décision politique, que vous assumerez de manière claire et visible. Ne nous camouflons pas derrière une résolution qui traiterait uniquement du futur, comme s'il n'était pas évident que les éléments du PRD doivent s'appliquer à toute décision urbanistique, pour les grandes surfaces comme pour les autres implantations. *(Applaudissements sur les bancs du PSC.)*

M. le Président. — La parole est à M. De Coster.

M. Jacques De Coster. — Monsieur le Président, il est évident que mon groupe ne peut que soutenir la proposition de résolution déposée par M. Vandenbossche et co-signée par l'ensemble des formations politiques démocratiques de notre conseil.

Le texte de la résolution, en dehors des considérations locales qui viennent d'être exprimées, témoigne de l'intérêt constant et combien justifié que notre Parlement porte à la viabilité économique du petit commerce bruxellois et démontre notre souci de protéger les noyaux commerciaux anciens dans la région bruxelloise. Il faut donc, comme le demande le texte de la résolution, être très vigilant avant de permettre de futures implantations de centres commerciaux. Le texte de la résolution, mûrement réfléchi, est extrêmement clair à cet égard. Il est difficile de lutter contre la mauvaise foi, mais, dans le cas présent, ce texte ne souffre d'aucune interprétation divergente en ce qui concerne, par exemple, des éléments de politique locale tels que le Cora. Dès lors, dans le futur, nous devrons bien réfléchir à toute nouvelle demande d'implantation de centres commerciaux de plus de 1 000 mètres carrés. En effet, de tels centres peuvent constituer une concurrence très dommageable pour les noyaux commerciaux existants. Nous savons, par exemple, combien certaines installations commerciales du type shopping center ont causé du tort au commerce du centre-ville.

Le texte s'inscrit fort logiquement d'ailleurs, dans les dispositions du plan régional de développement, et insiste, à juste titre, pour que les futurs plans communaux de développement prennent en compte la dimension commerciale. À ce sujet, puis-je rappeler que, longtemps, le commerce n'a pas été suffisamment pris en compte dans de trop nombreux plans urbanistiques, par le passé, mis à part celui de Watermael-Boitsfort et d'autres peut-être ? C'était une fonction qui trop souvent, était considérée comme induite et sans grand intérêt à côté des bureaux, de l'industrie, de la circulation. Le PRD consacre heureusement un chapitre important à la valorisation du commerce, en proposant un certain nombre de principes de base d'une politique d'encouragement au commerce qui me paraissent extrêmement importants et dont nous devrons surveiller l'exécution de manière vigilante. Le texte de la résolution demande également de prendre en compte l'intérêt des consommateurs. C'est un aspect de la question que nous ne devons pas négliger car il est clair qu'en dehors d'aspects négatifs indiscutables, les grandes surfaces commerciales ont permis à un très grand nombre de nos concitoyens d'accéder à un niveau de consommation, à un niveau de confort de vie que n'aurait pas permis exclusivement la petite distribution.

M. André Drouart. — Vous défendez les multinationales ? C'est le socialisme nouveau !

M. Jacques De Coster. — D'aucuns me répondront, comme en commission, que beaucoup de consommateurs, et

particulièrement des personnes âgées, ne disposent pas de la voiture nécessaire pour se rendre dans les grandes surfaces décentralisées. C'est bien évidemment exact, mais pour les achats importants, meubles, matériel électroménager, audiovisuel, le problème du transport se pose de toute façon, qu'il s'agisse d'un petit commerce de proximité ou d'un hypermarché situé à la périphérie bruxelloise.

Nous devons également tenir compte de la taille extrêmement réduite de notre région et de la possibilité, pour les régions flamande et wallonne, d'adopter une attitude différente de la nôtre.

Il est clair qu'un certain nombre de grandes surfaces de tous les centres situées dans la périphérie — c'est le cas, par exemple, du centre commercial de Waterloo dont le dynamisme a déjà été évoqué —, drainent déjà actuellement un très grand nombre de clients venant de la Région bruxelloise et qu'il serait absurde de mener, au sein de la Région bruxelloise, une politique extrêmement stricte d'interdiction d'implantations futures, tout en voyant s'installer quelques hypermarchés supplémentaires aux limites de notre région.

Comme M. Cools l'a dit, le Ministre Di Rupo a jeté les bases d'un avant-projet de réforme de la loi de cadenas de 1975 qui limitait l'implantation des nouveaux centres commerciaux, en vue d'un assouplissement et non d'un durcissement de celle—ci.

Pour ma part, il me semble — mais il conviendra de l'approfondir — que l'intention du Ministre Di Rupo est plutôt d'assouplir la loi de cadenas en vue, par exemple, de lutter contre les implantations d'hypermarchés aux frontières de notre pays, qui attirent inévitablement des clients venant de Belgique.

N'oublions pas non plus que, quoi que certains en disent, les grandes surfaces restent des producteurs importants d'emplois diversifiés, déclarés et soumis à des conventions collectives, ce qui ne me paraît pas négligeable. Il s'agit donc d'un problème complexe, au sujet duquel il convient d'adopter une attitude réflechie, ce que traduit d'ailleurs parfaitement le texte de la résolution.

Contrairement à ce qui a été dit à cette tribune, ce n'est pas la première fois que notre Parlement se soucie du problème du petit commerce. Les éléments nécessaires à la base d'une bonne politique bruxelloise du commerce de proximité ont été établis au fil des ans. Dès lors, je m'étonne d'avoir lu dans la presse une déclaration d'une responsable importante de la Chambre de Commerce et d'Industrie, qui saluait la naissance d'une politique considérant le commerce comme un vecteur essentiel de l'attractivité des villes. En fait, depuis plusieurs années, notre Parlement s'intéresse à ce problème.

Le 14 octobre 1993, un colloque a été organisé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bruxelles et une asbl émanant de la défunte province de Brabant. Un grand nombre de nos Collègues ainsi que le Ministre Picqué y ont participé.

Une série de conclusions très intéressantes ont été synthétisées par Mme Merenne-Schoumaker, professeur de géographie économique à l'université de Liège. Il y était déjà question, à ce moment-là, de l'établissement d'un Observatoire du commerce bruxellois, idée qui a été heureusement reprise récemment par le Ministre Hasquin. Il y a également toutes les pistes lancées par le PRD ainsi que les idées et les suggestions qui ont été émises lors des différents débats qui ont eu lieu au sein de notre Parlement, notamment lors d'une interpellation de Mme Lemesre.

Il y a également les exemples de politiques réussies par d'autres villes telles Nancy, qui est d'actualité, mais aussi Birmingham, Munich et Lyon, lesquelles ont trouvé des solutions que nous avons déjà étudiées.

Nous disposons donc, mes Chers Collègues, de tous les éléments nécessaires pour qu'une fois le texte de la résolution voté, nous gardions, dans la quotidienneté de notre travail parlementaire et parmi nos priorités, le souci constant d'œuvrer pour la sauvegarde et le développement du commerce de proximité. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — La parole est à M. Clerfayt.

M. Bernard Clerfayt. — Monsieur le Président, voter une résolution telle que celle dont nous discutons actuellement n'a aucun sens ni aucune valeur si tous ceux qui la votent ou se préparent à la voter lui donnent un contenu différent. Le débat en commission mais aussi et surtout l'exploitation médiatique qu'en a fait un signataire et enfin le débat tel qu'il se déroule démontrent l'absence de vision commune, et c'est regrettable. A mon sens, le premier auteur a scié la branche sur laquelle il était assis. En créant une dérive, il s'est un peu isolé et il a focalisé tout le débat sur le cas d'un centre commercial particulier situé à Anderlecht en négligeant le vrai problème des centres commerciaux disséminés à travers la ville.

Mon intervention portera sur trois points. Tout d'abord, comme plusieurs l'ont déjà fait, il convient de répéter que la résolution porte sur les futures demandes.

Il me semble que le débat au sein du Conseil régional est médiocre s'il sert simplement de caisse de résonance aux aigreurs d'un ancien échevin déçu, qui cherche à faire oublier aujourd'hui les actes qu'il a commis hier en participant à un collège qui a posé des actes concrets, comme M. Drouart vient de le rappeler.

Deuxième chose: les plans communaux de développement ne seront évidemment pas tous identiques, ni ne refléteront une réalité uniforme. Ainsi, chaque commune aura à établir son plan en tenant compte de la situation locale. La résolution ne dit nullement qu'il faut s'opposer à tout centre commercial. Ainsi, dans le quartier Nord, quartier délabré, sans politique de logement, sans vie économique depuis vingt ans, on peut très bien concevoir l'implantation au sein de ce grand no man's land, d'une moyenne surface, peut-être de mille mètres carrés, non pas pour tuer le petit commerce, non pas pour porter préjudice à d'autres noyaux commerciaux proches d'ailleurs inexistants, mais au contraire pour conforter l'habitabilité de ce quartier et son développement.

Enfin, troisième chose à rappeler: la résolution dans sa lettre, à défaut de son esprit, porte essentiellement sur la défense du petit commerce et non sur l'interdiction d'implanter de nouvelles grandes surfaces. La résolution invite clairement le Gouvernement à examiner de façon approfondie les demandes en tenant compte de la nécessité de protéger les noyaux commerciaux dans la région. A ce titre, je ne peux que faire référence aux propos très justes que Marc Cools est venu exprimer ici au nom de la Fédération PRL/FDF. *(Applaudissements sur les bancs PRL/FDF.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Vandenbossche.

De Heer Walter Vandenbossche. — Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren, ik ben bijzonder verheugd dat Minister Hasquin aan dit debat blijft deelnemen en ik zou dit nog meer zijn wanneer zijn Collega bevoegd voor economie dit eveneens had gedaan. Ik neem echter aan dat de aanwezige Minister zijn Collega op de hoogte zal brengen van het verloop van het debat en van de naar voren gebrachte standpunten.

In de eerste plaats wil ik de verslaggever bedanken voor de correcte en zeer open manier waarop hij de discussies in de

Commissie heeft weergegeven. Hij heeft zonder meer uitmuntend werk geleverd. Verder ben ik zeer aangenaam verrast, niet alleen door de ruime deelname van de verschillende politieke partijen aan de discussie over een toch erg delicate materie, maar ook over hun inhoudelijke inbreng. Persoonlijk behandel ik de materie reeds jaren en was ik nu des te meer aangenaam verrast door het grote aantal zinnige ideeën en opmerkingen die ter sprake werden gebracht. Zij moeten allemaal zeker en vast worden opgenomen in de interpretatie die uiteindelijk aan deze resolutie zal worden gegeven. Iedereen is uiteraard verantwoordelijk voor zijn eigen standpunt, maar elke interpretatie is waardevol in de mate dat zij tot doel heeft de belangen van de Brusselse KMO's, van de kleinhandel en van de middenstand te dienen. Dit was overigens de enige intentie van de ondertekenaars van de resolutie en van mijzelf als indiener.

Erg interessant is verder dat wij vandaag een nieuwe vorm van politiek debat meemaken, namelijk een debat over een resolutie. Andere parlementen hebben hierin reeds een lange traditie. Het Brussels Parlement zou er goed aan doen om in de toekomst veel meer gebruik te maken van deze vorm van debat, omdat zij toelaat aan de Regering incentives te geven en het gevoerde beleid daaraan achteraf ook te toetsen.

De uitgangspunten van de resolutie zijn bijzonder duidelijk. Er is een bijzonder grote en belangrijke crisis in de KMO — en meer nog in de distributiesector van de kleinhandel. Verder staan wij in heel West-Europa en ook in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor een gewijzigd consumptiegedrag van de burger. Het klassieke type van distributie heeft duidelijk heel veel moeite om zich hieraan snel aan te passen. Ten derde bestaat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een absolute noodzaak voor een kernversterkend beleid.

Ten vierde heeft iedereen tot taak om mee te helpen aan een kwaliteitsvolle dienstverlening van goederen en produkten aan de burger.

Een laatste en niet onbelangrijk uitgangspunt van de resolutie is dat de beschikbare middelen van de publieke en de private sector in de eerste plaats moeten worden ingezet ter verdediging van de belangen van de inwoners van onze stad en niet zozeer voor hen die de stad slechts voor een deelaspect van hun leden gebruiken. Gelet op de schaarste van de middelen, moeten wij aan dit uitgangspunt nog meer belang hechten.

Door de verwijzing naar het GEWOP-Brussel in de resolutie hebben wij hier allen samen een pleidooi gehouden voor een nieuwe ruimtelijke ordening waarin de herwaardering van de oude en bestaande handelscentra een centrale plaats inneemt. Dit is namelijk een belangrijk idee van dat GEWOP, die nu opnieuw aan de Regering als leidraad wordt meegegeven.

De Commissie heeft deze resolutie unaniem goedgekeurd. Hieruit blijkt een eerlijke bezorgdheid voor de toekomst van de kleinhandel bij alle democratische partijen. De ondersteuning van dit document vanwege het Parlement houdt ook een uitnodiging in aan de Regering om de bepalingen van de resolutie in haar toekomstig beleid na te leven.

Mijnheer de Voorzitter, er is heel wat gezegd over het dossier CORA. Ik wil daarom beklemtonen dat deze resolutie desalniettemin een algemeen belang heeft, met weerslag op alle toekomstige aanvragen tot inplanting van grote handelscentra. Toch wil ik niet verhelen dat het dossier CORA de aanleiding is geweest tot een debat over de algemene principes.

Ik doe de heer Cools opmerken dat hij zich vrij fundamenteel vergist. Het is duidelijk dat, zolang er geen milieuvergunning werd afgeleverd, een bedrijf nooit aanspraak kan maken op schadevergoeding. Slechts wanneer op een onwettelijke manier een wettig afgeleverd document wordt gelicht, geschorst of nietig verklaard, bestaat er mogelijkheid tot schadevergoeding. Het zou overigens nuttig zijn om dit standpunt juridisch meer uit te werken.

De heer De Coster kan ik verzekeren dat hij gerust mag zijn wat de Vlaamse Regering betreft. Het Vlaams Parlement heeft immers duidelijk verklaard dat er geen enkele ruimte meer is voor grote warenhuizen. Met deze resolutie kunnen wij dus samen met de Vlaamse Regering een convergerend beleid voeren.

Mijnheer de Minister, zoals ik daarnet heb gezegd heeft deze resolutie geen rechtstreeks verband met de zaak CORA. Toch raad ik u aan om haar grondig door te nemen vooraleer u in deze zaak een beslissing neemt. *(Applaus.)*

M. le Président. — Quelqu'un demande-t-il encore la parole?

Vraagt nog iemand het woord?

Plus personne ne demandant la parole, la discussion générale est close.

Daar niemand meer het woord vraagt, is de algemene bespreking gesloten.

Discussion des alinéas

Bespreking van de alineas

M. le Président. — Nous passons à la discussion des alinéas de la proposition de résolution sur la base du text adopté par la commission.

Wij vatten de bespreking aan van de alinea's van het voorstel van resolutie op basis van de door de commissie aangenomen tekst.

Le Parlement bruxellois demande au Gouvernement de procéder à une analyse approfondie et permanente de l'activité existante dans le domaine de la distribution des biens et prenant en compte tant la viabilité économique des commerces — en ce compris leur bonne desserte — que les intérêts des consommateurs.

Dans ce cadre, le Parlement demande au Gouvernement qu'à la lumière des dispositions du PRD, il examine de façon approfondie les futures demandes d'implantation de grandes surfaces (> 1 000 m^2) en prenant en compte la nécessité de protéger les noyaux commerciaux dans la Région.

Le Parlement demande encore au Gouvernement de veiller à ce que les dispositions du PRD en ce qui concerne les activités commerciales soient respectées dans les plans communaux de développement.

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement vraagt de Regering de bestaande activiteiten inzake de distributie van goederen en produkten grondig en permanent te onderzoeken, rekening houdend met zowel de economische leefbaarheid van de handelszaken als met de belangen van de gebruikers, met inbegrip van hun goede dienstverlening.

Het Brussels Parlement vraagt in dit kader dat de Regering rekening houdend met de bepalingen van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, de toekomstige aanvragen tot vestiging van supermarkten (groter dan 1 000 m^2) grondig onderzoekt, rekening houdend met de noodzaak om de handelskernen in het Gewest te beschermen.

Het Parlement vraagt de Regering eveneens ervoor te waken dat de bepalingen van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan

betreffende de handelsactiviteiten in de gemeentelijke ontwikkelingsplannen worden in acht genomen.

Pas d'observation?

Geen bezwaar?

Les alinéas sont donc adoptés.

De alinea's zijn dus aangenomen.

Le vote sur l'ensemble de la proposition de résolution aura lieu cet après-midi.

De stemming over het geheel van het voorstel van resolutie zal deze namiddag plaats hebben.

INTERPELLATIONS — INTERPELLATIES

M. le Président. — L'ordre du jour appelle les interpellations.

Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION DE M. DOMINIQUE HARMEL A M. HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, CONCERNANT «LA COHERENCE DES POLITIQUES QUE LE MINISTRE MENE EN MATIERE DE DEPLACEMENTS DANS LA REGION ET LEURS CONSEQUENCES SUR LE PAYSAGE ET L'ENVIRONNEMENT BRUXELLOIS»

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEAN DEMANNEZ CONCERNANT «LA PROBLEMATIQUE DE LA MOBILITE DES DEUX-ROUES EN REGION BRUXELLOISE»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIQUE HARMEL TOT DE HEER HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, BETREFFENDE «DE LOGICA VAN HET BELEID DAT DE MINISTER VOERT OP HET VLAK VAN HET VERVOER IN HET GEWEST EN DE GEVOLGEN ERVAN VOOR HET LANDSCHAP EN HET MILIEU IN BRUSSEL»

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEAN DEMANNEZ BETREFFENDE «HET MOBILITEITSPROBLEEM VAN DE TWEEWIELERS IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST»

Bespreking

M. le Président. — La parole est à M. Harmel pour développer son interpellation.

M. Dominique Harmel. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je voudrais tout d'abord rappeler au Ministre Hasquin que l'interpellation que je vais développer est relative à la cohérence des politiques qu'il mène en matière de déplacements, d'urbanisme et, plus globalement, à la vision qu'il a de la Région et des attitudes ou comportements qu'il y prône.

Cette interpellation, déposée au début du mois de juillet 1996, n'a pu être traitée à la fin de la session faute de temps.

Dans le texte déposé, j'attirais l'attention sur le fait que cette interpellation — je cite: «s'élargirait à une recherche de cohérence de l'action gouvernementale, majorité et minorité de la majorité confondues».

Nous l'avons assez répété, il n'est de bonne politique que coordonnée, développant des synergies et accroissant ainsi l'impact de toute action ou de tout investissement. Cette thèse est d'ailleurs, d'une certaine manière, une conviction du Ministre lui-même puisqu'il se réjouissait d'ajouter aux compétences des communications et des travaux publics, celles d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Le Ministre a donc là la possibilité de cumuler les ambitions et les moyens d'un Haussmann et d'un Léopold.

La transversalité des politiques est un critère d'appréciation du travail gouvernemental. Il est normal que l'on évoque la cohérence et la transversalité, même si les tiraillements que nous connaissons maintenant depuis la mise en place du deuxième Gouvernement bruxellois nous valent aujourd'hui ces concepts nouveaux de majorité, de minorité de la majorité et de gouvernement tricéphale, qui permettraient d'imaginer que, sur notre tout petit territoire continu, l'on mènerait, en plus des dix-neuf politiques communales, deux politiques régionales au moins.

Bien sûr, début juillet, le Ministre a commencé à développer en commission le plan des déplacements, et il a tenté de nous faire croire qu'il s'agissait là d'un fait nouveau et définitif qui mettait une sorte de point final incontestable à tout débat.

La seule conclusion que nous pouvons tirer est cependant la suivante: le Ministre ne fait que reprendre le plan IRIS que d'autres avaient initié. On ne trouve pas sa différence en agissant de la sorte.

Comprenez-moi bien, Monsieur le Ministre: je ne réclame pas cette différence. Ce que nous faisions était bien, nous en sommes convaincus, et vous aussi, à lire l'exposé du budget 1997, division 12, dans lequel vous rappelez que: «les scénarios tendanciels d'évolution de la demande de déplacements pour 2005 montrent que de graves problèmes de congestion risquent de se produire aux heures de pointe si aucune mesure correctrice n'est prise. Le plan IRIS des déplacements montre l'éventail des mesures à mettre en œuvre pour corriger la tendance...». Plus loin, vous dites que: «l'effort d'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun de surface sera poursuivi...». Vous ajoutez: «En ce qui concerne le RER, les études complémentaires sont en cours pour trouver des modes de financement et des structures capables de répondre aux objectifs des Régions concernées en matière de mobilité».

Mais on vous entend dire tant de choses depuis bientôt quinze mois, du genre, «je suis adversaire des dogmes», «je veux de la cohérence», «je ne veux pas repousser ou nier certains acteurs urbains», mais aussi qu'il faut corriger les errements du PRD et qu'avec vous la politique des déplacements sera toute différente!

Ce qu'on lit dans les quelques textes que vous nous remettez ne correspond pas à ce que vous déclarez; ce que vous dites, vous le contredisez presqu'aussitôt et ce que vous mettez en place peut être utilisé à tout autre chose: c'est-à-dire que les sites propres doivent être aménagés de sorte qu'ils ne le soient plus — les rabaissant de 12 à 3 cm — que les troittoirs deviennent des parkings, que finalement tous les modes de déplacements

doivent être subordonnés à la fluidité du trafic automobile, et qu'en matière de déplacements vous ne prenez en compte que ceux des heures de pointe, comme s'il n'y avait pas de besoins en journée, en soirée, en week-end.

Bref, pour toutes ces raisons il est nécessaire de prendre le temps d'une recherche de cohérence et que vous acceptiez de répondre aux questions posées, que je pourrais résumer ainsi: finalement quels sont vos objectifs? Comment entendez-vous les opérationnaliser? Comment avez-vous hiérarchisé les besoins et les priorités? Quelle est la planification prévue?

Reprenons les faits. Depuis la fin du mois d'août, nous avons assisté à différentes déclarations émanant tant du Ministre-Président de la minorité de la majorité que du Ministre-chef de la majorité de la majorité, à propos de visions pour le moins différentes de la politique urbanistique et donc des déplacements.

Tout semble être revenu dans le meilleur des mondes, puisque le Gouvernement a «accouché» d'un budget, et donc d'un accord, que le Ministre du Budget n'a toujours pas jugé utile de présenter au Parlement. Nous en reparlerons.

Mais la lecture de bribes qui nous ont déjà été communiquées démontre que l'on n'a pas choisi, raison pour laquelle on souhaite se donner les moyens de faire tout, ce qui conduit à un endettement effrayant. Nous aurons l'occasion d'en reparler par le biais des débudgétisations.

Nous nous souvenons tous de l'affaire du site propre de l'avenue de la Reine. Vous avez décidé d'ignorer l'avis rendu par la commission de concertation, en décrétant qu'un site propre de trois cm était suffisant.

Trois constatations peuvent être tirées de ce fait.

Premièrement, que faites-vous d'un avis? Pour ma part, je serais échaudé si je me trouvais à la place de ces riverains que vous promettez dans l'exposé des motifs du budget de 1997 d'impliquer. J'aimerais savoir ce que vous allez faire, Monsieur le Ministre. Où se trouve la vérité?

Deuxièmement, que faites-vous du PRD? Pour Inter-Environnement, je cite, votre décision est «une gifle au PRD qui réclame explicitement sur ce tronçon un site protégé». L'association estimait en outre que cette décision foule au pied l'accord du Gouvernement du 18 juin 1995, qui prèvoyait la mise en œuvre de sites propres pour assurer la vitesse commerciale des transports en commun, priorité qu'ici aussi vous rappelez dans l'exposé général du budget.

Alors, ici encore, quelle est votre politique?

Le PRD est un acte que dépasse de loin le seul Gouvernement; il a été construit avec l'ensemble des acteurs bruxellois. Pour un tenant de la démocratie directe, vous balayez cela bien aisément et c'est dangereux.

Troisièmement, qu'est-ce qu'un mot signifie pour vous?

Depuis quinze mois, Monsieur le Ministre, nous constatons qu'avec vous l'on peut prendre les vessies pour des lanternes, pour peu que l'on soit du bon côté de la lunette.

En effet le site propre, par définition réservé à la circulation des véhicules sur rail doit être aménagé de sorte qu'il puisse être de fait aisément utilisable par des voitures. Dans ce cas, ne nous moquons pas, Monsieur le Ministre, contentons nous de marquages sur le sol, et puisqu'il s'agit de ne pas le faire respecter, ce qui est énorme, faisons en aussi l'économie, de sorte que triomphe le plus fort! Est-ce comme cela que vous concevez la politique des transports pour les deux années à venir?

En réalité, Monsieur le Ministre, vous avez été incapable de choisir entre deux priorités: la fluidité du trafic automobile et la vitesse commerciale des transports en commun. Ce faisant vous avez donc protégé l'automobile, c'est-à-dire un court terme électoralement porteur mais catastrophique à moyen terme, comme le souligne le Plan IRIS.

Nous pouvons trouver d'autres illustrations de dossiers où vous n'avez pas tranché.

Ainsi, vous affirmez qu'il ne vous semble pas anormal de s'arrêter sur les trottoirs.

Indépendamment du choix très clair que vous faites d'un type d'usagers aux dépens d'autres, et de l'insécurité matérielle dans laquelle vous plongez les piétons, vous créez et vous cautionnez une insécurité juridique, puisqu'un trottoir n'est plus un trottoir, et que vous cautionnez le fait que l'on ne fasse pas respecter le droit.

Cela illustre encore combien, contrairement à ce que vous affirmez depuis quinze mois, vous n'êtes pas tellement adversaire des dogmes puisque une fois encore, vous donnez au tout-à-l'auto une place privilégiée; c'est étrange, en effet, que l'on aboutisse toujours à la même conclusion.

Tout à l'heure, mon Collègue Demannez illustrera votre absence de politique cycliste.

Elle est inscrite au PRD et dans le plan IRIS, mais curieusement pas dans l'exposé général du budget, division 12, qui n'a été transmis lundi matin, alors que suivant vos déclarations, je croyais que pour vous aussi c'était une priorité...

Autre absence de décision : les valeurs indicatives du PRD. On a «encommissionné» la question soulevée par Michel Lemaire sur la valeur indicative du PRD.

Le Ministre-Président, minoritaire, avait proposé de mettre en place une commission d'anciens qui aurait pour mission d'expliquer la *ratio legis* aux petits nouveaux, une preuve de créativité en matière d'interprétation du droit.

Mais ce qui est intéressant, c'est que vous aviez habilement évoqué l'existence du doute et la possibilité de recours qu'il ouvrait, tout en disant bien que ce n'était pas vraiment votre opinion; solidarité formelle oblige.

Pour éviter toute difficulté il convenait donc, disiez-vous, de déposer au plus vite un projet ou une proposition d'ordonnance précisant les choses.

Mais on attend toujours, Monsieur le Ministre, et Michel Lemaire vous avait pourtant aidé en déposant la proposition utile. Nous avons également essayé de convaincre le Président de la Commission M. Marc Cools de l'importance qu'il y avait à ne pas laisser plus d'insécurité.

Enfin, il paraîtrait que la majorité se serait enfin soudée autour d'une proposition. Alors où en en sommes-nous? Un texte sera-t-il enfin déposé?

Autre exemple de duplicité d'une méthode de Gouvernement absolument non transparente et trompeuse: la résolution proposée, il y a quelques instants, par notre Collègue Walter Vandenbossche relative à l'implantation de grandes surfaces dans la Région.

Comme je vous le disais tout à l'heure en aparté, après avoir entendu les discours des uns et des autres, j'avoue ne plus savoir si les membres de la majorité, dans leur ensemble, estiment que le Plan régional de Développement est toujours d'application où s'il ne le serait que pour de futurs projets. Il me semble étonnant d'imaginer que les membres d'une majorité se voient obligés de faire au Gouvernement des recommandations l'invitant à respecter une ordonnance. Dès lors, je considère ce texte comme superfétatoire. La seule chose qu'il révèle, à mon avis, est qu'un

grand nombre des membres de la majorité n'ont pas confiance dans le Gouvernement et craignent même qu'il se contrefiche de ce qu'il est chargé d'exécuter.

Le Ministre-Président a eu des mots durs à propos de la difficulté à se mettre d'accord sur le projet de ville. Il menaçait même — je le disais au début du mois de septembre — de « ne vouloir à aucun moment participer au scénario de la médiocrité ». C'est lui que je cite.

Je suppose, dès lors, que nous ne vivrons pas ce scénario. Si le Ministre-Président n'est pas là en personne, il est toujours parmi nous. Je demande donc aux membres du Gouvernement d'être plus explicites quant au nouveau scénario qu'ils ont décidé de développer ensemble. Je me réjouis d'entendre leurs explications à ce sujet.

Comme nombre d'événements se sont produits depuis le début du mois de septembre, nous espérions pouvoir déterminer laquelle des déclarations de la majorité ou de la minorité gouvernementale allait être appliquée. Je suis bien obligé de reconnaître que nous entendons des promesses dans tous les sens, sans les accompagner des moyens nécessaires pour les assumer et en hypothéquant gravement l'avenir.

Petit à petit, les documents budgétaires sont distillés. Je remercie d'ailleurs le Président du Conseil d'avoir veillé à ce que nous disposions au moins d'une copie des documents déposés avant leur impression, puisque tout ce processus demande trois semaines. C'est ainsi que nous avons reçu, lundi, le brouillon de l'exposé général du budget. Je suis sûr que vous nous donnerez des explications en la matière puisque vous avez déjà fait de nombreuses déclarations à la presse sur vos plans pluriannuels, vos programmes justificatifs, vos fiches budgétaires et la politique de déplacements que vous entendez mener dans les trois ans à venir.

Une chose est claire et incontestable: pour déposer un budget on n'a pu se mettre d'accord que sur une seule chose: ce que l'on fera payer demain.

Indépendamment d'une alliance objective pour affaiblir la Région, c'est indécent de faire peser sur d'autres le poids d'une incapacité d'assumer.

Toujours est-il que nous voudrions avoir une réponse claire à propos de l'arbitrage entre ces différences de vues qui existent, qui sont naturelles, mais qui doivent être aplanies.

On est parti d'un projet ambitieux, un PRD, global, prospectif, et les nombreux exemples précités démontrent à suffisance qu'on le détricote.

Quelle politique de déplacement comptez-vous défendre et dans quel projet de ville l'inscrivez-vous?

Pour répondre il suffirait, Monsieur le Ministre, d'indiquer non pas l'objectif final, c'est-à-dire IRIS mais votre hiérarchie des priorités, le calendrier, les lieux, les points d'attaque, les dispositifs incitatifs et dissuasifs initiés, les instruments d'évaluation, les séquences de la mise en œuvre.

J'aimerais revenir, pour conclure, à vos déclarations en matière de déplacements et vous poser encore l'une ou l'autre question:

Quand vous parlez de piétons, vous évoquez la « marche ». Je vous comprends bien, être piéton à Bruxelles est devenu un sport proche de la piste d'obstacles et de l'à-travers-tout, et vous n'avez pas simplifié la discipline en cautionnant le parking sauvage.

Mais les piétons sont aussi des personnes âgées, des personnes poussant des voitures d'enfants, des personnes handicapées utilisant une voiturette.

Quelle sera la politique d'aménagement des trottoirs? Je songe à la sécurité, la largeur, les matériaux, les « oreillettes », les potelets, mais aussi la mise en place de passages, de feux, de ralentisseurs de trafic.

Le code de la route enjoint aux automobilistes de laisser passer tout piéton engagé sur la chaussée et a prévu des maxima de vitesse propres à l'agglomération.

Ce n'est un secret pour personne, il faut des mesures pour accompagner ces dispositions indispensables...

Je souhaite également recevoir un calendrier des aménagements des pistes cyclables.

Quant aux transports en commun, j'ai lu avec plaisir les statistiques 95, mais quelles sont les indications pour 96, quand commence à se faire sentir votre influence.

Il y a actuellement et manifestement de gros problèmes dans le métro et en surface: ralentissements, moindres fréquences, pannes.

On le sait, il faut renouveler du matériel et faire fonctionner l'outil.

Mais vous avez des projets ambitieux.

Avez-vous étudié l'impact quant aux cadences, pas seulement aux heures de pointe?

On comprend que la publicité actuelle pour la ligne 26 invite à expérimenter les transports en commun londoniens, mais il s'agit d'abord de développer et améliorer les transports bruxellois: qu'avez-vous prévu quant à de nouvelles liaisons ou des réactivations de gares bruxelloises?

Et où en est-on quant au RER?

Dans le budget, il n'y a rien de très neuf.

Mais nous n'avons pas les programmes...

Pendant l'été, nous avons assisté à une campagne antipollution invitant à prendre les transports en commun qui fonctionnaient en service minimum.

Où est la cohérence?

Ce qu'il faut, c'est créer de bonnes habitudes, et cela implique des transports en commun attrayants, même et surtout hors des heures de pointe.

Soit, nous aurons de superbes ouvrages d'art que l'on ne pourra pas faire fonctionner, soit on développe des transports en commun qui fonctionnent à rythme soutenu.

Une politique de partenariat avec des entreprises et institutions avait été initiée, je songe à l'Europe, à la Royale Belge entre autres. Est-ce continué? D'autres pistes sont-elles explorées?

Vous consacrez la plus grosse partie de votre exposé au transport par taxis.

Mais nulle part je n'ai lu la volonté de réserver des bandes de circulation aux taxis et aux bus, comme cela se fait à Paris, Genève, Milan...

Est-ce un oubli, un choix? J'aimerais vous entrendre à cet égard. Il ne suffit pas d'énoncer les différentes fonctions de la ville, Monsieur le Ministre, ni la nécessaire coexistence des modes de déplacements, ni des considérations sur des habitudes de déplacement en partie déterminés. Il est évident que s'il n'y a pas ou peu de transports en commun dans tel lieu, on se déplacera autrement ou pas.

Il s'agit de hiérarchiser et d'organiser les besoins et de marquer des priorités, d'aménager en fonction de celles-ci, et de mettre en place un cadre incitatif et dissuasif tel que l'on arrive à la situation souhaitée.

La question est donc de faire connaître la hiérarchie des priorités et d'indiquer la planification.

Cet aménagement se traduit aussi esthétiquement.

Il est donc important de savoir comment vous allez procéder: accordez-vous une priorité aux axes structurants, par exemple ou à des quartiers? Et, dans ce cas, lesquels?

Vous attaquez-vous aux chancres ou d'abord à consolider ce qui est en l'état?

C'est de réponses de ce type dont nous avons besoin, Monsieur le Ministre, pour sortir des incantations rassurantes et pour enfin comprendre la cohérence de votre action.

Je vous remercie, dès à présent, pour les réponses que vous voudrez bien m'apporter.*(Applaudissements sur les bancs PSC et ECOLO.)*

M. le Président. — La parole est à M. Demannez pour développer son interpellation jointe.

M. Jean Demannez. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, mon intervention sera plus brève que celle de mon Collègue Harmel. Je signale d'ailleurs que son interpellation a largement dépassé la problématique des déplacements. Je comprends toutefois qu'il ne puisse résister à l'engouement d'une nouvelle session.

J'en viens à l'objet de mon interpellation.

«Quand on partait de bon matin,/Quand on partait sur les chemins,/A bicyclette»...

Les pompes à essence étaient alors vides, le pouvoir dans la rue et la chanson d'Yves Montand, lancée sur les ondes nationales à la veille de mai 68, tombait à point nommé.

Quand allons-nous comprendre enfin qu'il n'y a rien de plus moderne que ce drôle d'engin inventé sous Napoléon III?

Aujourd'hui, toutes les grandes villes européennes sont confrontées à la problématique de la mobilité.

Cette dernière doit être vue dans sa globalité, en tenant compte de tous les moyens de transport et des synergies qui peuvent être mises en place.

A titre d'exemple, le *Nouvel observateur* publia début juillet un article assez éloquent concernant la nouvelle vision du maire de Paris, M. Jean Tiberi, qui vous est proche, Monsieur le Ministre. Je cite ce dernier: «Nous allons réaliser 50 kilomètres de couloirs réservés aux cyclistes et ce avant la fin de l'année en cour. Rien à voir avec les couloirs de courtoisie de sinistre mémoire inventés par mon prédécesseur en 1982, vite rebaptisés «couloirs de la mort» par ceux qui avaient eu l'audace de les emprunter. Cette fois, on pourra y circuler «en toute sécurité, pour plus de plaisir et moins de pollution».

Il est le premier à mettre un frein à la politique centrée exclusivement sur l'automobile que connaît Paris depuis la fin de la guerre. Le maire supprimera 1 000 places de stationnement d'ici la fin de l'année 1996.

La grève de décembre en France a permis, à tout le moins sur l'aspect de la mobilité en ville, d'ouvrir les yeux de certains politiciens. Les chiffres de cette période parlent d'eux-mêmes, une augmentation subite de 171 pour cent des usagers du deux-roues, et un sondage qui montrait que 25 pour cent des Parisiens s'adonneraient volontiers à la bicyclette si les rues étaient plus sûres et s'ils ne craignaient pas de se faire voler leur engin.

Bruxelles, au même titre que d'autres grandes villes européennes, doit permettre à un maximum de personnes de se déplacer aisément. Pour ce faire, il nous faudrait décourager l'usage du moyen de transport le plus nuisible en favorisant l'utilisation des autres moyens de transport dont notamment le vélo, comme la Ville de Paris l'a bien compris.

Toutes les études réalisées nous prouvent à suffisance que les villes qui ont réussi leur plan «vélo» sont celles qui ont commencé par combattre la prédominance de l'automobile.

Cette logique est par ailleurs reprise dans les lignes de force de l'accord du Gouvernement sous le chapitre de la politique des déplacements et des travaux publics.

On peut y lire que le Gouvernement accordera la priorité à une amélioration substantielle de la mobilité afin que l'ensemble des fonctions de la ville puissent se développer harmonieusement et remplir pleinement leurs rôles et que Bruxelles puisse conserver ses attraits par rapport aux autres villes et Régions concurrentes.

Le Gouvernement prévoit de mettre en place une politique de mobilité responsable qui permette l'utilisation raisonnée des différents modes de transport dans une optique de complémentarité, de fluidité du trafic dans le respect de l'habitabilité des quartiers, de réduction des encombrements et des nuisances.

Cette politique de mobilité sera élaborée notamment sur base des principes suivants: la priorité aux usagers les plus faibles, avec une attention particulière à leur sécurité dans le trafic; la maîtrise globale de la circulation; encourager l'étude et le recours à des véhicules non polluants alternatifs.

Bien entendu, mon interpellation s'inscrit dans cette logique.

Néanmoins, Monsieur le Ministre, j'ai quelques inquiétudes en ce qui concerne la mise en œuvre de cet accord et la manière dont vous pensez favoriser l'usage du vélo pour les Bruxellois. Mes inquiétudes sont d'ailleurs partagées par plusieurs communes ainsi que de nombreux habitants et certaines associations promotionnant le vélo.

Tout d'abord, votre stratégie en la matière me semble peu efficace pour répondre aux nécessités actuelles et atteindre rapidement une utilisation optimale.

En effet, votre raisonnement, qui part du principe que l'installation d'une piste cyclable suffirait à convaincre les habitants de délaisser leur voiture au profit du vélo ne me convainc nullement.

Si l'on veut garder une chance réelle d'atteindre l'objectif des 10 pour cent de déplacements à vélo, il faudrait, me semble-t-il, apporter une information dynamique et volontariste aux utilisateurs potentiels mais également créer des infrastructures cohérentes.

Ensuite, si, budgétairement, il me semble effectivement peu probable que l'aménagement des dix-neuf itinéraires soit réalisé pour l'an 2000, il faut néanmoins tout mettre en œuvre pour que le Gouvernement puisse s'en approcher le plus possible et, en tout état de cause, avoir fini la réalisation des itinéraires ainsi qu'une grande partie des interconnections pour l'an 2005 au plus tard.

Si nous suivons votre logique, vous réaliseriez une piste par année, ce qui nous amènerait en 2015 pour voir enfin la fin des travaux.

Sur ce constat, Monsieur le Ministre, pensez-vous être crédible ou volontariste dans ce dossier?

La pression automobile, quant à elle, continue malheureusement à être de plus en plus dense, et ce au détriment de la viabilité et de la santé des Bruxellois.

L'espace public est un bien rare, que l'on se dispute âprement. Vous avez déjà bien du mal à faire respecter celui qui est dévolu aux autobus ou aux trams, dont tout le monde convient qu'ils sont nécessaires.

Ne pensez-vous pas qu'il faut préférer un traitement de choc en lieu et place du traitement homéopathique que vous semblez préconiser ?

Quant au choix des quatre itinéraires, il est regrettable qu'aucun d'entre eux ne soit envisagé pour desservir le nord-ouest de la Région de Bruxelles-Capitale alors que, dans certains cas, quelques mètres d'expansion auraient suffi à parachever des parties d'itinéraires cyclables déjà existantes.

De plus, plusieurs communes, concernées et non desservies, intègrent de manière systématique et harmonieuse les différents modes de déplacement possibles dans leurs projets d'aménagement futur.

Enfin, il convient de noter la richesse en pistes cyclables des communes de la périphérie qui jouxtent les communes du nord-ouest et qui sont fortement utilisées jusqu'aux abords de notre Région. Je ne vous cache pas que la demande des habitants du nord-ouest et de la périphérie est grande de voir se réaliser les prolongements des pistes cyclables jusqu'au centre de la Région ou à tout le moins jusqu'au métro.

Compte tenu des moyens budgétaires, n'aurait-il pas été plus judicieux d'inclure dans les priorités un des itinéraires qui desservent ces communes ?

Sur ces priorités et sur l'option « vélo », il me serait fort agréable de vous entrendre, Monsieur le Ministre. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité et sur les bancs ECOLO.)*

M. le Président. — La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je n'interviendrai donc que sur le volet « Déplacements »...

M. le Président. — J'attire votre attention, Madame, sur le fait que le temps de parole est de dix minutes par groupe et que M. Adriaens interviendra dans le cadre de cette interpellation.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Monsieur le Président, mon intervention ne sera pas très longue, pas plus d'ailleurs que celle de M. Adriaens, qui évoquera l'aspect du « vélo ».

Nous l'avions déjà compris lors de la première année de législature et nous ne le comprenons que mieux aujourd'hui, certains ont, au sein de l'actuel Gouvernement, de grandes crises de mélancolie et veulent refaire aujourd'hui « comme en soixante, comme au bon vieux temps du béton, des grands travaux, des percées dans Bruxelles, enfin, comme au temps de ces Ministres qui n'habitaient pas Bruxelles mais qui y réalisaient leur rêve d'enfant et jouaient au mécano grandeur nature ».

Le Ministre Hasquin est de ceux-là, sur les traces des De Croo ou Olivier : pourvu qu'on construise, il en restera bien quelque chose.

En un an, si les exemples d'une politique des déplacements qui ne favorise que la voiture et les investisseurs n'ont pas été frappants pour les Bruxellois, ils étaient significatifs : trois cent mètres avenue de la Reine, permission pour les voitures de se garer sur les trottoirs, suppression du projet de piste cyclable rue de la Loi, etc.

Aujourd'hui, le Ministre passe à la vitesse supérieure et envisage tant le tunnel Schuman-Josaphat que le métro Erasme. Je n'entre pas dans le détail de ces deux projets; j'interviendrai à ce sujet lors d'une interpellation ultérieure.

Or, aujourd'hui, les Bruxellois sont excédés par trop de circulation automobile et par ses conséquences sur la santé, la sécurité et, plus globalement, la vie en ville. Si de nombreux jeunes couples avec enfants quittent la ville, c'est sans doute pour des raisons de coût du logement mais aussi pour des raisons de pollution et de qualité de l'air. C'est parce que, plus personne ne le cache aujourd'hui, les voitures ont des répercussions importantes sur la santé des habitants, qu'il s'agisse d'allergies, de problèmes respiratoires ou de stress. Et ce sont les personnes les plus sensibles qui en subissent les conséquences : les enfants, les personnes âgées ou les malades.

(M. Jean Demannez, Vice-Président, remplace M. Armand De Decker au fauteuil présidentiel)

(De heer Jean Demannez, Ondervoorzitter, vervangt de heer Armand De Decker als Voorzitter)

Il y a quinze jours, le GRACQ a mené une action à Bruxelles démontrant que les premières victimes de la pollution causée par les voitures sont les automobilistes eux-mêmes.

Or, les choix que vous faites, Monsieur Hasquin, en matière de déplacements n'iront pas, comme vous semblez le faire croire, et même le croire vous-même, dans le sens de la diminution des nuisances parce que vos choix sont des options à courte vue qui monopolisent les moyens de la Région et reportent les charges sur l'avenir. Rappelez-vous que nous payons toujours les tunnels et travaux « mégalo » entrepris dans les années 70. Demandez donc à votre Collègue Eric André la note d'entretien des tunnels.

Et dire que Erasme ou Schuman-Josaphat diminueront la pression automobile, c'est de l'intoxication, je vous le démontrerai tout à l'heure. Vous ne résoudrez rien ainsi mais vous ferez plaisir aux navetteurs et aux bétonneurs. A chacun ses priorités. Ce ne sont pas les nôtres.

La question que je pose ici est de savoir si le Gouvernement a bien réalisé quelle était la demande la plus pressante des Bruxelloises et des Bruxellois, celle qui ressort de toutes les dernières enquêtes, celle qui crève les yeux et les oreilles lorsque vous vous promenez dans la ville, si vous vous y promenez de temps en temps, Monsieur le Ministre. Cette aspiration la plus profonde, c'est une ville agréable où l'environnement atmosphérique, sonore ou esthétique permette aux habitants, non seulement de ne pas quitter la Région mais, plus encore, de l'aimer et de s'y épanouir. Mais quelle ville voulez-vous, Monsieur Hasquin, vous qui semblez la découvrir à chaque jour qui passe ? Vous ne connaissiez ni ses chancres, ni son canal, ni ses stations de métro. Vous voulez des commerçcants, ce que nous voulons tous, mais vous croyez de façon têtue, parce que vous en avez rencontré quelques-uns, que leur credo unique ce sont les parkings.

Vous ne vous basez sur aucune étude fiable, sur aucune enquête d'envergure, sur aucune analyse fine. Avez-vous, par exemple, contacté les organismes représentant les commerçants, comme la Chambre de Commerce ? Vos objectifs vont dans un sens totalement opposé à ce qui se fait dans nombre de grandes villes européennes, pourtant très commerçantes.

Si vous continuez à prôner le règne de la voiture, plus aucun client ne se rendra dans les commerces du centre ville par crainte d'un excès de pollution.

Sans être catastrophiste, je vous renvoie néanmoins aux études épidémiologiques conduites dans le cadre du projet européen APHEA sur quinze villes qui concluent que la pollution de l'air entraîne une mortalité cardio-vasculaire prématurée chez un certain nombre de personnes en ville, mortalité cardio-vasculaire attribuable à une pollution au dioxyde de souffre et particules fines des diesels.

Une autre étude américaine de mars dernier avait conclu que le taux de mortalité est de 15 pour cent à 17 pour cent plus élevé dans les villes américaines dont l'air est pollué par l'industrie et la circulation automobile.

ECOLO dit depuis longtemps qu'avec moins de moyens financiers, le Gouvernement peut, en aménageant des réseaux de surface, en améliorant la vitesse commerciale des transports en commun dans des endroits stratégiques, en rendant les lieux publics et moyens de transport accessibles à tous, mieux répondre aux aspirations des Bruxellois qui veulent vivre leur ville.

Pour conclure, Monsieur Hasquin, je pense que vous, et le Gouvernement, faites aujourd'hui des choix qui mettent en péril pour plusieurs années tous ces investissements prioritaires en matière de mobilité dans la ville. Mais vous ne semblez ni vous en soucier, ni vous en inquiéter, ce que nous ne pouvons que regretter.

Dans le cas des projets Erasme et Schuman-Josaphat, comptez sur ECOLO pour tirer la sonnette d'alarme. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

M. le Président. — La parole est à Mme Carthé.

Mme Michèle Carthé. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, après l'intervention plus spécifique de mon Collègue, Jean Demannez, sur l'usage du vélo, j'interviendrai pour ma part sur l'ensemble du problème, c'est-à-dire, l'avenir des déplacements et de la mobilité à Bruxelles à l'horizon 2005.

Lors de la présentation du plan de déplacements en Commission des Infrastructures, M. le Ministre Hasquin a présenté les constats suivants:

«— l'accroissement de l'usage de la voiture et de la longueur des trajets amplifie la congestion de la circulation urbaine;

— cette congestion réduit l'efficacité des transports publics de surface et, de ce fait, leur attrait, ce qui démultiplie l'usage de la voiture;

— s'ajoutant à d'autres facteurs, la congestion dégrade les conditions de la vie en ville et accélère la migration des habitants vers la périphérie;

— la dispersion des habitants et des entreprises en périphérie rend le transport collectif moins performant et la voiture individuelle encore plus indispensable.

Le cycle du déclin urbain fonctionne ainsi en boucle, s'aggravant à chaque nouvelle étape.»

Parmi vos propositions en faveur d'une politique des déplacements pour un futur durable, Monsieur le Ministre, vous aviez souligné la nécessité de développer des modes de transport respecteux de l'environnement «transports en commun, marche à pied, vélo, ...» ainsi que l'utilisation parcimonieuse de l'espace disponible. Vous avez présenté ensuite ce que vous appelez vous-même un ensemble cohérent d'actions portant sur les structures urbaines, les transports en commun — RER-Metro-Trams — la circulation et le stationnement automobiles, le respect du code de la route et des piétons, la circulation des vélos, le transport des biens et des marchandises.

Vous avez également précisé que ce plan régional de déplacement tient compte du PRD en matière de mobilité; en effet, puisqu'il en est issu!

S'il partage globalement les constats et les mesures d'actions de ce plan de déplacements, le groupe socialiste s'interroge cependant sur les modalités d'action et de mise en œuvre. Cette interrogation s'est fait jour, notamment à la lumière de certaines situations particulièrement préoccupantes.

Je présenterai trois exemples, parmi d'autres, qui sont à l'origine de notre inquiétude et en premier lieu la place Louise.

La situation qu'a connue ces dernières semaines la place Louise n'est effectivement pas pour nous rassurer, précisément en ce qui concerne la priorité à donner aux tranports publics et l'indispensable protection des piétons. C'est au risque de leur vie que les piétons ont et auront accès à l'embarcadère du tram, si des aménagements ne sont pas réalisés en conséquence. Lorsque l'on sait que la place Louise constitue un des plus gros nœuds d'intersection de trams et de métro, il nous semble qu'une réflexion plus rigoureuse et une meilleure coordination quant aux aménagements de cette place auraient dû avoir lieu, en veillant à octroyer la priorité, comme vous le présentez dans le plan régional de déplacements aux transports publics et à la sécurité des piétons.

Les deux autres exemples que je comptais citer ayant déjà été présentés, je n'y reviendrai pas. Il s'agissait du site propre qui devient inexistant avenue de la Reine et le fait que vous préconisez le stationnement sur les trottoirs, ne fût-ce que quelques minutes.

Vous admettrez que ces quelques exemples, en discordance avec vos déclarations et avec les textes, ont de quoi susciter notre inquiétude. Nous ne demandons qu'à être rassurés!

En ce qui concerne les poids lourds, le groupe socialiste se réjouit des intentions de décharger ce mode de transport notamment, par le développement du port de Bruxelles.

Le stationnement des poids lourds — stationnement de fin de journée et de nuit dans des zones d'habitation — pose souvent de graves problèmes aux riverains, tant au niveau de la qualité de la vie que de la sécurité. Il m'est revenu qu'une commission rassemblant des municipalistes intéressés se serait réunie à ce propos, sous la présidence du bourgmestre de Koekelberg, M. Pivin. L'objectif semble être de préparer des recommandations à l'attention de la Région et de réaliser l'inventaire des divers terrains communaux susceptibles d'être utilisés comme parking de poids lourds. Si l'initiative nous paraît intéressante et nécessaire, en avez-vous été informé et disposez-vous des recommandations de cette commission?

Par ailleurs, le vocabulaire de la Région s'étant enrichi du terme «Contrat de mobilité», pourriez-vous nous éclairer à leur sujet en présentant leur objectif ainsi que les critères de sélection des communes bènèficiaires de ces subventions?

Si le groupe socialiste est donc globalement favorable aux propositions du plan régional de déplacements, qui répondent aux prescriptions du PRD en la matière, il nous semble cependant indispensable d'en établir les priorités et de poser des actes et des décisions en concordance et en cohérence avec les déclarations et les textes. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Béghin.

De heer Jan Béghin. — Mijnheer de Voorzitter, het debat rond het te voeren verkeersbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal in de maand november na de budgettaire besprekingen worden aangevat op basis van het Irisplan. Ik hoop dat in de commissievergaderingen eenzelfde enthousiasme aan de dag zal worden gelegd als vandaag hier in openbare vergadering. Ik nodig iedereen uit aan het debat deel te nemen, uiteraard in aanwezigheid van de Minister.

Vermits de heer Harmel vandaag de kat de bel heeft aangebonden, kan ik niet anders dan nu reeds het standpunt van onze fractie kenbaar maken. Daar ons een toenemende verkeersdruk te wachten staat vraagt de heer Harmel terecht een coherent vervoersbeleid voor het Brussels Gewest. Het aantal wagens en files blijft stijgen. Ondertussen blijft het aanbod aan openbaar vervoer gelijk. Ik wil hier dan nog niet spreken over de milieuhinder of de interne mobiliteit van de Brusselaar zelf.

Een coherent vervoersbeleid samen met ingrijpende maatregelen op diverse domeinen veronderstelt in de eerste plaats een visie ter zake. Omwille van de intellectuele eerlijkheid zal ik onze visie onmiddellijk toetsen aan deze van de politieke autoriteiten in andere grootsteden van Europa, zoals Keulen, Zürich, Amsterdam, Karlsruhe of München. Alle grote en middelgrote Europese steden beschikken over een openbaar vervoer om «u» tegen te zeggen. Zij beschikken over een snel metro- of treinexpresnetwerk met uitlopers tot ver in de voorsteden, soms tot 30 kilometer van het centrum. Zij beschikken tevens over een performant tram- en busnetwerk en maken plaats vrij voor fietsers en voetgangers in het straatbeeld. In al deze steden is in grote mate de ruimtelijke ordening afgestemd op het openbaar vervoer. In vele gevallen krijgt dit laatste voorrang op de auto. Daar worden de automobilisten gedwongen te parkeren, ofwel aan de rand van de stad om zich dan verder met het openbaar vervoer te verplaatsen, ofwel in de kernstad in grote parkings. De hoge tarieven die voor parkings worden toegepast, ontmoedigen wel in hoge mate het gebruik ervan. Het parkeren op het openbaar domein is in deze steden bijna exclusief voorbehouden aan hun bewoners en minstens in de tijd beperkt voor niet-inwoners. In alle grote of middelgrote steden beschikken tram en bus over een eigen bedding en krijgen bij verkeerslichten of kruisingen voorrang op de auto's.

In tegenstelling met deze steden beschikken wij nog steeds niet over een intergewestelijk expresnet met aangepast materieel. De gesprekken met de andere Gewesten en de federale overheid komen moeilijk op gang. Wij geven toe dat er wel iets gebeurt, maar iedereen moet toch weten dat het gewestelijk expresnet het belangrijkste onderdeel is van de vervoerspolitiek in en rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dat is even belangrijk voor Vlaams- als Waals-Brabant.

In tegenstelling tot het buitenland is onze ruimtelijke ordening afgestemd op de wagen en niet op het openbaar vervoer, de fietser of de voetganger.

In tegenstelling tot het buitenland beschikken onze trams en bussen zelden over een eigen bedding. De nieuwe eigen bedding van de Louisaflessenhals of in de Koningsstraat kunnen wij bezwaarlijk een eigen bedding noemen.

In tegenstelling tot het buitenland is ons parkeerbeleid chaotisch. Ter zake is er wel een probleem, omdat wij hier niet met een gewestelijke, maar met een gemeentelijke bevoegdheid te maken hebben. In dit verband bestaat er wel een interessant document uitgewerkt door de Vereniging van Brusselse steden en gemeenten. Het is de moeite waard om dit document weer boven te halen om het te bestuderen.

Het heeft geen zin om er doekjes om te winden. Enkel via ingrijpende maatregelen in diverse beleidsdomeinen en ten gunste van het openbaar vervoer zal er een knik in de curve ontstaan. Enkel ingrijpende maatregelen getuigen van de nieuwe visie die op Europees vlak aan het groeien is.

Ik vraag mij wel af of de Minister bereid is tot een alternatief beleid. Ons gewest roeit nog te veel tegen de stroom in en zal daar later een zware prijs voor moeten betalen. Wij trappelen ter plaatse, maar niemand durft dat toe te geven.

Het is nodig om snel gesprekken op te starten met de gewesten en de gemeenschappen en het verheugt mij dat de Minister daarmee is begonnen. Wat de federale overheid betreft, moeten wij ervoor waken dat de 2 miljard die ons jaarlijks ter beschikking worden gesteld zoveel mogelijk gebruikt wordt voor infrastructuurwerken en in eerste instantie voor het openbaar vervoer. Ik heb intussen vernomen dat daarover gesprekken zijn begonnen.

Tot slot nog dit. Wie de stelling «mijn wagen is mijn vrijheid» verdedigt, moet goed beseffen waar die toe leidt. Zelfs als wij het IRIS-plan, met zijn gewestelijk expresnet inbegrepen, maximaal uitvoeren — wat ik betwijfel —, dan nog zullen wij niet verder staan dan in 1992, toen wij ook al verkeersfiles kenden. Wie dit goed beseft, zal er niet aan twijfelen dat er een alternatief nodig is. In de plaats van ons te verliezen in oeverloze debatten, moeten wij een coherente visie ontwikkelen die rekening houdt met de interessante ervaringen van andere Europese grootsteden. Dat zal uiteraard een mentaliteitsverandering vergen, ook op gemeentelijk vlak. In elk geval rekenen wij op de Regering om dit te verwezenlijken. *(Applaus.)*

M. le Président. — La parole est à M. Cornelissen.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, comme moi, le Ministre se réjouit certainement chaque fois qu'une interpellation a lieu sur le thème de la mobilité. En effet, cela montre que nous nous trouvons devant un problème crucial de notre Région dont vous devez, Monsieur le Ministre, avec des moyens budgétaires limités, assurer la responsabilité.

Depuis 1989, la mobilité est donc un thème récurrent au sein de notre Assemblée. S'il est toujours intéressant de brasser ici de grandes idées, j'ai cependant un léger regret: malgré tout le temps qui s'est écoulé depuis 1989, malgré les nombreux débats que nous avons eus, rien n'a fondamentalement changé. J'ai l'impression que l'on se déplace de plus en plus difficilement à Bruxelles. C'est en tout cas ce que je constate, lorsque — et c'est rare ! — j'utilise ma voiture et que j'emprunte les tunnels aux environs de 10 heures.

La situation n'a donc guère changé, malgré la précédente législature, plus longue que celle en cours, je le rappelle. Dès lors, il convient de s'interroger sur les causes de cet état de fait. Cela ne signifie pas que nous devons nous montrer critiques et dire que rien n'a été fait en la matière. Comme cela a été rappelé tout à l'heure, le PRD contient un volet mobilité qui présente un certain intérêt. Il faut également mentionner le plan IRIS qui a nécessité un effort de maturation particulièrement long. Mais je note avec plaisir que l'on arrive progressivement au terme de la procédure. En effet, notre Commission Infrastructure sera appelée, dans les prochaines semaines, à étudier de manière approfondie les conclusions définitives du plan IRIS, lesquelles ont été transmise aux commissaires fin juillet. C'est alors, plus que maintenant, que le débat de fond devra avoir lieu, d'autant plus que ce plan comporte des options qui nécessiteront des choix politiques ambitieux, audacieux, qui seuls peuvent apporter, à l'orée du troisième millénaire, de réelles garanties en matière de

mobilité dans notre ville. Eviter ces choix, c'est à coup sûr conduire à l'asphyxie de Bruxelles, de son économie et à un plus grand exode des habitants.

Nous aurions, me semble-t-il intérêt à calquer notre politique sur celle d'autres grandes villes européennes qui n'ont pas hésité à faire le choix de la cohérence et de l'efficacité, qui n'ont pas hésité à œuvrer, parfois à contre-courant de certaines attitudes conservatrices passéistes et égoïstes. En effet, si « ma voiture, c'est ma liberté » devient le slogan de chacun, plus personne n'aura de liberté.

A la faveur d'un récent congrès, j'ai pu observer à loisir comment une ville comme Zurich avait résolu le problème de la mobilité. J'admets qu'il a certainement fallu du courage aux autorités compétentes pour prendre des mesures drastiques qui assurent le bon fonctionnement du système. Car c'est bien d'un système qu'il s'agit et non de mesures décousues et éparses. Ainsi, par exemple, la clé de voûte en est la maîtrise du stationnement. Savez-vous que dans cette ville, il est interdit de stationner plus de deux heures en voirie, dans la zone centrale, laquelle est particulièrement étendue ? Un certain nombre de parkings publics sont prévus dont certains souterrains. L'usage de ces parkings pour une période prolongée donne lieu à des coûts progressivement plus élevés. On retrouve d'ailleurs certaines traces de ces mesures dissuasives dans les propositions du plan IRIS.

Bien entendu, de telles dispositions nécessitent une alternative en transports publics, laquelle est mise en œuvre comme suit à Zurich : cette ville possède non pas des infrastructures lourdes de transport mais une quinzaine de lignes radiales de trams extrêmement performants et offrant beaucoup de places aux passagers. Parfois, l'équivalent de voitures telles que nous les connaissons a été couplé à trois caisses. Je puis vous assurer que le nombre de gens pouvant être déplacés en quelques minutes est extraordinaire.

Je note aussi que la plus grande partie de l'artére chic de Zurich la Bahnhofstrasse, est interdite aux voitures. Cette disposition devrait inspirer des réflexions à d'aucuns. Là où la voiture est tolérée, jamais elle n'a la priorité sur le tram. Dans cette ville, il n'est pas nécessaire de construire des sites propres surélevés.

Jamais une voiture ne franchit les rails du tram, sauf aux carrefours, bien entendu. Les piétons sont aussi particulièrement bien protégés, puisque toute voiture s'arrête spontanément devant chacun des nombreux passages qui leur ont été octroyés. Des parkings pour vélos ont été prévus, parkings qui sont d'ailleurs très encombrés. La ville a même mis à la disposition de ses habitants 200 vélos avec paniers pour qu'ils puissent faire leurs achats. La seule formalité prévue est de donner une pièce d'identité ainsi qu'une garantie de 20 francs suisses, somme récupérée quand le vélo est rendu.

Mon intention n'est certes pas d'être provocateur, mais je suggérerai à certains présidents d'associations de commerçants, et notamment à celui qui s'exprime pour l'avenue Louise, de faire un petit voyage d'études dans une telle ville, de quoi tuer définitivement un certain nombre de préjugés ridicules et d'éviter de malencontreuses pressions qui conduisent à un immobilisme et ne permettent pas toujours de remédier à certains dysfonctionnements, comme par exemple ceux qui affectent le rond-point Louise.

De nombreuses mesures préconisées par le plan IRIS sont en application à Zurich et dans bien d'autres villes. Notre talon d'Achille, ce sont les budgets dont nous disposons. Faire preuve d'imagination et de courage politique, c'est essentiel, et nous vous faisons entièrement confiance sur ce point, Monsieur le Ministre. Définir la programmation budgétaire adéquate peut être beaucoup plus difficile dans la mesure où Bruxelles ne détient pas toutes les clés de son avenir en matière de mobilité. Je pense en particulier au RER. Dernière précision en ce qui concerne Zurich : cette ville possède un S-Bahn extrêmement performant, fréquent, avec un excellent maillage.

Mais nous connaissons une autre difficulté par rapport à une telle ville : c'est la nécessité d'avoir une collaboration parfaite entre les 19 pouvoirs communaux et la Région. Si nous voulons appliquer le Plan IRIS, une unité de vues entre les Communes et la Région est indispensable.

Vous avez initié certains contrats de mobilité, Monsieur le Ministre, et je crois que nous disposons ainsi d'une amorce de solution. Il conviendra probablement de travailler avec ce type d'incitant positif, mais peut-être aussi, si un jour on se heurte à de mauvaises volontés, avec des incitants négatifs, par exemple lorsque l'on définit les critères du Fonds des communes.

Le groupe PRL-FDF fait très clairement le choix de la complémentarité des divers modes de transport; il refuse toute forme d'intégrisme et de préjugé, notamment quant au statut ou au prestige de tel ou tel type de transport.

Ainsi, le rôle du vélo dans la ville de demain ne doit pas être sous-estimé. Je remercie M. Demannez pour les propos qu'il a tenus, non seulement en mon nom personnel mais aussi au nom du nord-ouest de Bruxelles, dont je suis issu.

J'emprunte de temps en temps un vélo pour circuler en ville, et j'ai l'impression parfois d'être incongru aux yeux de certains automobilistes, qui me font courir des risques scandaleux. Nous devons arriver à la réalisation de ce qui est prévu non seulement dans notre déclaration gouvernementale, mais aussi dans le PRD : la création de ces itinéraires, de manière progressive, avec les moyens budgétaires dont nous disposons.

Je rappelle qu'avec neuf autres Collègues, dont M. Adriaens, qui parlera dans quelques instants, je viens de déposer une résolution relative à la promotion du vélo dans la ville. Je souhaiterais que ce texte soit prochainement examiné par la commission compétente, afin que les itinéraires prévus au PRD soient réalisés progressivement, dans les meilleurs délais. Je voudrais d'ailleurs que, dès cette année, on fasse preuve d'imagination pour dégager certains budgets destinés à des réalisations sur le terrain. *(Applaudissements sur les bancs du PRL-FDF.)*

(M. Armand De Decker. Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

(De heer Armand De Decker, Voorzitter, treedt opnieuw op als Voorzitter)

M. le Président. — Het woord is aan de heer Vanhengel.

De heer Guy Vanhengel. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb mij voor dit debat naar aanleiding van de interpellatie van collega Harmel over het beleid inzake verkeer en openbaar vervoer in ons Gewest ingeschreven omdat ik mij over dit beleid zorgen maak.

Mijnheer van Weddingen, ik had mij de intrede van de PRL in de Regering op dit punt enigszins anders voorgesteld. Ik had gehoopt op vernieuwing en vooruitgang, op nieuwe inzichten inzake stedelijk verkeersbeleid en openbaar vervoer. Ik had gehoopt op een nieuwe en moderne politiek. Ik ontdek echter weinig nieuws, integendeel, ik heb de indruk dat de bevoegde Minister teruggrijpt naar de politiek van de jaren 70, dat we te maken hebben met een geldverslindende politiek van beton gieten.

Ik wil u hierbij één voorbeeld geven, maar wel eentje van formaat, namelijk de uitbreiding van de metro tot aan het Erasmusziekenhuis. Deze paar honderd meter metrolijn kosten miljarden. Het project staat volop in de belangstelling en morgen wordt erover trouwens een vergadering van de bevoegde overlegcommissie gehouden. Gelijkaardige plannen bestonden ook op het einde van de jaren 70. Toen wilde men ook een metrolijn aanleggen in de richting van het AZ in Jette. Een en ander had te maken met de toenmalige wafelijzerpolitiek, waarbij voor elk dossier aan Franstalige kant een gelijkaardig dossier aan Nederlandstalige kant moest worden aangekaart. Uiteindelijk werd het plan afgevoerd. Nu rijdt er een bus die aan de behoeften van de gebruikers voldoet. Van de metrolijn werd afgezien om tal van redenen, onder meer omdat het verkeerd en achterhaald is het stedelijk vervoer systematisch ondergronds te organiseren. Dat geldt trouwens niet alleen voor het vervoer, maar ook voor tal van andere stedelijke activiteiten.

Een mooi bewijs hiervan is het Manhattanproject dat geen succes is geworden.

Ook al heeft men aan Vlaamse kant dus afgezien van de bewuste metrolijn naar het AZ, toch heeft u, mijnheer de Minister, van de uitbreiding van het metronet naar het Erasmusziekenhuis «un cheval de bataille» gemaakt, een echt strijdpunt. Wanneer ik het dossier bekijk, dan vraag ik mij af of daarin niet meer waarde wordt gehecht aan irrationele elementen, dan aan echt rationele en objectieve oogmerken. Ik heb de indruk dat we geconfronteerd worden met een strijd binnen de Regering waarbij de positie van de Ministers tegenover elkaar belangrijker is geworden dan de rationele elementen die kunnen leiden tot een goede oplossing voor het openbaar vervoer. Dit dossier is gewoon het voorwerp geworden van een machtstrijd tussen u en Minister-Voorzitter Picqué. Het spijt me dat ik het zo hard moet zeggen, maar dit dossier lijkt mij er eentje te zijn van megalomaan politiek dienstbetoon. U bent Minister en uw vrienden moeten dat geweten hebben. U zult ervoor zorgen dat ze een metrolijn krijgen. De sociale en financiële kostprijs blijkt in deze van weinig belang te zijn.

Ik wijs erop dat naast de voor ons budget al enorme hoge financiële kost er ook nog een sociale kost bestaat. Ik herinner hier aan de ervaring van de buurtbewoners van de wijken rond de Leopold II-laan die nog maar heel recent stilaan beginnen te bekomen van de trauma's veroorzaakt door de aanslepende graafwerken. De sociale kost heb ik in dit debat nog niet horen vernoemen. Het dossier over de uitbreiding van de metrolijn tot het Erasmusziekenhuis komt bij mij over als een boksmatch tussen Minister Hasquin en de Minister-Voorzitter, waarbij objectieve criteria volkomen in de verdrukking komen.

Is een ander beleid mogelijk? Mijns insziens vormen de VLD-voorstellen inzake een stedelijk verkeersbeleid een volwaardig alternatief. Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om dit aan te tonen, door de krachtlijnen hiervan naar voren te brengen.

De VLD zegt dat moet worden gestreefd naar een matiging van het gemotoriseerd verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Aangezien de stad een dynamisch geheel vormt van werken, wonen en winkelen, is de VLD geen voorstander van een systematisch autovrij maken van grote delen van de stad. Dit mag alleen gebeuren in overleg met de buurtbewoners. Wel dient het doorgaand en zwaar verkeer zoveel mogelijk uit het Hoofdstedelijk Gewest en in het bijzonder uit de woonkern daarvan te worden geweerd. De VLD is voorstander van een algemene matiging van de snelheid van het gemotoriseerd vervoer, afhankelijk van het al dan niet fysisch afgescheiden zijn van fiets- en voetgangerspaden op de wegen. De VLD wil in iedere straat in Brussel twee veilige voetpaden. Deze elementaire voorziening is nog altijd niet overal aanwezig. De VLD wil zoveel mogelijk veilige fietspaden op de Brusselse wegen. Het openbaar vervoer moet maximaal renderen, in het bijzonder om het surplus op de spitsuren weg te werken. Door een wilskrachtig beleid kan een hogere prestatie worden bereikt. Het openbaar vervoer moet snel inspelen op de groei van nieuwe wijken en sociale vervoersstromen. De VLD is voorstander van een efficiënt en rendabele uitbouw van het metro- en pre-metronetwerk, indien mogelijk met vertakkingen tot buiten het Brussels grondgebied. De veiligheid, aantrekkelijkheid en gebruiksvriendelijkheid moeten drastisch worden verbeterd. Dit houdt ook in dat de talenkennis van het MIVB-personeel moet worden gestimuleerd. Dit is immers een zeer oud pijnpunt aan Vlaamse kant.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Ce que vous dites est faux. En effet, le personnel de la STIB est soumis à des épreuves linguistiques. Vous devriez le savoir.

De heer Guy Vanhengel. — Mijnheer Cornelissen, elke Vlaming die een metrobiljet wil kopen, zal dit kunnen getuigen. U bent een goed germanist. Mag ik u vragen de proef op de som te maken? Meld u eens aan een loket van de MIVB aan in het Nederlands en laat mij weten welke uw bevindingen zijn.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Je ne voudrais pas participer à l'accroissement du nombre de Flamands à Bruxelles en étant contraint de parler le néerlandais moi-même.

Nous ne demandons pas aux agents de disserter de philosophie. Nous souhaitons simplement qu'ils maîtrisent le langage courant. Vous seriez surpris de constater les conséquences, en termes de carrière, que subissent les gens du fait qu'ils n'ont pas la possibilité de passer l'examen.

De heer Guy Vanhengel. — Ik veronderstel niet dat het personeel van de MIVB lijsten aanlegt van Nederlandstalige en Franstalige klanten. Ik bekijk de problematiek hier vanuit het standpunt van de gebruiker die zich in het Nederlands aan het loket aanmeldt.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Il ne faut pas répandre de tels clichés!

De heer Guy Vanhengel. — Mijnheer de Voorzitter, dit zijn de klemtonen van de VLD met betrekking tot het stedelijk verkeersbeleid. U zal vaststellen dat het ene liberale standpunt, niet het andere is. Niet alleen verschilt de benadering van de VLD van deze van Minister Hasquin, ook binnen de Regering en binnen de PRL lopen de meningen nopens het stedelijk verkeersbeleid uiteen.

Wie de verwezenlijkingen van de Regering in de loop van het voorbije jaar aandachtig onder de loep neemt — en dit instrument is wel degelijk noodzakelijk want er is niet zo veel gerealiseerd — zal vaststellen dat het ook anders kan. Het werk gerealiseerd door Staatssecretaris Eric André verdient alle lof. Als een naarstig blauw bevertje is hij erin geslaagd om, met de beperkte middelen waarover hij beschikt, heel wat verbeteringen aan te brengen aan de Brusselse wegeninfrastructuur. Op het eerste gezicht lijkt het allemaal niet zo spectaculair te zijn. Het gaat immers om vele kleine werken. Zij zijn echter van fundamenteel belang en genieten de waardering van de Brusselaars.

Die vele kleine dossiers dragen veel meer bij tot het scheppen van een positief beeld van onze stad dan de grootse projecten waarvoor sommigen zich inzetten.

De VLD wil dat de beschikbare middelen zo doelmatig mogelijk worden gebruikt en opteert derhalve voor een kleinschalig beleid op dit vlak. Wij zouden het erg appreciëren indien de Regering onze voorkeur zou delen. *(Applaus.)*

M. le Président. — La parole est à M. Adriaens pour cinq minutes, Mme Huytebroeck étant déjà intervenue au nom du groupe ECOLO.

M. Alain Adriaens. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, si j'avais su que M. Demannez était un aussi ardent défenseur du vélo, je lui aurais proposé de cosigner la résolution relative aux déplacements cyclistes, tendant à atteindre l'objectif de 10 pour cent de déplacements à vélo en l'an 2005 à Bruxelles, objectif repris au PRD.

Moi aussi, Monsieur Harmel, je crois au PRD, notre Bible, notre Coran, notre petit livre violet qui devrait tous nous guider mais que ne semble pas avoir lu le mécréant que nous interpellons aujourd'hui. *(Sourires.)*

En tant que membre de l'opposition, je ne puis que me joindre à vous, Monsieur Demannez, en jugeant que la stratégie du Ministre est peu efficace pour répondre aux nécessités actuelles et atteindre une utilisation optimale des déplacements cyclistes. Je vous avoue que vous seriez peut-être un allié assez dérangeant car, dans ma résolution procycliste, je souhaiterais avantager les cyclistes mais je n'allais pas jusqu'à dire que la voiture était nuisible et qu'il fallait la combattre, ce que j'ai entendu dans votre bouche. Vous êtes un maximaliste; les écologistes sont beaucoup plus raisonnables.

Je vous avoue que, moi aussi, je commençais à m'impatienter. En effet, cette résolution a été déposée voici quelque neuf mois. Nous avons respecté le travail de Commission, mais nous constatons actuellement que le Ministre est en totale contradiction avec ses promesses et celles de son Secrétaire d'Etat, M. André.

Déjà en juillet, j'avais posé une longue question écrite en neuf points au Ministre quant à ses intentions. Je ne m'étonne pas de n'avoir encore reçu aucune réponse car le bilan est tellement maigre qu'il vaut mieux ne pas le divulguer. Je transformerai donc ma question écrite en question orale que j'espère pouvoir poser lors de la prochaine séance.

Comme vous, Monsieur Demannez, je préférerais un traitement de choc en lieu et place du traitement homéopathique administré par le Ministre. Le Ministre voudrait-il nous rouler? Il nous fait des promesses contradictoires. Comme M. Harmel, je pense qu'on ne peut être le serviteur de deux maîtres: soit on choisit le dieu automobile, soit on choisit la viabilité de la Ville de Bruxelles. Le discours du Ministre va dans les deux sens.

Nous attendons des éclaircissements.

Dans le cadre de sa politique au jour le jour sur l'aménagement de la ville, aucun budget extraordinaire n'était nécessaire pour développer une politique cycliste: quelques coups de peinture, quelques panneaux ne coûtaient même pas un million et une politique dynamique pouvait être menée. Il n'en a rien été. Cela prouve le manque de «culture cycliste» du Cabinet du Ministre de son administration.

Comme vous, Monsieur Demannez, je constate qu'au rythme actuel des réalisations, les dix-neuf itinéraires seront prêts en l'an 2015 alors que les associations qui s'occupent du dossier souhaiteraient que l'on atteigne l'objectif en l'an 2000. A cet égard, nous constatons donc une incohérence.

Comme M. Demannez, je me pose des questions sur le choix des itinéraires prioritaires, non pas pour soutenir le nord-ouest plutôt que le sud-est, mais pour me poser une question de cohérence. Plusieurs des itinéraires retenus doivent passer par la rue de la Loi selon les plans repris au PRD. Or, la première décision du nouveau Ministre des Transports fut de défaire ce qu'avait fait son prédécesseur et de refuser les pistes cyclables rue de la loi. J'ai lu dans la presse qu'il estimait préférable de faire passer les cyclistes par la rue Joseph II, c'est-à-dire de les faire descendre dans la vallée du Maelbeek, puis la remonter. Aucun cycliste ne choisira cette solution. Je préférerais quant à moi prendre le risque d'emprunter la rue de la Loi.

De telles affirmations du Ministre chargé des déplacements m'amènent à me poser des questions sur le sérieux des promesses que MM. Hasquin et André ont faites en commission aux personnes intéressées par les déplacements cyclistes. Cela prouve qu'ils ne prennent pas en compte d'autres intérêts que ceux de leurs «chouchous» d'automobilistes.

J'ai quelque peu honte d'en rajouter, après ce flot de critiques unanimes...

M. Dominique Harmel. — Vous aurez tout entendu ce matin, Monsieur le Ministre.

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Vous pouvez continuer, Monsieur Adriaens.

M. Alain Adriaens. — Vous êtes seul, mais vous assumez. C'est parfait. Je me joindrai donc au concert unanime des critiques. Je souhaiterais que, dans votre réponse concernant les déplacements cyclistes, on puisse enfin faire le tri entre — vous apprécierez sans doute l'expression — le bon grain des engagements sincères et l'ivraie des promesses démagogiques. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

M. le Président. — La parole est à M. Hasquin, Ministre.

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Monsieur le Président, à l'évidence, un certain nombre de nos collègues souffrent d'une grande frustration, ce qui explique les accès de logorrhée en cette fin de matinée.

Vous me permettrez, avec l'expérience parlementaire qui est la mienne, de m'étonner que le Parlement et ses députés ne soient pas davantage respectueux d'un certain nombre de traditions et de règles de la vie parlementaire.

Comme l'a dit M. Béghin, Président de la Commission des Transports, votre serviteur s'est exprimé pendant plusieurs heures, vers la mi-juillet, devant la Commission«Transports» pour expliquer en détail le plan Iris de mobilité. Des fonctionnaires importants de l'Administration lui ont succédé et un rapport extrêmement volumineux, détaillé et cohérent, sur la politique des déplacements est actuellement à l'étude en commission.

Il n'est pas de tradition, Monsieur le Président, d'anticiper en séance publique sur les travaux d'une commission. Par conséquent, n'attendez pas de moi, aujourd'hui, que je me répète en lisant 25 ou 30 pages qui ont été présentées en commission. Le moment venu, c'est-à-dire en novembre si j'en crois M. Béghin, nous aurons l'occasion de nous expliquer globalement sur la politique de mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Une Commission de Concertation aura lieu demain matin sur un projet très important.

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Deuxième remarque: j'appelle aussi à la courtoisie à l'égard d'autres membres de ce Parlement. En effet, les parlementaires ici présents n'ignorent pas que M. Grimberghs développera une interpellation cet après-midi sur le problème du métro et du tunnel Josaphat-Schuman. Respectueux du Règlement, je répondrai sur ce point à M. Grimberghs. Ne mélangeons pas les genres, de grâce!

Je me limiterai donc maintenant à donner un certain nombre de précisions ponctuelles en ce qui concerne le problème du PRD et les renseignements techniques et les précisions qui m'ont été demandées à propos des cyclistes.

Les articles 23 et 203 de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme prévoient que le Plan régional de développement cesse de produire ses effets dans ses aspects indicatifs si le Gouvernement ne décide pas de reconduire le PRD par un arrêté motivé pris avant « le terme de l'année qui suit l'installation du nouveau Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale ».

Comme j'ai eu l'occasion de le dire devant le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, je considère, à la lecture des travaux préparatoires de l'ordonnance organique du 29 août 1991 de la planification et de l'urbanisme, que la date à laquelle fait référence l'article 23 est la fin de l'année civile qui suit l'installation du nouveau Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir la fin de l'année 1996. Bientôt, si je ne m'abuse, une proposition en ce sens sera discutée.

Il est est donc logique de dire qu'en cas de non-reconduction du PRD au 1er janvier 1997, les dispositions indicatives du PRD disparaîtraient *a fortiori* avec lui. Dans cette hypothèse, l'action du Gouvernement resterait, en matière d'urbanisme et de transport, régie par ce volet de l'accord de Gouvernement.

Le Gouvernement ne s'est pas prononcé à ce jour sur cette question de la reconduction ou de la non-reconduction du Plan régional de développement. Cela se fera en temps voulu.

Je considère pour ma part que le développement harmonieux de la région de Bruxelles-Capitale nécessite un projet de ville qui rencontre les aspirations actuelles de ses principales composantes et, à ce titre, reste favorable à la modification des dispositions indicatives du PRD dont je ne puis dévoiler les détails avant que le Gouvernement en ait pris connaissance.

Dans l'hypothèse d'une modification des dispositions indicatives du PRD, la Commission régionale de développement sera appelée, bien évidemment, à émettre un avis, en application de l'article 20, paragraphe 3, de l'ordonnance précitée.

Voici quelques renseignements ponctuels à propos de certaines questions qui ont été posées. En ce qui concerne le RER, j'ai confié une mission complémentaire au Syndicat d'Etudes. Il étudie en ce moment les possibilités de financement, de montage juridique de la structure destinée à l'exploiter et il creuse la problématique de l'intégration tarifaire. Nous disposerons des résultats au début de l'année 1997.

En ce qui concerne la campagne antipollution, celle-ci ne s'accompagne pas d'office d'un accroissement de la fréquence de la STIB car le taux d'occupation pendant les mois de juillet de d'août est plus faible que pendant le reste de l'année. La STIB diminue ses services de 15 pour cent, ce que fait la plupart des réseaux, mais la clientèle diminue de 20 pour cent. De plus, les saisons sont très variables en Belgique et rien ne dit que c'est en juillet ou en août qu'il fait le plus chaud. Pour 1996, la vague de chaleur s'est située début juin, à un moment où la STIB offre des services normaux.

En ce qui concerne les piétons, l'amélioration de l'espace est dévolue aux piétons par la création d'élargissements soit locaux, au coin des rues et aux passages pour piétons, soit sur l'entièreté de la voirie comme ce sera le cas avenue de Roodebeek. L'implantation des feux et des passages pour piétons tient compte de critères de sécurité et, notamment, celui de la visibilité.

Pour ce qui est des cyclistes, sur lesquels ont porté un grand nombre d'interventions, le 30 octobre prochain, des propositions concrètes d'aménagements seront présentées pour les itinéraires 13, Woluwe-Saint-Lambert - Grand-Place, et 1, Uccle Saint-Job - Canal, porte de Ninove.

L'expert suisse se prononcera sur ces aménagements au début du mois de novembre.

Mi-novembre, les projets des itinéraires 13 et 1 seront présentés aux communes concernées afin qu'elles puissent se prononcer sur les éventuelles modifications d'itinéraires.

Dès le mois de décembre, les tronçons ne nécessitant aucun permis de bâtir seront entamés. Il sera possible de passer à la phase d'exécution pour certains tronçons tandis que d'autres nécessiterons l'élaboration d'un permis de bâtir.

Quant au type d'aménagement, je peux déjà vous dire qu'en fonction du lieu et des infrastructures existantes, il sera prévu des pistes cyclables soit des partages de chaussée.

Concrètement, sur l'itinéraire 13, les travaux concernant l'avenue Marcel Thiry ont débuté le 16 septembre et auront une durée de 60 jours ouvrables; ceux de l'avenue de Roodebeek débuteront le 4 novembre pour une durée de 160 jours ouvrables, ceux de l'avenue Vandervelde subiront encore quelques modifications et pourront être entamés à la mi-novembre, tandis qu'aux abords de la gare du Midi, la rue des Deux Gares est mise en chantier depuis le 2 septembre pour une durée de 80 jours ouvrables.

En ce qui concerne les transports en commun, le réseau continue à connaître une croissance de sa clientèle d'environ 1,5 pour cent. Les fréquences sont quant à elles en croissance de 0,2 pour cent sur le métro, de 0,3 pour cent sur les tramways et de 0,2 pour cent sur les bus. Il y a donc une amélioration des services. La régularité du métro s'améliore même si, occasionnellement, il faut encore déplorer des pannes. En matière de RER, la campagne relative à la ligne 26 vise à rappeler son existence afin que sa fréquentation s'accroisse.

Pour répondre à votre question, Monsieur Demannez, il est spécifié dans l'accord de Gouvernement que celui-ci « mettra en place une politique de mobilité responsable qui permettra l'utilisation raisonnée des différents modes de transport dans une optique de complémentarité, de fluidité du trafic dans le respect de l'habitabilité des quartiers, de réduction des encombrements et des nuisances ». A cet effet, « le réseau de voiries de la Région et des communes doit être spécialisé et adapté en vue », entre autres, « d'améliorer l'accessibilité de la ville en transports en commun, à pied et à vélo par des aménagements adéquats ».

L'accord précise enfin que « le sentiment d'insécurité est le principal frein à l'utilisation du vélo ».

Ma première préoccupation est donc de prendre en considération cet aspect « sécurité des déplacements ».

Bruxelles n'ayant jamais mené de véritable politique cyclable jusqu'à ce jour, il était donc nécessaire de commencer par étudier les diverses techniques offrant une sécurité maximum aux utilisateurs. A cet effet, l'étude des itinéraires régionaux, que j'évoquerai dans quelques instants, est non seulement suivie par un expert en aménagement cyclable d'un bureau belge mais également par un expert suisse.

Vous comprendrez dès lors que ma première préoccupation en la matière est de réaliser des aménagements performants, à l'image de ce qui se fait dans les villes européennes les plus renommées en la matière. Il est effectivement vrai qu'au lieu de miser sur une politique de la quantité et du « vite fait, mal fait », j'ai préféré mener une politique axée sur la qualité et le définitif.

Le second objectif auquel je tiens tout particulièrement est la cohérence des investissements et des infrastructures. Je ne

souhaite donc ni mener une politique du « coup par coup » ni me contenter de procéder à des réalisations « patchwork » au gré des opportunités de réaménagement de voiries. C'est en cela que ma politique se veut à la fois volontariste et novatrice.

Un choix d'itinéraires cyclables à réaliser prioritairement a été fait; j'y reviendrai.

Comme je l'ai déjà expliqué en réunion de la Commission « Infrastructure » du 22 mai dernier, il sera procédé à l'étude de six itinénaires, sur les dix-neuf proposés par le PRD.

Le choix des itinéraires à réaliser prioritairement a été dicté afin de favoriser la réalisation d'itinéraires traversant les zones saturées par la circulation automobile. Les zones de Bruxelles à l'Est — Espace Bruxelles-Europe étendu vers l'avenue de Tervueren — et au Sud — Uccle et particulièrement la zone du Bois de la Cambre — répondent à cet objectif. De plus, j'ai cherché à éviter les parcours difficiles: pentes, voies de circulation rapides.

Comme vous le savez, quatre itinéraires répondant à ces critères de sélection seront exécutés prochainement. Il s'agit de:

— L'itinéraire 13: Woluwe-St-Lambert - Grand-Place;

— L'itinéraire 15: Auderghem - Grand-Place;

— L'itinéraire 1: Uccle, St Job - Canal, Porte de Ninove;

— L'itinéraire 11: Uccle, Vivier d'Oie - Vallée du Maelbeek - Neder-Over-Hembeek.

Les deux autres itinéraires dès à présent étudiés seront:

— L'itinéraire 12: Evere - Porte de Hal;

— L'itinéraire 16: Boitsfort - Botanique.

Vous remarquerez donc que l'itinéraire 11, retenu comme un de ceux à réaliser prioritairement, et l'itinéraire 12, retenu pour l'étude de faisabilité, desservent le nord de Bruxelles.

Quant à votre proposition d'expansion de quelques mètres des pistes existantes dans le nord-ouest de Bruxelles, Monsieur Demannez, il vous suffit d'examiner la carte des pistes cyclables existantes pour constater que, sauf exception, ce ne sont pas quelques mètres qui permettraient de créer des infrastructures cohérentes et génératrices de déplacements à vélo.

J'attire également votre attention sur le fait que beaucoup d'infrastructures existantes ne sont pas conformes aux normes de sécurité actuellement en vigueur et que certaines associations nous ont fait part du danger que cela représenterait pour leurs déplacements.

La remise en ordre des infrastructures se fera progressivement dans le cadre des travaux d'entretien des voiries régionales relevant de la compétence du Secrétaire d'Etat Eric André.

Croyez bien que je suis prêt à examiner avec l'attention qu'elle mérite toute proposition que vous pourriez me faire et qui viserait à rentabiliser d'anciens aménagements de qualité moyennant la réalisation de quelques mètres de prolongation supplémentaires.

Pour le reste, j'ajouterai qu'actuellement, des études sont en cours sur la politique d'accueil et de détournement des poids lourds de la Région de Bruxelles ainsi que sur une politique de stationnement en la matière. Par ailleurs, eu égard à cette politique de stationnement, qu'on cesse de nous citer des exemples d'autres villes et qu'on s'informe, de grâce, avant de dire n'importe quoi!

Bruxelles compte dix-neuf communes, seules compétentes, jusqu'à preuve du contraire, par voie de police, en ce qui concerne la politique de stationnement. Dès lors, qu'on cesse de comparer des pommes et des poires ou des pamplemousses, lorsqu'on parle des problèmes de politique de mobilité en Région bruxelloise!

Il est impossible d'y concevoir une politique de mobilité qui n'associe pas à la fois le fédéral et les autres Régions, puisque nous sommes enclavés, et les dix-neuf bourgmestres. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, le 22 octobre prochain, j'entamerai une série de rencontres avec la conférence des bourgmestres pour leur soumettre un certain nombre de suggestions en matière de politique de poids lourds, de stationnement et autres... Mais vous comprendrez que je préfère leur réserver la primeur des suggestions que je compte leur faire. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — La parole est à M. Harmel.

M. Dominique Harmel. — Monsieur le Président, nous débattons depuis plus de deux heures, indépendamment du fait qu'un débat a déjà eu lieu en commission: c'est sans doute qu'il y a une raison. Je voudrais cependant rappeler au Ministre que je suis moi aussi très attaché à la tradition parlementaire, mais je trouve un peu « fort de café » qu'on nous parle aujourd'hui de tradition parlementaire, alors que nous attendons toujours un budget, sur lequel aucun exposé ne nous a encore été fait, que les Ministres convoquent des conférences de presse depuis le début du mois de septembre et que, toujours dans la « bonne tradition parlementaire », on estime inutile de répondre ici à certaines de nos questions, parce qu'elles pourraient être envisagées en commission.

Pour ma part, Monsieur le Président, je poserai une question claire et précise: que peut-on encore faire en séance plénière? En effet, si j'entends bien le Ministre, dès qu'un problème est soumis en commission, on doit se taire et attendre les conclusions. Hélas, je ne suis pas membre effectif de cette Commission et je le regrette. J'ai donc pris connaissance mardi des documents — qui n'étaient pas disponibles lundi, parce que la personne concernée était absente pour maladie — et j'ai dû constater que parmi les questions que j'avais posées, aucune n'avait reçu de réponse en commission. Comment donc pourrais-je encore poser une question? Cela méritera une réflexion au niveau du Bureau.

Il est intéressant que vous ayez répondu aussi longuement à la problématique des vélos. A mes yeux, c'est une fête d'imaginer que ce sujet vous préoccupe tant. Vous n'êtes d'ailleurs pas le seul puisque j'ai entendu un grand nombre de membres de la majorité s'occuper de ce volet, notamment M. Demannez. Je vous avouerai cependant qu'après avoir entendu la cacophonie du discours de la majorité, Monsieur le Ministre, je comprends aisément que vous préfériez que les débats se déroulent en commission plutôt qu'en séance publique. Mais j'ai cru comprendre une chose que je demanderai que vous me la répétiez devant le Ministre Picqué. Vous avez dit en substance ne pas encore vous être prononcé sur la reconduction du PRD? Ce n'est donc pas acquis? Il faudra donc qu'entre M. Picqué et vous, nous sachions enfin qui a raison...

Je me permettrai donc de vous interroger à nouveau, très modestement, sur l'une ou l'autre question, même si elles sont introduites en commission et je suis sûr que vous me ferez la grâce de me donner, ne fût-ce qu'un début de réponse, ce dont je vous remercie. *(Applaudissements sur les bancs du PSC.)*

M. le Président. — La parole est à M. Demannez.

M. Jean Demannez. — Monsieur le Président, mon intervention sera brève. Je remercie le Ministre de sa réponse sur

le volet deux roues, en tout cas, et je me réjouis de ce que prochainement, nous pourrons débattre du contrat de mobilité dont il mesure l'importance qu'il revêt tout particulièrement pour le groupe socialiste.

ORDRES DU JOUR

Dépôt

MOTIES

Indiening

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, en conclusion de ces interpellations, deux ordres du jour ont été déposés.

Dames en heren, tot besluit van deze interpellaties werden twee moties ingediend.

Le premier, motivé, signé par Mme Evelyne Huytebroeck, M. Benoît Veldekens et M. Guy Vanhengel, est libellé comme suit:

«Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

— ayant entendu l'interpellation de M. Dominique Harmel à M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant «la cohérence des politiques que le Ministre mène en matière de déplacements dans la Région et leurs conséquences sur le paysage et l'environnement bruxellois» et l'interpellation jointe de M. Jean Demannez concernant «la problématique de la mobilité des deux-roues en Région bruxelloise» et la réponse du Ministre;

— Invite le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

— à veiller à une diminution des nuisances provoquées par la circulation automobile en ville (pollution, bruit, problèmes de santé);

— à respecter le PRD et à permettre une meilleure accessibilité de tous les Bruxellois aux transports en commun;

— à veiller au développement d'une politique volontaire à l'égard des cyclistes, des piétons et personnes à mobilité réduite, et à prévoir dans les budgets les moyens nécessaires pour réaliser les aménagements adéquats.»

De eerste, gemotiveerd, ondertekend door mevrouw Evelyne Huytebroeck, de heren Benoît Veldekens en Guy Vanhengel luidt als volgt:

«De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

— gehoord de interpellatie van de heer Dominique Harmel tot de heer Hervé Hasquin, Minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende «de logica van het beleid dat de Minister voert op het vlak van het vervoer in het Gewest en de gevolgen ervan voor het landschap en het milieu in Brussel» en de toegevoegde interpellatie van de heer Jean Demannez betreffende «het mobiliteitsprobleem van de tweewielers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest» en het antwoord van de Minister;

— Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

— de milieuhinder terug te dringen die door het autoverkeer in de stad wordt veroorzaakt (vervuiling, geluidsoverlast, gezondheidsproblemen);

— het GewOP na te leven en het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor alle Brusselaars;

— een beleid uit te bouwen ten voordele van de fietsers, de voetgangers en de personen met verminderde mobiliteit en in de begroting de nodige middelen vast te leggen voor de uitvoering van de nodige werkzaamheden.»

Le deuxième, l'ordre du jour pur et simple, est signé par MM. Eric van Weddingen et Jacques De Coster.

De tweede, de eenvoudige motie, is ondertekend door de heren Eric van Weddingen en Jacques De Coster.

Le vote sur ces ordres du jour aura lieu ultérieurement.

Over deze moties zal later worden gestemd.

La discussion est close.

De bespreking is gesloten.

M. le Président. — La séance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale est close.

De vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

Prochaine séance plénière à 14h30.

Volgende plenaire vergadering om 14.30 u.

La séance plénière est levée à 13h30.

De plenaire vergadering wordt om 13.30 u gesloten.

ANNEXES

MODIFICATION DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS

Par lettre du 30 septembre 1996, le groupe ECOLO communique la modification suivante:

Commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications

— la désignation de M. Alain Adriaens comme membre suppléant de la Commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications, en remplacement de M. Paul Galand.

COUR D'ARBITRAGE

En application de l'article 76 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie:

— les recours en annulation du décret de la Communauté flamande du 22 décembre 1995 portant modification de certaines dispositions du Titre I et du Titre II des décrets relatifs à la radiodiffusion et à la télévision, coordonnés le 25 janvier 1995;

le recours en annulation du décret de la Communauté flamande du 2 avril 1996 sanctionnant l'arrêté du Gouvernement flamand du 31 janvier 1996 modifiant le décret du 13 juillet 1994 relatif aux pensions de retraite allouées aux agents définitifs de la «Nederlandse Radio- en Televisieuitzendingen in België, Omroep van de Vlaamse Gemeenschap» et relatif aux pensions de survie allouées aux ayants droit de ces agents (n°s 956, 963, 964, 966 et 984 du rôle);

— le recours en annulation de l'article 91 de la loi du 20 décembre 1995 portant des dispositions fiscales, financières et diverses, introduit par la s.a. ITT Promedia (n° 967 du rôle);

— le recours en annulation des articles 11, 12 et 28, alinéa 1er, de la loi du 20 décembre 1995 portant des dispositions fiscales, financières et diverses, introduit par la s.a. Banque Dewaay e.a. (n° 969 du rôle);

— le recours en annulation de l'article 119 de la loi du 20 décembre 1995 portant des dispositions fiscales, financières et diverses, introduit par la Centrale générale du personnel militaire e.a. (n° 972 du rôle);

— le recours en annulation partielle ou totale des articles 24 et 25 de la loi du 20 décembre 1995 portant des dispositions sociales, introduit par l'UPEA (n° 973 du rôle);

— les recours en annulation totale ou partielle du décret de la Région flamande du 20 décembre 1995 modifiant le décret du 23 janvier 1991 relatif à la protection de l'environnement contre la pollution due aux engrais (n°s 974 et 978 du rôle);

— les recours en annulation de l'article 8 du décret de la Région flamande du 22 décembre 1995 contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 1996 (n°s 975, 976 et 977 du rôle);

BIJLAGEN

WIJZIGING VAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES

Bij brief van 30 september 1996, deelt de ECOLO-fractie de volgende wijziging:

Commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen

— de aanwijzing van de heer Alain Adriaens als plaatsvervangend lid van de Commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen, ter vervanging van de heer Paul Galand.

ARBITRAGEHOF

In uitvoering van artikel 76 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van:

— de beroepen tot gedeeltelijke vernietiging van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 22 december 1995 tot wijziging van sommige bepalingen van Titel I en Titel II van de decreten betreffende de radio-omroep en de televisie, gecoördineerd op 25 januari 1995;

het beroep tot vernietiging van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 2 april 1996 houdende bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 31 januari 1996 tot wijziging van het decreet van 13 juli 1994 betreffende de rustpensioenen toegekend aan de vastbenoemde personeelsleden van de Nederlandse Radio- en Televisieuitzendingen in België, Omroep van de Vlaamse Gemeenschap, en betreffende de overlevingspensioenen toegekend aan de rechtverkrijgende van die personeelsleden (nrs. 956, 963, 964, 966 en 984 van de rol);

— het beroep tot vernietiging van artikel 91 van de wet van 20 december 1995 houdende fiscale, financiële en diverse bepalingen, ingesteld door de n.v. ITT Promedia (nr. 967 van de rol);

— het beroep tot vernietiging van de artikelen 11, 12 en 28, eerste lid, van de wet van 20 december 1995 houdende fiscale, financiële en diverse bepalingen, ingesteld door de n.v. Banque Dewaay e.a. (nr. 969 van de rol);

— het beroep tot vernietiging van artikel 119 van de wet van 20 december 1995 houdende fiscale, financiële en diverse bepalingen, ingesteld door de Algemene Centrale van militair personeel e.a. (nr. 972 van de rol);

— het beroep tot gedeeltelijke of gehele vernietiging van de artikelen 24 en 25 van de wet van 20 december 1995 houdende sociale bepalingen, ingesteld door de BVVO (nr. 973 van de rol);

— de beroepen tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van het decreet van het Vlaamse Gewest van 20 december 1995 tot wijziging van het decreet van 23 januari 1991 inzake de bescherming van het leefmilieu tegen de verontreiniging door meststoffen (nrs. 974 en 978 van de rol);

— de beroepen tot vernietiging van artikel 8 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 22 december 1995 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1996 (nrs. 975, 976 en 977 van de rol);

— le recours en annulation de l'article 1er, alinéa 2, 2°, a à c, du décret de la Région wallonne du 6 mars 1996 modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne les jeux et paris, introduit par la s.a. Derby (n° 983 du rôle).

Pour information.

En application de l'article 77 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie:

— la question préjudicielle concernant l'article 208, § 1er, 1°, du Code des impôts sur les revenus, posée par la Cour de cassation (n° 962 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 26 du titre préliminaire du Code de procédure pénale, posée par le tribunal de première instance de Namur (n° 968 du rôle);

— les questions préjudicielles concernant les articles 320 et 332 du code civil, posées par la Cour d'appel de Liège (n° 970 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 205 du Code d'instruction criminelle, posée par la Cour de cassation (n° 979 du rôle).

Pour information.

En application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie les arrêts suivants:

— arrêt n° 44/96 rendu le 12 juillet 1996:

• les demandes de suspension partielle du décret de la Communauté flamande du 22 décembre 1995 portant modification de certaines dispositions du titre Ier et du titre II des décrets relatifs à la radiodiffusion et à la télévision, coordonnés le 25 janvier 1995 (nos 963, 964 et 966 du rôle);

— arrêt n° 45/96 rendu le 12 juillet 1996:

• les recours en annulation de la loi du 23 mars 1995 tendant à réprimer la négation, la minimisation, la justification ou l'approbation du génocide commis par le régime national-socialiste allemand pendant la seconde guerre mondiale, introduits par S. Verbeke et par J. Delbouille (nos 858 et 892 du rôle);

— arrêt n° 46/96 rendu le 12 juillet 1996:

• les questions préjudicielles concernant l'article 21 de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale, modifié par l'article 25 de la loi-programme du 24 décembre 1993 (nos 897 et 935 du rôle);

— arrêt n° 47/96 rendu le 12 juillet 1996:

• la question préjudicielle concernant l'article 62 de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse, modifié par la loi du 2 février 1994, posée par le tribunal de la jeunesse de Liège (n° 909 du rôle);

— arrêt n° 48/96 rendu le 12 juillet 1996:

• la demande de suspension partielle de l'article 3 du décret de la Communauté flamande du 13 juin 1996 modifiant le décret du 23 octobre 1991 relatif à la publicité des documents administratifs dans les services et établissements du Gouvernement flamand, introduite par H. Colin (n° 971 du rôle);

— het beroep tot vernietiging van artikel 1, tweede lid, 2°, a tot c, van het decreet van het Waalse Gewest van 6 maart 1996 houdende wijziging van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, wat de spelen en de weddenschappen betreft ingediend door de n.v. Derby (nr. 983 van de rol).

Ter informatie.

In uitvoering van artikel 77 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van:

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 208, § 1, 1°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen, gesteld door het Hof van Cassatie (nr. 962 van de rol);

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 26 van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Namen (nr. 968 van de rol);

— de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 320 en 332 van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door het Hof van Beroep te Luik (nr. 970 van de rol);

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 205 van het Wetboek van Strafvordering, gesteld door het Hof van Cassatie (nr. 979 van de rol).

Ter informatie.

In uitvoering van artikel 113 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van de volgende arresten:

— arrest nr. 44/96 uitgesproken op 12 juli 1996, inzake:

• de vorderingen tot gedeeltelijke schorsing van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 22 december 1995 tot wijziging van sommige bepalingen van titel I en titel II van de decreten betreffende de radio-omroep en de televisie, gecoördineerd op 25 januari 1995 (nrs. 963, 964 en 966 van de rol);

— arrest nr. 45/96 uitgesproken op 12 juli 1996, inzake:

• de beroepen tot vernietiging van de wet van 23 maart 1995 tot bestraffing van het ontkennen, minimaliseren, rechtvaardigen of goedkeuren van de genocide die tijdens de tweede wereldoorlog door de Duitse nationaal-socialistische regime is gepleegd, ingesteld door S. Verbeke en door J. Delbouille (nrs. 858 en 892 van de rol);

— arrest nr. 46/96 uitgesproken op 12 juli 1996, inzake:

• de prejudiciële vragen betreffende artikel 21 van de wet van 17 april 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering, gewijzigd bij artikel 25 van de programmawet van 24 december 1993 (nrs. 897 en 935 van de rol);

— arrest nr. 47/96 uitgesproken op 12 juli 1996, inzake:

• de prejudiciële vraag over artikel 62 van de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming, gewijzigd bij de wet van 2 februari 1994, gesteld door de jeugdrechtbank te Luik (nr. 909 van de rol);

— arrest nr. 48/96 uitgesproken op 12 juli 1996, inzake:

• de vordering tot gedeeltelijke schorsing van artikel 3 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 13 juni 1996 tot wijziging van het decreet van 23 oktober 1991 betreffende de openbaarheid van bestuursdocumenten in de diensten en instellingen van de Vlaamse Regering, ingesteld door H. Colin (nr. 971 van de rol);

— arrêt n° 49/96 rendu le 12 juillet 1996:

• le recours en annulation de l'article 57*bis*, alinéa 4, du Code du logement, tel qu'il a été remplacé par l'article 45 du décret du Conseil flamand contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 1996, introduit par E. Wilms et D. Thijs (n° 940 du rôle);

— arrêt n° 50/96 rendu le 12 juillet 1996:

• la question préjudicielle concernant l'article 479 du Code d'instruction criminelle, posée par la Cour de cassation (n° 848 du rôle).

Pour information.

DELIBERATIONS BUDGETAIRES

— le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel du 16 septembre 1996 modifiant le budget administratif ajusté 1996 par le transfert de crédits entre allocations de base du programme 3 de la division 14;

— le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel du 16 septembre 1996 modifiant le budget administratif ajusté 1996 par le transfert de crédits entre allocations de base du programme 4 de la division 14.

Pour information.

— arrest nr. 49/96 uitgesproken op 12 juli 1996, inzake:

• het beroep tot vernietiging van artikel 57*bis*, vierde lid, van de Huisvestingscode, zoals vervangen door artikel 45 van het decreet van de Vlaamse Raad van 22 december 1995 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1996, ingesteld door E. Wilms en D. Thijs (nr. 940 van de rol);

— arrest nr. 50/96 uitgesproken op 12 juli 1996, inzake:

• de prejudiciële vraag betreffende artikel 479 van het Wetboek van Strafvordering, gesteld door het Hof van Cassatie (nr. 848 van de rol).

Ter informatie.

BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN

— de Regering zendt, in uitvoering van artikel 15 van de coördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit van 16 september 1996 tot wijziging van de aangepaste administratieve begroting 1996 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 3 van afdeling 14;

— de Regering zendt, in uitvoering van artikel 15 van de coördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit van 16 september 1996 tot wijziging van de aangepaste administratieve begroting 1996 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 4 van afdeling 14.

Ter informatie.

50.799 — E. Guyot, s. a., Bruxelles