

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Séance plénière
du vendredi 20 mars 1998

Plenaire vergadering
van vrijdag 20 maart 1998

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

	Pages
EXCUSES	699
COMMUNICATIONS:	
Cour d'arbitrage	699
MODIFICATION A LA COMPOSITION DE GROUPE POLITIQUES RECONNUS ET A LA COMPOSITION DES COMMISSIONS	699
PROPOSITION DE RESOLUTION:	
Prise en considération	699
INTERPELLATION:	
— De M. Jean-Pierre Cornelissen à M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant «les menaces qui pèsent sur la réalisation de l'axe TGV Bruxelles-Liège-Cologne»	700
Discussion. — <i>Orateurs</i> : MM. Jean-Pierre Cornelissen, Jan Béghin, Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport	700
QUESTIONS ORALES:	
— De M. Thierry de Looz-Corswarem à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement, concernant «le devenir de la place du Luxembourg»	704
— De M. François Roelants du Vivier à M. Jos Chabert, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures, concernant «la mission économique de la Région de Bruxelles au Japon du 23 au 28 février 1998»	705

	Blz.
VERONTSCHULDIGD	699
MEDEDELINGEN:	
Arbitragehof	699
WIJZIGING VAN DE SAMENSTELLING VAN DE ERKENDE POLITIEKE FRACTIES EN VAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES	699
VOORSTEL VAN RESOLUTIE:	
Inoverwegingneming	699
INTERPELLATIE:	
— Van de heer Jean-Pierre Cornelissen tot de heer Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende «de dreigingen in verband met de uitvoering van de hogesnelheidslijn Brussel-Luik-Keulen»	700
Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de heren Jean-Pierre Cornelissen, Jan Béghin, Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer	700
MONDELINGE VRAGEN:	
— Van de heer Thierry de Looz-Corswarem aan de heer Charles Picqué, minister-voorzitter van de Regering, betreffende «de toekomst van het Luxemburgplein»	704
— Van de heer François Roelants du Vivier aan de heer Jos Chabert, minister belast met Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen, betreffende «de economische missie van het Brussels Gewest naar Japan van 23 tot 28 februari 1998»	705

	Pages		Blz.
QUESTIONS D'ACTUALITE :		DRINGENDE VRAGEN :	
— De M. Guy Vanhengel à M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, sur « les résultats de l'enquête sur l'incident qui s'est déroulé le 10 février dernier sur la ligne 2 du métro bruxellois »	706	— Van de heer Guy Vanhengel aan de heer Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, over « de resultaten van het onderzoek naar het incident op lijn 2 in de Brusselse metro van 10 februari jongstleden »	706
— De Mme Michèle Carthé à M. Jos Chabert, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures, sur « la concertation avec le pouvoir fédéral sur l'Accord multilatéral sur les investissements (AMI) »	707	— Van mevrouw Michèle Carthé aan de heer Jos Chabert, minister belast met Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen, over « het overleg met de federale overheid over de multilaterale overeenkomst over de investeringen »	707
— De M. Dominiek Lootens-Stael à M. Rufin Grijp, ministre de la Fonction publique, du Commerce extérieur, de la Recherche scientifique, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente, sur « la longue période d'attente lors d'appels téléphoniques au central 100 »	708	— Van de heer Dominiek Lootens-Stael aan de heer Rufin Grijp, minister belast met Openbaar Ambt, Buitenlandse Handel, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, over « de lange wachttijden bij telefoonoproepen bij de 100-centrale »	708
VOTES NOMINATIFS :		NAAMSTEMMINGEN :	
— Vote nominatif sur les ordres du jour déposés en conclusion de l'interpellation de M. Dominique Harmel à MM. Jos Chabert, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures, et Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant « la définition d'une politique de relations extérieures pour la Région et les institutions établies dans celle-ci », de l'interpellation jointe de Mme Marie Nagy concernant « le voyage du ministre Hasquin au Congo et les retombées prévues pour la Région » et de l'interpellation jointe de Mme Françoise Dupuis concernant « le récent voyage officiel du ministre Hasquin en République démocratique du Congo »	709	— Naamstemming over de moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Dominique Harmel tot de heren Jos Chabert, minister belast met Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen, en Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende « de vaststelling van een beleid inzake externe betrekkingen voor het Gewest en de instellingen die er gevestigd zijn », de toegevoegde interpellatie van mevrouw Marie Nagy betreffende « de reis van minister Hasquin naar Congo en de weerslag ervan voor het Gewest » en de toegevoegde interpellatie van mevrouw Françoise Dupuis betreffende « de officiële reis die minister Hasquin onlangs in de Democratische Republiek Congo heeft gemaakt »	709
— Vote nominatif sur les ordres du jour déposés en conclusion de l'interpellation de M. Sven Gatz à M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant « le permis d'urbanisme que le ministre a délivré pour le projet Music City », de l'interpellation jointe de Mme Michèle Carthé concernant « l'octroi du permis d'urbanisme à la société 'Language of Forms', concepteur de Music City » et de l'interpellation jointe de M. Dominique Harmel concernant « la délivrance du permis d'urbanisme permettant la réalisation du projet Music City »	710	— Naamstemming over de moties ingediend tot besluit van de interpellatie van heer Sven Gatz tot de heer Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende « de door de minister afgeleverde stedenbouwkundige vergunning voor het project Music City », de toegevoegde interpellatie van mevrouw Michèle Carthé betreffende « de afgifte van een stedenbouwkundige vergunning aan 'Language of Forms', initiatiefnemer van Music City » en de toegevoegde interpellatie van de heer Dominique Harmel betreffende « de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning voor het project Music City »	710

PRESIDENCE DE M. ARMAND DE DECKER, PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER ARMAND DE DECKER, VOORZITTER

— La séance plénière est ouverte à 9 h 35.

De plenaire vergadering wordt geopend om 9.35 uur.

M. le Président. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 20 mars 1998.

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van vrijdag 20 maart 1998 geopend.

EXCUSES — VERONTSCHULDIGD

M. le Président. — Ont prié d'excuser leur absence: MM. Bernard Clerfayt, Alain Leduc, Didier van Eyll, Emile Eloy, Mohammed Daif, Eric André, Mme Martine Payfa et M. Eric Tomas.

Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid: de heren Bernard Clerfayt, Alain Leduc, Didier van Eyll, Emile Eloy, Mohammed Daif, Eric André, mevrouw Martin Payfa en de heer Eric Tomas.

**COMMUNICATIONS FAITES AU CONSEIL
MEDEDELINGEN AAN DE RAAD**

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.*)

**MODIFICATION A LA COMPOSITION DE GROUPES
POLITIQUES RECONNUS ET A LA COMPOSITION
DES COMMISSIONS**

**WIJZIGING VAN DE SAMENSTELLING VAN DE
ERKENDE POLITIEKE FRACTIES EN VAN DE
SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES**

M. le Président. — Par lettre du 16 mars 1998, M. Mostafa Ouezekhti m'écrit ceci: « Monsieur le Président, je vous prie de bien vouloir acter qu'à dater de ce jour je ne fais plus partie du

groupe ECOLO et que je siégerai dorénavant au sein du groupe PRL-FDF. »

M. Van Weddingen m'écrit ce jour: « Monsieur le Président, j'ai l'honneur par la présente de vous informer que M. Ouezekhti fera partie du groupe PRL-FDF. »

Par ailleurs, par courrier du 19 mars, Mme Marie Nagy m'écrit ceci: « Monsieur le Président, par la présente je vous informe que M. Philippe Debry remplacera dorénavant M. Mostafa Ouezekhti comme secrétaire au Bureau du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Pourriez-vous également noter que M. Debry remplacera M. Ouezekhti comme membre effectif à la commission des Affaires intérieures et que M. Ouezekhti sera remplacé comme suppléant par M. Adriaens à la commission des Finances, et par moi-même à la commission des Affaires économiques. »

En ce qui concerne les remplacements en commission, il n'y a pas d'objection à cet égard? (*Non.*)

Il en sera donc ainsi.

En ce qui concerne le remplacement de M. Ouezekhti par M. Debry au Bureau, il est évident que l'on ne pourra l'entériner qu'après une réunion de la commission du Règlement. Elle sera convoquée mercredi en même temps que le Bureau élargi. Nous ferons l'analyse du règlement et nous procéderons à l'interprétation de celui-ci qui serait le cas échéant nécessaire.

N'y a-t-il pas d'objection? (*Non.*)

Il en sera donc ainsi.

Het is evident dat wij ons pas na een bijeenkomst van de commissie voor het Reglement kunnen uitspreken over de eventuele vervanging van de heer Ouezekhti als lid van het Bureau door de heer Debry. De desbetreffende commissie komt volgende week woensdag gelijktijdig met het Uitgebreid Bureau samen om het reglement te onderzoeken en het desgevallend te interpreteren.

Zijn er bezwaren? (*Neen.*)

Dan is aldus beslist.

PROPOSITION DE RESOLUTION

Prise en considération

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Inoverwegingneming

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution (M. Alain Adriaens et consorts) relative à la lutte contre les nuisances générées par le

survol de la Région de Bruxelles-Capitale par le trafic aérien dû à l'aéroport de Zaventem (n° A-236/1 — 1997/1998).

Pas d'observation ?

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

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie (de heer Alain Adriaens c.s.) betreffende de strijd tegen de hinder veroorzaakt door het luchtverkeer van en naar de luchthaven van Zaventem boven het Hoofdstedelijk Gewest (n° A-236/1 — 1997/1998).

Geen bezwaar ?

Verzonden naar de commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid.

INTERPELLATION — INTERPELLATIE

M. le Président. — L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Cornelissen à M. Hasquin, ministre.

Aan de orde is de interpellatie van de heer Cornelissen tot de heer Hasquin, minister.

INTERPELLATION DE M. JEAN-PIERRE CORNELISSEN A M. HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, CONCERNANT «LES MENACES QUI PESENT SUR LA REALISATION DE L'AXE TGV BRUXELLES-LIEGE-COLOGNE»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEAN-PIERRE CORNELISSEN TOT DE HEER HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, BETREFFENDE «DE DREINGEN IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN DE HOGESNELHEIDSLIJN BRUSSEL-LUIK-KEULEN»

Bespreking

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

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Il serait aujourd'hui difficile de contester que l'option TGV constitue la grande révolution ferroviaire de la fin du XX^e siècle et du début du troisième millénaire.

Sur toute une série de destinations à moyenne distance, la formule TGV offre de réels avantages de commodité, de gain de temps et de moindre pollution par rapport aux liaisons aériennes correspondantes.

Les villes qui sont reliées par le TGV se voient ainsi octroyer des atouts non négligeables sur le plan du développement économique. L'exemple récent de Lille est éloquent à cet égard.

Il n'est dès lors pas étonnant que dès 1990, la Commission européenne ait élaboré un schéma directeur des liaisons à grande vitesse dont la réalisation devrait aboutir vers 2010 à désen-

claver certaines régions de l'Union européenne, jusque là fortement pénalisées par une position relativement excentrique.

Certes, telle n'est pas la position de Bruxelles. Pour notre ville cependant, une situation au cœur d'un réseau de relations TGV constitue une confirmation du statut de centre de décision européen en même temps qu'un facteur de développement économique.

Assurément, depuis le tout début, on ne peut pas dire que l'enfantement du TGV se soit fait sans douleur en Belgique.

On garde en mémoire les bras de fer et les blocages des années 1990 et 1991 qui trahissaient surtout la volonté du partenaire le plus puissant au sein de l'Etat belge de récolter un maximum d'avantages à la faveur de la réalisation du TGV.

Par une liaison entre le dossier du TGV et celui du Plan décennal d'investissements Star 21, savamment orchestrée par un certain Dehaene, alors ministre fédéral des Communications, la Flandre obtient que les principales lignes ferroviaires flamandes soient portées à la vitesse de 200 km/heure. On s'en réjouit ! Il s'agit des axes Ostende/Bruxelles, Bruxelles/Louvain et Bruxelles/frontière néerlandaise, le TGV sur cette dernière ligne ne pouvant jamais atteindre sa vitesse de croisière vu l'arrêt à Anvers situé à peine 48 km de Bruxelles.

On aurait pu croire que ce qui était vrai pour les liaisons flamandes l'était aussi pour les liaisons wallonnes vers l'international. Malgré les demandes expresses fondées sur une situation objective, la liaison internationale Bruxelles/Luxembourg/Strasbourg n'eut pas cette chance et il n'y a pratiquement rien dans le plan décennal qui puisse lui garantir une amélioration à bref délai.

On se souvient aussi des lenteurs du chantier Bruxelles-frontière française.

On n'oublie pas non plus les incommensurables problèmes au niveau du financement qui n'ont trouvé une solution que dans un passé très récent, avec la création de la financière TGV.

On ne passera pas sous silence les tentatives de remise en cause par certains milieux flamands du seul tronçon en site propre à réaliser en Flandre le long de l'autoroute E40 entre Louvain et la Région wallonne. Ce qui justifia une légitime méfiance des Wallons.

Et puis, il y a cette question lancinante, ces hésitations répétées autour du tracé liégeois du TGV en direction de la frontière allemande. Tunnel de Soumagne ou non ?

Alors que ces dernières années, dans la foulée de la financière TGV, le calme et l'optimisme semblaient revenus, c'est brusquement la douche glaciale. Mais était-ce réellement une surprise totale ?

Lors d'une rencontre à Bonn, le ministre national des Communications, M. Daerden s'est entendu signifier par son homologue, M. Wissman et par le patron de la Deutsche Bahn, M. Ludwig, que l'Allemagne n'investirait pas dans une ligne à grande vitesse en site propre entre Cologne et la frontière belgo-allemande. Les 77 km concernés feraient l'objet d'une modernisation des installations existantes, ce qui permettrait un gain de 8 minutes tout en conservant un arrêt à Aix-la-Chapelle.

Aussitôt, on a entendu l'administrateur délégué de la SNCB, M. Etienne Schoupe, déclarer que «la SNCB ne peut se permettre de consentir des investissements considérables entre Liège et la frontière si les Allemands ne font pas la même chose de leur côté».

Au-delà de «l'étroite collaboration» dont se félicitèrent les ministres belge et allemand à l'issue de leur rencontre,

M. Daerden annonçait qu'on réexaminerait les options possibles en cherchant le meilleur rapport « qualité-prix ». Et de s'interroger s'il fallait réellement dépenser 10 milliards de plus pour un site propre permettant de ne gagner que 5 à 6 minutes par rapport à l'amélioration de la ligne existante.

Je ne désire pas m'apesantir sur les deux branches d'une alternative, laquelle a fait l'objet de tant et tant de discussions. Tout au plus peut-on rappeler que le site propre représente un investissement de 25 milliards compte tenu du creusement du tunnel de Soumagne sous le plateau de Herve. Quant à la modernisation de la ligne 37 qui longe la vallée de la Vesdre en direction de Verviers, son coût est loin d'être négligeable puisqu'il se monte officiellement à 16 milliards, un chiffre que certains observateurs autorisés estiment pourtant sous-évalué. Le profil sinueux de la vallée est aux antipodes des performances d'un TGV qui exige des tracés rectilignes.

Qu'a proposé le ministre Daerden en réponse à l'excellente interpellation de notre collègue fédéral, M. Reynders ? Vous ne devinez pas ? Une étude... scientifique et objective des différentes options possibles. Une de plus. Est-ce bien sérieux ? Est-ce bien utile alors que les plans de faisabilité des différentes options sont prêts depuis plusieurs années déjà ?

Les résultats de cette étude qui intégreront la problématique du temps de parcours, les conséquences écologiques et les intérêts des navetteurs seront connus fin 1998. M. Daerden a du reste affirmé que « pour lui, le train c'est d'abord le train des navetteurs ». Je partage ce souci de ne pas voir les navetteurs sacrifiés au seul profit du TGV, mais le TGV qui a en principe une autre fonction, doit-il comme le soulignait l'hebdomadaire *Trends-Tendances* se muer pour autant en un RER de luxe ?

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — En tout cas, il ne faut pas en faire un tortillard !

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Non, mais je crains qu'il ne soit en train de le devenir.

Le dossier est loin de se réduire au gain d'une poignée de minutes. De mauvais choix peuvent avoir des conséquences très néfastes, en particulier pour Bruxelles. En effet, tandis qu'on continue à étudier et à tergiverser en Belgique, une autre dynamique est en train de se concrétiser, qui rejoint des craintes que j'avais émises dès le 7 mai 1991 au cours d'une conférence de presse que le FDF consacrait à la problématique du TGV.

Nos amis français sont passés à la vitesse supérieure par la mise en œuvre du TGV est, Paris-Strasbourg, qui figurait déjà au schéma directeur européen de 1990 et qui justifiait nos craintes exprimées en 1991.

Le 8 février dernier, la Deutsche Bundesbahn a fait connaître sa volonté de prolonger le train rapide français jusqu'à Mannheim et Francfort. La ligne sera ouverte en 2004 à la suite d'un investissement de 600 millions de Deutsche Mark.

Au schéma directeur de 1990, Mannheim était qualifié de maillon-clé à étudier, tandis que la liaison vers Francfort était aménagée afin d'être portée à 200 km/heure.

Ce même schéma confirme aussi ce que le baron Clerdent et le député européen Desama ont rappelé récemment: depuis novembre 1989, on sait qu'il n'y a jamais eu le moindre engagement de la part de l'Allemagne de réaliser un site propre entre Cologne et la frontière. Le schéma indique en effet un aménagement de la ligne pour élever la vitesse. C'est tout ! L'échéance se situe aujourd'hui en 2005, soit après la réalisation vers Strasbourg, et représente quand même un investissement considérable de 908 millions de Deutsche Mark soit 18 milliards de francs belges.

Le seul élément neuf, c'est l'intention clairement manifestée de l'Allemagne de prolonger le TGV est français. Gageons que ceci n'est qu'une étape d'un prolongement ultérieur vers le nord et vers l'est. D'où notre question : qu'est-ce qui justifie en Belgique la remise en cause de l'option site propre, puisque l'attitude allemande est connue depuis les origines ?

Conséquences : un moindre intérêt pour la liaison vers Liège et Bruxelles et une révision à la baisse de la rentabilité de cet axe que les experts estimaient déjà limitée.

L'image sera indiscutablement ternie par les moindres performances. Nous savons bien pourquoi le TGV est aujourd'hui populaire. Si effectivement on réduit, ce qui en est la caractéristique principale, on peut s'attendre à des conséquences inéluctables. Ainsi, s'il est déjà possible de relier Paris depuis Bruxelles en 1 h 25, il faudra deux bonnes heures pour joindre Bruxelles à Cologne, alors que la distance entre les deux villes est inférieure.

Consolons-nous. Avec la nouvelle gare des Guillemins qui aura coûté cinq à six milliards, Liège disposera d'une gare « pharaonique » et il sera en outre possible de faire Liège-Verviers en 12 minutes au lieu de 16.

Le vrai problème, celui qui ne peut laisser indifférents des Bruxellois soucieux du développement ou tout simplement de l'avenir de leur ville, c'est que la liaison Allemagne-Paris ne passera plus par Bruxelles mais par cette autre ville aux ambitions européennes qu'est Strasbourg, et par l'est de la France. Pire encore, l'accessibilité de Bruxelles s'en trouvera réduite au départ de l'est de l'Europe alors que les futurs nouveaux membres de l'Union, la Pologne et la Tchéquie par exemple, sont à l'est de l'Allemagne et pourront se raccorder à la future liaison vers Francfort et Strasbourg.

Tout ceci est de nature à porter un préjudice réel aux intérêts économiques de Bruxelles et à son statut de capitale européenne. Je crois dès lors, monsieur le ministre, que les Bruxellois doivent faire entendre leur voix et revendiquer que le Gouvernement fédéral veille non seulement en théorie mais aussi en pratique aux intérêts économiques et internationaux de Bruxelles.

Tout en étant conscient de la difficulté de la tâche dans un dossier complexe où les intérêts propres de certains de nos partenaires passent clairement à l'avant plan et utilisent tous les rapports de force qui peuvent leur être favorables, je crois que nos dirigeants fédéraux doivent muscler leur attitude et ne pas, comme cela semble déjà être le cas, battre en retraite et se réfugier dans des atermoiements funestes sous la forme d'une x^e étude.

Je pense aussi, monsieur le ministre, que c'est le rôle du gouvernement bruxellois d'évoquer au fédéral le préjudice que notre région-capitale internationale risque de subir dans ce dossier et j'aimerais connaître les démarches que vous avez peut-être déjà entreprises ou que vous entreprendrez pour sauvegarder les intérêts bruxellois. (*Applaudissements sur les bancs PRL-FDF.*)

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

De heer Jan Béghin. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de beslissing tot de aanleg van een hoge snelheidslijn Brussel-Luik-Keulen is — de heer Cornelissen heeft er zopas nog op gewezen — niet van een leien dakje gelopen. Herinner u de uitspraak van Louis Tobback dat hij op de sporen zou gaan liggen indien deze lijn een feit werd. Wij wachten af wat er zal gebeuren als de eerste hogesnelheidstrein in Leuven passeert. Alleszins twijfelt niemand nog aan de realisatie ervan. Men is reeds enkele jaren geleden vanuit een zekere vrees met de eerste werken begonnen.

De lijn Brussel-Luik-Keulen is een uitstekend voorbeeld van wat in een cursus « politieke geschiedenis van België » de wafelijzerpolitiek zou worden genoemd. Maar ik kom niet terug op wat er allemaal reeds is gezegd en geschreven over de rendabiliteit en wenselijkheid van een HST-lijn richting Keulen. De beslissing is genomen en laten wij nu samen — dit is al een eerste antwoord op de uitgangspunten van de interpellant — overleggen hoe er het beste van te maken.

De heer Cornelissen vreest dat het hele project omwille van de weigering van de Duitse spoorwegen, de Bundesbahn, om een stukje HST-lijn tussen de Belgische grens en Keulen aan te leggen, in het water zal vallen, een project waarvan hij zelf toegeeft dat de rendabiliteit vanaf het begin gecontesteerd werd. Hij vreest bovendien de concurrentie van de TGV-Est in Frankrijk met als gevolg een ondermijning van de economische belangen van Brussel en zijn statuut als Europese hoofdstad.

Laten wij het eerst even hebben over het stukje HST-lijn tussen de Belgische grens en Keulen, dat de Duitse spoorwegen weigeren aan te leggen. De essentie van dit debat is inderdaad: is het verantwoord om tussen Luik en Keulen een volwaardige HST-lijn aan te leggen? Volgens ons is dat niet het geval en wij worden bijgetreden door Duitsland waar men toch weet wat efficiëntie betekent. De Duitse spoorwegen zijn om begrijpelijke redenen nooit in een dergelijke verbinding geïnteresseerd geweest. Ook de NMBS en de federale regering hebben daar altijd huiverachtig tegenover gestaan. Immers, de afstand tussen Keulen en Luik is veel te kort om een echte HST-verbinding te verantwoorden. Het HST-treinstel zou nooit op zijn volle snelheid kunnen rijden, omdat het al te vlug moet afremmen om in Luik te stoppen. Overigens, ook tussen Antwerpen en Brussel werd geen HST-lijn aangelegd, omdat een afstand van slechts 48 kilometer te klein is opdat de HST 300 kilometer per uur kan halen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen. — Op Belgisch grondgebied was dit inderdaad niet mogelijk, maar voorbij Antwerpen wordt de verbinding met de Nederlandse grens wel verzorgd door een HST-lijn.

De heer Jan Béghin. — Inderdaad. Tussen Brussel en Antwerpen kan men amper een snelheid van 200 kilometer per uur halen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen. — Deze beide dossiers zijn niet vergelijkbaar.

De heer Jan Béghin. — Het feit blijft dat wat de verbinding Brussel-Luik-Keulen betreft, er niet op volle snelheid kan worden gereden omdat men in Luik moet stoppen. En ik neem aan dat u er niet voor pleit om de stopplaats Luik af te schaffen?

Wij kunnen de beslissing van de Duitse spoorwegen betreuren, maar ze is begrijpelijk vanuit het oogpunt van de rendabiliteit, een criterium dat ten tijde van de wafelijzerpolitiek en soms nu nog hier in België maar al te vaak wordt vergeten.

Mijn fractie kan zich dan ook niet van de indruk ontdoen dat deze interpellatie in het Brusselse Parlement deel uitmaakt van een Franstalig offensief ten gunste van een of andere lobby om de duurste oplossing tussen Luik en de Duitse grens erdoor te drukken, namelijk een nieuw tracé met tunnel te Soumagne in plaats van de in het NMBS-plan ingeschreven modernisering van de bestaande spoorlijn tussen Luik en Keulen. Mijnheer Cornelissen, in het federale Parlement heeft uw federatiegenoot, de heer Didier Reynders, hierover reeds tweemaal minister Daerden geïnterpelleerd, met als resultaat dat deze laatste een nieuwe NMBS-studie heeft beloofd, vermoedelijk om de NMBS onder druk te zetten om toch maar voor de duurdere

oplossing te kiezen. Het is, mijns inziens, dan ook voorbarig te stellen dat de weigering van de Duitse spoorwegen de HST-lijn Brussel-Keulen in gevaar zou brengen.

Mijnheer de minister, het standpunt van de CVP-fractie is duidelijk. Wij weigeren mee te spelen in een Franstalige strategie om zoveel mogelijk uit de HST-pot te krijgen om er dan zinloze en onrendabele investeringen mee te financieren ten nadele van zinvolle investeringen. Wij verdedigen het huidige NMBS-plan en hebben vertrouwen dat de Duitse spoorwegen hun toezegging om alleszins de bestaande lijn tussen Keulen en de Duitse grens te verbeteren — de aanleg van een echte HST-lijn tussen Luik en Keulen is gelet op de te verwachten lage rendabiliteit en te hoge investeringskosten onverantwoord — zullen nakomen.

Laat het duidelijk zijn: wij verdedigen de verbinding Brussel-Keulen met stopplaats te Luik, gelet op de economische belangen en het Europees statuut van Brussel. Het is van enorm belang dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest via een HST-lijn met Duitsland is verbonden. De afwezigheid ervan zou een concurrentieel nadeel zijn ten opzichte van Straatsburg, indien deze stad op de HST-verbinding Parijs-Frankfurt komt te liggen.

Wij dringen erop aan dat, zoals gepland, de totale kost van de HST in ons land een kostprijs van 147 miljard niet overschrijft, wat al meer dan genoeg is, want hoe hoger de kosten tussen Luik en de Duitse grens, hoe meer besparingen er elders moeten komen. Dat lijkt ons niet verantwoord.

Mijnheer de minister, de CVP-fractie is ervan overtuigd dat Brussel als volwaardig knooppunt van hogesnelheidslijnen meer nog dan nu reeds het geval is, zijn Europese en internationale roeping moet kunnen waarmaken. Wij pleiten voor de HST-verbinding Brussel-Keulen zoals die nu door de NMBS en de federale regering is gepland. We laten ons niet op sleeptouw nemen door een of andere lobby om dure en nutteloze investeringen te doen.

Ik eindig mijn betoog met een suggestie gericht tot de heer Cornelissen. Wij bundelen beter al onze energie, niet om financiële middelen voor projecten elders vast te krijgen, maar om de NMBS ertoe aan te zetten het gewestelijk expresnet te realiseren.

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, le développement du TGV constitue un atout indéniable pour la Région de Bruxelles-Capitale. Notre situation géographique centrale dans le Réseau transeuropéen à grande vitesse est exceptionnelle. Le développement des institutions européennes et internationales offre un potentiel de clients susceptible de rendre le projet plus rentable.

Par ailleurs, vous n'ignorez pas que les résultats obtenus par le TGV dans sa structure actuelle, en termes de clientèle, ont largement dépassé les estimations préalables les plus optimistes. C'est notamment ce qui a amené la SNCF à bouleverser tous ses plans en ce qui concerne le TGV Terminal Nord, qui se situera sur le territoire de Bruxelles, à Schaerbeek-Formation.

Le fait que l'Allemagne n'investira pas dans une ligne nouvelle n'est pas un élément neuf. Déjà avant l'unification allemande, le schéma directeur de la Deutsche Bundesbahn prévoyait un aménagement de la ligne existante. Les plans plus récents précisent que la ligne sera adaptée à des vitesses de 250 km/h entre Cologne et Düren, en 2000, et à 160-200 km/h entre Düren et Aix-la-Chapelle, en 2003. Certaines portions seront portées à trois voies. L'investissement représente 27 milliards de francs pour 77 km. Les travaux sont en cours en plusieurs endroits. La

principale préoccupation du Land de Rhénanie Westphalie est actuellement de sauvegarder des créneaux pour les S-Bahn, c'est-à-dire les RER de Cologne et d'Aix-la-Chapelle. La priorité de la DB était, à l'époque, la création d'une ligne nouvelle entre Cologne et Francfort. Après de nombreuses péripéties, cette ligne est en construction et doit être mise en service en 1999. L'unification a mis l'Allemagne devant des choix impliquant des investissements ferroviaires colossaux sur des axes majeurs desservant Berlin. Les plans communiqués par l'Allemagne au Parlement européen en 1996 dans le cadre des discussions relatives au Réseau transeuropéen confirment cette orientation. Il est clair qu'aujourd'hui la DB axe sa politique sur les liaisons avec la France. Côté français cependant, les projets de financement du TGV Est Paris-Strasbourg sont sans cesse révisés à la baisse, de sorte que la ligne TGV Bruxelles-Cologne sera concurrentielle pendant plusieurs années, même sans ligne nouvelle entre Aix-la-Chapelle et Cologne. Il convient de préciser ici que la durée de trajet entre ces deux villes passera de 51 minutes à 33 minutes, soit plus d'un quart d'heure de gain. Le gain entre Bruxelles et Liège sera de 27 minutes pour 100 km de longueur et un coût estimé à 19 milliards de francs hors coût de la gare TGV de Liège.

La crainte a été exprimée que la Belgique tire argument du fait que l'Allemagne ne construit pas une ligne nouvelle pour revoir ses plans entre Liège et Aix-la-Chapelle. Je tiens à vous donner ici un certain nombre de précisions chiffrées et techniques.

Pour se faire une idée de la problématique, il faut savoir que ce tronçon représente 45 km de long, qu'il faut actuellement 42 minutes pour le parcourir et que dans le meilleur des cas, le gain de temps de parcours sera de 15 minutes, solution via le tunnel de Soumagne. Ce gain sera ramené à 12 minutes dans le tracé via Walhorn tandis que l'amélioration de la ligne actuelle, fort sinueuse et comportant de nombreux ouvrages d'art de Liège à Dolhain, ferait gagner 7 minutes.

Trois possibilités s'offrent donc à nous mais la différence entre la fourchette maximum et la fourchette minimum est de 7 minutes en tout et pour tout.

Le budget prévu pour cette réalisation est de 25 milliards de francs. La durée totale de trajet de Bruxelles à Cologne sera ramenée de 2 h 39 à 1 h 37, si le projet se réalise comme prévu avec le tunnel de Soumagne, et à 1 h 44 sans ce tunnel.

Il s'agit d'une durée très concurrentielle par rapport à l'auto et à l'avion. Outre les Thalys que la SNCB et la DB exploitent en partenariat depuis décembre 1997, la DB envisage de relier Bruxelles et Francfort par ICE, c'est-à-dire le TGV allemand dès la mise en service de la ligne nouvelle. La capitale financière européenne reliée à Bruxelles en direct est un atout indéniable pour Bruxelles !

Il existe un protocole entre l'Etat, la SNCB et les trois régions, datant du 8 décembre 1994, portant sur la réalisation simultanée des branches Bruxelles-frontière allemande et Bruxelles-frontière néerlandaise ainsi que sur la garantie que la réalisation du TGV ne portera préjudice au trafic voyageur intérieur et marchandises.

J'estime donc qu'il y a pas d'élément neuf susceptible de provoquer une intervention du Gouvernement auprès du Gouvernement fédéral en tout cas dans l'état actuel des choses. Je suis et reste néanmoins très attentif au respect des engagements du Gouvernement fédéral quant à la réalisation de la ligne TGV vers l'Allemagne.

Je rappelle, en effet, que Bruxelles s'enorgueillit d'avoir le TGV mais c'est tout de même parce qu'on a exproprié des dizaines d'hectares de terre en Wallonie; l'impact dans cette région n'est donc pas négligeable. Il est donc normal que Bruxelles, qui

bénéficie du TGV essentiellement du fait des expropriations auxquelles on a procédé sur le territoire de la Wallonie, reste cohérente avec les engagements qui ont été pris au niveau fédéral pour permettre à ce TGV d'arriver dans de bonnes conditions à Liège et de poursuivre sa route vers l'Allemagne, au même titre que l'on a décidé une prolongation vers les Pays-Bas. A mes yeux, c'est une question de loyauté fédérale et de respect des accords conclus.

Dans l'état actuel des choses, ces accords ne sont pas remis en cause. En fait, l'enjeu est d'ordre financier. Je ferai remarquer que c'est le ministre fédéral lui-même qui a soulevé la question.

Finalement, le problème qui se pose est le suivant: est-il opportun de creuser le tunnel de Soumagne, dont le coût est de 12 milliards pour gagner au maximum sept minutes, dans la meilleure des hypothèses ?

Tels sont l'enjeu et le débat qui se trouvent aujourd'hui au coeur des préoccupations de la région liégeoise. On peut comprendre un certain nombre d'incertitudes et d'inquiétudes puisque, comme je l'ai dit, l'Allemagne semble privilégier aujourd'hui les liaisons avec la France. Or, vous n'ignorez pas que ces deux pays constituent l'épine dorsale de l'Union européenne et dans ce cadre ont toujours entretenu d'excellentes relations entre eux. En revanche, du côté français, on ne peut pas dire qu'on mette le turbo — si je puis m'exprimer ainsi — pour réaliser les liaisons entre Paris, Strasbourg et l'Allemagne.

Il convient donc de rester serein. Un problème budgétaire se pose néanmoins que l'on ne peut évacuer d'un simple revers de la main. Le tunnel de Soumagne coûte 12 milliards pour gagner au maximum sept minutes. Or, d'autres tracés permettraient peut-être de gagner trois ou quatre minutes et éviteraient une dépense de 12 milliards.

Tel est l'enjeu qui est actuellement entre les mains du fédéral et de la SNCB. Vu la portée des enjeux budgétaires, je peux comprendre que l'on se soit encore donné le temps de la réflexion avant d'opter pour l'une des trois options qui s'offrent au Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, après avoir entendu les précisions apportées par M. Hasquin, je crois que nous sommes tous conscients des problèmes techniques qui se posent depuis le départ dans ce dossier.

Je suis néanmoins quelque peu sceptique quant aux nécessités de réaliser une nouvelle étude dans la mesure où je me demande ce que celle-ci pourra apporter de neuf par rapport à celles qui ont déjà été faites et pour lesquelles nous disposons déjà de conclusions.

A un certain moment, il faut bien trancher et décider. Vous avez eu raison de le rappeler, monsieur le ministre, je l'avais d'ailleurs déjà fait moi-même, il y a un impact budgétaire important.

Il l'est tout autant dans le cadre de la modernisation de la ligne actuelle. En effet, ceux qui connaissent bien cette ligne savent qu'elle est extrêmement pittoresque et agréable à parcourir: on longe la Vesdre de Liège à Verviers, on a le plaisir de passer d'un côté à l'autre de la vallée, ce qui est vraiment très agréable. Mais ce tracé ne correspond pas du tout au profil d'un TGV qui nécessite un trajet rectiligne. Il suffit de voir ceux qui sont les plus performants aujourd'hui pour s'en rendre compte.

Je suis également heureux, monsieur le ministre, que vous ayez rappelé que toutes les réalisations relatives au TGV en

Belgique constituent effectivement un tout et que, à l'heure actuelle, la Région wallonne a déjà consenti un nombre important de sacrifices dont nous, bruxellois, nous bénéficions.

C'est bien là que la solidarité interrégionale entre la Wallonie, Bruxelles et la Flandre est importante. Comme vous l'avez fait remarquer, il faut rappeler que beaucoup d'expropriations ont eu lieu en Wallonie. Certains villages ont été littéralement coupés en deux — je pense notamment à la localité d'Arbre — et des ouvrages d'art importants et très visibles dans le paysage ont dû être réalisés. Il n'est donc pas normal que, pour les tronçons entre Bruxelles et l'Allemagne, des contreparties suffisantes ne soient pas garanties à la Wallonie.

La question du gain des sept minutes, suivant la formule, ne doit évidemment jamais être considérée sur un bout de tronçon, mais bien sur l'ensemble de la rentabilité de la ligne.

J'ajouterai, en conclusion, que pour l'instant, je suis assez satisfait des précisions que vous avez apportées. Je pense, de toute manière, qu'il s'agit d'un dossier à l'égard duquel vous devrez rester vigilant, ainsi d'ailleurs que ceux qui vous succéderont.

Mme Françoise Dupuis. — Restons vigilants.

M. le Président. — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

QUESTIONS ORALES — MONDELINGE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

QUESTION ORALE DE M. THIERRY DE LOOZ-CORSWAREM A M. CHARLES PICQUE, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT, CONCERNANT « LE DEVENIR DE LA PLACE DU LUXEMBOURG »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER THIERRY DE LOOZ-CORSWAREM AAN DE HEER CHARLES PICQUE, MINISTER-VOORZITTER VAN DE REGERING, BETREFFENDE « DE TOEKOMST VAN HET LUXEMBURGPLEIN »

M. le Président. — Etant donné que la question porte sur les compétences de M. Hasquin, c'est ce dernier qui répondra à votre question au nom du Gouvernement.

La parole est à M. de Loos-Corswarem pour poser sa question.

M. Thierry de Loos-Corswarem. — Monsieur le Président, monsieur le ministre-président, mesdames, messieurs, la place du Luxembourg est inachevée au point de vue architectural. En effet, en consultant les plans de celle-ci, on peut constater que Saintenoy, son architecte, prévoyait une place fermée, c'est-à-dire la construction de bâtiments à droite et à gauche de la gare.

Une étude publiée par la Fondation Roi Baudouin vise à donner à ce site le caractère prévu dans les plans de son architecte. Celle-ci préconise les constructions figurant dans les plans originaux. Elle respecte donc la typologie originelle tout en

n'empêchant pas la circulation piétonne vers le Parlement européen.

Il ne peut être question de briser l'équilibre de cet ensemble en construisant des blocs administratifs de huit étages qui achèveraient de défigurer ce site qui, moyennant quelques corrections peu importantes, pourrait être l'un des plus conviviaux de Bruxelles. Nous atteindrions ce but en rétablissant d'un côté de la place les rez-de-chaussée, tels que prévus par l'architecte, et en mettant une peinture uniforme sur l'ensemble des immeubles de la place, en élargissant les trottoirs qui deviendraient des terrasses pouvant accueillir et retenir les nombreuses personnes passant en cet endroit, venant et allant au Parlement et à la gare.

Comme je pense qu'il n'est pas trop tard pour recomposer cette place et donc d'en faire un ensemble urbain de grande qualité, je voudrais savoir, monsieur le ministre, ce que vous prévoyez pour rendre à ce site son caractère original.

J'en arrive, monsieur le ministre Hasquin, à un passage que je comptais adresser à M. le ministre-président, puisqu'il est malgré tout ministre en titre. Voilà ce que je comptais lui dire : « Soyez non seulement celui qui aura achevé l'œuvre de Saintenoy, mais également celui qui l'aura sauvée, celui qui aura embelli cet ensemble néo-classique remarquable qui, grâce à vous, pourrait devenir pour Bruxelles un pôle d'attraction important. »

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, je souhaite apporter quelques précisions sur le devenir de la place du Luxembourg, puisque cet ensemble architectural fait aujourd'hui l'objet de plusieurs aménagements.

Tout d'abord, dans le cadre de l'accord de coopération, l'aménagement de la voirie rue de Trèves est en voie de réalisation. Cette refonte de l'espace public permettra aux voyageurs de mieux accéder à la gare et de garantir aux habitants et aux commerçants riverains un réaménagement des trottoirs.

Les taxis trouveront également des emplacements, tout en améliorant les conditions de circulation du quartier. La place elle-même fait l'objet d'un aménagement qui prévoit l'élargissement des trottoirs et un meilleur accueil des transports en commun. Les habitants et les visiteurs du quartier pourront ainsi bénéficier de larges terrasses prolongeant les cafés et restaurants de la place.

Dans le cadre de la construction des bâtiments pour le Parlement européen, plusieurs plans particuliers ont été élaborés avec la commune d'Ixelles. De chaque côté de la façade de la gare conservée est prévue la création de bâtiments refermant l'espace de la place et d'un gabarit en harmonie avec celle-ci. Les plans ont été revus à plusieurs reprises, précisément pour obtenir cette harmonie. Il a, en effet, été estimé que les bâtiments initialement conçus étaient beaucoup trop élevés et disproportionnés à côté des maisons et de ce qui resterait de la gare initiale. Il s'agit des bâtiments D4 et D5, originellement prévus pour accueillir une extension du Parlement européen.

Des projets sont actuellement en cours d'élaboration par la société Espace Léopold qui devra bientôt introduire des demandes de permis d'urbanisme pour ces constructions.

Dans le cadre du concours international que j'ai lancé avec le commissaire européen Liikanen, un embellissement profond de l'espace public pourra être réalisé. Le jury qui s'est déjà réuni pour sélectionner cinq projets se réunira une dernière fois, le 22 avril, pour départager les cinq candidats restants. J'ai d'ores et déjà inscrit au budget les montants nécessaires et affecté le

produit des charges d'urbanisme qui seraient imposées dans le périmètre du concours à la réalisation du projet lauréat.

Comme vous pouvez le constater, les initiatives ne manquent pas. Je suis convaincu que la place du Luxembourg ainsi que l'ensemble de son quartier pourront aborder l'an 2000 avec fierté, dans le respect des éléments de son passé mais aussi en préservant son avenir et celui des bâtiments. Je tiens à ajouter que les institutions européennes, qu'il s'agisse de la Commission, du Conseil des ministres ou du Parlement européen, constatant la nette volonté politique de la Région de Bruxelles de prendre avec le projet des Sentiers de l'Europe, ont pour la première fois décidé de financer des études pour moitié, ce qui a été fait.

Après plusieurs contacts que j'ai eus avec divers responsables européens siégeant notamment dans le jury, j'ai constaté qu'ils étaient très séduits par le projet qui confèrera un lustre indiscutable à l'ensemble du quartier entre le Berlaymont et le Parlement européen, et je crois pouvoir dire qu'il n'est pas exclu — et ce serait aussi une grande première — que les institutions européennes participent à la réalisation de ces aménagements.

Vous pouvez donc être rassurés. Les progrès sont indiscutables.

M. Thierry de Looz-Corswarem. — Monsieur le ministre, ce qui m'intéresse plus spécialement, c'est la hauteur des bâtiments qui seront construits à droite et à gauche de la gare. Combien de niveaux comptez-vous autoriser ?

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Je ne veux pas m'aventurer en citant de mémoire le nombre de niveaux. Tout ce que je peux affirmer, c'est que j'ai moi-même obligé la société Espace Léopold à revoir à la baisse le nombre de m² de bureaux prévus et donc, en même temps, le nombre d'étages des bâtiments, pour les ramener à des proportions beaucoup plus harmonieuses. Par rapport aux plans qui prévoyaient des bâtiments énormes, le nombre d'étages a été réduit d'à peu près la moitié. Ce sera donc beaucoup plus raisonnable. Votre souci de préserver l'harmonie est, dès à présent, rencontré.

M. Thierry de Looz-Corswarem. — Huit étages étaient prévus à l'origine. Si je vous comprends bien, il devrait donc y en avoir quatre.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Je viens de vous dire que je n'osais pas citer de mémoire le nombre de niveaux prévus. Autrement, vous m'accuseriez ensuite d'avoir menti ou de vous avoir induit en erreur. Je puis simplement vous assurer qu'il y en a beaucoup moins que prévu.

M. Thierry de Looz-Corswarem. — Vous avez dit qu'ils seraient réduits de moitié ! La moitié de huit, c'est quatre...

M. le Président. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. FRANÇOIS ROELANTS DU VIVIER A M. JOS CHABERT, MINISTRE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES, DU BUDGET, DE L'ENERGIE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, CONCERNANT «LA MISSION ECONOMIQUE DE LA REGION DE BRUXELLES AU JAPON DU 23 AU 28 FEVRIER 1998»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRANÇOIS ROELANTS DU VIVIER AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, FINANCIEN, BEGROTING, ENERGIE EN EXTERNE BETREKKINGEN, BETREFFENDE «DE ECONOMISCHE MISSIE VAN HET BRUSSELS GEWEST NAAR JAPAN VAN 23 TOT 28 FEBRUARI 1998»

M. le Président. — La parole est à M. Roelants du Vivier pour poser sa question. M. Hasquin y répondra en lieu et place du ministre Chabert.

M. François Roelants du Vivier. — Monsieur le Président, je remarque un juste retour des choses : en effet, voici quelque temps, des collègues interrogeaient M. le ministre Chabert sur un voyage de M. le ministre Hasquin. J'interroge aujourd'hui M. le ministre Hasquin sur un voyage de M. Chabert.

Le ministre Chabert s'est rendu au Japon du 23 au 28 février 1998 à la tête d'une mission économique. L'importance d'une telle mission doit être mesurée à l'aune de notre balance du commerce extérieur avec le Japon, actuellement déficitaire à l'égard de ce pays.

Il est donc important que le Parlement soit informé des résultats de la mission présidée par le ministre de l'Economie à cette occasion, dont le programme officiel nous apprend qu'il est « Vice-Président of the Government of the Brussels-Capital Region ».

M. le ministre peut-il donc informer le Parlement :

1. de la délégation qui accompagnait le ministre Chabert au Japon, soit les administrations et pararégionaux représentés, ainsi que les fonctions de leurs délégués;

2. du coût de cette mission;

3. des objectifs précis de la mission économique;

4. des résultats obtenus.

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, je réponds donc au nom du ministre Chabert :

« Il est exact que j'ai conduit une mission économique au Japon, du 23 au 28 février 1998.

Cette mission avait été préparée par ECOBRU, en collaboration avec les services extérieurs de notre Administration, et de notre attaché économique à Tokyo, et avait pour but de promouvoir Bruxelles comme lieu d'implantation pour des entreprises japonaises, qui ont souvent des ambitions européennes.

Lors de cette mission, un accent particulier a en outre été mis sur les Call centers paneuropéens.

A l'ambassade de Belgique, un colloque y a été consacré, colloque auquel 64 personnes ont participé, dont 43 entreprises japonaises importantes.

Nous avons également visité 14 entreprises à Tokyo, Okayama et Osaka.

Il est évident qu'il ne faut pas espérer des résultats immédiats de telles missions même si nos contacts nous ont permis de nous entretenir avec deux entreprises susceptibles de procéder à court terme à la restructuration de leurs filiales européennes, et qui ont retenu notre région comme lieu d'implantation possible.

Cette mission a eu lieu à un moment où les Japonais commencent à se poser, sous pression de la grave crise en Asie, des questions à propos de la politique d'investissement qu'ils ont menée durant ces dernières années, et qui s'orientait surtout vers le continent asiatique.

Par ailleurs, et avec l'introduction de l'euro, l'Europe fait l'objet d'une attention accrue de la part des chefs d'entreprises japonais. Cela a pour résultat que l'Europe a de nouveau plus de chances d'être retenue comme lieu d'implantation d'entreprises japonaises. Cela a d'ailleurs encore été souligné récemment par M. Nagao Hyodd, Ambassadeur du Japon en Belgique.

La délégation officielle était composée du directeur général de l'administration de l'Economie et de l'Emploi de la Région

de Bruxelles-Capitale, du coordinateur d'ECOBURU, d'un de ses experts, ainsi que de deux collaborateurs de mon cabinet. Un certain nombre de personnes du secteur privé ont également participé à ce séminaire mais ont payé leurs frais de voyage et de séjour. Etant donné qu'un certain nombre de factures doivent encore nous parvenir du Japon, il n'est pas possible de vous communiquer le coût total de cette mission.

Je propose donc de vous communiquer ce montant à une occasion ultérieure.»

M. François Roelants du Vivier. — Merci beaucoup, monsieur le ministre.

M. le Président. — L'incident est clos.

L'heure des questions d'actualité étant prévue à 11 h 30, je vous propose de suspendre momentanément nos travaux.

Ik stel u voor onze werkzaamheden te schorsen gezien de dringende vragen op onze agenda zijn ingeschreven op 11.30 uur.

— *La séance plénière est suspendue à 10 h 30.*

De plenaire vergadering wordt geschorst om 10.30 uur.

Elle est reprise à 11 h 35.

Ze wordt hervat om 11.35 uur.

M. le Président. — La séance est reprise.

De vergadering is hervat.

QUESTIONS D'ACTUALITE

DRINGENDE VRAGEN

M. le Président. — L'ordre du jour appelle les questions d'actualité.

Aan de orde zijn de dringende vragen.

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER GUY VANHENGEL AAN DE HEER HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, OVER «DE RESULTATEN VAN HET ONDERZOEK NAAR HET INCIDENT OP LIJN 2 IN DE BRUSSELSE METRO VAN 10 FEBRUARI JONGSTLEDEN»

QUESTION D'ACTUALITE DE M. GUY VANHENGEL A M. HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, SUR «LES RESULTATS DE L'ENQUETE SUR L'INCIDENT QUI S'EST DEROULE LE 10 FEVRIER DERNIER SUR LA LIGNE 2 DU METRO BRUXELLOIS»

De Voorzitter. — De heer Vanhengel heeft het woord voor het stellen van de vraag.

De heer Guy Vanhengel. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op dinsdag 10 februari jongstleden gebeurde er een incident op lijn 2 richting Simonis van de Brusselse metro: toen een conducteur uitstapte om de deuren te

deblokkeren, is het metrostel zonder conducteur weggereden en voorbij het eindstation Simonis tot stilstand gekomen. Op de daaropvolgende vergadering van het Brusselse Parlement heb ik de minister daarover ondervraagd, maar aangezien hijzelf in het buitenland vertoefde, heeft staatssecretaris Eric André zijn antwoord voorgelezen, antwoord waarin expliciet tot driemaal toe werd herhaald dat het technisch volledig onmogelijk is dat een metrostel zonder bestuurder rijdt. Uitgaande van die stelling heeft de MIVB de hypothese van metrojacking naar voren geschoven. Naar analogie met het carjacking meende men dat er in Brussel ook metro's kunnen worden gekaapt.

Achteraf is gebleken dat de bewering als zou totaal onmogelijk zijn dat een metrostel zonder bestuurder rijdt, misschien niet de juiste is. Uit verklaringen van bestuurders van metrostellen, verschenen in *La Lanterne* moet ik afleiden dat het wel mogelijk is om met een muntstuk van 20 frank of een ander voorwerp de bedieningsmechanismen van een metrostel zodanig te blokkeren dat het toestel wel rijdt zonder een bestuurder.

Wanneer men nu vaststelt dat het metrostel onmiddellijk na het sluiten van de deuren is vertrokken, gedurende heel het traject een perfect constante snelheid van iets meer dan 36 kilometer per uur — wat overigens zeer moeilijk is wanneer men manueel de snelheidsschakelaar bedient — heeft aangehouden, de betrokken metrobestuurder niet meteen de dispatching heeft gewaarschuwd, maar zijn toestel eerst al lopend nadien door het volgende metrostel te nemen, heeft achtervolgd en de MIVB geen klacht heeft neergelegd wegens de kaping van een metrostel, vraag ik mij af of er geen nieuwe elementen zijn die de ware toedracht van het incident aan het licht brengen.

Ik meen dat de Brusselaars in het bijzonder en al degenen die van de metro gebruik maken, in het algemeen recht hebben op de waarheid, ook al is dat niet aangenaam voor de MIVB. Wij hebben er alle belang bij te onderstrepen dat de kaping van metro's niet in een handomdraai kan, dat de juiste uitleg voor het incident wordt gegeven en dat dus aan het publiek de waarheid wordt bekendgemaakt.

De Voorzitter. — Mijnheer Vanhengel, dit is een dringende vraag en geen interpellatie.

De heer Guy Vanhengel. — Inderdaad, mijnheer de Voorzitter, maar ik had geen papiertje bij mij en ik was nu eenmaal gelanceerd...

De Voorzitter. — Mijnheer Vanhengel, met uw ervaring moet u er toch in slagen zich aan de spreektijd te houden.

De heer Guy Vanhengel. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb gezegd wat ik wou en hoop dat de minister klaarheid in deze zaak kan scheppen.

De Voorzitter. — Minister Hasquin heeft het woord.

De heer Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer. — Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, mijn antwoord is opgedeeld in vijf punten.

Ten eerste, het onderzoek van de rijkswacht loopt nog steeds. Vandaar dat ik moeilijk nieuwe elementen aan mijn antwoord van 11 februari kan toevoegen.

Ten tweede, de bestuurder van het rijtuig heeft de verantwoordelijke bevestigd dat hij de veiligheidssystemen niet heeft gesaboteerd.

Ten derde, de directie van de MIVB heeft nochtans administratieve sancties genomen ten aanzien van de bestuurder en

hem een rijverbod van drie dagen opgelegd omdat hij de algemene voorschriften niet heeft gerespecteerd.

Ten vierde, de MIVB bevestigt dat de systemen voor de objectieve beveiliging tegen elk aanrijdingsgevaar perfect hebben gefunctioneerd. Zij heeft evenwel bijkomende maatregelen genomen sinds het voorval.

Ten vijfde — dit is zeer belangrijk —, zij heeft ook de algemene procedure die de bestuurders moeten respecteren aangepast. Zo is het een bestuurder voortaan verboden om zijn rijtuig te verlaten zonder de dispatching hiervan op voorhand op de hoogte te brengen, zodat de lichten automatisch op rood overslaan. Daarenboven is hij verplicht om zijn rijtuig te vergrendelen, zodat enkel het gespecialiseerd personeel het rijtuig opnieuw kan doen functioneren.

De Voorzitter. — De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel. — Mijnheer de minister, uw laatste opmerking is inderdaad zeer belangrijk. Door de nieuwe maatregel kan alleszins een gelijkaardig incident worden vermeden. Het is juist dat alle veiligheidssystemen hebben gewerkt, wat bewijst dat onze metro bijzonder goed is beveiligd. Wij kunnen de passagiers wat dat betreft geruststellen.

Mijnheer de minister, sta mij toe een bijkomende vraag te stellen. Gaat u er nu mee akkoord dat de bewering dat een metrostel nooit zonder bestuurder kan rijden, niet helemaal correct is en dat zoiets technisch blijkbaar wel mogelijk is? Met andere woorden, komt u terug op uw vorige verklaring? Trouwens, de MIVB blijft hierover vaag: de PR-diensten zeggen wat anders dan de voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB. Ik meen dat er correcte informatie moet worden gegeven en het is bijgevolg aangewezen dat u hierin klaarheid schept.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Je n'ai pas d'autres réponses à donner, monsieur le Président.

De heer Jan De Hertog. — Mijnheer de Voorzitter, ik vraag kort het woord.

De Voorzitter. — Mijnheer De Hertog, ik kan dat jammer genoeg niet toelaten. Het gaat hier om een dringende vraag en volgens het reglement kan niemand anders dan de vraagsteller en de minister het woord voeren.

QUESTION D'ACTUALITE DE MME MICHELE CARTHE A M. JOS CHABERT, MINISTRE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES, DU BUDGET, DE L'ENERGIE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, SUR «LA CONCERTATION AVEC LE POUVOIR FEDERAL SUR L'ACCORD MULTILATERAL SUR LES INVESTISSEMENTS (AMI)»

«DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW MICHELE CARTHE AAN DE HEER JOS CHABERT MINISTER BELAST MET ECONOMIE, FINANCIËN, BEGROTING, ENERGIE EN EXTERNE BETREKKINGEN, OVER «HET OVERLEG MET DE FEDERALE OVEREENKOMST OVER DE INVESTERINGEN»

M. le Président. — La parole est à Mme Carthé pour poser sa question.

C'est M. le ministre Hasquin qui y répondra en lieu et place de M. Chabert.

Mme Michèle Carthé. — Monsieur le Président, monsieur le ministre-président, chers collègues, l'Accord multilatéral sur les investissements (AMI) est en négociation depuis 1995, dans le plus grand secret, par des diplomates et des économistes. Cet accord a été dénoncé au cours de ces dernières semaines tant par des associations que par des responsables politiques alertés par le réel danger que contient cet accord, et aussi dernièrement par le Parlement européen.

Il était prévu que l'AMI soit signé en avril 1998 par l'ensemble des gouvernements de notre pays et ensuite ratifié par chaque parlement, donc également par le Conseil régional bruxellois.

Pourriez-vous nous dire si le Gouvernement bruxellois a été associé à une quelconque discussion à ce sujet ou si un des représentants a participé à des négociations avec le fédéral? Dans l'affirmative, quelle est la position du Gouvernement sur cet accord?

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

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — Monsieur le Président, je vais faire part à Mme Carthé de la réponse préparée par les services de M. le ministre Chabert.

Je suis en mesure de confirmer que les négociations concernant l'Accord multilatéral sur les investissements sont actuellement en cours au sein de l'OCDE. Ces négociations devraient aboutir à un projet de convention qui vise à libéraliser et à protéger les investissements internationaux. Les négociateurs pour la Belgique à Paris sont des représentants des ministères fédéraux des Affaires étrangères et des Affaires économiques.

A ce jour, aucune consultation interministérielle n'a eu lieu sur ce projet de traité.

J'attire l'attention de l'honorable membre sur le fait qu'actuellement il ne s'agit que d'un projet dont la concrétisation, c'est-à-dire la signature de l'accord, n'interviendra pas au mois d'avril comme cela avait été prévu initialement.

Je puis vous assurer que je ne manquerai pas d'insister auprès de mon collègue fédéral pour qu'il m'informe sur l'état d'avancement de ces négociations.

Il va sans dire que la ratification de l'accord par la Belgique ne pourra se faire qu'en accord avec le Gouvernement et le Parlement bruxellois.

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

Mme Michèle Carthé. — Monsieur le ministre, je suis un peu surprise parce que, d'après mes informations, qui doivent toutefois être vérifiées, il semblerait que des concertations aient eu lieu avec le fédéral. J'avais les noms des différentes personnes y ayant participé, dont celui d'un collaborateur de M. Chabert. Mais peut-être s'agissait-il de négociations générales au niveau international et pas précisément au sujet de l'AMI.

M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport. — C'est une question qui n'est jamais remontée jusqu'au niveau gouvernemental!

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL AAN DE HEER RUFIN GRIJP, MINISTER BELAST OPENBARE AMBT, BUITENLANDSE HANDEL, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, OVER «DE LANGE WACHTTIJDEN BIJ TELEFOONOPROEPEN BIJ DE 100-CENTRALE»

QUESTION D'ACTUALITE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL A M. RUFIN GRIJP, MINISTRE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DU COMMERCE EXTERIEUR, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET DE L'AIDE MEDICALE URGENTE, SUR «LA LONGUE PERIODE D'ATTENTE LORS D'APPELS TELEPHONIQUE AU CENTRAL 100»

De Voorzitter. — De heer Lootens-Stael heeft het woord voor het stellen van de vraag.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vorige week zaterdag heeft een vrouw uit Anderlecht haar zieke kind zelf naar het Erasmusziekenhuis moeten brengen, omdat zij niet echt door de 100-centrale werd geholpen. Wat was daarvan de reden? Dat was niet omdat de telefoniste eentalig Franstalig was en haar niet begreep — wat ook zou kunnen gebeuren —, maar omdat het heel lang duurde eer zij antwoord kreeg op haar oproep.

Uit het antwoord dat zij van commandant Van Gompel kreeg, blijkt dat het gemiddeld 12 seconden duurt voor een oproeper bij de 100-centrale antwoord krijgt omdat Belgacom een filtersysteem heeft ingebouwd om te vermijden dat oproepers van 3-cijfercombinaties zoals de 100 en de 101 bij de verkeerde dienst terechtkomen. Dat begrijp ik niet zo goed. Misschien kunt u dat uitleggen.

Er is meer aan de hand. Soms loopt de wachttijd zelfs op tot twee minuten. Voor een persoon in een noodsituatie is twee minuten wachten vooraleer men aan de andere kant van de lijn gehoor krijgt, een eeuwigheid. Dit is een probleem dat ook door commandant Van Gompel in de pers als onaanvaardbaar wordt bestempeld en dat dringend moet worden opgelost; een probleem dat hij reeds bij het ministerie van Binnenlandse Zaken heeft aangekaart. Ik begrijp niet goed waarom hij zich tot het federale departement heeft gericht en niet in eerste instantie tot u, mijnheer de minister, om voornoemd probleem te verhelpen.

Mijnheer de minister, mijn vragen luiden: Bent u van dit probleem op de hoogte? Welke stappen overweegt u om aan dit probleem, dat toch acuut is, spoedig een oplossing te geven?

De Voorzitter. — Minister Grijp heeft het woord.

De heer Rufin Grijp, minister belast met Openbaar Ambt, Buitenlandse Handel, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de ietwat langer geworden wachttijden zijn onder meer te wijten aan de technische oplossing die Belgacom bedacht om de 100 ook via het op Europees vlak aanbevolen nummer 112 bereikbaar te maken. Men kan dus de hulpdiensten op het nummer 100 en het nummer 112 oproepen.

Het materieel waarover de 100-centrale beschikt, wordt door het federaal ministerie van Binnenlandse Zaken aangekocht, geïnstalleerd en onderhouden. Vandaar dat de heer Van Gompel zich tot dat departement heeft gericht. De Brusselse brandweer kan daar niets aan doen.

Voorts is het duidelijk dat indien verschillende oproepen tegelijk binnenkomen, de vijf normaal aanwezige aangestelden verplicht zijn ze na mekaar te beantwoorden. Ook dat kan een langere wachttijd met zich brengen. Zij hebben trouwens de lijst van de wachtende binnenkomende oproepen permanent op het scherm van hun werkpost onder ogen. Zij weten dus wanneer er nog andere oproepen zijn. De procedure verplicht hen, ingeval de lijst langer wordt, de oproepen sneller te behandelen zonder zich evenwel te overhaasten, natuurlijk.

Dat is ook het enige wat kan worden gedaan om de antwoordtijd in te korten, want het aantal werkposten in de 100-centrale en de aangestelden van wacht zijn beperkt. Ze voldoen ruim om in normale omstandigheden alle oproepen snel te behandelen. Overigens kunnen ze niet oneindig worden uitgebreid om op om het even hoeveel oproepen ogenblikkelijk te kunnen antwoorden.

Ook de oproependen mogen niet te snel in paniek geraken. Dikwijls stellen wij vast dat degenen die de oproeptijd te lang vinden, geneigd zijn de verbinding te verbreken, waarna zij opnieuw het nummer 100 intikken waardoor hun oproep weer vertraging oploopt.

Ziedaar mijn antwoord dat ik jammer genoeg moest voorlezen, maar het is nu eenmaal een technische materie.

De Voorzitter. — De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Toch heb ik een bijkomende vraag. Ik meen te hebben begrepen dat de wachttijd tot twee minuten kan oplopen wanneer er bijvoorbeeld diverse personen vanuit hetzelfde appartementsgebouw de 100-centrale oproepen voor eenzelfde ongeval dat voor de deur is gebeurd. Is het u ook bekend of er sprake is van al te lange wachttijden wanneer er vijf tot zes verschillende ongevallen op ongeveer hetzelfde tijdstip in het Gewest plaatshebben? Zo ja, dan is er sprake van een ernstig probleem en is het misschien wenselijk om de staf van het personeel dat de 100-centrale bemant, uit te breiden.

De heer Rufin Grijp, minister belast met Openbaar Ambt, Buitenlandse Handel, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mijnheer Lootens, het antwoord is eenvoudig. De lange wachttijden zijn een tijdelijk en exceptioneel probleem. Het is tijdelijk omdat de 100-centrale moet voldoen aan nieuwe door het departement van Binnenlandse Zaken opgelegde verplichtingen en het is exceptioneel omdat het zich niet dikwijls voordoet. Mocht dit laatste wel het geval zijn, dan zouden wij in de toekomst meer dan vijf personen tegelijk in de centrale aan het werk stellen.

VOTES NOMINATIFS

NAAMSTEMMINGEN

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

Conformément à la note approuvée par le Bureau élargi du 4 février 1998, relative aux modalités d'application de la décision prise le 14 juillet 1997 par le Conseil concernant la liaison de l'indemnité parlementaire à la présence lors des votes annoncés en séance plénière, je rappelle aux suppléants appelés à siéger qu'ils sont invités à venir signer la liste de présences auprès du greffier de notre Assemblée.

Aan de orde zijn de naamstemmingen.

Overeenkomstig de nota die het Bureau in uitgebreide samenstelling op 4 februari 1998 heeft goedgekeurd in verband met de regels voor de toepassing van de beslissing die de Raad op 14 juli 1997 heeft genomen met betrekking tot de koppeling van de parlementaire vergoeding aan de aanwezigheid tijdens de aangekondigde stemmingen in de plenaire vergaderingen, herinner ik er de opvolgers die zitting hebben aan dat zij verzocht worden de presentielijst bij de griffier van onze Assemblée te tekenen.

ORDRES DU JOUR DEPOSES EN CONCLUSION DE L'INTERPELLATION DE M. DOMINIQUE HARMEL A MM. JOS CHABERT, MINISTRE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES, DU BUDGET, DE L'ENERGIE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, ET HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, CONCERNANT «LA DEFINITION D'UNE POLITIQUE DE RELATIONS EXTERIEURES POUR LA REGION ET LES INSTITUTIONS ETABLIES DANS CELLE-CI», DE L'INTERPELLATION JOINTE DE MME MARIE NAGY CONCERNANT «LE VOYAGE DU MINISTRE HASQUIN AU CONGO ET LES RETOMBEES PREVUES POUR LA REGION» ET DE L'INTERPELLATION JOINTE DE MME FRANÇOISE DUPUIS CONCERNANT «LE RECENT VOYAGE OFFICIEL DU MINISTRE HERVE HASQUIN EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO»

Vote nominatif

MOTIES INGEDIED TIL BESLUIT VAN DE INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIQUE HARMEL TOT DE HEREN JOS CHABERT, MINISTER BELAST MET ECONOMIE, FINANCIEN, BEGROTING, ENERGIE EN EXTERNE BETREKKINGEN, EN HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, BETREFFENDE «DE VASTSTELLING VAN EEN BELEID INZAKE EXTERNE BETREKKINGEN VOOR HET GEWEST EN DE INSTELLINGEN DIE ER GEVESTIGD ZIJN», DE TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARIE NAGY BETREFFENDE «DE REIS VAN MINISTER HASQUIN NAAR CONGO EN DE WEERSLAG ERVAN VOOR HET GEWEST» EN DE TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE DUPUIS BETREFFENDE «DE OFFICIELE REIS DIE MINISTER HERVE HASQUIN ONLANGS IN DE DEMOCRATISCHE REPUBLIEK CONGO HEEFT GEMAAKT»

Naamstemming

M. le Président. — L'ordre du jour appelle le vote sur les ordres du jour déposés en conclusion de l'interpellation de M. Dominique Harmel à MM. Jos Chabert, ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures, et Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant «la définition d'une politique de relations extérieures pour la Région et les institutions établies dans celle-ci», de l'interpellation jointe de Mme Marie Nagy concernant «le voyage du ministre Hasquin au Congo et les retombées prévues

pour la Région» et de l'interpellation jointe de Mme Françoise Dupuis concernant «le récent voyage officiel du ministre Hervé Hasquin en République démocratique du Congo».

Aan de orde is de stemming over de moties ingediend naar aanleiding van de interpellatie van de heer Dominique Harmel tot de heren Jos Chabert, minister belast met Economie, Financiën, Begroting, Energie en Externe Betrekkingen en Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende «de vaststelling van een beleid inzake externe betrekkingen voor het Gewest en de instellingen die er gevestigd zijn», de toegevoegde interpellatie van mevrouw Marie Nagy betreffende «de reis van minister Hasquin naar Congo en de weerslag ervan voor het Gewest» en de toegevoegde interpellatie van mevrouw Françoise Dupuis betreffende «de officiële reis die minister Hervé Hasquin onlangs in de Democratische Republiek Congo heeft gemaakt».

Deux ordres du jour ont été déposés :

Twee moties werden ingediend :

Un ordre du jour motivé a été déposé par MM. Michel Lemaire, Philippe Debry et Guy Vanhengel.

Een gemotiveerde motie werd ingediend door de heren Michel Lemaire, Philippe Debry en Guy Vanhengel.

L'ordre du jour pur et simple est proposé par MM. Eric van Weddingen, Marc Cools, Mme Anne-Sylvie Mouzon et M. Jean-Pierre Cornelissen.

De eenvoudige motie wordt door de heren Eric van Weddingen, Marc Cools, mevrouw Anne-Sylvie Mouzon en de heer Jean-Pierre Cornelissen voorgesteld.

L'ordre du jour pur et simple ayant la priorité de droit, je mets cet ordre du jour aux voix.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.

(Les membres PSC (sauf M. Harmel), Ecolo, Vlaams Blok, VLD et Volksunie quittent leur banc.)

(De leden van de PSC (behoudens de heer Harmel), Ecolo, Vlaams Blok, VLD en de Volksunie verlaten hun bank.)

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

Mme Françoise Dupuis. — Monsieur le Président, puis-je vous demander d'attendre 12 heures précises ?

M. Dominique Harmel. — Y a-t-il un problème de quorum ?

Mme Françoise Dupuis. — J'ignore s'il y a un problème de quorum mais il y a un problème de convocation !

M. le Président. — Etant donné le nouveau règlement, cet aspect des choses est encore plus important qu'auparavant. Vous avez entièrement raison, madame Dupuis !

Nous procéderons au vote dans deux minutes.

— *La séance plénière est suspendue à 11 h 58.*

De plenaire vergadering wordt om 11.58 uur geschorst.

Elle est reprise à 12 heures.

Ze is om 12 uur hervat.

M. le Président. — La séance est reprise.

De vergadering wordt hervat.

Nous procédons au vote nominatif sur l'ordre du jour pur et simple.

Wij gaan thans over tot de naamstemming over de eenvoudige motie.

— Il est procédé au vote nominatif.

Tot naamstemming wordt overgegaan.

43 membres sont présents.

43 leden zijn aanwezig.

36 votent oui.

36 stemmen ja.

3 votent non.

3 stemmen neen.

4 s'abstiennent.

4 onthouden zich.

En conséquence, le Conseil l'adopte.

Bijgevolg wordt ze door de Raad aangenomen.

Ont voté oui :

Ja hebben gestemd :

M. Béghin, Mmes Bouarfa, Caron, Carthé, Carton de Wiart, MM. Cools, Cornelissen, De Coster, Decourty, De Decker, De Grave, de Jonghe d'Ardoye, de Lobkowicz, Demannez, de Patoul, Mme De Permentier, MM. Désir, Draps, Mmes Gh. Dupuis, Foucart, MM. Garcia, Gosuin, Grijp, Mme Guillaume-Vanderroost, MM. Hasquin, Hotyat, Ouezekhti, Picqué, Pivin, Roelants du Vivier, Romdhani, Mme Stengers, MM. Thielemans, Vandenbossche, Mme Van Pévenage et M. van Weddingen.

Ont voté non :

Neen hebben gestemd :

MM. de Looz-Corswarem, Eloy et Rozenberg.

Se sont abstenus :

Onthouden hebben zich :

Mme Fr. Dupuis, MM. Fripiat, Harmel et Mme Raspoet.

M. Thierry de Looz-Corswarem. — Le quorum a été atteint grâce au Front National.

M. Dominique Harmel. — J'ai pairé avec M. Eric André, retenu par d'autres devoirs.

Mme Françoise Dupuis. — Monsieur le Président, comme je l'ai fait remarquer lors de mon interpellation, j'étais frustrée de ne pas obtenir un certain nombre de réponses aux questions que nous avions posées, mais je ne souhaite évidemment pas personnaliser ce débat. Mon groupe a donc signé et voté la motion pure et simple.

Cela étant dit, autant il ne faut pas faire de ce voyage et des interpellations qu'il a suscitées une affaire d'Etat, autant nous

veillerons à ce que les options de politique extérieure de notre Conseil soient clairement et rapidement définies.

— *Les membres de l'opposition rentrent en séance.*

De leden van de oppositie keren terug in de vergaderzaal.

ORDRES DU JOUR DEPOSES EN CONCLUSION DE L'INTERPELLATION DE M. SVEN GATZ A M. HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT, CONCERNANT «LE PERMIS D'URBANISME QUE LE MINISTRE A DELIVRE POUR LE PROJET MUSIC CITY», DE L'INTERPELLATION JOINTE DE MME MICHELE CARTHE CONCERNANT «L'OCTROI DU PERMIS D'URBANISME A LA SOCIETE 'LANGUAGE OF FORMS' CONCEPTEUR DE MUSIC CITY» ET DE L'INTERPELLATION JOINTE DE M. DOMINIQUE HARMEL CONCERNANT «LA DELIVRANCE DU PERMIS D'URBANISME PERMETTANT LA REALISATION DU PROJET MUSIC CITY»

Vote nominatif

MOTIES INGEDIEND TOT BESLUIT VAN DE INTERPELLATIE VAN DE HEER SVEN GATZ TOT DE HEER HERVE HASQUIN, MINISTER BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER, BETREFFENDE «DE DOOR DE MINISTER AFGELEVERDE STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING VOOR HET PROJECT MUSIC CITY», DE TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW MICHELE CARTHE BETREFFENDE «DE AFGIFTE VAN EEN STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING AAN 'LANGUAGE OF FORMS', INITIATIEFNEMER VAN MUSIC CITY» EN DE TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIQUE HARMEL BETREFFENDE «DE AFGIFTE VAN DE STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING VOOR HET PROJECT MUSIC CITY»

Naamstemming

M. le Président. — L'ordre du jour appelle le vote sur les ordres du jour déposés en conclusion de l'interpellation de M. Sven Gatz à M. Hervé Hasquin, ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport, concernant «le permis d'urbanisme que le ministre a délivré pour le projet Music City», de l'interpellation jointe de Mme Michèle Carthé concernant «l'octroi du permis d'urbanisme à la société 'Language of Forms' concepteur de Music City» et de l'interpellation jointe de M. Dominique Harmel concernant «la délivrance du permis d'urbanisme permettant la réalisation du projet Music City».

Aan de orde is de stemming over de moties ingediend naar aanleiding van de interpellatie van de heer Sven Gatz tot de heer Hervé Hasquin, minister belast met Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, betreffende «de door de minister afgeleverde stedenbouwkundige vergunning voor het project Music City», de toegevoegde interpellatie van mevrouw Michèle Carthé betreffende «de afgifte van een stedenbouwkundige vergunning aan 'Language of Forms', initiatiefnemer van Music City» en de toegevoegde interpellatie van de heer Dominique Harmel betreffende «de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning voor het project Music City».

Deux ordres du jour ont été déposés :

Twee moties werden ingediend:

Un ordre du jour motivé a été déposé par Mme Françoise Dupuis.

Een gemotiveerde motie werd ingediend door mevrouw Françoise Dupuis.

L'ordre du jour pur et simple, proposé par MM. Eric van Weddingen et Jean-Pierre Cornelissen, est retiré par ses signataires qui cosignent également l'ordre du jour motivé.

De eenvoudige motie voorgesteld door de heren Eric van Weddingen en Jean-Pierre Cornelissen wordt ingetrokken door de ondertekenaars die ook de gemotiveerde motie medeondertekenen.

Je mets donc aux voix l'ordre du jour motivé, cosigné par Mme Françoise Dupuis, MM. Eric van Weddingen et Jean-Pierre Cornelissen.

Ik breng bijgevolg de gemotiveerde motie, medeonderkend door mevrouw Françoise Dupuis, de heren Eric van Weddingen en Jean-Pierre Cornelissen in stemming.

Mme Marie Nagy. — Pourquoi ne mettez-vous pas au vote l'ordre du jour pur et simple?

M. le Président. — Parce qu'il a été retiré par ses auteurs.

— Il est procédé au vote nominatif.

Tot naamstemming wordt overgegaan.

61 membres sont présents.

61 leden zijn aanwezig.

47 votent oui.

47 stemmen ja.

3 votent non.

3 stemmen neen.

11 s'abstiennent.

11 onthouden zich.

En conséquence, le Conseil l'adopte.

Bijgevolg wordt ze door de Raad aangenomen.

Ont voté oui:

Ja hebben gestemd:

M. Béghin, Mmes Bouarfa, Caron, Carthé, Carton de Wiart, MM. Cools, Cornelissen, De Coster, Decourty, De Decker, De Grave, de Jonghe d'Ardoye, de Lobkowitz, Demannez, Demaret, de Patoul, Mme De Permentier, MM. Désir, Draps, Mmes Fr. Dupuis, Gh. Dupuis, Foucart, Fraiteur, MM. Fripiat, Garcia, Gosuin, Grijp, Mme Guillaume-Vanderroost, MM. Harnel, Hasquin, Hotyat, Lemaire, Mme Lemesre, M. Michel, Mme Mouzon, MM. Ouezekhti, Picqué, Pivin, Mme Raspoet, MM. Roelants du Vivier, Romdhani, Mme Stengers, MM. Thielemans, Vandenbossche, Mme Van Pévenage, MM. van Weddingen et Veldekens.

Ont voté non:

Neen hebben gestemd:

MM. de Looz-Corswarem, Eloy et Rozenberg.

Se sont abstenus:

Onthouden hebben zich:

MM. Adriaens, Debry, Drouart, Galand, Gatz, Grimberghs, Mme Huytebroeck, M. Lootens-Stael, Mme Nagy, MM. Vanhengel et Van Wallegem.

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 sur convocation du Président.

Volgende plenaire vergadering op bijeenroeping van de Voorzitter.

— La séance plénière est levée à 12 h 05.

De plenaire vergadering wordt om 12.05 uur gesloten.

ANNEXE

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 de l'article 1^{er}, § 1^{er}, de la loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage, sur les entreprises de sécurité et sur les services internes de gardiennage, tel qu'il a été modifié par l'article 2, 1^o, de la loi du 18 juillet 1997, introduits par la sc Security Mediation Company et la srl Security Guardian's Institute n^{os} 1167 et 1299 du rôle).

— le recours en annulation de l'article 47^{decies}, § 2, du décret de la Région flamande du 2 juillet 1981 relatif à la gestion des déchets, inséré par l'article 2 du décret du 20 décembre 1989 contenant des dispositions d'exécution du budget de la Communauté flamande, introduit par le Conseil des ministres (n^o 1277 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 :

— les questions préjudicielles relatives à l'article 8, § 2, alinéa 4, de la loi du 10 juillet 1996 modifiant la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, posées par le Tribunal de première instance de Bruxelles (n^{os} 1210 et 1282 du rôle).

— les questions préjudicielles relatives à l'article 126, alinéa 2, du Code des droits de succession, posées par le Tribunal de première instance de Bruxelles (n^o 1264 du rôle).

— la question préjudicielle concernant l'article 425 du Code d'instruction criminelle, posée par la Cour de cassation (n^o 1269 du rôle).

— la question préjudicielle concernant l'article 7, alinéa 5, de l'arrêté royal n^o 50 du 24 octobre 1967 relatif à la pension de retraite et de survie des travailleurs salariés, posée par le Tribunal du travail de Bruxelles (n^o 1288 du rôle).

— la question préjudicielle concernant l'article 419, 1^o, du Code des impôts sur les revenus 1992, posée par le Tribunal de première instance de Bruges (n^o 1294 du rôle).

— la question préjudicielle relative à l'article 68 du Code des droits de succession, posée par le Tribunal de première instance de Marche-en-Famenne (n^o 1301 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^o 13/98 rendu le 11 février 1998, en cause :

• la question préjudicielle concernant l'article 479 du Code d'instruction judiciaire, posée par la Cour d'appel de Gand (n^o 1206 du rôle).

— arrêt n^o 14/98 rendu le 11 février 1998, en cause :

• la question préjudicielle concernant les articles 620 et 621 du Code judiciaire, posée par le Tribunal de première instance de Louvain (n^o 1208 du rôle).

BIJLAGE

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 vernietiging van artikel 1, § 1, van de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten zoals gewijzigd bij artikel 2, 1^o, van de wet van 18 juli 1997, ingesteld door de cv Security Mediation Company en door de cvba Security Guardian's Institute (nrs. 1167 en 1299 van de rol).

— het beroep tot vernietiging van artikel 47^{decies}, § 2, van het decreet van het Vlaamse Gewest van 2 juli 1981 betreffende het beheer van afvalstoffen, ingevoegd bij artikel 2 van het decreet van 20 december 1989 houdende bepalingen tot uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap, ingesteld door de Minister-raad (nr. 1277 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 vragen over artikelen 8, § 2, vierde lid, van de wet van 10 juli 1996 tot wijziging van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 1210 en 1282 van de rol).

— de prejudiciële vragen over artikel 126, tweede lid, van het Wetboek der successierechten, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 1264 van de rol).

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 425 van het Wetboek van strafvordering, gesteld door het Hof van Cassatie (nr. 1269 van de rol).

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 7, vijfde lid, van het koninklijk besluit nr. 50 van 24 oktober 1967 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor werknemers, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Brussel (nr. 1288 van de rol).

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 419, 1^o, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brugge (nr. 1294 van de rol).

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 68 van het Wetboek der successierechten, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Marche-en-Famenne (nr. 1301 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. 13/98 uitgesproken op 11 februari 1998, in zake :

• de prejudiciële vraag betreffende artikel 479 van het Wetboek van strafvordering, gesteld door het Hof van Beroep te Gent (nr. 1206 van de rol).

— arrest nr. 14/98 uitgesproken op 11 februari 1998, in zake :

• de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 620 en 621 van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Leuven (nr. 1208 van de rol).

— arrêt n° 15/98 rendu le 11 février 1998, en cause :

• la question préjudicielle concernant l'article 7, b), de l'annexe de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, posée par le Tribunal de police de Saint-Nicolas (n° 1250 du rôle).

— arrêt n° 16/98 rendu le 11 février 1998, en cause :

• les questions préjudicielles concernant des arrêtés de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale désignant des agents de l'agglomération de Bruxelles comme agents investis d'un mandat de police judiciaire, posées par le Tribunal de police de Bruxelles (n°s 1192, 1193, 1194, 1195, 1196, 1197 et 1198 du rôle).

— arrêt n° 17/98 rendu le 18 février 1998, en cause :

• le recours en annulation des articles 51 et 58 du décret de la Communauté française du 9 septembre 1996 relatif au financement des hautes écoles organisées ou subventionnées par la Communauté française, introduit par J. Tilleman (n° 1034 du rôle).

— arrêt n° 18/98 rendu le 18 février 1998, en cause :

• le recours en annulation des articles 23, 30 et 49 de la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux des pensions et de l'article 3, § 1^{er}, 2^o et 5^o, § 2, alinéa 1^{er}, de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne, introduit L. Nussbaum et autres (n° 1050 du rôle).

— arrêt n° 19/98 rendu le 18 février 1998, en cause :

• les recours en annulation :

* du décret de la Communauté flamande du 24 juillet 1996 «sanctionnant les objectifs finaux et les objectifs de développement du premier degré de l'enseignement secondaire ordinaire»;

* des articles 3, 4 et 6 du décret de la Communauté flamande du 24 juillet 1996 remplaçant les articles 6 à 6ter inclus de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement, abrogeant l'article 6quater de la même loi et modifiant l'article 5 du décret du 17 juillet 1991 relatif à l'inspection et aux services d'encadrement pédagogique, introduits par l'ASBL *Federalie van Rudolf Steinerscholen in Vlaanderen* et autres (n°s 1051, 1052 et 1053 du rôle).

— arrêt n° 20/98 rendu le 18 février 1998, en cause :

• la question préjudicielle concernant l'article 4, alinéa 1^{er}, de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, posée par le Tribunal du travail de Bruxelles (n° 1058 du rôle).

— arrêt n° 21/98 rendu le 18 février 1998, en cause :

• la question préjudicielle concernant les articles 126 et suivants et 155 du Code des impôts sur les revenus 1992 et l'article 4 de la loi du 7 décembre 1988 portant réforme de l'impôt sur les revenus et modification des taxes assimilées au timbre, posée par la Cour d'appel de Liège (n° 1067 du rôle).

— arrêt n° 22/98 rendu le 10 mars 1998, en cause :

• les recours en annulation :

* du décret de la Communauté française du 20 décembre 1995 contenant le budget général des Dépenses de la Communauté française pour l'année budgétaire 1996 et du décret du 25 juillet 1996 contenant l'ajustement de ce budget, en tant qu'ils ouvrent des crédits dans le programme 3 «Aide aux associations francophones des communes à statut linguistique spécial» de la division organique 61 («Affaires générales») du secteur «Culture et Communica-

— arrest nr. 15/98 uitgesproken op 11 februari 1998, in zake :

• de prejudiciële vraag over artikel 7, b), van de bijlage van het koninklijk besluit van 14 december 1992 betreffende de modelovereenkomst voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gesteld door de Politierechtbank te Sint-Niklaas (nr. 1250 van de rol).

— arrest nr. 16/98 uitgesproken op 11 februari 1998, in zake :

• de prejudiciële vragen betreffende besluiten van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve tot aanwijzing van agenten van de agglomeratie Brussel als agenten bekleed met een mandaat van gerechtelijke politie, gesteld door de Politierechtbank te Brussel (nrs. 1192, 1193, 1194, 1195, 1196, 1197 en 1198 van de rol).

— arrest nr. 17/98 uitgesproken op 18 februari 1998, in zake :

• het beroep tot vernietiging van de artikelen 51 en 58 van het decreet van de Franse Gemeenschap van 9 september 1996 betreffende de financiering van de door de Franse Gemeenschap ingerichte of gesubsidieerde hogescholen, ingesteld door J. Tilleman (nr. 1034 van de rol).

— arrest nr. 18/98 uitgesproken op 18 februari 1998, in zake :

• het beroep tot vernietiging van de artikelen 23, 30 et 49 van de wet van 26 juli 1996 tot modernisering van de sociale zekerheid en tot vrijwaring van de leefbaarheid van de wettelijke pensioenstelsels en van artikel 3, § 1, 2^o en 5^o, en § 2, eerste lid, van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie, ingesteld door L. Nussbaum en anderen (nr. 1050 van de rol).

— arrest nr. 19/98 uitgesproken op 18 februari 1998, in zake :

• de beroepen tot vernietiging van :

* het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 24 juli 1996 tot bekrachtiging van de eindtermen en de ontwikkelingsdoelen van de eerste graad van het gewoon secundair onderwijs;

* de artikelen 3, 4 en 6 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 24 juli 1996 tot vervanging van de artikelen 6 tot en met 6ter van de wet van 29 mei 1959 tot wijziging van sommige bepalingen van de onderwijswetgeving, tot opheffing van artikel 6quater van dezelfde wet en tot wijziging van artikel 5 van het decreet van 17 juli 1991 betreffende inspectie en pedagogische begeleidingsdiensten, ingesteld door de VZW *Federatie van Rudolf Steinerscholen in Vlaanderen* en anderen (nrs. 1051, 1052 en 1053 van de rol).

— arrest nr. 20/98 uitgesproken op 18 februari 1998, in zake :

• de prejudiciële vraag over artikel 4, eerste lid, van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Brussel (nr. 1058 van de rol).

— arrest nr. 21/98 uitgesproken op 18 februari 1998, in zake :

• de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 126 en volgende en 155 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 en artikel 4 van de wet van 7 december 1988 houdende hervorming van de inkomstenbelasting en wijziging van de met het zegel gelijkgestelde taksen, gesteld door het Hof van Beroep te Luik (nr. 1067 van de rol).

— arrest nr. 22/98 uitgesproken op 10 maart 1998, in zake :

• de beroepen tot vernietiging van :

* van het decreet van de Franse Gemeenschap van 20 december 1995 houdende de Algemene Uitgavenbegroting van de Franse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1996 en van het decreet van 25 juli 1996 tot aanpassing van die begroting, in zoverre ze kredieten openen in programma 3 «Steun voor de Franstalige verenigingen van de gemeenten met een speciale taalregeling» van organisatieafdeling 61 («Algemene Zaken») van de sector

tion» dans le «Tableau II — ministère de la Culture et des Affaires sociales;

* du décret de la Communauté française du 25 juillet 1996 contenant le budget général des Dépenses de la Communauté française pour l'année budgétaire 1997, en tant qu'ils ouvrent un crédit de 10,5 millions de francs dans le programme 3 «Aide aux associations francophones des communes à statut linguistique spécial» de la division organique 61 («Affaires générales») du secteur «Culture et Communication» dans le «Tableau I — ministère de la Culture et des Affaires sociales;

* de l'article 1^{er} du décret de la Communauté française du 20 décembre 1995 contenant le deuxième ajustement du budget général des Dépenses de la Communauté française pour l'année budgétaire 1996 et adoptant le décret contenant le budget général des Dépenses de 1997 en tant que cet article ouvre un crédit de 32 millions de francs, et au moins le crédit de 10,5 millions de francs qui y est inclus pour l'aide aux associations francophones des communes à statut linguistique spécial, dans le programme 1 «Information, promotion, rayonnement de la langue et de la culture française et de la Communauté française» de la division organique 31 («Affaires générales») du secteur «Secrétariat général» dans le «Tableau II — ministère de la Culture et des Affaires sociales», et des articles 2 et 4 du même décret (n^{os} 988, 990, 1068, 1088 et 1089 du rôle).

— arrêt n^o 23/98 rendu le 10 mars 1998, en cause:

• les questions préjudicielles concernant:

* l'article 317 du décret de la Communauté flamande du 13 juillet 1994 relatif aux instituts supérieurs en Communauté flamande, complété par l'article 133 du décret de la Communauté flamande du 8 juillet 1996 relatif à l'enseignement VII;

* les articles 133 et 148, 5^o, du décret de la Communauté flamande du 8 juillet 1996 précité;

* l'article 323, § 2, du décret de la Communauté flamande du 13 juillet 1994 précité, posées par le Conseil d'Etat (n^{os} 1057, 1093, 1099 et 1102 du rôle).

— arrêt n^o 24/98 rendu le 10 mars 1998, en cause:

• les questions préjudicielles concernant l'article 17 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 septembre 1993 portant modification du Code du logement pour la Région de Bruxelles-Capitale et relative au secteur du logement social, et l'article 9 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, posées par le Conseil d'Etat (n^o 1048 du rôle).

— arrêt n^o 25/98 rendu le 10 mars 1998, en cause:

• le recours en annulation de l'article 21, § 2, du décret de la Communauté flamande du 8 juillet 1996 relatif à l'enseignement VII, introduit par J. Nelissen (n^o 1062 du rôle).

— arrêt n^o 26/98 rendu le 10 mars 1998, en cause:

• la question préjudicielle concernant l'article 23 des lois coordonnées du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative, posée par le Conseil d'Etat (n^o 1095 du rôle).

— arrêt n^o 27/98 rendu le 10 mars 1998, en cause:

• la demande de suspension des articles 24/26, § 3, alinéa 2, et 24/34, § 2, de la loi du 27 décembre 1973 relative au statut du personnel du corps opérationnel de la gendarmerie, tels qu'ils ont été respectivement remplacé et complété par les articles 2 et 3 de la loi du 16 juillet 1997 portant modification de la loi précitée, introduite par la Fédération syndicale de la gendarmerie belge et autres (n^o 1261 du rôle).

Pour information.

«Cultuur en Communicatie» in «Tabel II — ministerie van Cultuur en Sociale Zaken»;

* van het decreet van de Franse Gemeenschap van 25 juli 1996 houdende de Algemene Uitgavenbegroting van de Franse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997, in zoverre het krediet van 10,5 miljoen frank opent in programma 3 «Steun voor de Franstalige verenigingen van de gemeenten met een speciale taalregeling» van organisatieafdeling 61 («Algemene Zaken») van de sector «Cultuur en Communicatie» in «Tabel I — ministerie van Cultuur en Sociale Zaken»;

* van artikel 1 van het decreet van de Franse Gemeenschap van 20 december 1996 houdende de tweede aanpassing van de Algemene Uitgavenbegroting van de Franse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1996 en houdende aanpassing van het decreet houdende de Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1997, in zoverre dat artikel een krediet opent van 32 miljoen frank, en ten minste het daarin begrepen krediet van 10,5 miljoen frank voor steun voor de Franstalige verenigingen van de gemeenten met een speciale taalregeling, in programma 1 «Informatie over, bevordering, uitstraling van de Franse taal en cultuur en de Franse Gemeenschap» van organisatieafdeling 31 («Algemene Zaken») van de sector «Secretariaat-Generaal» in «Tabel II — ministerie van Cultuur en Sociale Zaken», en van de artikelen 2 en 4 van hetzelfde decreet (nrs. 988, 990, 1068, 1088 en 1089 van de rol).

— arrest nr. 23/98 uitgesproken op 10 maart 1998, in zake:

• de prejudiciële vragen over:

* artikel 317 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 13 juli 1994 betreffende de hogescholen in de Vlaamse Gemeenschap, zoals aangevuld bij artikel 133 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 8 juli 1996 betreffende het onderwijs VII;

* de artikelen 133 en 148, 5^o, van het voormelde decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 8 juli 1996;

* artikel 323, § 2, van het voormelde decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 13 juli 1994, gesteld door de Raad van State (nrs. 1057, 1093, 1099 en 1102 van de rol).

— arrest nr. 24/98 uitgesproken op 10 maart 1998, in zake:

• de prejudiciële vragen over artikel 17 van de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 9 september 1993 houdende de wijziging (van de Huisvestingscode) voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en betreffende de sector van de sociale huisvesting, en artikel 9 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, gesteld door de Raad van State (nr. 1048 van de rol).

— arrest nr. 25/98 uitgesproken op 10 maart 1998, in zake:

• het beroep tot vernietiging van artikel 21, § 2, van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 8 juli 1996 betreffende het onderwijs VII, ingesteld door J. Nelissen (nr. 1062 van de rol).

— arrest nr. 26/98 uitgesproken op 10 maart 1998, in zake:

• de prejudiciële vraag betreffende artikel 23 van de gecoördineerde wetten van 18 juli 1966 op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gesteld door de Raad van State (nr. 1095 van de rol).

— arrest nr. 27/98 uitgesproken op 10 maart 1998, in zake:

• de vordering tot schorsing van de artikelen 24/26, § 3, tweede lid, en 24/34, § 2, van de wet van 27 december 1973 betreffende het statuut van het personeel van het operationeel korps van de rijkswacht, zoals respectievelijk vervangen en aangevuld bij de artikelen 2 en 3 van de wet van 16 juli 1997 tot wijziging van voormelde wet, ingesteld door de Syndicale Federatie van de Belgische Rijkswacht en andere (nr. 1261 van de rol).

Ter informatie.