

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Séance plénière
du vendredi 14 janvier 2000

Plenaire vergadering
van vrijdag 14 januari 2000

SEANCE DU MATIN

OCHTENDVERGADERING

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

| | Pages |
|---|-------|
| EXCUSES | 305 |
| COMMUNICATION DE LA PRESIDENTE | 305 |
| COMMUNICATIONS: | |
| — Cour d'arbitrage | 305 |
| — Délibérations budgétaires | 305 |
| — Modifications de la composition des commissions | 305 |
| — Cour des comptes - 156 ^e Cahier d'observation | 305 |
| COLLEGE D'ENVIRONNEMENT | |
| — Présentation de deux listes doubles de candidats | 306 |
| COLLEGE D'URBANISME | |
| — Renouvellement partiel - Présentation d'une liste double de candidats | 306 |
| PRISE EN CONSIDERATION | 307 |
| PROJET D'ORDONNANCE | |
| — Projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 29 août 1991 relative à la conservation de la faune sauvage et à la chasse (n ^{os} A-34/1 et 2 - SO 1999) | 307 |
| Discussion générale. — <i>Orateurs</i> : Mme Geneviève Meunier, rapporteuse, MM. François Roelants du Vivier, Guy Vanhengel, Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur, et Guy Vanhengel | 307 |

| | Blz. |
|---|------|
| VERONTSCHULDIGD | 305 |
| MEDEDELING VAN DE VOORZITTER | 305 |
| MEDEDELINGEN: | |
| — Arbitragehof | 305 |
| — Begrotingsberaadslagingen | 305 |
| — Wijzigingen van de samenstelling van de commissies | 305 |
| — Rekenhof - 156 ^e Boek van Opmerkingen | 305 |
| MILIEUCOLLEGE | |
| — Voordracht van twee lijsten van twee kandidaten | 306 |
| STEDENBOUWKUNDIG COLLEGE | |
| — Gedeeltelijke vernieuwing - Voordracht van een dubbeltal | 306 |
| INOVERWEGINGNEMING | 307 |
| ONTWERP VAN ORDONNANTIE | |
| — Ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 29 augustus 1991 betreffende de bescherming van de wilde fauna en betreffende de jacht (nrs. A-34/1 en 2 - GZ 1999) | 307 |
| Algemene bespreking. — <i>Sprekers</i> : mevrouw Geneviève Meunier, rapporteur, de heren François Roelants du Vivier, Guy Vanhengel, Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel, en Guy Vanhengel | 307 |
| | 303 |

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale — Compte rendu intégral
 Brusselse Hoofdstedelijke Raad — Volledig verslag

| | Pages | | Blz. |
|---|-------|---|------|
| Discussion des articles — vote réservé | 310 | Artikelsgewijze bespreking — aangehouden stemming | 310 |
| INTERPELLATIONS | | INTERPELLATIES | |
| — De M. Philippe Smits à Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur, concernant « la politique de l'utilisation des cours d'eau à Bruxelles » | 313 | — Van de heer Philippe Smits tot Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel, betreffende « het beleid inzake het gebruik van de waterlopen in Brussel » | 313 |
| Discussion. — <i>Orateurs</i> : MM. Philippe Smits, Alain Adriaens et Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur | 313 | Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de heren Philippe Smits, Alain Adriaens en Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel | 313 |
| — De M. Jean-Pierre Cornelissen à M. Jos Chabert, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « l'instauration de l'intégration tarifaire dans le cadre de la mise en œuvre du RER » | 317 | — Van de heer Jean-Pierre Cornelissen tot de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de invoering van een eenheidstarief in het kader van de totstandkoming van het GEN » | 317 |
| — Interpellation jointe de M. Jan Béghin concernant « la réalisation du Réseau express régional et l'utilisation des lignes de chemins de fer 26 et 28 pour les déplacements domicile/travail » | 317 | — Toegevoegde interpellatie van de heer Jan Béghin betreffende « de realisatie van het Gewestelijke Expresnet en het bepleiten van het inschakelen van spoorlijnen 26 en 28 in het woon-werkverkeer » | 317 |
| Discussion. — <i>Orateurs</i> : MM. Jean-Pierre Cornelissen, Jan Béghin, Marc Cools, Mme Michèle Carthé, MM. Denis Grimberghs, Michel Mook, Jos Van Assche, Mme Geneviève Meunier, MM. Jos Chabert, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, Jean-Pierre Cornelissen et la Présidente | 317 | Bespreking. — <i>Sprekers</i> : de heren Jean-Pierre Cornelissen, Jan Béghin, Marc Cools, mevrouw Michèle Carthé, de heren Denis Grimberghs, Michel Mook, Jos Van Assche, mevrouw Geneviève Meunier, de heren Jos Chabert, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, Jean-Pierre Cornelissen en de Voorzitter | 317 |
| Ordres du jour — dépôt | 328 | Moties — indiening | 328 |

PRESIDENCE DE MME MAGDA DE GALAN, PRESIDENTE
VOORZITTERSCHAP VAN MEVROUW MAGDA DE GALAN, VOORZITTER

- *La séance plénière est ouverte à 9 h. 40.*
- *De plenaire vergadering wordt geopend om 9.40 u.*

Mme la Présidente. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 14 janvier 2000 (*matin*).

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van vrijdag 14 januari 2000 (*ochtend*) voor geopend.

A ceux et à celles que je n'ai pas encore vus, je présente mes meilleurs vœux.

Aan hen dat ik nog niet gezien heb, bied ik mijn beste wensen aan.

EXCUSES — VERONTSCHULDIGDEN

Mme la Présidente. — Ont prié d'excuser leur absence: M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat, Mme Isabelle Emmery, MM. Rudi Vervoort, Walter Vandenbossche, Eric André, secrétaire d'Etat.

Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid: de heer Robert Delathouwer, staatssecretaris, mevrouw Isabelle Emmery, de heren Rudi Vervoort, Walter Vandenbossche, Eric André, staatssecretaris.

COMMUNICATION DE LA PRESIDENTE

MEDEDELING VAN DE VOORZITTER

Mme la Présidente. — Par télécopie reçue le 10 janvier 2000, M. Albert Mahieu, élu sur la liste Vivant, m'informe de sa décision de siéger comme député indépendant à partir du 1^{er} janvier 2000.

Per op 10 januari 2000 ingekomen fax, brengt de heer Albert Mahieu, verkozen op de Vivant-lijst, mij ter kennis dat hij vanaf 1 januari 2000, als onafhankelijk volksvertegenwoordiger zitting zal hebben.

COMMUNICATIONS FAITES AU CONSEIL

MEDEDELINGEN AAN DE RAAD

Cour d'arbitrage

Arbitragehof

Mme la Présidente. — Diverses communications ont été faites au Conseil par la Cour d'arbitrage.

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

Verscheidene mededelingen worden door het Arbitragehof aan de Raad gedaan.

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

Délibérations budgétaires

Begrotingsberaadslagingen

Mme la Présidente. — Divers arrêtés ministériels ont été transmis au Conseil par le Gouvernement.

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

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

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

*Modifications de la composition
des commissions*

*Wijzigingen van de samenstelling
van de commissies*

Mme la Présidente. — Par lettre du 7 décembre 1999, le groupe PRL-FDF communique certaines modifications à la composition des commissions.

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

Bij brief van 7 december 1999, deelt de PRL-FDF-fractie sommige wijzigingen mee in de samenstelling van de commissies.

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

*Cour des comptes
156^e Cahier d'observations*

*Rekenhof
156e Boek van opmerkingen*

Mme la Présidente. — Par lettre du 8 décembre 1999, la Cour des comptes transmet le 156^e Cahier d'observations adopté en son assemblée générale du 1^{er} décembre 1999.

Pour information.

Bij brief van 8 december 1999, zendt het Rekenhof het 156e Boek van opmerkingen dat het goedgekeurd heeft tijdens zijn algemene vergadering van 1 december 1999.

Ter informatie.

COLLEGE D'ENVIRONNEMENT

Présentation de deux listes doubles de candidats

MILIEUCOLLEGE

Voordracht van twee lijsten van twee kandidaten

Mme la Présidente. — Je vous rappelle que le Conseil doit encore présenter au Gouvernement deux listes doubles de candidats en vue de pourvoir au remplacement de M. Rik Coolen, démissionnaire et de M. André Watteyne, décédé.

Suite à l'annonce faite en séance plénière du 26 novembre 1999, la candidature suivante a été introduite:

— M. Alex Hermanne, chef du département Cyclotron à la VUB.

Le Conseil doit toutefois être saisi d'un nombre suffisant de candidatures pour pouvoir présenter au Gouvernement une liste double de candidats aux deux mandats vacants (soit au minimum quatre candidatures introduites).

Je vous propose dès lors de prolonger à nouveau le délai de dépôt des candidatures, annoncé en séance plénière le 26 novembre 1999, jusqu'au lundi 14 février 2000 à 12 heures.

Les candidatures devront m'être adressées et parvenir au greffe du Conseil. Les candidats sont invités à préciser, dans leur lettre de candidature, le nom du membre dont ils souhaitent achever le mandat et à joindre à leur candidature un extrait d'acte de naissance, ainsi qu'un *curriculum vitae* indiquant leurs qualifications et leur expérience professionnelle.

— Pas d'observation? (*Non.*)

Il en sera ainsi.

Ik herinner u eraan dat de Raad nog twee dubbeltallen moet voordragen aan de Regering om in de vervanging te voorzien van de heer Rik Coolen, ontslagnemend, en de heer André Watteyne, overleden.

Na de oproep tot kandidaatstelling tijdens de plenaire vergadering van 26 november 1999, is de volgende kandidatuur ingediend:

— de heer Alex Hermanne, diensthoofd VUB-Cyclotron.

De Raad moet evenwel een voldoende aantal kandidaturen ontvangen om aan de Regering twee dubbeltallen te kunnen voordragen voor de twee vacante mandaten (ten minste vier kandidaten).

Ik stel u voor de termijn voor het indienen van de kandidaturen, aangekondigd tijdens de plenaire vergadering van 26 november 1999, nog te verlengen tot maandag 14 februari 2000, om 12.00 uur.

De kandidaturen moeten aan mij worden gericht en op de griffie van de Raad toekomen. De kandidaten worden verzocht te preciseren, in de brief waarin ze zich kandidaat

stellen, wiens mandaat zij willen voleindigen en bij hun kandidatuur een uittreksel uit hun geboorteakte te voegen evenals een *curriculum vitae* met hun diploma's en hun beroepservaring.

— Geen opmerkingen? (*Neen.*)

Aldus zal geschieden.

COLLEGE D'URBANISME

*Renouvellement partiel
Présentation d'une liste double de candidats*

STEDENBOUWKUNDIG COLLEGE

*Gedeeltelijke vernieuwing
Voordracht van een dubbeltal*

Mme la Présidente. — Je vous rappelle que par lettre du 27 novembre 1998, le ministre de l'Aménagement du Territoire demandait au Conseil d'initier la procédure adéquate afin que le Gouvernement soit saisi de la liste double de candidats en vue du renouvellement partiel du Collège d'urbanisme. Les membres dont le mandat a expiré au 9 décembre 1998 sont MM. Luc Hennart, Willy Serneels et Eric Brewaeys.

M. Willy Serneels étant décédé, seuls MM. Luc Hennart et Eric Brewaeys sollicitent le renouvellement de leur mandat.

Suite à l'annonce faite en séance plénière du 26 novembre 1999, les candidatures suivantes ont été introduites:

— M. Jean-Claude Geus, président de chambre au Conseil d'Etat, en qualité de président du Collège d'urbanisme;

— M. Michel Renard, licencié en communication sociale, en qualité de membre du Collège d'urbanisme.

Le Conseil doit toutefois être saisi d'un nombre suffisant de candidatures pour pouvoir présenter au Gouvernement une liste double de candidats aux trois mandats vacants (soit au minimum six candidatures introduites).

Je vous propose dès lors de prolonger à nouveau le délai de dépôt des candidatures, annoncé en séance plénière le 26 novembre 1999, jusqu'au lundi 14 février 2000 à 12 heures.

Les candidatures devront m'être adressées et parvenir au greffe du Conseil. Les candidats sont invités à joindre à leur candidature un extrait d'acte de naissance, ainsi qu'un *curriculum vitae* indiquant leurs qualifications et leur expérience professionnelle.

— Pas d'observation? (*Non.*)

Il en sera ainsi.

Ik herinner u eraan dat de minister belast met Ruimtelijke Ordening, bij brief van 27 november 1998, aan de Raad vroeg de gepaste procedure te starten om ervoor te zorgen dat een dubbeltal voor de gedeeltelijke vernieuwing van het Stedenbouwkundig College aan de Regering bezorgd wordt. De leden wier mandaat op 9 december 1998 ten einde liep zijn de heren Luc Hennart, Willy Serneels en Eric Brewaeys.

De heer Willy Serneels is overleden en de heren Luc Hennart en Eric Brewaeys zijn opnieuw kandidaat.

Na de oproep tot kandidaatstelling tijdens de plenaire vergadering van 26 november 1999, zijn de volgende kandidaturen ingediend:

— de heer Jean-Claude Geus, kamervoorzitter bij de Raad van State als voorzitter van het Stedenbouwkundig College;

— de heer Michel Renard, licentiaat in de sociale communicatie (UCL) als lid van het Stedenbouwkundig College.

De Raad moet evenwel een voldoende aantal kandidaturen ontvangen om aan de Regering drie dubbeltallen te kunnen voordragen voor de drie vacante mandaten (ten minste zes kandidaturen).

Ik stel u voor de termijn voor het indienen van de kandidaturen, aangekondigd tijdens de plenaire vergadering van 26 november 1999, nog te verlengen tot maandag 14 februari 2000, om 12.00 uur.

De kandidaturen moeten aan mij worden gericht en op de griffie van de Raad inkomen. De kandidaten worden verzocht bij hun kandidatuur een uittreksel uit hun geboortakte te voegen evenals een *curriculum vitae* met hun diploma's en hun beroepservaring.

— Geen opmerkingen? (*Neen.*)

Aldus zal geschieden.

PROPOSITION DE RESOLUTION

Prise en considération

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Inoverwegingneming

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution (Mme Béatrice Fraiteur) visant à l'adoption de mesures transitoires relatives aux stations relais GSM et à la délivrance de permis d'urbanisme (n° A-59/1 - 1999/2000).

Pas d'observation?

Renvoi à la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de la Politique foncière.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie (mevrouw Béatrice Fraiteur) tot invoering van overgangsmaatregelen met betrekking tot de GSM-zendmasten en de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen (nr. A-59/1 - 1999/2000).

Geen bezwaar?

Verzonden naar de commissie voor Ruimtelijke Ordening, de Stedenbouw en het Grondbeleid.

PROJET D'ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE DU 29 AOUT 1991 RELATIVE A LA CONSERVATION DE LA FAUNE SAUVAGE ET A LA CHASSE

Discussion générale

ONTWERP VAN ORDONNANTIE TOT WIJZIGING VAN DE ORDONNANTIE VAN 29 AUGUSTUS 1991 BETREFFENDE DE BESCHERMING VAN DE WILDE FAUNA EN BETREFFENDE DE JACHT

Algemene bespreking

Mme la Présidente. — Mesdames, messieurs, l'ordre du jour appelle la discussion générale du projet d'ordonnance.

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

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

La parole est à Mme Meunier, rapporteuse.

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, messieurs les ministres et secrétaire d'Etat, je profite de cette première intervention pour vous souhaiter à tous une bonne et heureuse année et surtout une année parlementaire active, dynamique et fructueuse. Nous la commençons par les petits oiseaux puisque j'ai été désignée par la Commission Environnement pour vous faire rapport sur le projet de modification de l'ordonnance du 29 août 1991 relative à la conservation de la faune sauvage et à la chasse.

Ce projet de modification d'ordonnance a pour but de mettre fin à un vieux contentieux entre la Région et la Commission européenne. L'ordonnance du 29 août 1991 transposait la directive européenne 79/409 concernant la conservation des oiseaux sauvages.

La Commission européenne fait grief de ne pas avoir bien transposé l'article 6 de la directive.

En effet, même si l'ordonnance protège les oiseaux vivants et leurs cadavres, la Commission estime qu'elle doit viser aussi expressément les parties ou produits dérivés de ces oiseaux, comme, par exemple, les plats cuisinés ou les oiseaux empaillés.

L'autre grief porte sur le système de dérogation conforme à l'article 9 de la directive.

Deux avis motivés ont été adressés à la Belgique par la Commission; pour parer à ces deux critiques, le libellé de la directive est repris textuellement. La Commission a marqué son accord de principe pour cette modification.

Lors de la discussion générale, M. Adriaens s'est étonné du délai pour le dépôt de ce projet d'ordonnance. Le ministre a répondu qu'il avait réagi de manière rapide. Les avis motivés datent de 1995-1996; suite à un échange de courrier ce n'est qu'en octobre 1997 que la Commission a maintenu les deux griefs. Le Conseil de l'environnement a rendu un avis le 7 avril 1998. Le Conseil d'Etat a reçu le texte le 6 mai 1998 et n'a remis son avis qu'en avril 1999.

M. Adriaens a souhaité une liste des dérogations accordées par le Gouvernement, celle-ci se trouve en annexe au rapport. Il s'agit principalement des lapins dans les cimetières.

La discussion des articles a suscité très peu de questions, si ce n'est l'article 4 où deux auteurs ont déposé un amendement, M. Vanhengel et M. de Lobkowicz.

Le président a constaté que les auteurs n'étaient pas là pour le défendre et qu'ils n'avaient pas présenté de justification. Le ministre a déclaré qu'il n'était pas dans l'intention du Gouvernement de modifier l'article 4 mais uniquement de répondre aux critiques de la Commission européenne qui ne portaient pas sur l'article 4. L'amendement a été rejeté à l'unanimité. Tous les articles ont été adoptés à l'unanimité, de même que l'ensemble du projet d'ordonnance.

En tant que porte parole du groupe ECOLO, je vous annonce que celui-ci votera ce projet d'ordonnance, comme il avait voté en son temps l'ordonnance.

Il s'agit d'une adaptation plutôt technique suite aux remarques de la Commission européenne. Nous ne pouvons évidemment pas soutenir l'amendement qui a été déposé; nous avons déjà eu ce débat en 1991 où nous nous étions aussi opposés aux

défenseurs des chasseurs et de certains restaurants revendiquant la commercialisation des bécasses des bois. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Roelants du Vivier.

M. François Roelants du Vivier. — Madame la Présidente, chers collègues, je prendrai brièvement la parole d'abord pour remercier Mme Meunier de son excellent rapport, ensuite pour dire, au nom du groupe PRL-FDF, que nous adopterons le projet d'ordonnance qui nous est soumis.

Vous aurez constaté que deux de nos collègues ont déposé un amendement, comme c'est le droit individuel de chaque parlementaire. Je voudrais néanmoins souligner que mon groupe ne soutiendra pas l'amendement déposé.

La raison essentielle en est qu'il s'agit d'une application de la loi qui n'est pas conforme à la directive européenne. Nous avons en effet demandé des précisions juridiques et il apparaît que cet amendement n'est pas conforme au prescrit européen.

De heer Guy Vanhengel. — Ik verzoek de heer Roelants zijn beweringen te willen staven met de juiste argumenten. Hij heeft tot nu toe uitsluitend een aantal gratuite verklaringen geuit.

Uiteraard hebben wij onze eigen juridische diensten opgedragen de stand van zaken te analyseren. Zij hebben ons met grote stelligheid verzekerd dat de oplossing die wij voorstellen wel degelijk correct juridisch onderbouwd is.

M. François Roelants du Vivier. — Je pense qu'au moment de la discussion de l'amendement, il sera intéressant de préciser les arguments juridiques dans le détail. En ce qui me concerne, je ne manquerai pas de le faire et M. Vanhengel défendra certainement sa thèse.

J'en arrive à deux autres réflexions au sujet de ce projet.

Il s'agit d'une adaptation à la suite de remarques émanant de la Commission européenne. A mon sens, nous devons être de plus en plus attentifs à la nécessité de consulter la Commission européenne préalablement à la transposition des directives dans notre droit régional. J'ajouterai que le législateur que nous sommes a la possibilité d'être saisi des propositions de directive de la Commission européenne et de les évoquer. La semaine dernière, lors d'une réunion des présidents des commissions de l'Environnement tant du Parlement fédéral que des Parlements régionaux, nous avons souligné qu'il serait important pour un certain nombre de matières, de se saisir de ces propositions de la Commission européenne, afin de pouvoir intervenir en amont. Cela nous permettrait de ne pas nous retrouver, comme c'est souvent le cas, au moment où nous devons transposer une directive qui s'est imposée — car la Belgique par la voix de ses représentants, aura à l'adopter —, dans la situation qui est la nôtre actuellement.

Comme vous le savez en effet, nous devons au terme d'une période qui est en général de deux ans, comme c'est d'ailleurs le cas également pour les traités internationaux, ratifier les directives par une transposition dans le droit régional. Il est quelque peu frustrant, pour le législateur que nous sommes de ne pas participer à l'élaboration du droit! Je pense donc que, dans la mesure où nous avons la possibilité d'évoquer une directive européenne en préparation et d'y apporter notre contribution, nous devons la saisir, si bien que, d'une part, nous serons mieux avertis dès le départ et, d'autre part, notre contribution aura probablement été utile à la finalisation du projet de la Commission européenne. Nous serons donc beaucoup mieux armés, lorsque la directive reviendra dans son état final sous la forme

d'une transposition dans le droit régional. (*Applaudissements sur les bancs PRL-FDF.*)

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

De heer Guy Vanhengel. — Mevrouw de Voorzitter, naar aanleiding van de bespreking van het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 29 augustus 1991 betreffende de bescherming van de wilde fauna én betreffende de jacht feliciteer ik de voorzitter van de commissie van ganser harte voor de snelheid en de efficiëntie waarmee hij de commissiewerkzaamheden heeft geleid. Hij is erin geslaagd het snelheidsrecord te breken inzake de afhandeling van een ontwerp van ordonnantie. Nog vóór de heren de Lobkowitz, mijn medewerkers en ikzelf de zaal betraden, was de hele zaak al achter de rug. Het voorlezen van het verslag in de plenaire vergadering heeft meer tijd in beslag genomen dan de bespreking van het ontwerp in de commissie.

M. François Roelants du Vivier. — Monsieur Vanhengel, il est certain que si vous aviez été présent en commission, la discussion aurait été plus longue!

De heer Guy Vanhengel. — Waarschijnlijk wel.

Ik wijs erop dat de commissie ingevolge een technisch misverstand een toelichting bij het amendement dat door mijzelf en mijn collega werd ingediend. Deze toelichting is vandaag rondgedeeld bij de herindiening van ons amendement na verslag.

Waarover gaat ons amendement? Artikel 4 van de ordonnantie van 29 augustus 1991 betreffende de bescherming van de wilde fauna en betreffende de jacht wijzigt artikel 10 van de wet van 28 februari 1982 op de jacht en verbiedt soorten die beschermd zijn krachtens een norm van het internationale, nationale of gewestelijke recht, in de handel te brengen. Ons amendement strekt er geenszins toe wetgeving te wijzigen. Evenmin betwisten wij dat bepaalde diersoorten moeten worden beschermd en dus niet in de handel mogen worden gebracht. Het verbod op het in de handel brengen van beschermde soorten, dat slechts in een van de twee overige gewesten van ons land geldt, heeft evenwel zeer nadelige gevolgen voor de handelaars in wild en gevogelte en voor de restauranthouders in ons Gewest. Daarenboven kan deze bepaling worden beschouwd als een belemmering van het vrije verkeer van goederen binnen de Europese Unie. Ik verwijs in dit verband naar de artikelen 30 tot 36 van het Verdrag van Rome.

Als voorbeeld haal ik het geval van de houtsnip aan. In Vlaanderen mag er niet op houtsnip worden gejaagd en mag zij niet in de handel worden gebracht. In Wallonië is de jacht op deze vogel echter niet verboden en mag houtsnip in de periode van 15 oktober tot 10 januari in de handel worden gebracht. In de Europese Unie mag er overal op de houtsnip worden gejaagd en mag zij overal in de handel worden gebracht. Voor een keer is Brussel dus een absolute bondgenoot van Vlaanderen. Ik ga echter niet akkoord met wat er op dit vlak in Vlaanderen en in Brussel gebeurt. De positie van Brussel is in dit geval uniek.

Brussel bevindt zich binnen Europa in een uitzonderingspositie. Vlaanderen heeft een initiatief genomen dat het resultaat is van een politiek compromis dat jaren geleden werd bereikt. De vogel in kwestie, de houtsnip, komt in het Vlaamse Gewest amper voor. De vogel trekt via twee routes van Scandinavië naar Noord-Afrika. Het is bewezen dat de hoeveelheid geschoten houtsnippen geen enkel nadelig gevolg heeft voor het bestand van deze kolonie. In dit geval kan de Vlaamse Regering via artikel 4 van de ordonnantie bepalen wat liefhebbers van wild in Brussel op hun bord krijgen. Wij hebben ons als Brusselaars helemaal op de Vlaamse lijn geplaatst. Hierdoor lijden de Brus-

selse handelaars verlies zonder dat de houtsnip wordt beschermd aangezien restauranthouders in het Waalse Gewest de houtsnip wel mogen opdiene. Als ons amendement niet wordt aangenomen, komt deze bepaling alleen de Waalse restauranthouders ten goede. Ons Gewest, dat de hoofdstad van België en Europa is, geniet ook de faam een gastronomische hoofdstad te zijn. Deze faam moet hoog worden gehouden omdat zij de aantrekkingskracht van ons Gewest verhoogt. Het zou goed zijn om de vergissing die destijds werd begaan, naar aanleiding van de huidige technische aanpassing recht te zetten.

Ik geef nog een illustratie van het absurde karakter van de huidige situatie. De houtsnip komt in ons land amper voor en in Wallonië mag er worden gejaagd tussen 15 oktober en 10 januari. Daarenboven is de vogel helemaal niet in zijn bestaan bedreigd. Het zou demagogisch zijn om te beweren dat een openstelling voor de consumptie het bestaan in gevaar zou brengen. De houtsnip is gastronomisch heel belangrijk omdat ze in tegenstelling tot de fazant, de patrijs of de kip de unieke gewoonte heeft om zich volledig te ontlasten telkens ze opvliegt. Hierdoor is ze een van de meest propere en zuivere vogels hetgeen bij de bereiding een heel bijzondere smaak met zich meebrengt. Om die reden beschouwen veel kenners de houtsnip als een absolute delicatessen. Daarom zouden de grote restauranthouders van Brussel het dier graag op hun menu plaatsen.

Overigens mag men zich niet vergissen. Uit de woorden van de rapporteur zou men kunnen opmaken dat de houtsnip een klein diertje is. Dat is niet juist: het is een stevige vogel, even groot als een fazant of een patrijs. De jacht en de handel van de houtsnip is trouwens in heel Europa toegelaten.

Vele jagers — wat ik niet ben — uit ons Gewest begeven zich regelmatig naar Wallonië om daar de jachtsport te beoefenen. De huidige wetgeving leidt tot een situatie waarbij de Brusselselse jager die in Wallonië een houtsnip afschiet, deze vogel niet mee naar huis mag brengen om hem op te eten. De situatie is dermate lachwekkend dat de bevoegde douanediensdiensten de traditie hebben aangenomen om de houtsnip niet langer een houtsnip te noemen, maar een langbekduif, ofschoon deze vogel waarschijnlijk niet eens bestaat.

Collega de Lobkowicz en ik pleiten voor de rechtzetting van een anomalie en een absurde situatie die is ontstaan naar aanleiding van een of ander bizar compromis dat in Vlaanderen is ontstaan. Ik roep de leden dan ook op ons amendement aan te nemen waardoor de vele handelaars in wild en gevogelte en de vele uitmuntende restauranthouders worden geholpen. Nu dit amendement ter stemming voorligt in plenaire vergadering zal voor eens en altijd duidelijk worden wie bereid is deze vergissing recht te zetten en wie de zaak wil laten zoals ze is. Eindelijk zal duidelijk worden wie verantwoordelijk is. De restauranthouders en handelaars in wild en gevogelte zullen eindelijk weten wie deze absurde situatie in stand wil houden.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Roelants du Vivier.

M. François Roelants du Vivier. — Madame la Présidente, je sais qu'il n'est pas réglementaire d'intervenir deux fois sur le même sujet. Je suis quelque peu embarrassé car, après la présentation assez plaisante qu'a faite notre collègue Vanhengel, j'aurais aimé pouvoir lui répondre en invoquant des arguments juridiques. Cependant, cela ne peut se faire. J'avais donc prévu d'intervenir un peu plus tard, au moment où M. Vanhengel défendrait son amendement. Si vous le permettez, madame la Présidente, c'est ce que je ferai.

Mme la Présidente. — Je suggère qu'après la réponse du ministre, nous passions à l'examen des articles. Vous pourrez alors développer votre argumentation.

M. François Roelants du Vivier. — Madame la Présidente, n'ayant pas été prévenu du dépôt de l'amendement en question, je ne me suis pas muni d'une étude qui m'était nécessaire. Je vais donc essayer de me la procurer rapidement. Si ce n'est pas possible, je demanderai à pouvoir intervenir avant le vote.

Mme la Présidente. — Cela me rappelle un débat européen sur les étourneaux qui a eu lieu sous la présidence belge. Nous y avons passé une nuit! (*Sourires.*)

La parole est à M. Gosuin, ministre.

M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Madame la Présidente, j'essaierai de ne pas retenir l'Assemblée jusque tard dans la nuit! (*Sourires.*) Je répondrai également à l'amendement qui a été déposé, ce qui me permettra de clore mes interventions dans ce débat.

Je serai aussi lapidaire qu'est modeste l'objet du présent projet d'ordonnance.

Celui-ci n'a donné lieu à guère de débats au sein de la commission et ne devrait pas poser de grandes difficultés en séance plénière, car son objet est clairement circonscrit par les autorités européennes elles-mêmes.

C'est en effet une procédure d'infraction entamée par la Commission européenne contre la Belgique, et spécialement la Région de Bruxelles-Capitale, qui est à l'origine de ce projet: nonobstant le fait que la législation existante précise expressément l'interdiction de détenir, de transporter ou de commercialiser toute espèce protégée en vertu d'une disposition de droit international, la Commission européenne a estimé que ladite législation ne transposait pas correctement la directive européenne 79/409/CEE concernant la protection des oiseaux sauvages.

Puisque notre interprétation de la législation actuelle rejoignait la manière dont la Commission européenne souhaitait voir la directive transposée et qu'il s'agissait en l'espèce davantage d'une querelle de mots que d'une divergence de principe, il n'y a guère eu de difficultés à préparer le projet d'ordonnance qui vous est présenté aujourd'hui. Il a reçu l'aval de la Commission européenne mais aussi de la section de législation du Conseil d'Etat qui a proposé l'essentiel des dispositions que contient ce projet d'ordonnance dans la rédaction que vous lui connaissez maintenant.

C'est donc un projet qui a reçu l'assentiment de la Commission européenne et qui rejoint l'interprétation que nous nous faisons du respect à accorder en Région bruxelloise à la directive européenne sur la protection des oiseaux sauvages, projet dont l'essentiel de la rédaction fut de surcroît élaboré par le Conseil d'Etat. C'est donc un tel projet d'ordonnance qu'il vous est demandé de voter.

J'en viens à présent à l'amendement. A ce propos, je remercie M. Vanhengel, car j'ai craint un instant qu'il nous fasse un chantage à la fermeture des restaurants et à l'emploi de toutes les toques blanches. J'imaginai déjà des milliers de travailleurs défilant dans nos rues pour dénoncer la mise en péril de l'industrie Horeca en Région bruxelloise. Je constate que le propos de notre collègue a été mesuré.

Je ne me prononcerai pas sur le fond de l'amendement. Les arguments juridiques, que je vais citer sont suffisamment nombreux pour prouver que cet amendement ne peut être accepté.

La proposition d'amendement a été déposée en commission de l'Environnement lors du débat sur le projet d'ordonnance mais aucun des deux signataires, ni M. de Lobkowicz ni M. Vanhengel, n'était présent pour la défendre.

Je constate également que cet amendement vise à donner une portée au présent projet d'ordonnance qu'il n'a pas et qu'il ne peut avoir: ce projet d'ordonnance est destiné à mettre fin à une procédure d'infraction engagée par la Commission européenne contre la Belgique pour une mauvaise transposition de la directive sur la protection des oiseaux sauvages.

Il n'ouvrirait donc pas de discussion sur un article 5 sur lequel porte l'amendement. Ce dernier vise à autoriser le transport, l'entreposage, l'emballage et la commercialisation de toute espèce de gibier qui aurait été chassée dans le respect des lois de son pays d'origine.

Au regard du droit européen, cela pose un problème en ce sens que la commercialisation et le transport de certaines espèces de gibier nécessitent, d'après la directive européenne elle-même en son article 6, paragraphe 3, deuxième alinéa, une consultation préalable et obligatoire — que nous ne sommes pas et n'avons pas été en mesure de faire — avec la commission, en vue d'examiner si la commercialisation des spécimens des espèces concernées ne conduit pas ou ne risque pas de conduire à mettre en danger ladite espèce.

Nous sommes tous ici pour faire respecter les lois et je ne voudrais pas que nous votions un amendement qui ferait l'objet de recours ultérieurs parce que nous n'aurions pas respecté la directive. Je lis l'article 6, paragraphe 3 de cette dernière: «les Etats membres peuvent autoriser sur leur territoire pour les espèces mentionnées à l'annexe 3» — donc la bécasse — «les activités visées au paragraphe 1 et, à cet effet, prévoir des limitations pour autant que les oiseaux aient été licitement tués ou capturés ou autrement licitement acquis». Donc, la directive ne prévoit pas la possibilité de voter un tel amendement.

De heer Guy Vanhengel. — Mevrouw de Voorzitter, mag ik de minister even onderbreken, want hij spreekt zichzelf tegen. Zijn belangrijkste argument is dat overleg had moeten worden gepleegd vooraleer wij ons over het amendement kunnen uit spreken. Dat is niet juist. In het amendement wordt geen enkele dier met naam genoemd. Er wordt niet gesproken over *la bécasse*. Het amendement strekt ertoe een technische regeling uit te werken om het verbod om het dier te verhandelen, op te heffen.

In geen enkel Europees land staat de houtsnip op de beschermingslijst. Vlaanderen is het enige Gewest in Europa dat de houtsnip beschermt. Geen enkel Europees land zal de wijziging van de ordonnantie aanvechten, vermits in alle Europese landen het dier mag worden geschoten en worden verhandeld.

M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Vous auriez dû attendre que je poursuive la lecture de la directive, monsieur Vanhengel.

«Les Etats membres» — la Région par exemple — «qui souhaitent accorder une telle autorisation consultent au préalable la Commission avec laquelle ils examinent si la commercialisation des spécimens de l'espèce en question ne conduit pas ou ne risque pas de conduire, selon toute prévision raisonnable, à mettre en danger le niveau de population, la distribution géographique ou le taux de reproductivité de celle-ci, dans l'ensemble de la Communauté. S'il ressort de cet examen que, de l'avis de la Commission, l'autorisation envisagée conduit ou risque de conduire à l'un des dangers énumérés ci-dessus, la Commission

adresse à l'Etat membre une recommandation dûment motivée désapprouvant la commercialisation de l'espèce en question. Si la Commission estime qu'un tel danger n'existe pas, elle en informe l'Etat membre. La recommandation de la Commission est publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*. L'Etat membre qui accorde une autorisation en vertu du présent paragraphe, vérifie, à intervalles réguliers, si les conditions requises pour l'octroi de cette autorisation sont encore remplies.»

Je ne fais donc que citer une obligation légale. Si l'amendement était voté sans avoir été soumis à toutes les obligations de consultation, il serait pris en violation de la directive européenne.

Enfin, d'un point de vue strictement pratique cette proposition d'amendement crée des problèmes insolubles en matière de contrôle. En fait, il est demandé à l'IBGE de vérifier l'origine effective et exacte d'un gibier ou d'une partie du gibier et, lorsque celle-ci est avérée, de vérifier si la chasse de ce gibier était autorisée dans son pays ou dans sa région d'origine. Tout cela nécessite des investigations d'une certaine ampleur et un personnel dont nous ne disposons pas à l'heure actuelle. Il existe une disproportion totale entre l'objectif poursuivi par l'amendement et la mobilisation de moyens administratifs que nécessiterait le contrôle de l'exécution correcte de cette disposition. Pour des raisons de forme, je propose dès lors de rejeter ledit amendement. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Vanhengel. — Mevrouw de Voorzitter, de minister heeft gezegd dat *la bécasse* in Europa niet in gevaar is. Er is bijgevolg geen enkele reden waarom een Europees land enige opmerking zou maken over de wijziging van de ordonnantie. Het enige wat wij wensen is onze wetgeving af te stemmen op de Europese wetgeving.

Het argument in verband met de controle over het verhandelen van dieren dat de minister aanhaalt, is bijzonder lachwekkend. Er zouden in ons Gewest nu al controles moeten zijn op het verhandelen van allerlei soorten wild, vooral op de soorten die momenteel niet mogen worden verhandeld. Ik denk hierbij aan wild in het algemeen en niet zozeer aan gevogelte in het bijzonder.

Momenteel is er nauwelijks controle. Ik zou trouwens niet weten door wie ze zou worden uitgevoerd. Zeggen dat de controle op het verhandelen van *la bécasse* onmogelijk is omdat er dan extra personeel moet worden aangeworven, is lachwekkend.

Ik heb er nota van genomen dat de minister tot besluit geen juridische, maar vooral vormopmerkingen naar voren brengt om het debat te kunnen ontlopen. Het is duidelijk dat de standpunten aan beide zijden verschillen. Het is aan de leden van de Raad om te oordelen of de absurditeit blijft bestaan dan wel of de bestaande anomalie wordt weggewerkt. Het is aan hen te beslissen of de Europese wetgeving in ons Gewest zal worden toegepast.

Mme la Présidente. — La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Artikelsgewijze bespreking

Mme la Présidente. — Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance.

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

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 2. L'article 2, § 2, de l'ordonnance du 21 août 1991 relative à la conservation de la faune sauvage et à la chasse est complété comme suit:

«d) de vendre, de transporter pour la vente, de détenir pour la vente, de mettre en vente leurs dépouilles ainsi que toute partie ou produit facilement identifiable obtenu à partir de leurs dépouilles».

Art. 2. Artikel 2, § 2, van de ordonnantie van 21 augustus 1991 betreffende de bescherming van de wilde fauna en betreffende de jacht wordt aangevuld als volgt:

«d) het kadaver ervan alsmede de gemakkelijk herkenbare delen ervan of de eruit verkregen producten te verkopen, te vervoeren voor verkoop, in het bezit te hebben voor verkoop en ten verkoop aan te bieden».

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 3. L'alinéa 1^{er} de l'article 3 de l'ordonnance susvisée est remplacé par la disposition suivante:

«S'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, le Gouvernement pourra déroger à l'interdiction visée à l'article 2 pour les motifs suivants:

- dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques;
- dans l'intérêt de la sécurité aérienne;
- pour prévenir les dommages importants aux cultures, au bétail, aux forêts, aux pêcheries et aux eaux;
- pour la protection de la faune et de la flore;
- pour des fins de recherche et d'enseignement, de repeuplement, de réintroduction ainsi que pour l'élevage se rapportant à ces actions;
- pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées et de manière sélective, la capture, la détention ou toute autre exploitation judicieuse de certaines espèces en petites quantités.»

Art. 3. Artikel 3, eerste lid, van dezelfde ordonnantie wordt vervangen als volgt:

«De Regering kan, indien er geen andere bevredigende oplossing bestaat, om de volgende redenen afwijken van het in artikel 2 bedoelde verbod:

- in het belang van de volksgezondheid en de openbare veiligheid;
- in het belang van de veiligheid van de luchtverkeer;
- ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserijen en wateren;
- ter bescherming van fauna en flora;

— voor doeleinden in verband met onderzoek en onderwijs, het uitzetten en herinvoeren van soorten en voor de met deze doeleinden samenhangende teelt;

— om het vangen, het houden of elke andere wijze van verstandig gebruik van bepaalde soorten in kleine hoeveelheden selectief en onder strikt gecontroleerde omstandigheden toe te staan.»

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 4. Un article 7, rédigé comme suit, est inséré dans la même ordonnance:

«Le Gouvernement peut, en application de l'article 104 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, intégrer les dispositions de la présente ordonnance au Code bruxellois de l'environnement.»

Art. 4. In dezelfde ordonnantie wordt een artikel 7 ingevoegd, luidend als volgt:

«De Regering kan, met toepassing van artikel 104 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, de bepalingen uit deze ordonnantie in het Brussels Milieuwetboek opnemen.»

— Adopté.

Aangenomen.

MM. Vanhengel et de Lobkowicz présentent l'amendement que voici:

De heren Vanhengel en de Lobkowicz stellen volgend amendement voor:

Ajouter un article 5 (nouveau) rédigé comme suit:

«L'article 10 de la loi du 28 février 1882 sur la chasse, modifié par l'ordonnance du 29 août 1991 relative à la conservation de la faune sauvage et à la chasse, est remplacé par la disposition suivante:

«Il est interdit de détenir, de transporter et de commercialiser toute espèce protégée en vertu d'une disposition de droit international, européen ou national.

Les négociants en gibier, traiteurs et restaurateurs peuvent transporter, faire transporter, entreposer, emballer, transformer ou commercialiser toute espèce de gibier pour autant qu'ils puissent établir l'origine du gibier et démontrer qu'ils le détiennent régulièrement, c'est-à-dire selon les règles en vigueur dans l'Etat ou dans la région d'origine du gibier.»

Toute infraction aux dispositions du présent article est punie d'une amende de 100 à 100 000 francs.»

Een artikel 5 (nieuw) toe te voegen luidend als volgt:

«Artikel 10 van de wet van 28 februari 1882 op de jacht, gewijzigd bij de ordonnantie van 29 augustus 1991 betreffende de bescherming van de wilde fauna en betreffende de jacht, wordt door de volgende bepaling vervangen:

«Het is verboden soorten die beschermd zijn krachtens een bepaling van het internationale, Europese of nationale recht, onder zich te houden, te vervoeren en in de handel te brengen.

De handelaars in wild, traiteurs en restauranthouders mogen alle wild vervoeren, laten vervoeren, opslaan,

verpakken, verwerken of in de handel brengen, op voorwaarde dat ze de oorsprong van het wild kunnen aantonen en kunnen bewijzen dat ze het regelmatig in hun bezit hebben, met name volgens de regels die gelden in de Staat of het gewest van oorsprong van het wild.»

Iedere overtreding van de bepaling van dit artikel wordt gestraft met een boete van 100 tot 1 000 frank.»

La parole est à M. Cools.

M. Marc Cools. — Madame la Présidente, en vertu de l'article 85 du Règlement, cet amendement ne devait-il pas être déposé par trois membres du Conseil ?

Mme la Présidente. — Il doit être appuyé par trois membres mais peut être déposé par deux membres.

M. Marc Cools. — Madame la Présidente, personnellement, mon opinion n'est pas établie en cette matière. Il y a des arguments dans les deux sens. Je pense toutefois que cette discussion aurait dû avoir lieu en commission, quitte à ce que les auteurs de l'amendement qui n'auraient pas reçu satisfaction en commission le redéposent à nouveau en séance publique afin que l'assemblée tranche cette question.

Je déplore que nous soyons amenés à prendre position dans un débat auquel nous ne sommes pas préparés. Je préférerais que cette problématique soit renvoyée en commission en vue d'une discussion approfondie, laquelle trouverait éventuellement un prolongement en assemblée plénière.

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

De heer Guy Vanhengel. — Ik ben het volledig met de heer Cools eens dat wij dit debat beter in de commissie hadden gevoerd. Ik wijs de Raad er echter op dat dit amendement in dit voorstel in de vorige legislatuur in de bevoegde commissie gewoon zijn blijven liggen. Maandenlang werd er iets mee gedaan. Bij de bespreking van het ontwerp van ordonnantie in de commissie maakte men handig gebruik van het feit dat de indieners van het amendement om tal van redenen, te laat toekwamen. Zo werd de boel er snel op gekuist en het ontwerp meteen naar de plenaire vergadering gestuurd. In die omstandigheden bleef er voor de indieners maar één mogelijkheid over, namelijk het debat in plenaire vergadering voeren.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Cornelissen.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Madame la Présidente, il est stupéfiant que les auteurs de l'amendement veuillent renvoyer le débat en commission, alors qu'ils n'ont même pas pris la peine de venir défendre leur point de vue le jour où la commission s'est penchée sur le problème ! Les membres qui étaient présents ce jour-là ont fait leur travail et n'ont évidemment pas empêché les autres de participer à la discussion.

Je trouve qu'il n'est pas justifié de freiner l'application d'une directive européenne à cause d'un mauvais fonctionnement, notamment l'absence de certains membres de la commission.

M. Guy Vanhengel. — «Mauvais fonctionnement». Je vous prends au mot, monsieur Cornelissen !

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Je pense donc que nous devons trancher aujourd'hui.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'information relative à une proposition d'ordonnance donnée par M. Vanhengel, je rappelle que nous avons commencé à la discuter en commission de l'Environnement, mais qu'elle n'a pas abouti.

Ce genre de chose se produit dans toutes les assemblées parlementaires.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Adriaens.

M. Alain Adriaens. — Madame la Présidente, je constate que certains font du juridisme et invoquent des questions de forme pour tenter de repousser cet amendement. Le groupe ECOLO, en ce qui le concerne, rejette cet amendement pour des questions de fond. Il s'agit en fait, sous un mode mineur et un peu amusant, de l'éternel conflit entre des intérêts économiques très particuliers et la protection de l'environnement. Il convient de ne pas attacher trop d'importance à ce débat. Toutefois, ceux qui, grâce à cet amendement, espèrent stimuler la commercialisation d'une espèce fragile et menacée, en régression certaine dans toutes les régions d'Europe où l'agriculture a été industrialisée, créeraient «un appel d'air», comme dirait le ministre de l'Intérieur, qui accroîtrait la destruction par la chasse d'une espèce que nous persistons à considérer comme devant être protégée. Par conséquent, au-delà des justifications juridiques et des questions de forme, nous souhaitons que cet amendement soit soumis au vote aujourd'hui, de façon à ce que les auteurs constatent qu'ils sont en minorité pour la défense des intérêts minuscules qu'ils entendent promouvoir.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Moock.

M. Michel Moock. — Madame la Présidente, j'admets la chasse dans les pays où cette activité est nécessaire à la survie. Par contre, je suis viscéralement opposé à toute forme de chasse dans un pays qui, comme la Belgique, se dit développé.

Je m'abstiendrai d'émettre une quelconque opinion à propos de certains absences en commission. Cela peut arriver à tout le monde et M. Vanhengel est certainement quelqu'un à qui ce reproche ne peut être adressé, contrairement à d'autres...

Par ailleurs, le ministre n'a pas été au pas de charge. Les débats se sont déroulés tout à fait normalement et la commission a été très bien dirigée par son président, qui a l'habitude de donner la parole à tout le monde.

Nous avons attendu un certain temps, mais malencontreusement, aucune des personnes qui avaient déposé l'amendement ne s'est présentée. C'est dommage mais c'est ainsi. Je pense que nous devons progresser. Je ne puis m'engager pour tout le groupe PS peu représenté pour l'instant, mais à titre personnel, je repousserai cet amendement.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Roelants du Vivier.

M. François Roelants du Vivier. — En tant que président de la commission de l'Environnement, je dirai d'abord un mot en ce qui concerne la forme. Même si les auteurs n'étaient pas présents pour défendre leur amendement, ce dernier a bien fait l'objet d'une discussion. Ce premier élément n'est pas négligeable.

En ce qui concerne le fond, les arguments de nature juridique présentés à l'instant par le ministre sont ceux que j'aurais défendus.

J'ajoute que cet amendement qui ne fait pas référence au gibier dont nous parle sans cesse M. Vanhengel, c'est-à-dire la bécasse, présente un inconvénient majeur, celui, précisément, de ne pas citer la bécasse. Il y est question de toute espèce de gibier. Dès lors, la Commission européenne fait remarquer très justement que si l'on parle de toute espèce de gibier, même les espèces qui sont protégées en vertu de la directive sur les oiseaux ...

M. Guy Vanhengel. — Pas du tout. Je vous invite à relire l'amendement qui est très clair. Il est question de toute espèce de gibier qui peut être chassée de manière légale ...

M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — ... dont la bécasse.

M. Guy Vanhengel. — Consultez vos juristes !

M. François Roelants du Vivier. — Je pense avoir précisé cet argument supplémentaire qui, avec tous les autres arguments présentés, montre que l'amendement tel qu'il est rédigé ne peut pas être accepté par rapport au prescrit de la directive européenne.

Mme la Présidente. — Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'amendement et sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

Wij zullen straks tot de naamstemming over het amendement en over het geheel van het ontwerp van ordonnantie overgaan.

INTERPELLATIONS — INTERPELLATIES

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle les interpellations.

Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE SMITS A M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPLETE PUBLIQUE ET DU COMMERCE EXTERIEUR, CONCERNANT «LA POLITIQUE DE L'UTILISATION DES COURS D'EAU A BRUXELLES»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE SMITS TOT DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, NATUURBEHOUD, OPENBARE NETHEID EN BUITENLANDSE HANDEL, BETREFFENDE «HET BELEID INZAKE HET GEBRUIK VAN DE WATERLOPEN IN BRUSSEL»

Bespreking

Mme la Présidente. — La parole est à M. Smits pour développer son interpellation.

M. Philippe Smits. — Madame la Présidente, messieurs les ministres, chers collègues, aujourd'hui, j'aimerais évoquer avec vous la politique des cours d'eau bruxellois dans une optique aussi bien économique, qu'environnementale et touristique. L'homme entretient des rapports très spéciaux avec l'eau. Il sait qu'elle est indispensable à son équilibre vital et pourtant, il n'a de cesse de la polluer, de la surexploiter et de la gaspiller.

(M. Jan Béghin, premier vice-président, remplace Mme Magda De Galan, Présidente, au fauteuil présidentiel)

(De heer Jan Béghin, eerste ondervoorzitter, vervangt mevrouw Magda De Galan, Voorzitter, in de voorzitterszetel)

Heureusement, depuis quelques années, et ceci en partie grâce aux directives européennes qui obligent, pour 2005, les

pays membres à épurer les eaux résiduaires des agglomérations qui comptent plus de 2 000 habitants, la politique de l'épuration des eaux usées fait son chemin. Le programme de «maillage bleu», la construction de stations d'épuration permettront d'améliorer la qualité biologique de la Senne. La station d'épuration Sud a ouvert ses portes en 1999, la station Nord verra, elle, le jour vers 2004-2005. Ajoutons à cela la taxe annuelle affectée incitant au moindre déversement des eaux usées qui a été instaurée dans notre Région depuis le 1^{er} avril 1996.

Bref, nombre de mesures ont déjà été prises.

L'eau est un enjeu majeur de notre Région, une ressource à préserver, nous le savons, mais aussi un patrimoine non négligeable, une richesse énorme qui pourrait, j'en suis sûr, donner plus de tonus encore à notre qualité de vie et à notre tourisme régional.

Une politique de l'utilisation des cours d'eau réussie peut être créatrice d'emplois, j'y reviendrai. Enfin, le canal judicieusement utilisé pourrait permettre de contribuer à réduire les problèmes de mobilité à Bruxelles.

Bref, le potentiel de l'eau dans notre Région me semble énorme, vous l'avez d'ailleurs très bien compris, monsieur le ministre, de même que monsieur le ministre Jos Chabert. En effet, je me souviens qu'en mars 1999, en réponse à une interpellation de M. Guy Vanhengel, le ministre Chabert, alors ministre du Budget, avait évoqué la possibilité de recréer une Senne à ciel ouvert à Bruxelles. Optimiste, il envisageait de débiter le projet après l'entrée en service de la station d'épuration Nord, c'est-à-dire, je le répète d'ici cinq, six ans.

Les opportunités liées à une telle idée sont évidemment énormes. Car, qui ne rêverait pas d'une ville, mise en valeur par son cours d'eau ? Paris serait-elle Paris sans la Seine ? Que dire alors de Londres sans la Tamise ? L'eau en tant que patrimoine touristique fait, vous en conviendrez, monsieur le ministre, cruellement défaut à Bruxelles. Il est vrai que pour des raisons d'hygiène et de lutte contre les inondations, la Senne et ses affluents ont été voûtés au 19^e siècle sur une grande partie de leur trajet. Aujourd'hui, les moyens techniques existent pour pallier autrement toutes les difficultés.

Outre les opportunités touristiques, les possibilités offertes par le projet toucheront bien évidemment à l'écologie. Car le site épuré verrait alors la réimplantation de nombreuses espèces biologiques. Actuellement, l'eau de la Senne est biologiquement morte, mais elle pourra bénéficier d'une qualité suffisante pour permettre le retour d'une diversité biologique dans le cours d'eau. On pourrait ensuite imaginer de travailler sur la flore et la faune aquatique.

Enfin, un site épuré et à ciel ouvert serait créateur d'emplois de tous types. Cet écosite permettrait, comme ce fut le cas à Mèze, commune du Sud de la France, de développer une activité économique importante. En effet, dans cette petite commune du bord du Bassin de Thau, près de la ville de Sète, dans l'Hérault, en tout 150 emplois ont été créés.

Un exemple qui pourrait être judicieusement appliqué à notre échelle régionale. C'est-à-dire avec un résultat de plusieurs milliers d'emplois potentiels. Les potentialités du projet de la Senne à ciel ouvert ne font pas défaut, mais de nombreuses questions viennent normalement à l'esprit. L'idée est-elle toujours d'actualité ? Si c'est le cas, où en sommes-nous dans l'étude de faisabilité du projet ? A-t-on déjà réalisé une estimation des coûts ? Voilà plusieurs questions, auxquelles j'aimerais obtenir une réponse.

Toujours dans ce cadre important de la politique de l'utilisation des cours d'eau, j'aimerais aborder un second point

lié au secteur touristique. Il y a quelque temps déjà, un projet de port touristique bruxellois était avancé. L'idée n'a plus jamais été évoquée. Nous disposons bien d'un yacht club, mais c'est tout. Pourtant, l'idée de proposer des trajets en bateau est excellente. On pourrait aisément imaginer de faire remonter les bateaux touristiques jusqu'à Anvers ou encore de les faire descendre jusqu'à Charleroi. De plus, cette initiative touristique pourrait, pourquoi pas, se muer en opération de « désengorgement » du trafic bruxellois. Cette idée avancée par notre collègue Jean-Jacques Boelpaeppe semble intéressante. Pourquoi ne pas envisager des transports en commun par voie navigable ?

Evidemment, l'idée de transporter les voyageurs en bateau existe déjà. Comme vous le savez, deux ASBL proposent ce type de service : d'une part « La Fonderie » qui propose des voyages éducatifs afin d'expliquer l'industrie locale et d'autre part, « *Brussels by water* » dont les services relèvent plus du domaine touristique proprement dit. Cette ASBL propose des excursions qui permettent aux particuliers ou à des groupes d'effectuer des trajets jusqu'au Plan incliné de Ronquières, ou de remonter l'Escaut. Nos possibilités s'étendent donc de la Flandre à la Wallonie grâce au canal.

L'initiative est louable, mais la plupart des croisières inscrites au programme n'ont qu'une fréquence hebdomadaire. De plus, ces ASBL souffrent d'un manque de personnel.

Pourquoi ne pourrions-nous donc pas envisager la mise en place d'un réseau touristique fluvial dont le ministre du Tourisme aurait la charge ? L'initiative de l'ASBL « *Brussels by water* » remporte un certain succès, puisqu'elle répond à une demande du citoyen. Ici aussi, une étude de faisabilité devrait être entreprise.

Enfin, je souhaite aborder la problématique des promenades pédestres le long des cours d'eau bruxellois. Je me baserai à titre d'exemple sur le cas de la Woluwe qui parcourt ma commune Woluwe-Saint-Lambert.

Les cours d'eau constituent un but de promenade et de détente. Rappelons à ce propos les centaines de kilomètres de piste cyclable aménagées qui quadrillent pratiquement tout le pays flamand. Ces axes permettent des promenades pédestres en compagnie d'enfants et d'animaux de compagnie.

Depuis peu, la Région wallonne a mis en place sur les anciennes voies de chemin de fer, mais aussi le long des canaux et cours d'eau dans la région du centre, un vaste réseau de pistes cyclables et de promenades pédestres. Une récente émission de la RTBF vient de présenter l'initiative de la réutilisation des voies de chemin de fer appelées le RAVEL.

Aujourd'hui si on longe la Woluwe de Zaventem à Woluwe-Saint-Pierre, c'est-à-dire en passant par Woluwe-Saint-Lambert, on est confronté à une promenade parfois étroite, souvent très boueuse et peu aménagée. Dès lors, les habitants la parcourent peu ou, s'ils sont chaussés de bottes, avec une certaine réticence. Pourtant, cette promenade existe comme lieu de détente dans ma commune depuis au moins un siècle sinon beaucoup plus.

Il y a un mois, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé l'exécution de travaux pour la mise à ciel ouvert de la partie « Parc des sources » et « Moulin de Lindeke-maele ». Bref, la Woluwe reverra le ciel sur 500 mètres de son tronçon et un chemin piétonnier sera aménagé.

J'aimerais que le ministre me dise si, au terme de ces travaux, prévu, si l'on en croit la presse, vers septembre 2000, le reste du tronçon de la Woluwe bénéficiera lui aussi d'un réaménagement.

Je remercie le ministre pour ses réponses à mes trois questions pratiques et précises. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. le Président. — La parole est à M. Alain Adriaens.

M. Alain Adriaens. — Monsieur le Président, messieurs les ministres, chers collègues, en vous entendant, monsieur Smits, je n'ai pu m'empêcher de sourire. Car, si vous ajoutez foi à certaines déclarations de ministres en campagne électorale, je crains que vous fassiez fausse route.

Quant à la mise à ciel ouvert de la Senne, je crois que nous ne serons plus de ce monde si elle se réalise un jour !

Vous avez dit dans votre interpellation, monsieur Smits, que la station Sud avait ouvert ses portes l'année dernière. Hélas ! mille fois hélas ! elle n'est toujours pas en activité. Notre ministre nous le promet pour le printemps 2000. La visite que nous y avons faite avec les membres de la commission Environnement, il y a un mois ou deux, a montré que les travaux avançaient, certes, mais que l'inauguration n'était pas encore pour demain.

Il n'y a pas encore un litre allant vers la Senne qui soit épuré.

En octobre dernier, j'ai interpellé le ministre à ce sujet. A cette occasion, nous avons pu apprendre que les travaux entraînaient et que la station Sud serait peut-être opérationnelle au printemps 2000. Pour la station Nord, nous devons encore attendre quatre ou cinq ans. Ainsi, les eaux bruxelloises seront épurées, mais la Senne, à son entrée en Région bruxelloise, sera encore toujours un égout à ciel ouvert. En effet, l'épuration en Flandre et en Wallonie est loin d'être complète.

A ce stade de mon intervention, j'aimerais poser une première question au ministre Gosuin. S'il est vrai que nous faisons des efforts, s'il est vrai que d'ici quelques années nous aurons peut-être des égouts dont les eaux seront épurées lorsqu'elles aboutiront dans la Senne, intervenez-vous auprès des Régions voisines au sujet de leur propre programme pour qu'il en soit de même ? Celles-ci seront-elles en phase avec nous pour qu'au moins le cours d'eau, dans sa valeur biologique et lorsqu'il sortira de notre ville, soit d'une qualité correcte ?

Mais même si cette merveille devait se réaliser grâce à la Flandre, à la Wallonie et à Bruxelles, je m'interroge néanmoins sur la pertinence de remettre à ciel ouvert la Senne dans son parcours bruxellois. Imaginez-vous, monsieur Smits, d'ouvrir les boulevards du centre de la ville pour en exhumer l'ancien cours de la Senne ? Je ne crois pas que ce soit très réaliste et que beaucoup de comités de quartier du centre verraient cela d'un œil bienveillant.

En revanche, je vous rejoins totalement en ce qui concerne la valorisation du canal. La Région bruxelloise a la chance d'avoir un cours d'eau. Et comme vous, je trouve que toute une série d'activités périphériques devraient être développées. Mais pour ce faire, il faudrait que ce canal ne soit plus un vase d'expansion, un trop-plein des égouts bruxellois en cas de crue lors de fortes pluies.

Ce n'est même pas un problème d'épuration au sens strict du terme. Même si les eaux sont épurées, un jour, à la station Nord, en cas de fortes pluies, les égouts déverseraient toujours leur trop-plein dans le canal.

M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Dans ce cas, il n'y a plus de charge polluante.

M. Alain Adriaens. — En amont de la station, elle sera toujours présente, monsieur le ministre, et c'est en amont de la station que le déversoir se trouve.

M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Chacun sait très bien que le déversoir ne fonctionne qu'à partir d'un certain débit. Tous les spécialistes, dont vous êtes, savent qu'à ce moment-là, la charge polluante est pratiquement nulle. En cas de déversoir, ce n'est pas cette eau-là qui est de nature à apporter une pollution. Nous pouvons d'ailleurs vous donner des preuves — mais je n'ai pas les documents sous la main — de la qualité de l'eau rejetée dans le canal en cas d'orage. En réalité, un orage provoque un effet de lavage des égouts et des eaux amenées à la station d'épuration. Ce n'est qu'après un certain temps de pluie et un certain débit que le déversoir commence à fonctionner.

(Mme Magda De Galan, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

(Mevrouw Magda De Galan, Voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

M. Alain Adriaens. — J'aimerais vous croire. En effet, les experts mettent en évidence le fait que le réseau d'égouts bruxellois est très particulier parce que très plat. Il est vrai que la sédimentation des boues dans ces égouts fait qu'en cas d'orage, l'effet piston de la tête de crue soulève une série de sédiments, de boues et de pollution que l'on peut effectivement espérer stocker momentanément en amont de la station d'épuration. Mais je ne suis pas sûr du tout que la totalité de ces déchets puisse être épurée et aboutir dans la station. Il y a des by-pass, des déversements dans le canal. Nous n'allons pas entrer dans cette discussion ici mais je crois que nous devons réfléchir à la manière dont est géré le réseau d'égouts bruxellois, pour éviter des déversements dans le canal qui rendent cette eau, que vous voulez revvaloriser, monsieur Smits, assez peu ragotante.

C'est pourquoi j'interroge le ministre sur ce qu'il compte faire pour que le canal soit plus propre demain qu'aujourd'hui.

Par contre, pour ce qui est de la valorisation de quelques cours d'eau périphériques qui, à mon sens, peuvent entrer dans la politique de maillage bleu annoncée par le Gouvernement, il y a des choses à faire et je crains qu'il n'en soit rien pour l'instant.

Vous savez sans doute, monsieur Smits, que près de 500 millions sont dépensés pour le moment, non pas pour mettre à ciel ouvert un ruisseau mais pour enterrer le *Zwarte Beek*, la dernière petite rivière du sud de la Région bruxelloise. Nous en avons débattu en commission lors de mon interpellation. Le ministre s'en est expliqué mais je continue à considérer que c'est une erreur de faire exactement le contraire de la politique annoncée.

Quant à la Woluwe, dernier endroit où le maillage bleu semble commencer à se développer, je crois que c'est une bonne chose. Il faudrait sans doute y consacrer plus de moyens qu'actuellement. L'administration et les services régionaux chargés de cette politique devraient prendre en compte toutes les conséquences de cette volonté annoncée par le Gouvernement. Gérer une petite rivière à ciel ouvert comme la Woluwe, implique certaines obligations notamment un entretien, une surveillance. Je crois savoir, par exemple, que cet automne on a risqué des inondations dans votre belle commune pour la seule raison que l'on n'avait pas pris la précaution d'enlever les feuilles mortes sur une grille située sur la Woluwe. Si l'on veut mener une politique de maillage bleu et de mise à ciel ouvert des rivières,

un suivi et un entretien sont à maintenir et à développer. J'ai donc aussi des craintes à cet égard. Certes, c'est une bonne politique et nous la soutenons mais nous craignons que la Région et son ministre ne mettent pas tous les moyens nécessaires en œuvre. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

Mme la Présidente. — La parole est à M. Gosuin, ministre.

M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Madame la Présidente, mesdames, messieurs, ce débat me permet de faire en début de législature le point sur la politique de maillage bleu que le Gouvernement compte développer.

Il est exact que la mise à ciel ouvert de cours d'eau voutés de notre Région est un projet qui fait rêver nombre d'entre nous, sinon tous. Il est clair que la présence de cours d'eau dans les grandes villes représente un atout incontestable pour les habitants, pour le tourisme et pour la qualité de vie en général.

Je crois, monsieur Smits, qu'il faut situer les propos de mon collègue dans leur contexte. Il s'agit d'un rêve, d'un projet qui ne peut être une réalité de terrain.

Le projet de réouverture de la Senne n'est pas aujourd'hui réalisable techniquement, économiquement et écologiquement, même après la mise en service immédiate de nos deux stations d'épuration, cela pour la simple raison que la Senne à son arrivée à Bruxelles présente une qualité chimique et biologique très mauvaise. Son aspect visuel — et il suffit de se rendre à Anderlecht pour le constater — est loin d'être enchanteur.

Ce n'est que lorsque la Région wallonne et la Région flamande auront terminé leur programme d'épuration sur ce cours d'eau en amont de notre région que nous pourrions envisager de la rouvrir sur son parcours bruxellois. Cela nécessitera au préalable des centaines de millions d'aménagements car il faudra curer la Senne qui, aujourd'hui, est l'objet de dépôts de sédiments qui, il faut bien le dire, sont toxiques et dangereux et qui devront faire l'objet d'un traitement approprié. Ce n'est qu'alors qu'il conviendra de vérifier techniquement ce qu'il est possible de faire à tel ou tel endroit de la ville.

En ce qui concerne les contacts que nous entretenons avec les autres Régions, je tiens à préciser qu'au niveau de la Région flamande une priorité à l'épuration existe. Nous pensons qu'incessamment, en amont, des projets d'épuration vont voir le jour. L'administration y travaille. Il y va de l'intérêt de la Flandre d'épurer tous les affluents de l'Escaut car il existe encore à ce jour un litige important entre notre pays et les Pays-Bas quant à la concurrence entre le port de Rotterdam et le port d'Anvers. Il y a donc un intérêt économique à rencontrer certains objectifs écologiques réclamés notamment et à juste titre par nos voisins. Cela permettrait également de débloquer des dossiers économiques qui ont un impact non négligeable.

Je suis relativement serein. Pour 2005-2006, après la station d'épuration Nord, le programme d'épuration dans la partie flamande en amont sera chose faite. J'espère qu'il en sera de même en aval mais cela ne concerne pas le débat actuel.

En ce qui concerne la Région wallonne, il faut bien admettre qu'elle a un retard considérable en l'espèce. Elle a pour priorité d'agir dans les zones sensibles. Nous avons de manière fort audacieuse — ce qui a permis à certains de dire qu'on ne respecte pas avec autant de diligence le prescrit de la directive européenne —, choisi de nous donner un objectif que nous savions intenable. Pour ma part, je préfère en ce qui concerne l'environnement, choisir des objectifs intenable qui nous «poussent dans le dos». Nous avons mis la Senne en zone sensi-

ble, ce qui n'est pas le cas, et on peut le comprendre, de la Région wallonne qui a mis en zone sensible d'autres cours d'eau, prioritaires pour elle; nous pensons, par exemple, au Bocq.

Il est évident qu'en termes d'épuration, on investit d'abord dans les cours d'eau classés en zone sensible et ensuite dans les autres. On peut donc penser que, dans le programme global, l'épuration de la Senne en amont, en Région wallonne, n'est pas une priorité et que les travaux nécessaires seront d'abord entrepris dans les zones classées sensibles.

Telle est la situation en ce qui concerne mes contacts avec mes collègues.

Lorsque les eaux de la Senne seront devenues de bonne qualité, lorsque toutes les stations d'épuration seront mises en fonctionnement en amont, lorsque nous aurons curé les millions de mètres cubes de boues qui envasent aujourd'hui la Senne, il faut admettre que le tracé du cours d'eau ne permettra pas de le mettre à ciel ouvert sur tout son parcours. Je ne pense d'ailleurs pas que c'était l'intention de mon collègue et cette remise à ciel ouvert doit se faire à des endroits bien précis. En effet, la Senne passe, à certains endroits, sous des voiries existantes et pour éviter de bloquer complètement la circulation en ville, la Région devrait faire des travaux d'aménagement dont le coût serait disproportionné par rapport à l'intérêt que représenterait la remise à ciel ouvert de ce cours d'eau, qui longe le canal sur la plus grande partie de son parcours. Il est vrai que le problème pourrait être abordé sous cette législature. Cependant, il serait difficile, pour toute une série de raisons techniques, écologiques et économiques, de remettre le cours d'eau à ciel ouvert avant 2005. Toutefois, le Gouvernement a la volonté d'améliorer l'aspect du canal et de ses abords. Il faut reconnaître que les Gouvernements précédents se sont déjà penchés sur le problème. Ils ont créé des promenades, des espaces verts, des zones de débarcadère et des zones ludiques. Prochainement sera aussi créée une zone d'horeca. Mais il y a encore beaucoup à faire quant à la revalorisation de certains terrains et à la reconversion d'un certain nombre d'industries pas toujours très avenantes sur le parcours du canal. C'est un travail important auquel s'attelle le Gouvernement, qui est bien d'accord sur le fait qu'il serait judicieux de se pencher sur l'aménagement du canal et de ses abords.

Je vous rappelle cependant que notre Région a été bâtie sur une zone marécageuse, ce qui a nécessité l'apport considérable de terres de remblais. A de nombreux endroits, la Senne coule à plus de cinq mètres sous la surface du sol actuelle, ce qui limite davantage encore les possibilités de remise à ciel ouvert. En conséquence, pour l'instant, cette remise à ciel ouvert relève encore de l'utopie tant pour des raisons techniques qu'économiques, mais ce rêve pourrait devenir réalité à très long terme.

En revanche, d'autres cours d'eau de notre Région pourraient avantageusement être revalorisés. C'est la raison pour laquelle j'ai mis en place le projet de « maillage bleu », projet qui est mené conjointement par l'IBGE, par l'AED et par le CEC.

Le but du « maillage bleu » est de revaloriser de manière optimale l'ensemble de nos cours d'eau; que ce soit par une remise à ciel ouvert, par des augmentations de débit, des mesures de protection contre la pollution ou des aménagements paysagers. Il est ainsi prévu de recréer autant que possible un réseau hydrographique de surface pour véhiculer les eaux claires actuellement mélangées aux eaux usées et les détourner ainsi des stations d'épuration.

Il s'agit là d'un raisonnement écologique et économique. Si on ne le faisait pas, il faudrait surdimensionner les stations d'épuration. Des travaux en ce sens ont déjà été effectués et,

aujourd'hui, le débit de la Woluwe a été multiplié à certains endroits par deux en supprimant des travaux entrepris par quelques ingénieurs astucieux dans les années 60, à savoir que toutes les sources détectées étaient dirigées vers le réseau d'égouts au lieu d'être amenées vers le réseau d'eau de surface. De nombreux projets ont donc ainsi été définis par mes services sur la Woluwe, le Geleytsbeek, le Neerpedebeek et le Molenbeek.

En ce qui concerne la Woluwe, cette rivière possède une bonne qualité tant au niveau chimique que biologique; elle est d'ailleurs classée comme cours d'eau « cyprinicole » c'est-à-dire apte au développement de poissons tels que les carpes et les gardons, les goujons, etc.

Petits, nous avions le plaisir d'aller pêcher l'épinoche; un de mes collègues précédents espérait, lui, pouvoir un jour pêcher le saumon dans la Senne. Son rêve était encore plus fou que celui de M. Chabert; mon rêve de gamin me semble plus réaliste: revoir l'épinoche dans la Woluwe.

J'attends la proposition d'ordonnance de M. Vanhengel qui permettra de revoir dans nos assiettes le goujon bruxellois, sans doute pêché dans nos eaux, parmi les plats à 5 000 francs présentés par certains chefs à la toque étoilée.

Des travaux de remise à ciel ouvert de la Woluwe, sur un tronçon de plus de 500 mètres, entre la rue de la Station et le moulin de Lindekemael à Woluwe-Saint-Lambert, démarreront au printemps prochain. Cette remise à ciel ouvert sera accompagnée d'un réaménagement écologique de l'ensemble du site. En outre, le projet prévoit une récupération des eaux claires (étang Malou, Struikbeek, sources diverses) dans la Woluwe, ce qui diminuera d'autant les débits arrivants à la future station Nord. De plus, des chemins ainsi que des zones de repos sont prévus pour les promeneurs. La réfection des berges de l'étang Malou, à charge du budget communal, sera réalisée dans la foulée de ces travaux qui dureront au total environ six mois.

De nombreux aménagements paysagers sont également prévus dont certains ont déjà été réalisés par exemple, au Clos des pommiers fleuris à Auderghem. De plus, le débit de la Woluwe va être avantageusement augmenté dans le courant de l'année prochaine par l'installation de pompes qui amèneront les eaux de drainage dans la rivière, dont certaines en provenance de la station de métro.

Je vous signale en outre que l'IBGE a formé une équipe d'« éco-cantonniers » qui est chargée d'assurer une surveillance régulière du cours d'eau et d'en assurer l'entretien de type « léger ».

Monsieur Adriaens, avec cette équipe, je ne suis pas sûr de ne plus jamais rencontrer l'un ou l'autre désagrément: nul n'est parfait. Après une tempête, une accumulation excessive de branches ou de végétaux, un débordement à certaines grilles est toujours possible. Pour profiter des nombreux avantages de la nature, il faut bien en assumer les inconvénients; la leçon nous en a été donnée récemment chez nos voisins.

M. Alain Adriaens. — Travailler avec la participation des associations locales permettrait peut-être d'épargner les deniers publics.

M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Vous n'avez donc pas confiance dans le travail de notre personnel de l'administration? Vous estimez que les éco-cantonniers de l'IBGE ne sont pas compétents?

Je trouve important de pouvoir créer de l'emploi, en particulier de l'emploi non qualifié. C'est ce que fait le Gouvernement.

En ce qui concerne le Molenbeek, la rivière va être reconstituée en plusieurs endroits, comme, par exemple, au Kattebroek et dans la phase I du parc Roi Baudouin. Une valorisation écologique, paysagère et récréative de l'ensemble de la vallée sera mise en chantier.

Il en va de même pour le Geleytsbeek qui sera reconstitué sur certaines parties, assaini et mis en valeur. Une étude de faisabilité sur certains tronçons débutera au début 2000.

Enfin, pour le Vogelzangbeek et le Neerpedebeek, une étape préalable à tout réaménagement consiste à assainir ces rivières actuellement fort polluées.

Il reste un problème lancinant depuis des années, à la Pede: de la Région flamande voisine, nous arrive une rivière fortement polluée. De là, la nécessité en amont d'organiser une solution si l'on veut reconstituer ce site. Un cahier des charges sera du reste incessamment lancé à cet effet.

Enfin, en ce qui concerne les aspects relatifs au Port de Bruxelles, je tiens à indiquer que je ne suis pas compétent en cette matière puisqu'elle dépend du ministre Chabert. Je pense que vos réflexions doivent lui être soumises et je ne me permettrai pas de répondre à sa place. Je suis certain qu'une autre interpellation lui permettra de vous fournir une réponse complète sur ces différents points. Je dirai simplement — même si la question ne relève pas de la compétence de cette assemblée — que des soutiens sont déjà attribués aux associations qui travaillent sur le développement touristique du Port de Bruxelles.

Telles sont les quelques observations que je voulais formuler en réponse à l'interpellation de l'honorable membre.

Mme la Présidente. — L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. JEAN-PIERRE CORNELISSEN A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT «L'INSTAURATION DE L'INTEGRATION TARIFAIRE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DU RER»

INTERPELLATION JOINTE DE M. JAN BEGHIN CONCERNANT «LA REALISATION DU RESEAU EXPRESS REGIONAL ET L'UTILISATION DES LIGNES DE CHEMINS DE FER 26 ET 28 POUR LES DEPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEAN-PIERRE CORNELISSEN TOT DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE «DE INVOERING VAN EEN EENHEIDSTARIEF IN HET KADER VAN DE TOTSTANDKOMING VAN HET GEN»

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JAN BEGHIN BETREFFENDE «DE REALISATIE VAN HET GEWESTELIJKE EXPRESNET EN HET BEPLEITEN VAN HET INSCHAKELLEN VAN SPOORLIJNEN 26 EN 28 IN HET WOON-WERKVERKEER»

Bespreking

Mme la Présidente. — La parole est à M. Cornelissen pour développer son interpellation.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Madame la Présidente, messieurs les ministres, chers collègues, sous l'angle de la stricte statistique, il serait intéressant de relever combien de fois en dix ans notre Assemblée a pu débattre du RER. Le flot des paroles à cette tribune et ailleurs et la quantité d'encre utilisée dans la presse sont malheureusement à ce jour indirectement proportionnels aux actes qui ont été posés.

Il y a bien sûr eu des études et la création du syndicat d'études. Il y a bien entendu aussi des réalisations partielles sur la ligne 26 mais on est très loin de ce qu'il faut entendre par RER.

Un consensus existe pourtant aujourd'hui pour reconnaître que le RER est un rouage certes non exclusif mais essentiel d'une politique de la mobilité qui se veut efficace pour Bruxelles et sa périphérie.

Pour en arriver là, il a fallu créer la volonté politique d'agir, ce qui, compte tenu de la pluralité des interlocuteurs — trois régions et quatre sociétés de transport public — a pris du temps. Et puis, il y avait l'obstacle majeur: le nerf de la guerre. Où allait-on chercher les moyens financiers importants pour réaliser le RER à Bruxelles? Un minimum de 65 milliards, selon l'étude SOFRETU, réalisée il y a plusieurs années déjà... Il s'agissait en fait de la variante médiane car l'étude proposait aussi une variante visant à la création d'un RER plus complet dont le coût s'élevait à plus de 100 milliards. De toute façon, ces chiffres devraient être réactualisés.

La bonne nouvelle à cet égard, c'est la prise en charge par le niveau fédéral, telle qu'elle figure dans la déclaration gouvernementale de juillet dernier. Il y a hélas, déjà, des esprits chagrins tels le député flamand Ansoms — vous devez le connaître, monsieur le ministre, il appartient à votre parti — ou encore ce porte-parole flamand au sein du conseil d'administration de la SNCB qui regrettent que les aménagements de certaines lignes en Flandre vers Bruxelles soient mis à charge de la part flamande du budget d'investissement SNCB pour la période 1996-2005. Et de citer dans *De Standaard* du 27 octobre 1999 les tronçons Bruxelles-Louvain — 11 milliards —, Bruxelles-Hal — 8 milliards — et Bruxelles-Malines — 2,5 milliards.

Espérons que de telles réactions demeureront des coups d'épée dans l'eau. La riposte est aisée, mais tel n'est pas mon propos aujourd'hui.

Créer le RER, cela ne se résume pas à des investissements d'équipements fixes et en matériel roulant. Cela implique également toute une gamme de mesures d'accompagnement, comme l'illustrent les réseaux de ce type fonctionnant bien à l'étranger. Parmi ces mesures, la principale concerne l'intégration tarifaire sans qu'il s'agisse pour autant nécessairement d'un préalable.

Actuellement, l'usager des transports en commun évolue dans un cadre qui met en scène quatre sociétés de transport œuvrant l'une au niveau fédéral et les trois autres dans leur région respective. Les titres de transport sont variés et les tarifications divergent dans une très large mesure tant dans leur conception que dans les prix pratiqués.

Réaliser l'intégration tarifaire vise avant tout le confort de l'usager appelé à combiner des moyens de transport différents relevant de ces diverses autorités. L'objectif, c'est le ticket unique qu'utilisera ce voyageur type ayant laissé sa voiture dans un parking proche de la gare de Nivelles pour prendre le train jusqu'à la gare du Midi où il empruntera le métro jusqu'à son lieu de travail situé, par exemple, dans le quartier européen.

A défaut de disposer d'une structure telle que la *Verbund* que l'on trouve dans les villes allemandes et qui assure la gestion d'un tel réseau, une intégration tarifaire est la condition sine qua non du succès à terme d'un RER.

Il est clair qu'elle ne s'improvise pas et que les implications sont importantes au niveau de la gestion financière des sociétés de transport.

A Bruxelles, nous devons être tout particulièrement vigilants à cet égard et veiller à ce que la formule décidée ne se solde pas par des pertes d'exploitation qui mettraient en péril la santé financière de notre société de transport public.

On ne peut pas perdre de vue que la régionalisation telle qu'elle s'est opérée en 1989 a organisé dans les faits, sur le terrain bruxellois, une concurrence entre la STIB et De Lijn et que des parts de marché continuent, aujourd'hui encore, à être âprement disputées entre ces deux services publics.

C'est ce type de considération qui a notamment empêché jusqu'ici une solution de bon sens: la limitation des lignes de De Lijn aux stations de métro, gares et arrêts importants de la STIB à l'entrée de l'agglomération, ce qui permettrait de faire circuler les véhicules de De Lijn à une cadence plus fréquente entre ce point et leur lieu d'origine en périphérie, augmenterait l'offre en transport en commun dans la zone suburbaine et y rendrait celui-ci plus attractif et plus compétitif.

En dehors des aspects financiers, une démarche intellectuelle sérieuse doit viser la logique et l'efficacité et se tenir à l'écart de considérations à caractère strictement politique.

A la mi-décembre 1999, notre Gouvernement bruxellois a pris une première décision relative à l'intégration tarifaire, son objet restant toutefois limité, si j'ose dire.

Répondant à une proposition de la Commission interministérielle pour la mobilité, l'informatique et les télécommunications, lieu des pourparlers interrégionaux, il s'est contenté:

- 1) d'approuver une délimitation géographique des zones urbaine et périurbaines;
- 2) de demander que le groupe de travail technique poursuive ses travaux, selon un agenda strict, en vue de rendre les premières mesures au niveau des abonnements scolaires opérationnelles au 1^{er} septembre 2000;
- 3) de charger la STIB de suivre les préparatifs à la mise en œuvre de l'intégration tarifaire.

Seul le premier de ces points est une décision effective; les autres restent des intentions.

En quoi consiste cette «première démarche d'une large démarche» ainsi que l'a qualifiée le quotidien *l'Echo*?

Il s'agissait en fait de définir une zone centrale, urbaine, et une ceinture périurbaine, celle-ci étant elle-même divisée en 10 aires distinctes.

La zone urbaine correspond en fait au territoire de la Région de Bruxelles. La couronne suburbaine, intégralement située en Région flamande, est définie par un cercle de 11,5 kilomètres tracé à partir de la Grand-Place, choisie comme centre. Les 10 zones sont déterminées à partir du schéma de structure d'aménagement de la Flandre et notamment, de la définition des noyaux résidentiels tel qu'il les entend: «Le noyau résidentiel ou agglomération morphologique est la partie du paysage qui est bâti par des habitations et leurs jardins, des bâtiments publics, des petits équipements industriels ou commerciaux y compris les routes, les parcs, les terrains de sport, etc. Il est délimité par les terres agricoles, les bois et les terrains vagues parmi lesquels se trouvent éventuellement des «constructions dispersées». Tant les villes que les villages et hameaux peuvent constituer un noyau résidentiel.»

Du point de vue bruxellois, par rapport à cette excellente définition extraite du *Structuurplan*, ce qui est proposé est hélas incohérent et insatisfaisant.

Alors qu'il existe des alternatives qui peuvent s'inspirer de ce qui se fait dans d'autres grandes villes, notamment une succession de zones concentriques, je ne peux me départir de l'impression que ce sont, hélas, des aspects politiques de type communautaire qui ont prévalu. On passe à côté de solutions créatives, imaginatives, et on ne dépasse pas le cadre étroit des problèmes belgo-belges.

Au lieu de raisonner en termes d'efficacité, de service au public, de promotion du transport public, le partenaire flamand impose au Bruxellois un élément strictement politique: s'attacher à supprimer un dispositif qui montre physiquement que Bruxelles ne s'arrête pas à ces 19 communes actuelles. L'occasion est belle de donner un tour de vis supplémentaire au carcan artificiel dans lequel on enferme la partie centrale de Bruxelles.

La définition de la zone suburbaine n'est pas satisfaisante non plus. D'une manière empirique, on trace un cercle de rayon égal à 11,5 kilomètres, ayant pour centre la Grand-Place. Ces deux derniers paramètres sont incorrects.

On justifierait le choix de la Grand-Place par sa position au cœur du pentagone bruxellois, par sa fonction de symbole culturel et historique important sur un plan européen, belge et régional, fournissant un lieu de rencontre symbolique entre les autorités des différents niveaux politiques, ainsi que par sa proximité de la gare Centrale, laquelle toutefois ne doit son nom qu'au fait qu'elle est située entre le Nord et le Midi, et non eu égard à sa situation dans l'agglomération et la Région bruxelloise. Elle est, en effet, très peu centrale.

En l'occurrence, si l'on se réfère au lieu qui génère sur un plan professionnel le maximum des déplacements ayant la banlieue pour origine et Bruxelles pour destination, c'est dans le quartier Arts-Loi-Schuman qu'on aurait dû centrer la pointe du compas. Pourquoi pas à l'emplacement du Parlement européen, autre lieu symbolique fort?

Quant au rayon de 11,5 kilomètres, il semblerait que ce chiffre ait été repris parce qu'il correspondrait à la distance entre le terminus STIB le plus éloigné en périphérie, celui du tram 44 à Tervuren, et la Grand-Place. Cette méthodologie paraît bizarre à un double titre:

1) Pourquoi faire appel à une référence STIB pour définir l'étendue de la zone périurbaine qui est principalement l'aire d'action de De Lijn?

2) Pourquoi ce chiffre de 11,5 kilomètres plutôt que 15, 20 ou 30 kilomètres? Ce dernier chiffre est en tout cas plus pertinent si l'on considère l'intégration tarifaire comme une étape dans le processus de la mise en place du RER, dont, rappelons-le, le rayon d'action autour de Bruxelles sera voisin de cette distance de 30 kilomètres?

A cet égard, pourquoi ne pas s'être basé sur les statistiques de l'INS ou sur les excellentes données contenues dans l'étude du plan IRIS? Pourquoi ne pas avoir pris en compte les pourcentages de population active domiciliée en périphérie mais exerçant son activité professionnelle à Bruxelles et contribuant donc largement à la navette quotidienne?

A nouveau, il faut souligner que le choix de la Grand-Place comme centre est peu judicieux. Bruxelles est une ville qui s'est davantage développée vers l'est, comme beaucoup d'autres.

Il suffit d'ailleurs de voir où se place le pentagone bruxellois par rapport à l'ensemble du territoire régional.

Le cercle de 11,5 kilomètres étant mal centré, la zone périurbaine inclut dès lors des zones quasi rurales aux environs de Asse, Ternat, Merchtem et Wolvertem mais n'englobe pas Tervuren, malgré le terminus 44 pourtant choisi comme étalon

de référence, Overijse, Hoeilaart et Waterloo, des communes habitées par de nombreux ressortissants européens dont l'activité trouve son cadre à Bruxelles et qui pourraient être le public cible du RER.

On peut même se demander si le but n'était pas d'éviter l'implication plus grande de la Région wallonne dès lors que son territoire aurait été concerné directement. Cela semble en outre corroboré par la méthodologie suivie: on a systématiquement recours à la terminologie du *Structuurplan*, sauf lorsque celle-ci s'avère favorable à une thèse plus bruxelloise; je pense à la définition du noyau résidentiel.

Les zones urbaine et périurbaine sont appelées à connaître des tarifs différents. De premiers contacts entre les sociétés de transport à l'automne 1998 mentionnaient un surplus de 35% pour un abonnement dans la zone suburbaine.

A l'heure actuelle, l'abonnement MTB est valable sur l'ensemble du réseau STIB. Celui-ci déborde parfois largement dans la zone périurbaine: tram 19, 39, 44, 52; bus 47, 58, 54, 42, 30, 31, 98, 50. Les lignes 30 et 31 sont quasiment intégralement situées en périphérie. Le nombre d'arrêts y varie de 11 (ligne 50) à 1 (ligne 19). Autre zone étant synonyme de tarif plus élevé, les actuels usagers de ces lignes, résidant parfois très près des limites régionales bruxelloises, risquent du jour au lendemain, pour un même service, de devoir acquitter une solide augmentation.

De toute évidence, il était impossible de créer une tarification unique pour l'ensemble de la zone considérée, vu le manque à gagner global qu'une telle solution aurait impliqué. Dans cette perspective, l'alternative la plus logique était la définition de zones concentriques se fondant sur une gradation des distances parcourues.

A défaut d'un tel système, il fallait prendre en compte l'ensemble du territoire bâti urbain tel qu'il existe physiquement, se prolongeant parfois à l'extérieur des 19 communes. Dans ce cas, on pouvait très bien définir la région urbaine à partir du territoire régional bruxellois augmenté de la bande de terrain le reliant au ring. Pour régler le problème de la limite sud, il suffisait de prendre en compte le critère du caractère urbain tel qu'il est défini dans le *Structuurplan*.

De toute façon, il valait mieux ne pas dissocier la négociation sur ce point de l'intégration tarifaire proprement dite.

Je demande dès lors au Gouvernement de se montrer très vigilant à l'égard de la négociation qui s'annonce, dans la mesure où les conséquences financières pour la STIB risquent de s'avérer très lourdes, alors que, reconnaissons-le, l'intégration tarifaire profitera quasi exclusivement aux navetteurs. Ce n'est donc pas aux Bruxellois à supporter structurellement, via un manque à gagner de la STIB, le coût de l'opération.

Il convient d'ailleurs de rappeler que, lors de sa séance du 12 janvier 1999, le conseil d'administration de la STIB a approuvé un projet de convention portant sur une tarification commune, moyennant l'incorporation de deux amendements relatifs l'un aux conséquences des propositions sur l'évolution et la maîtrise par la STIB de ses recettes de trafic, l'autre aux hausses importantes imposées aux clients abonnés des tronçons suburbains du réseau STIB.

Le deuxième amendement autorise la STIB et les autres opérateurs à maintenir une «tarification spécifique à chaque société pour les déplacements sans correspondance avec les véhicules d'une autre société, sous réserve que les tarifs spécifiques pratiqués soient au moins équivalents à ceux de l'exploitant principal, avec objectif de réduire progressivement les écarts entre ces tarifs et les tarifs communs correspondants».

Cela me paraît raisonnable et équitable pour les usagers intéressés.

Depuis cette date, le dossier n'a plus été remis à l'ordre du jour des instances de la STIB. On est en droit de se demander si la VVM a marqué son accord sur les amendements de la STIB. L'application des premières mesures était à l'époque prévue pour septembre 1999 mais comme sœur Anne ... on n'a rien vu venir.

J'aimerais, monsieur le ministre, connaître votre point de vue sur l'ensemble de cette problématique. J'aimerais aussi que vous nous rassuriez quant à la vigilance que le Gouvernement se doit d'exercer afin de préserver les intérêts financiers de la STIB.

Enfin, j'aimerais vous interroger sur la manière dont vous comptez corriger les effets pervers liés à une délimitation inadéquate des zones urbaine et suburbaines fondées sur des paramètres incorrects. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité et de M. Grimberghs.*)

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

De heer Béghin heeft het woord voor het ontwikkelen van zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Jean Béghin. — Mevrouw de Voorzitter, sta mij toe voorafgaandelijk mijn verwondering crover uit te spreken dat de Grote Markt, volgens de heer Cornelissen, niet meer het centrum is van het Brusselse Gewest. Mag ik hem voorstellen dat hij dit spreekgestoelte als nieuw centrum neemt, wat een kleine verschuiving in de goede richting zou kunnen betekenen? (*Hilariteit.*)

Alle gekheid op een stokje. We gaan de slechte weg op als we van de aanleg van een gewestelijke expresnet een communautair probleem maken.

De heer Cornelissen en ik zelf interpellieren inderdaad vaak over het gewestelijk expresnet, niet omdat er een gebrek aan originele onderwerpen is, maar omdat dat net bijzonder belangrijk is om de mobiliteitscrisis aan te pakken en de leefbaarheid en de ontwikkeling van Brussel veilig te stellen.

Zoals de heer Cornelissen stel ik mij vragen naar de stand van zaken van het gewestelijk expresnet. Op 30 maart 1999 ondertekenden de toenmalige federale en gewestelijke ministers van Vervoer op de interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur een protocolakkoord over het gewestelijk expresnet.

De verschillende ministers spraken zich uit voor een GEN in een gebied van ongeveer 30 kilometer rond Brussel. Als basis namen ze de bekende SOFRETU-studie en ze voegden er nog een aantal werken aan toe die zij als onontbeerlijk beschouwden voor het komen tot een gewestelijk expresnet.

Een «GEN-werkgroep op hoog niveau» — zo stond het er letterlijk — zou vervolgens verder onderhandelen en een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten voorbereiden. Zijn conclusies werden verwacht vóór 30 september 1999, *quod non*. Wij hebben er nooit iets van gezien.

Dit protocolakkoord leek een doorbraak, maar het kwam aan het eind van een legislatuur, met alle gevolgen vandien. Wat er nu met het protocol gebeurt, is niet zo duidelijk. Het is niet bekend of de werkgroep samengesteld is, laat staan dat hij samenkomt. Behoudens een aantal individuele verklaringen in de pers, is er officieel zelfs niet bekendgemaakt of de nieuwe partners zich gebonden voelen door het protocolakkoord dat door de vorige regeringen werd ondertekend dan wel of ze het wensen te heronderhandelen. Als dat zo is, vrees ik dat er weer een tijd zal verloren gaan.

Wij hebben dus nu veel verklaringen in de pers van de verschillende bevoegde ministers en staatssecretarissen, maar nog altijd geen exacte invulling van het project, geen timing en geen bijkomende gerichte investeringen. Wel worden een aantal werken uitgevoerd — dat is toch positief — die reeds lang gepland waren en op termijn in een GEN-netwerk kunnen worden opgenomen, zoals het op vier sporen brengen van de treinverbinding Brussel-Leuven en Brussel-Halle en de modernisering van de lijn Brussel-Mechelen. Daar is dus niets nieuws aan, aangezien de werken reeds voorzien waren in het HST-project. Het federaal regeerakkoord schreef het principe van het GEN wel in, maar bleef verder vaag. Op de begroting 2000 is 8,5 miljard ingeschreven met de bedoeling dit bedrag jaarlijks te hernemen. Tot op vandaag is echter niet bekend waarvoor dit geld zal worden aangewend. Naar verluidt overweegt men er rollend materieel mee aan te kopen. Ik vraag me wel af over welk materieel het gaat en waar men het zal inzetten. Zulke investeringen hebben, mijn inziens, enkel zin wanneer men treinstellen van het type *light rail* aankoopt, treinen met grote deuren zodat de passagiers snel kunnen in- en uitstappen, die ook snel kunnen optrekken en afremmen, zoals er trouwens ook worden ingezet in gewestelijke expresnetten in grootsteden van onze buurlanden. Maar ik heb nog altijd geen enkele aanwijzing dat de NMBS haar weerstand tegen zo'n *light rail* zou hebben opgegeven.

Ondertussen is ook duidelijk geworden dat de werken aan de viersporenverbinding tussen Brussel en Leuven niet in 2002 zullen voltooid zijn, zoals oorspronkelijk gepland maar vermoedelijk ten vroegste in 2005. Die viersporenverbinding met sporen voor de HST en sporen voor het binnenlands net, was nochtans essentieel voor het binnenlands verkeer en de betere bereikbaarheid van Brussel.

De Vlaamse regering is in haar regeerakkoord duidelijker over het GEN. Zij wil het protocolakkoord honoreren en zelf het aanbod van De Lijn van en naar Brussel versterken. Uiteindelijk legt Vlaanderen echter weinig dynamisme aan de dag om concrete vooruitgang te boeken in het GEN-dossier. Ironisch genoeg wees De Lijn onlangs op manifeste problemen bij het busverkeer naar Brussel. De bussen zitten namelijk vast in het verkeer. Deze vaststelling maakt de noodzaak van een geïntegreerde GEN-aanpak des te meer duidelijk. Voorts hebben wij nog maar weinig gehoord van de werkgroep mobiliteit die het GEN-dossier onderzoekt. Deze werkgroep zou zijn opgericht na de ontmoeting van de Brusselse en de Vlaamse ministers-president.

De Brusselse regering is duidelijk in haar stellingname omtrent de financiering van het GEN-product. Het is echter onduidelijk hoe zij het GEN-project wil gerealiseerd zien en op welke manier zij een bijdrage wil leveren tot vooruitgang in het dossier.

Het risico bestaat dat iedereen een afwachtende houding aanneemt, maar dat er niets gebeurt. Er is nochtans geen dag te verliezen.

Daarom herhaal ik namens de CVP het voorstel om de spoorlijnen 26 en 28 op een meer efficiënte manier te gebruiken.

Om vooruitgang te boeken, moet er een stap-voor-stap politiek worden uitgewerkt met doelstellingen op lange termijn. Inmiddels kunnen er stappen worden gedaan om op korte en op middellange termijn resultaten te boeken. Zo kan men in een eerste fase met zeer beperkte investeringen de ringsporen inschakelen in het woon-werkverkeer per trein naar Brussel.

Met de ringsporen bedoel ik de oostlijn 26 en de westlijn 28. Op spoorlijn 26 rijdt sinds enkele jaren met stijgend succes een pendeltrein vanuit Halle. Een capaciteitsuitbreiding op deze lijn is zeker mogelijk. Spoorlijn 28 wordt momenteel uitsluitend

gebruikt voor goederenvervoer per trein en zou worden ingeschakeld voor de HST. De HST-infrastructuur moet echter kunnen worden gebruikt voor binnenlands spoorverkeer. Dat is een belangrijk principe. Op lijn 28 kunnen beide perfect worden gecombineerd.

Met de inschakeling van lijn 28 in het woon-werkverkeer en een uitbreiding op lijn 26 kan men een veel dichtere openbaarvervoersnetwerk uitbouwen. Er kunnen verbindingen worden gelegd met de lijn naar Denderleeuw. Op termijn kunnen de ringsporen de verbinding Halle-Europawijk-Leuven mogelijk maken.

Aangezien verschillende stations aansluiten op metrostations, bijvoorbeeld in Simonis, Bockstael en station West, is een maximale complementariteit tussen trein en metro mogelijk.

De NMBS is blijkbaar niet zo enthousiast om de spoorlijnen 26 en 28 volledig in te schakelen. In de lokettenhal van Brussel-Centraal werden een aantal panelen opgesteld met de investeringswerken van de NMBS. Ik denk dat de lijnen 26 en 28 niet zijn afgebeeld op de spoorkaart van Brussel die men op deze panelen kan zien. Dat behoeft geen nadere uitleg.

De CVP-fractie dringt er bij de Brussels regering en in het bijzonder bij de bevoegde minister op aan op de inschakeling van lijn 28 en de verbetering van lijn 26 te bepleiten op federaal niveau. Op korte termijn kan hiermee een verbetering van het treinaanbod in en rondom Brussel worden gegarandeerd. Hier toe is een investering van federale middelen noodzakelijk.

Met de tariefintegratie, waarover de heer Cornelissen uitgebreid heeft gesproken, en de lopende investeringen wordt zeer langzaam vooruitgang geboekt. Iedereen weet dat het GEN-dossier niet eenvoudig is. De NMBS mag niet enkel aandacht hebben voor de HST-werken, zij moet ook rekening houden met de noden in het Brussels Gewest. Er moeten overigens meer middelen worden besteed aan het binnenlands reizigersvervoer in het algemeen. De verschillende overheden in ons land moeten dringend tot overeenstemming komen en concrete afspraken maken.

Ik herhaal mijn vragen.

Wordt er gevolg gegeven aan het protocolakkoord dat werd afgesloten op de interministeriële conferentie van maart 1999? Wordt de Brusselse regering volledig betrokken bij de besprekingen over het GEN?

Neemt de Brusselse regering initiatieven om concreet vooruitgang te boeken in het GEN-dossier?

Is de intergewestelijke werkgroep Mobiliteit samengesteld en heeft hij reeds vergaderd?

Heeft de Brusselse regering aan de federale regering voorstellen gedaan over de besteding van de 8,5 miljard aan federale middelen die zijn bedoeld voor het GEN?

Is de Brusselse regering bereid de inschakeling van spoorlijn 28 in het woon-werkverkeer en de uitbreiding van de capaciteit op spoorlijn 26 te overwegen als een noodzakelijke stap om het binnenlands treinaanbod naar Brussel op korte termijn te verbeteren?

Mme la Présidente. — La parole est à M. Cools.

M. Marc Cools. — Madame la Présidente, monsieur le ministre, chers collègues, je voudrais dire au nom du groupe PRL-FDF que nous estimons nécessaire que le RER soit réalisé le plus rapidement possible. Je crois que cette opinion est largement partagée par tous les membres de cette assemblée. Notre ville est de plus en plus congestionnée par la circulation automobile. Le

RER constitue un des moyens de résoudre ce problème. En effet, les statistiques relatives à la mobilité montrent que 60 % des navetteurs habitant à plus de 30 km de Bruxelles se déplacent en train et 40 % en voiture. Ces chiffres sont inversés en ce qui concerne les navetteurs résidant à moins de 30 km de Bruxelles, c'est-à-dire ceux qui sont concernés par le projet RER: 60 % utilisent leur voiture et 40 % seulement empruntent le train ou les transports en commun.

Si nous pouvions renverser cette tendance, nous aurions donc chaque jour quelques dizaines de milliers d'automobilistes en moins à Bruxelles. Il s'agit d'un enjeu considérable.

Pendant très longtemps, la SNCB a « traîné les pieds » dans ce dossier. Les responsables de cette société publique de transport ont manifesté peu d'enthousiasme quant à ce projet car ils entendaient privilégier le trafic « intercités », estimant qu'il ne leur incombait pas de prendre en charge ce type de transport. Aujourd'hui, la SNCB a la volonté d'aller de l'avant en la matière. En outre, le gouvernement fédéral a prévu des crédits importants au budget, de sorte que nous pouvons légitimement espérer que l'on dépasse le stade des discours et des études pour en arriver enfin aux actes et à la concrétisation du réseau express régional. Toutefois, certaines divergences subsistent entre nous, en particulier à propos du tunnel Schuman-Josaphat. Il n'en demeure pas moins que les esprits ont bien évolué aussi à Bruxelles. A ce sujet, je me bornerai à rappeler qu'en 1989 et au début des années 90, le ministre régional en charge de la politique des Transports et des Communications s'apposait au RER, auquel il préférerait un réseau express bruxellois, de crainte que le phénomène des navetteurs ne s'amplifie davantage. Je crois malheureusement que ce phénomène existe bel et bien ... Il convient donc de le gérer tout en mettant en œuvre d'autres politiques en faveur du retour à la ville.

Je voudrais toutefois attirer l'attention du ministre Chabert sur un certain nombre de questions importantes.

Je pense notamment au doublement des voies de chemins de fer, qui inquiète bon nombre de Bruxellois. Jadis, le ministre Daerden avait multiplié les déclarations à la presse. Sous cette nouvelle législature, des lettres ont été envoyées à propos de ce projet qui soulève un certain nombre de problèmes pratiques. Cette augmentation est sans doute souhaitable sur un certain nombre de lignes jusqu'à l'entrée de Bruxelles mais elle pose des problèmes concrets. Dans ma commune, les propriétaires de la gare classée de Stalle, qui ont obtenu un permis d'urbanisme et reçu l'autorisation des monuments et sites pour entamer des travaux de rénovation, après des années d'efforts, ont été avertis par la SNCB qu'ils risqueraient de se voir expropriés et que leur bien pourrait être démolit. Ces gens n'osent donc plus investir et les bâtiments pourrissent sur pied. Par conséquent, il est temps de savoir vers quoi on se dirige quant à d'éventuels élargissements de voies. Il existe d'ailleurs une multitude d'endroits où je ne vois pas comment on pourrait augmenter le nombre de voies de chemins de fer, sauf à raser des rangées complètes de maisons. A cet égard, je crois qu'il serait hasardeux de reproduire la politique menée dans les années 50 lors de la réalisation de la jonction Nord-Midi.

Un certain nombre de questions se posent et appellent des précisions et des discussions dans la transparence.

Les différents plans régionaux prévoient également certains objectifs ou souhaits en ce qui concerne la réalisation du RER. L'exemple, dans le PRD ou dans la PRAS, de la création d'une halte supplémentaire au Vivier d'Oie, sur la ligne 26 — une des lignes évoquées par M. Béghin — m'amène à poser la question de savoir où l'on en est, en ce qui concerne la création de telles haltes supplémentaires.

L'intervention de notre collègue, Jean-Pierre Cornelissen sur l'intégration tarifaire, celle de M. Béghin sur les lignes 26 et

28 et leur développement ont le mérite de poser tout ce débat sur le RER.

D'autres lignes de chemin de fer sont également concernées. Je pense à la ligne 124. Le trajet de la gare de Stalle à la gare du Midi dure 6 minutes, ce qui est imbattable par tout autre moyen de transport. Le RER ne concerne donc pas que les navetteurs mais également les Bruxellois.

Je me souviens des résolutions que notre Conseil a votées, en son temps, en ce qui concerne la politique cycliste. Un de nos objectifs, en tout cas suivant le plan communal de développement de ma commune, devrait être de développer les itinéraires cyclistes vers les gares. Un trajet à vélo de 6 ou 7 minutes du domicile vers une gare auquel s'ajoutent 6 ou 7 minutes de train permet d'arriver sur son lieu de travail en un temps qu'aucun autre moyen de déplacement ne peut concurrencer.

Cela suppose une certaine politique d'investissements, notamment dans la multiplication des haltes que je viens d'aborder. Devra-t-on attendre dix ans pour bénéficier de ces points d'arrêt supplémentaires qui représentent pourtant un investissement très limité? Où en est-on en matière de financement?

Par ailleurs, j'aimerais que notre Région serve de relais à une demande auprès de la SNCB et des autorités fédérales, en ce qui concerne un meilleur entretien des gares. En effet, je trouve navrant qu'une série de bâtiments destinés à accueillir le public soient laissés dans un état lamentable. J'ai parfois envie d'organiser une collecte, dans ma commune, pour offrir quelques pots de peinture afin de rafraîchir certains bâtiments, des gares qui ressemblent à des chancres. Le transport public doit être un transport de qualité. Les voyageurs ne doivent pas avoir le sentiment de l'utiliser à défaut d'une meilleure solution. Ils doivent être accueillis dans des bâtiments propres et convenables.

J'écouterai avec intérêt les réponses du ministre, mais j'émetts le souhait que nous puissions, par le biais de la commission de l'Infrastructure, recevoir une information en ce qui concerne ce dossier. Nous pourrions avoir des échanges de vues à ce propos. J'encourage le Gouvernement et plus particulièrement le ministre compétent à multiplier ses démarches et à apporter tout son appui à la concrétisation du RER. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Carthé.

Mme Michèle Carthé. — Madame la Présidente, messieurs les ministres, chers collègues, je commencerai mon intervention par trois citations :

1^o « Sans mesures complémentaires, Bruxelles connaîtra, comme toutes les autres grandes villes, dans quelques années, des problèmes majeurs de mobilité. Cette situation sera préjudiciable à la qualité de vie de ses habitants et à ses fonctions économiques. »

2^o « En matière de transport en commun, l'effort sera porté sur l'amélioration de l'offre de transport — augmentation des fréquences et de la vitesse commerciale — et une meilleure accessibilité pour la clientèle la plus défavorisée. Un système de tarification préférentielle pour certaines catégories d'usagers sera notamment adopté. »

3^o « Les efforts en faveur de la construction du RER seront poursuivis, en collaboration avec le pouvoir fédéral et les autres Régions, en évitant ses effets pervers éventuels et en prévoyant des mesures d'accompagnement favorisant le transfert de la voiture vers le transport en commun. »

Comme vous l'aurez reconnu, il s'agit d'extraits de l'accord gouvernemental de juillet 1999.

Si la réalisation du RER est, quasi unanimement, reconnue comme levier important pour lutter contre l'engorgement de plus en plus catastrophique de la circulation à Bruxelles, il est par ailleurs fondamental que parallèlement aux dispositions visant à sa réalisation, des mesures d'accompagnement soient envisagées et réalisées.

Ces mesures d'accompagnement concernent, au niveau global, l'amplification des politiques veillant à renforcer l'attractivité de la ville afin d'éviter la « délocalisation » des habitants vers d'autres régions, effet pervers que pourrait engendrer le RER. Cela signifie la réalisation, simultanée à la mise en service du projet, de mesures d'amélioration de l'habitabilité et de l'environnement de la ville et de ses quartiers ainsi que la continuité et le renforcement des politiques menées depuis près d'une décennie en faveur du développement local, c'est-à-dire la protection du logement, la rénovation, l'accompagnement social..., en bref, les priorités du projet de ville telles que décrites dans le PRD (Plan régional de développement). Les mesures d'accompagnement à la réalisation du RER impliquent également le renforcement de l'accessibilité, de la sécurité et de la rapidité des transports publics permettant de faciliter la vie des Bruxellois. Ces mesures d'accompagnement comprennent, par ailleurs, des aménagements pratiques tels que murs antibruit, système de diminution des vibrations, stationnements des automobiles dans les environs des points d'arrêts RER, l'information et l'accueil des usagers, les correspondances et la complémentarité avec les autres moyens de transports publics et les déplacements à vélo.

Comme on le voit, les volets concernant le RER sont multiples. Evidemment, il est nécessaire de tenir compte des réactions à ce sujet, notamment au niveau parlementaire. Mon collègue, Michel Moock, en parlera probablement dans quelques instants.

Ces mesures doivent donc être considérées parallèlement aux concertations relatives à la concrétisation du RER, réseau qui est effectivement un objectif essentiel et urgent pour favoriser la mobilité à Bruxelles.

Depuis la composition du Gouvernement fédéral « arc-en-ciel », les concertations relatives à la mobilité en général et au RER en particulier, semblent s'être précisées et accélérées dans un climat positif. M. le ministre pourrait-il nous informer concrètement quant à l'état d'avancement de ces négociations en précisant le contenu actuel des accords, notamment par rapport aux pré-accords de mars 1999 ? Où en est-on quant aux modalités de financement du RER ? La mise sur pied d'une financière RER est-elle toujours d'actualité ?

Rappelons que le développement complet du RER pourrait coûter 60 à 70 milliards de francs d'investissements en infrastructures et matériel roulant auxquels il conviendra d'ajouter deux milliards de déficit d'exploitation par an. La déclaration de notre Gouvernement est claire à ce propos :

« Le budget régional ne sera pas mis à contribution sauf en ce qui concerne l'éventuel aménagement de la STIB ; le réseau SNCB et RER doit être financé par le fédéral sans faire appel à l'accord de coopération. »

Si nous constatons que le budget fédéral 2000 comporte un montant de 8,5 milliards pour des investissements ferroviaires (RER) et un montant de 400 millions pour diverses mesures destinées à stimuler les transports en commun, il semblerait que des mesures concrètes d'accompagnement, tels que murs antibruit, système de diminution de vibration, ... ne soient toujours pas budgétisées.

J'en viendrai, enfin, au sujet d'actualité : l'intégration tarifaire pour les transports en commun dans et autour de la capitale. Sujet qui représente une des premières étapes de la concrétisation du RER.

Il est certain que toute politique qui vise à favoriser l'utiliser des transports en commun implique une analyse détaillée de la politique tarifaire en vue de favoriser l'accessibilité à ces transports, en ciblant particulièrement les publics les plus fragilisés.

Le groupe socialiste est intervenu à diverses reprises à ce propos, que ce soit au cours de la législature précédente ou lors du débat budgétaire d'il y a quelques semaines.

Le Gouvernement de la Région bruxelloise a approuvé en décembre dernier le nouveau schéma tarifaire 2000 remis par le conseil d'administration de la STIB et a, par ailleurs, demandé aux ministres compétents de poursuivre l'élaboration de l'intégration tarifaire.

En ce qui concerne les tarifs de la STIB, si notre première réaction a été de nous réjouir du fait que les tarifs spéciaux accordés aux personnes fragilisées seront poursuivis, nous avons rapidement dû déchanter, lorsque nous avons constaté que, dans l'avenant du contrat de gestion entre la STIB et le Gouvernement régional, la mention précisant à ce propos : « moyennant compensation financière adéquate » a clairement été annulée ! Il est certain que la STIB ne pourra pas supporter seule le financement de ces mesures indispensables pour les plus fragilisés alors que ces mesures sont clairement mentionnées dans l'accord de Gouvernement !

Si des dispositions doivent être prises en termes de sécurité et soutenues financièrement par la Région, le groupe socialiste estime tout aussi important de soutenir financièrement l'application des tarifs sociaux. Nous exigeons donc de la part du ministre une clarification qui permette de nous rassurer pleinement.

Rappelons que le volet social du contrat de gestion précédent, prévoyant la prise en compte de l'accessibilité des populations socio-économiquement défavorisées a pu être concrétisé par l'application de tarifs préférentiels.

Ils concernent, par exemple, les personnes qui émargent au CPAS, les demandeurs d'emploi, les écoles qui accueillent des enfants à problèmes dans les zones d'éducation prioritaire, etc.

M. le ministre pourrait-il confirmer que le Gouvernement veillera à ce que la STIB dispose des moyens de poursuivre l'application de ces tarifs préférentiels en faveur des populations socio-économiquement défavorisées au cours des prochaines années, c'est-à-dire au niveau de l'avenant et du prochain contrat de gestion ?

En ce qui concerne plus précisément l'intégration des tarifs entre les différentes sociétés de transports en commun, il apparaît primordial au groupe socialiste que les tarifs sociaux soient également « intégrés » et cela, bien entendu, en procédant à l'alignement sur les tarifs les plus avantageux pour les publics fragilisés.

Je reprendrai l'exemple avancé à diverses reprises à ce sujet et pour lequel nous n'avons toujours pas obtenu de réponse précise.

Les handicapés (plus de 66 % mais qui sont encore « autonomes » dans leurs déplacements et ne nécessitent donc pas de voiturette, ni de bus spéciaux) bénéficient de 50 % de réduction à la SNCB, ce qui n'est pas le cas à la STIB. Nous présumons que l'intégration tarifaire permettra d'étendre cette réduction en leur faveur, à tout le moins à ceux qui ne disposent que d'un faible revenu.

En conclusion, monsieur le ministre, le groupe socialiste ne peut que regretter que les mesures d'accompagnement du RER se trouvent trop souvent hors débat. Cela tant en ce qui concerne les mesures à prendre au niveau de la politique globale d'attractivité de la ville, qu'au niveau de réalisations pratiques visant à éviter les nuisances occasionnées par le RER et à préserver la qualité de la vie des Bruxellois.

Quant à l'intégration tarifaire, celle-ci doit, pour nous, être réalisée en impulsant une politique tarifaire « sociale » en faveur des personnes les plus fragilisées.

Il s'agit là clairement d'une décision politique. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Denis Grimberghs.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, messieurs les ministres, chers collègues, le groupe PSC a, tout au long de la précédente législature, regretté le « tout au naveteur », qui fut la politique du Gouvernement précédent. Depuis hier, nous savons pourquoi.

M. Cornelissen a débuté son intervention en rappelant que, sur cette question du RER, des flots de paroles ont déjà coulé dans cette enceinte sans guère de suivi concret. Je voudrais rappeler à M. Cornelissen que je ne me suis pas lassé, depuis plusieurs années, de réclamer à cette tribune que l'on mette en œuvre la recommandation adoptée par notre Conseil concernant le RER en mai 1996.

L'homme de Silly a toujours refusé de considérer cette petite contribution parlementaire comme une base de travail. L'homme de Silly a toujours refusé de nous tenir informés de l'évolution des négociations qu'il menait, en particulier avec la seule Région flamande. Je rappelle en effet, que nous n'avons un accord de coopération en cette matière qu'avec la Région flamande, et pas avec la Région wallonne, ce qui est profondément regrettable.

L'homme de Silly a toujours refusé de nous tenir informés de la négociation qu'il pouvait mener avec la SNCB pour la création du « *Verbund* » dont M. Cornelissen rappelle tant l'importance. Cela se trouve dans son excellent rapport et dans la recommandation approuvée par notre Conseil, que nous avons d'ailleurs soutenue.

Nous avons rappelé régulièrement la nécessité d'instaurer le plus rapidement possible une communauté tarifaire au départ d'un « *Verbund* ».

Je vais de ce pas remettre à M. Chabert un exemplaire de cet excellent rapport de M. Cornelissen, datant de mai 1996, qui a abouti à l'adoption d'une recommandation approuvée quasi à l'unanimité par notre Parlement, mais qui n'a pas été mise en œuvre par le Gouvernement précédent. (*M. Grimberghs remet le document au ministre Chabert.*)

Sur la question de l'intégration tarifaire, M. Cornelissen se souviendra qu'en commission, nous avons déjà eu un débat sur l'utilité de conclure le plus rapidement possible, un accord en cette matière, alors que nous pensions, dans l'opposition, — mais je pense que certains y étaient également sensibles dans la majorité — que cet accord risquait de léser les habitants de la périphérie, et aussi certains habitants de la Région bruxelloise pour lesquels le premier arrêt de la STIB est situé hors des 19 communes. Il ne faut pas penser que les gens choisissent leur arrêt en fonction du fait qu'ils habitent à l'intérieur ou à l'extérieur des 19 communes. Il y a notamment une ligne de tram, le 19, dont un seul arrêt, le terminus, est situé hors de la Région bruxelloise.

Cet arrêt est fréquenté par de nombreux habitants de Berchem — M. Riguelle connaît bien la question — qui sont mieux desservis avec le terminus — ils n'attendent pas dans le froid! — que s'ils prenaient le tram un peu plus loin. Ce serait absurde qu'ils payent plus cher parce qu'ils prennent leur tram hors des 19 communes, alors qu'ils sont Bruxellois. Avec l'accord entériné par M. Hasquin, ce risque existait. Que de fois n'a-t-on entendu l'homme de Silly nous dire: « C'est facile, le PSC est dans l'opposition ici, mais vous n'avez pas d'accord avec vos amis wallons sur cette question ».

Faux! En décembre 1998, *in tempore non suspecto*, le PSC était encore au pouvoir au fédéral, comme à la Région wallonne où il exerçait d'ailleurs cette compétence, nous avons pris une résolution, adoptée par le comité directeur du PSC, dans laquelle nous mettions clairement en évidence la nécessité de gérer avec l'homme de Viroinval ...

M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — Et l'homme de Silly!

M. Denis Grimberghs. — Ils habitent la même Région, c'est normal qu'ils aient des intérêts communs, monsieur Tomas. Il faut tout de même prendre cet élément en considération ... Le problème est de savoir si le représentant de la Région bruxelloise est un homme de Silly ...

Mme la Présidente. — Monsieur Grimberghs, Viroinval est le nombril de l'Europe!

M. Denis Grimberghs. — En effet, le centre géographique de l'Europe, madame la Présidente.

Je reviens à cette résolution que le PSC avait adoptée en ce qui concerne l'intégration tarifaire. Nous y mettons en évidence de manière très précise, d'une part, le fait que cette négociation devait aboutir dans les meilleurs délais et, d'autre part, qu'il fallait prendre en compte la nécessité de proposer une formule tarifaire qui ne multiplie pas les titres de transport et ne prenne pas en otage les habitants de la périphérie. En effet, pour ces derniers, le risque est grand qu'il y ait non seulement une différence de tarif par rapport au prix actuel et à l'existence du MTB, mais qu'ils soient en plus victimes de la manière dont les tarifs seront fixés par De Lijn, qui serait le premier opérateur à fixer les tarifs dans la zone suburbaine autour de Bruxelles. Nous invitons à la mise en œuvre d'une communauté tarifaire en vue de la délivrance de titres de transport, via des tarifs intégrés, pour l'ensemble des sociétés concernées: la SNCB, De Lijn, la STIB, les TEC du Brabant wallon et les TEC du Hainaut. Je pense que l'homme de Silly y sera désormais attentif ...

Nous pensons très franchement — et pas uniquement par esprit de polémique — que sur toutes ces questions un travail a été effectué au sein de notre Assemblée parlementaire et qu'il mérite d'être respecté. Certes, on peut le réactualiser mais, dans un premier temps, nous souhaitons que le Gouvernement fasse un rapport complet au Parlement sur cette question, dans l'esprit de ce que vous avez dit en terminant, monsieur Cools.

Il est temps que le Parlement soit informé de manière complète pour que l'on ne parle pas « en l'air », mais à partir d'informations concrètes.

Je pense par exemple que M. Béghin serait très intéressé de savoir si l'abandon de l'option technique importante tel que l'usage de la ligne 28 était ou non une bonne chose. C'était une demande explicite et le Gouvernement avait normalement six mois pour faire un rapport au Parlement. Cela n'a jamais été fait, monsieur Cools. Je demande donc que le nouveau Gouvernement prenne notre recommandation comme base afin de nous

faire un rapport complet sur cette question. Nous pourrions l'examiner en commission et réactualiser notre position. En ce sens, le groupe PSC déposera une motion à la suite de cette interpellation. (*Applaudissements sur les bancs de l'opposition.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Moock.

M. Michel Moock. — Madame la Présidente, messieurs les ministres, je serai très bref.

Comme on en a pris l'habitude, toute question touchant le RER suscite l'intérêt de tous, quels que soient les partis ou les individus concernés.

Au départ d'une interpellation concernant des problèmes de tarification, on passe à l'infrastructure et à l'intégration tarifaire.

Le RER est une problématique qui nous intéresse tout particulièrement, mais il fut absolument la replacer dans le cadre du puzzle que forme le dossier mobilité, ou faut-il parler à l'heure actuelle d'immobilité?

Lors de la législature précédente, j'ai pu suivre l'évolution de l'opinion du ministre fédéral des Transports, Michel Daerden, qui a vu la nécessité de prendre en compte le problème de la mobilité, et plus particulièrement du RER. Je me dois d'être honnête: il était beaucoup plus réservé lorsque je lui ai fait remarquer que ce serait le fédéral qui paierait le développement du RER et pas Bruxelles. Cette position a été reprise dans la déclaration gouvernementale régionale, comme l'a fait remarquer Mme Carthé.

M. Daerden était également très évasif sur les conseils de la SNCB quant à l'avenir de la ligne 28. Je peux vous dire que cela m'inquiète fortement.

Le président de notre commission de l'Environnement, en accord avec son collègue de l'Infrastructure, a pris l'initiative de provoquer une rencontre, qui aura lieu sous peu, entre les députés des différents parlements afin de discuter de l'ensemble de la problématique de la mobilité.

Je suppose qu'il y sera aussi question de la problématique du RER. C'est là une initiative très heureuse qui permettra aux parlementaires des différents parlements de se concerter.

Aussi, monsieur le ministre, ne pensez-vous pas, si nous voulons éviter de saucissonner le problème, de voir développer ici chaque semaine des interpellations concernant des morceaux du RER, à l'instar de ce qui se passe au fédéral avec l'IJzeren-Rhijn, qu'il serait souhaitable, comme je l'avais demandé lors de la discussion budgétaire, d'organiser un grand débat sur la mobilité au cours duquel seront repris les documents déjà existants, parce qu'il ne faut pas faire deux fois le même travail? Je vous demanderai aussi, madame la Présidente, de créer un forum ouvert concernant la mobilité et le RER, la volonté en a été manifestée dans le discours d'installation du Conseil. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Jos Van Assche. — Mevrouw de Voorzitter, het Vlaams Blok heeft steeds bedenkingen gemaakt bij het nog vrij wazige maar erg groots opgezette plan voor het oprichten van een Gewestelijk Expresnet. Onze partij staat bijzonder kritisch tegenover wat tot dusver in de pers is verschenen en wat door de audiovisuele media werd bekendgemaakt. Het plan is verre van volledig en biedt zeker geen duidelijk overzicht van wat een dergelijk net in de praktijk zal betekenen. Het is eveneens niet duidelijk of de toegangswegen naar Brussel zullen worden ontlast en of het net zal bijdragen tot een vlotter verkeer in het

gewest zelf. De vraag rijst of het inderdaad een stap in de goede richting is voor het oplossen van het almaar nijpender mobiliteitsprobleem. Wij menen dat het hier om een fundamenteel foute keuze gaat.

Een analoog project dat werd uitgewerkt voor het vervoer in en rond Paris kan moeilijk als een onverdeeld succes worden bestempeld. De verkeersdruk is daar door het expresnet niet substantieel verminderd en de verkeerspieken tijdens de spitsuren worden er niet direct tot redelijke, meer aanvaardbare proporties gebracht.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal voor de geplande kost van 60 miljard, die wellicht nog zal oplopen, niet hoeven op te draaien. De kosten zullen grotendeels op Vlaanderen worden afgewenteld. Zo worden ruim 21,5 miljard frank voor werken die rechtstreeks dienen voor het aanleggen van het voorstadsnet rond Brussel ten laste gelegd van het Vlaamse aandeel van het NMBS-investeringsbudget 1996-2005. De kosten voor de lijn Leuven-Brussel bedragen 11 miljard, voor de lijn Halle-Brussel 8 miljard en voor de lijn Mechelen-Brussel 2,5 miljard. Ook zouden de kosten voor het derde en het vierde spoor tussen Denderleeuw en Brussel, die eveneens deel uitmaken van dat voorstadsnet, ten laste komen van het Vlaamse aandeel van het Vlaamse NMBS-budget. De zwaarste investeringen voor het voorstadsnet moeten gebeuren in Waals-Brabant, meer in het bijzonder op de spoorlijnen Ottignies-Brussel en Nijvel-Brussel. Tot dusver werden die investeringen nog niet gedaan en heeft de NMBS minder dringende werken aan lijnen in Wallonië betaald. Daardoor is Vlaanderen verplicht initiële investeringen op zijn grondgebied, zoals een tweede spoortoegang tot Antwerpen en een derde en een vierde spoor tussen Brussel en Gent, uit te stellen.

Wat het traditionele spoorwegnet betreft, liggen de grootste noden in Vlaanderen en 70% van het spoorverkeer vindt in Vlaanderen plaats. De NMBS verdeelt de investeringen niet volgens de reële behoeften maar volgens de politieke verdeelsleutel 60/40. Hierdoor wordt de verhouding van de investeringen volledig scheefgetrokken ten voordele van Wallonië, wat uiteraard voor het Vlaams Blok niet kan. Met deze kritiek staan bij wij in Vlaanderen trouwens verre van alleen, want ook het CVP-kamerlid Jos Ansoms liet zich enkele maanden geleden in het federale Parlement bijzonder negatief uit over deze gang van zaken. De vraag rijst vooral of het aanzienlijke bedrag van 60 miljard niet beter had kunnen worden besteed.

Mijn fractie is alvast van oordeel dat deze miljarden in de stad zelf veel beter kunnen worden besteed. Met deze financiële middelen en een pragmatische en kordate aanpak kunnen heel wat wijken van ons gewest bewoonbaarder en aantrekkelijker worden gemaakt. Ik denk bijvoorbeeld aan het terugdringen van de verloederings en aan het inperken van de criminaliteit en de onveiligheid. Dat zou een betere promotie zijn voor het wonen in de stad dan de huidige acties zoals Wonen in Brussel en de eenmalige verhuispremie en de maandelijkse vestigingstoelage voor de ambtenaren van de Vlaamse Gemeenschapscommissie. Deze initiatieven hadden immers weinig succes. Van de verhuismaatregel werd amper gebruikt gemaakt. De vervuiling, verloederings, onveiligheid en criminaliteit houden vele pendelaars tegen om dichter bij hun werk in Brussel te komen wonen, wat hun dagelijks leven toch zou vergemakkelijken. Wij twijfelen er bijgevolg aan dat het geplande Gewestelijk Expresnet ooit een succes zal worden. De uitlatingen van einde oktober jongstleden van José-Louis Van der Stappen, de nieuwe voorzitter van de Kamer van handel en nijverheid voor Brussel in het weekblad *Trends*, versterken onze twijfel. Hij vatte de redenering van de Vlaamse perscommentatoren als volgt samen: « Het voorstadsnet is misschien een zegen voor een handvol Brusselse pendelaars, maar aan het meer fundamentele probleem van de files uit Vlaanderen naar Brussel verandert het geen zier. Het voorstads-

net moet vooral worden gezien als een geschenk van Guy Verhofstadt aan de Brusselaars in zijn regering.»

Een andere scepticus die terzake nog met heel wat meer gezag mag spreken, is Edwin Jacobs, transport-econoom van opleiding, directeur-generaal bij de Confederatie van het bouwbedrijf te Brussel en bestuurder bij de NMBS en De Lijn. Alhoewel hij voorstander is van het GEN, waarschuwt hij krachtig voor een overdreven optimisme. Hij is ervan overtuigd dat het nog minstens tien jaar zal duren vooraleer dit voorstadsnet volledig is uitgebouwd. Zelfs met een succesvol GEN zal de situatie op de wegen van en naar Brussel door de nog grotere toevloed van wagens nog steeds dezelfde zijn. Daarnaast maakt hij zich vooral zorgen over de bereikbaarheid van de stations rondom ons gewest.

Het GEN heeft nog een ander nefast gevolg, namelijk de toenemende stadsvlucht en de daarmee gepaard gaande minder fiscale ontvangsten voor het Brussels Gewest. Een vlot functionerend GEN zal de gegoede Brusselaars er immers toe aanmoedigen de steeds groeiende grootstadsproblemen te ontvluchten en zich in de periferie of op het platteland te vestigen. De vijfhoek en aangrenzende wijken die nu reeds een te hoge kantoorconcentratie hebben, zullen voor de gewone Brusselaar nog onleefbaarder worden. Door een betere bereikbaarheid zullen in deze wijken nog meer kantoren komen.

Ik zal niet uitweiden over eventuele alternatieven voor het GEN aangezien er al een definitieve keuze is gemaakt. De huidige gewestregering respecteert immers zowel de inschrijving ervan in het federaal regeerakkoord als het protocolakkoord terzake van de vorige regeringsploeg. Ik trek deze conclusies uit het antwoord dat de minister-president mij enkele weken geleden op een schriftelijke vraag over deze materie verstrekke.

Naast een vrijblijvende lofzang over de voordelen van het Gewestelijk Expresnet als alternatief voor de wagen, dat de leefbaarheid in de stad ten goede komt en de mobiliteit van de Brusselaars bevordert, verwoorde hij zijn streven om tot een samenhangend gezond beleid inzake mobiliteit te komen en binnen een redelijke termijn een doelmatig GEN te realiseren. Hij verklaarde voorts dat het voor hem en zijn regeringsploeg duidelijk was dat een echt GEN zich niet tot het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest kon beperken en er dus een partnerschap met Vlaanderen tot stand moest komen. Daarom zouden zowel minister Patrick Dewael als hijzelf op 30 september jongstleden hebben besloten om met betrekking tot deze materie een intergewestelijke werkgroep op te richten.

Deze werkgroep zou ook de uniformisering van de tarieven en de coördinatie van de uurregelingen voor zijn rekening nemen. Nu is wel enig gezond scepticisme ten opzichte van zo'n werkgroep op zijn plaats, aangezien het tot de vaste politieke geplogenheden van het land behoort om problemen in zulke organen te begraven of te laten rotten tot de omstandigheden zelf tot een of andere oplossing of compromis nopen.

Als gewezen bestuurslid van de MIVB deel ik de bekommerning van collega Cornelissen, teven MIVB-bestuurder. De Vlaams Blok-fractie is er vooral om bezorgd dat de gewone betalende Brusselse MIVB-gebruiker zal moeten opdraaien voor dit grootste project. Voor het Vlaams Blok kan het geenszins dat de overheid, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, haast niets tot het GEN moet bijdragen, terwijl de gewone Brusselaar die de metro, de tram of de bus gebruikt, geld moet ophoesten om de kosten van het project te helpen betalen.

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Meunier.

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, messieurs les ministres, chers collègues, les décisions de la CICI

du 30 mars 1999 s'étaient principalement soldées par un simple effet d'annonce puisque les différents ministres de l'époque avaient seulement pris position en faveur du RER, de l'intégration tarifaire et avaient créé un groupe de travail mandaté pour mettre au point un projet d'accord de coopération Etat/Régions. Alors que l'on parlait de RER depuis des années, rien de concret n'a suivi, et ce tant au niveau fédéral que régional. Je suis donc étonné de voir le CVP faire ce reproche d'inaction et de lenteur alors qu'il n'a rien fait quand il était au gouvernement fédéral. La ministre fédérale des Transports et de la Mobilité a repris les choses en main en réactivant ce groupe de travail. Il n'a pas chômé puisque dès le 30 novembre 1999, il y a eu une première décision de principe importante sur l'intégration tarifaire et nous nous en réjouissons. Elle porte sur:

— la définition de la zone urbaine et de la première couronne suburbaine;

— la mise en application d'une première phase le 1^{er} septembre 2000;

— une décision quant à l'harmonisation des oblitérateurs.

Il faut dissocier la définition des zones de celle des tarifs. Des anomalies subsistent au niveau de la zone STIB qui déborde de quelques arrêts la zone bruxelloise.

ECOLO est plutôt favorable à une intégration plus poussée avec les autres sociétés sur l'ensemble de la zone 3, intégration qui ne serait pas limitée aux zones 1 et 2.

Il subsiste également des problèmes au niveau des tarifs, où l'addition de deux tarifs rabaisés entraîne une baisse de recettes pour la STIB, qui devrait à terme être compensée par une augmentation du nombre des usagers. Pour ÉCOLO, il faut coupler l'opération d'intégration des titres entre les quatre opérateurs à une opération de réduction du coût pour l'utilisateur client. L'objectif n'est pas d'assurer une opération blanche financièrement pour les quatre opérateurs, mais bien d'utiliser ce levier pour transférer plus de navetteurs vers les transports publics dans l'ensemble de la zone métropolitaine de Bruxelles-Capitale. L'enjeu n'est pas ici d'optimiser les seuls intérêts de la STIB, mais bien l'efficacité et l'attractivité de l'ensemble du système intégré des transports publics dans la zone 3. J'aimerais donc savoir si le Gouvernement bruxellois a déjà pris position par rapport à une intégration plus poussée de la zone 3, mais aussi par rapport aux pertes financières de la STIB. Ces pertes ont-elles été chiffrées de façon précise? Enfin, qu'entend-on par première phase d'application en septembre 2000?

Quant à l'état d'avancement de la concrétisation du RER, il porterait dans un premier temps sur l'accélération de la mise à quatre voies entre Watermael et Schuman et, via un avenant au contrat de gestion SNCB, sur le renforcement de l'exploitation de la ligne 26.

Le groupe ÉCOLO peut accepter la mise à quatre voies du tronçon Watermael/Schuman car elle contribue à une véritable amélioration de la capacité du réseau ferroviaire bruxellois. Il estime aussi qu'il faut mieux exploiter la ligne 26, mais aussi la ligne 28; ce n'est pas parce que le métro passe maintenant à la gare de l'Ouest que celle-ci perd son utilité. D'après nos informations, la réactivation de la ligne 28 pour les personnes n'est pas reprise dans le schéma RER. Le Gouvernement bruxellois doit la demander.

Plus globalement, le groupe ÉCOLO estime que le RER ne sera profitable aux Bruxellois que si deux types de mesures sont prises dès maintenant au niveau de la Région et parfois des communes:

1. Le RER, pour qu'il soit attrayant pour les Bruxellois, doit bien fonctionner: il doit être accessible facilement et rapide-

ment. La Région doit prendre des initiatives en la matière: des gares doivent donc être rouvertes, comme la gare de l'Ouest, ou créées, comme celles du Gerموir à Ixelles, du Vivier d'Oie, d'Alsemberg (sur la ligne 26) ou du Moensberg qui est mal située. Il faut des bonnes cadences (un train par heure à Watermael, c'est insuffisant), des bonnes correspondances avec les lignes d'autobus, car le RER n'est pas seulement ferré, mais est constitué aussi de lignes de bus, comme à la chaussée de Haecht. Il faut prendre des mesures pour que ces lignes de bus ne soient pas continuellement embouteillées.

2. Il appartient à la Région de prendre dès aujourd'hui toute une série de mesures d'accompagnement du RER pour éviter l'exode urbain: un grand nombre de ces mesures se retrouvent d'ailleurs dans la déclaration gouvernementale; je ne suis donc pas la seule à les souhaiter.

— Il vous appartient de fixer des normes maximales de construction de parkings dans les immeubles de bureaux en fonction de l'accessibilité en transports en commun: des chiffres sur Paris indiquent clairement que les travailleurs disposant d'un parking gratuit seront 48% à utiliser leur voiture et 35% les transports en commun; par contre sans parking, ils ne sont plus que 18% à utiliser leur voiture et 66% à prendre les transports en commun; la déclaration gouvernementale prévoit d'ailleurs la révision de la circulaire De Saeger.

— Il faut prendre des mesures favorisant les transports publics de surface: sites propres pour les bus et les trams à développer.

— Mener une politique de stationnement dissuasive: gestion du stationnement différencié selon l'accessibilité en transports en commun; limitation du stationnement de longue durée en voirie et tarification progressive en fonction de la durée dans les parkings publics.

— Accélération des itinéraires cyclables allant vers les gares: les libéraux semblent enfin s'y intéresser.

— Supprimer les parkings de dissuasion à l'entrée de la ville et les mettre autour des gares de départ.

— Protection des quartiers résidentiels par une bonne hiérarchisation des voies.

— Les plans de transport d'entreprises, de collectivités et d'administrations peuvent être stimulés.

Toutes ces mesures doivent être prises rapidement par notre Région, en concertation — pour certaines mesures — avec les communes, afin de susciter un transfert modal de la voiture vers les transports en commun.

Le RER, ce n'est pas que le fédéral; c'est aussi, pour une bonne partie, des compétences régionales qu'il vous appartient d'activer le plus vite possible: beaucoup de mesures que le groupe ECOLO vous suggère se trouvent dans la déclaration gouvernementale. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Chabert, ministre.

M. Jos Chabert, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la Présidente, chers collègues, après concertation avec les autres instances concernées, le Gouvernement a pris un certain nombre de décisions, le 16 décembre 1999, pour conférer une nouvelle impulsion à la réalisation de l'intégration tarifaire pour les transports en commun dans et autour de Bruxelles.

Comme M. Cornelissen l'a rappelé, le Gouvernement a tout d'abord approuvé formellement la description et la délimitation

des zones urbaine et périurbaine. Il s'agit de la carte qui avait déjà été soumise au conseil d'administration de la STIB, qui l'avait approuvée.

Le Gouvernement a également chargé la STIB de poursuivre les préparatifs de l'intégration tarifaire au sein du groupe de travail technique dans lequel sont représentées les différentes sociétés de transport. Le but de cette démarche est de permettre au groupe de travail technique de proposer rapidement les principes de l'intégration tarifaire, ainsi qu'un calendrier pour son introduction.

Le groupe de travail doit également réaliser un aperçu des mesures d'intégration pouvant être concrétisées dès le 1^{er} septembre 2000.

Quant au groupe de travail technique, il n'est pas resté inactif. Les négociations ont eu lieu sur la base d'un projet de convention modifié, élaboré par les services de la STIB et qui fait suite à la décision de son conseil d'administration. La proposition que le groupe de travail transmettra bientôt au Gouvernement tient dès lors compte de cette décision.

Quant au fond de la discussion, je tiens à rappeler à tous ceux qui sont intervenus dans ce débat, les éléments suivants: l'objectif final de l'intégration tarifaire est bien entendu l'amélioration du service à la clientèle en proposant un système simple et univoque. Nous espérons ainsi rendre l'utilisation des transports en commun plus attrayante. Cette intégration peut dès lors effectivement être considérée comme une phase transitoire avant la réalisation du réseau express régional. Bien entendu — et c'est là tout l'intérêt des négociations en cours — cette intégration ne peut pas mettre en péril la viabilité financière de la STIB en tant que société de transport régional, ni la politique tarifaire menée dans chaque région. C'est entre autres pour ces motifs, dont se souciait à juste titre le conseil d'administration de la STIB, que la délimitation géographique des zones urbaine et périurbaine est basée sur la frontière de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il est en outre clair que les diminutions tarifaires qui résulteront de cette intégration tarifaire bénéficieront en premier lieu aux navetteurs dont la plupart n'habitent pas en Région bruxelloise. Le Gouvernement estime dès lors que le coût financier des diminutions de recettes ne devra pas être supporté par la Région bruxelloise, mais bien par les autres instances concernées. On pourrait d'ailleurs toujours prévoir des mesures transitoires pour éviter que les tarifs sur certaines lignes augmentent au lieu de diminuer à la suite de la création de ces zones urbaine et périurbaines. Il me semble toutefois important que la concrétisation de ces mesures connexes ne se fasse pas au détriment des objectifs principaux poursuivis par la Région et la STIB dans ce domaine.

Ces objectifs sont d'ailleurs repris dans notre accord gouvernemental: il s'agit d'un meilleur service des transports en commun dans et autour de Bruxelles sans porter atteinte à la viabilité financière de la STIB ou de la Région.

Ces négociations sont en cours et dès qu'elles seront terminées, je serai bien entendu à votre disposition pour en discuter, pour avoir un débat à ce sujet, que ce soit en commission ou en séance plénière. Il s'agit bien d'une négociation importante et nous insistons beaucoup auprès de nos collègues des Régions et du fédéral, pour que le processus s'accélère, c'est évident!

Ik zal nu antwoorden op de vragen van de heer Béghin en van de andere leden over het Gewestelijke Expresnet.

In de eerste plaats verwijs ik naar het akkoord dat op 30 maart 1999 door ministers van Vervoer van de vorige regering werd ondertekend en door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering werd aanvaard. Het moet voor iedereen duidelijk zijn dat hierop niet zal worden teruggekomen.

Dit akkoord voorziet in de oprichting van een werkgroep na het aantreden van de nieuwe regeringen. Wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, heb ik aan de federale minister meegedeeld wie mijn kabinet en het BUV zal vertegenwoordigen. De federale minister, mevrouw Durant, heeft beloofd deze werkgroep zo snel mogelijk samen te roepen. Ik zal niet nalaten haar aan deze belofte te herinneren.

Tijdens de jongste vergadering van de Interministeriële Conferentie voor mobiliteit, infrastructuur en telecommunicatie werd het protocolakkoord dat door de vier ministers werd gesloten, uitdrukkelijk bevestigd. Er is dus geen enkele reden om hierover opnieuw te onderhandelen. Mevrouw Durant heeft er weliswaar op gewezen dat het protocolakkoord zal worden gerespecteerd, maar dat er nog gesprekken moeten worden gevoerd over de timing en de toepassing.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering laat geen enkele kans onbenut om vooruitgang te boeken in het dossier van het voorstadsnet. De volle medewerking van de twee andere Gewesten en van de federale overheid is echter onontbeerlijk. De bevoegdheidsverdeling brengt vaak heel wat moeilijkheden mee. Met de nieuwe structuren zijn coördinatie en overleg onontbeerlijk. De intergewestelijke werkgroep mobiliteit moet het mogelijk maken concrete initiatieven te realiseren.

Deze werkgroep werd nog niet samengeroepen. Zodra dit is gebeurd en de eerste conclusies kunnen worden geformuleerd, zal ik het Parlement de nodige informatie verschaffen. Ik ben graag bereid een debat te wijden aan dit onderwerp op basis van de informatie waarover wij zullen beschikken. Uiteraard is de realisatie van een belangrijk project zoals het voorstadsnet niet denkbaar zonder systematisch overleg en informatieuitwisseling in het Parlement. Wij zullen zeker niet nalaten de aanbevelingen van het document dat door de vorige Regering werd goedgekeurd, aan een grondig onderzoek te onderwerpen.

Bij de eerste bijeenkomst van de werkgroep waarover ik het zojuist had, zal aan de federale minister worden gevraagd welke investeringen zij met de supplementaire middelen ten bedrage van 8,5 miljard op het oog heeft. Uiteraard zal ik de interpellant, de heer Béghin, en alle andere leden inlichten zodra ik zelf informatie heb gekregen. Het is voor de ontwikkeling van het voorstadsnet positief dat in de federale begroting elk jaar 8,5 miljard wordt vastgelegd. De vraag is echter waarvoor de eerste 8,5 miljard worden aangewend. We moeten de nieuwe Federale Regering de tijd geven om alles rustig voor te bereiden. Het lijkt me echter niet uitgesloten dat met dit geld aangepast rijdend materiaal zal worden aangekocht.

Dan kom ik nu bij de vragen over de regelmatige contacten tussen mijn administratie en de NMBS met betrekking tot het voorstadsnet. Wij zijn voorstander van een integratie van de spoorlijnen 26 en 28 in het woon-werkverkeer. Dit moet in eerste instantie de mobiliteitsdruk tijdens de piekuren verlichten en kan worden beschouwd als een eerste stap in de richting van een voorstadsnet. Dit net zal geleidelijk worden uitgebouwd. Het is belangrijk dat een start wordt gemaakt en dat het proces onomkeerbaar wordt.

Spoorlijn 26 kan bij uitstek een stadspoorweg worden genoemd volgens de definitie van het Gewestelijke Expresnet. De Lijn is zeer geschikt om een woon-werkverkeersfunctie te vervullen. Spoorlijn 28 daarentegen werd in de Sofretu-studie van 1994 niet beschouwd als een gewestelijke expreslijn; in het Iris-plan werd ze wel opgenomen, onder meer om de Noord-Zuidverbinding van de spoorlijn te verlichten.

Het huidige gebrek aan vooruitgang is dan ook grotendeels te wijten aan het feit dat dit project, dat mijns inziens te geleidelijk wordt uitgebouwd, nog altijd niet wordt gedragen door een operationeel orgaan dat het voorstadsnet als maatschappelijk

doel heeft. Ik neem mij dan ook voor alle betrokken partijen te overtuigen van de idee van een spoedige oprichting van een dergelijk operationeel orgaan dat aansluitend op de werkzaamheden van de *task force* een concrete start moet maken met de geleidelijke uitbouw en uitbating van een voorstadsnet.

Je voudrais enfin répondre aux questions concrètes de Mme Carthé et de M. Cornelissen, concernant les tarifs sociaux. Il est clair que ces tarifs sociaux sont importants. Vous avez dit, madame Carthé, que la SNCB accordait 50 % de réduction aux handicapés tandis que la STIB ne le faisait pas. Ce n'est pas tout à fait exact. En effet, pour les très courtes distances, la SNCB n'octroie aucune réduction. Par ailleurs, pour les handicapés, la STIB dispose d'un réseau de minibus, que j'ai eu le privilège de créer lorsque j'étais ministre des Transports au fédéral, et qui est toujours en fonction.

La STIB organise donc le transport des personnes handicapées depuis leur domicile, et ce pour un prix très réduit, à savoir 50 francs. Si l'on considère le coût de l'ensemble de l'opération, on peut estimer qu'aujourd'hui déjà, un effort est fourni sur ce plan.

L'accord gouvernemental sera pleinement respecté à cet égard. Il est vrai que dans le contrat de gestion, ce paragraphe a été supprimé, mais uniquement pour des motifs techniques. En effet, pour l'année écoulée, il n'y avait pas encore de tarifs sociaux à compenser. Mais il sera réinséré dans le nouveau contrat de gestion, car en contrepartie il y aura les mesures que nous allons prendre en ce qui concerne les tarifs sociaux.

M. Cornelissen a posé une question relative à De Lijn : pourquoi les bus devraient-ils rentrer à Bruxelles ? Selon moi, il n'est pas opportun de procéder à des ruptures de charge supplémentaires. En effet, je ne veux pas décourager les navetteurs qui, s'ils devaient prendre une correspondance, pourraient donner la préférence à la voiture.

Cependant, il est possible de laisser les bus entrer dans Bruxelles mais de les regrouper autour de deux grandes stations de métro.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Remarquez que c'est ce que j'ai demandé. Je n'ai jamais dit que l'on ne pouvait plus laisser entrer les bus de De Lijn à Bruxelles. J'ai proposé que l'on organise mieux les points de ramassage.

M. Jos Chabert, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Il ne faut surtout pas décourager les navetteurs car l'expérience nous apprend que si l'on procède à des ruptures de charge, les navetteurs reprennent leur voiture. Cependant, je ne rejette pas l'idée d'un regroupement des bus autour de deux stations de métro.

Pourquoi la zone d'intégration des tarifs n'est-elle pas plus importante ? En fait, la proposition actuelle constitue une première phase. Plus tard, quand le RER sera de plus en plus opérationnel, on pourra y ajouter d'autres zones.

Certains problèmes ponctuels ont été relevés par M. Cools, notamment en ce qui concerne les stations, le RER, la possibilité de procéder à des modernisations, à un meilleur entretien des gares. Je ne vous cache pas mon irritation lorsque je vois l'état lamentable de certaines gares. Cependant, des travaux doivent encore être réalisés en ce qui concerne le RER. Les responsables hésitent dès lors à consentir des frais pour l'instant. On devrait rapidement y voir plus clair, mais en attendant, je compte demander à la SNCB de moderniser et de mieux entretenir les gares, notamment celles mentionnées par certains intervenants, à Bruxelles. Il y en a d'autres. Je crois que des travaux viennent d'être entamés à la gare Centrale. D'autres gares importantes

vont être modernisées. On ne pourra donner de réponse à tous ces problèmes ponctuels que lorsque le rythme des travaux sera connu, de même que les tracés; il faudra aussi avoir connaissance de toutes les difficultés que la réalisation du RER engendrera à Bruxelles. Dès que nous serons en possession de toutes les informations, nous pourrions entamer un débat global. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Cornelissen.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Madame la Présidente, je me réjouis de la qualité de la réponse du ministre. Je la trouve positive et ouverte. Il sera effectivement très intéressant de tenir ce débat au niveau de notre Assemblée. Je propose évidemment de le faire rapidement. En effet, des décisions sont souhaitées à très brève échéance, puisque les premières devraient déjà intervenir au 1^{er} septembre 2000. Dès lors, le débat ne doit pas être reporté très longtemps si nous voulons avoir une petite influence dans les solutions qui seraient retenues.

Je voudrais aussi souligner un point positif et capital que j'ai entendu dans votre intervention, monsieur le ministre: le coût des infrastructures qui bénéficieraient essentiellement aux navetteurs ne doit pas être supporté par la Région bruxelloise ou par sa société de transport. Entendons-nous bien! Je suis de ceux qui ont toujours défendu l'idée d'un RER comme n'étant pas uniquement une «réalité navetteurs». Je me souviens de l'ancien plan Star 21 en fonction duquel on allait «pêcher» des navetteurs à 30 kilomètres pour les déposer aux gares centrales. C'était une contre-indication du RER.

Mais nous avons la chance de disposer de 28 gares à Bruxelles; notre réseau est extrêmement maillé et je crois donc que certaines réalisations sont effectivement possibles. On a beaucoup évoqué le cas de la ligne 28. Pour l'anecdote, je rappellerai simplement qu'il y a eu un trafic voyageurs sur cette ligne. A un certain moment, des gares supplémentaires ont même été créées, notamment la gare Simonis. Je me souviens de son inauguration, en grande pompe en octobre 1982, une semaine avant les élections communales, cela tombait bien! Je me souviens aussi de la fermeture de la même gare Simonis en juin 1984, à la suite du plan de restructuration des chemins de fer.

On n'a donc toujours pas été cohérent dans le passé et il faudrait peut-être réexaminer les choses.

N'oublions pas que c'est un secteur qui peut être une alternative au bouclage de la petite ceinture. Bien sûr, ce bouclage est inscrit dans les astres! Mais si l'on ne peut pas le réaliser à brève échéance, nous disposons peut-être là d'une solution de rechange. Même après le bouclage, celle-ci peut rester utile car, si de très nombreux voyageurs doivent être transportés et si l'on parvient à avoir un report modal important sur le chemin de fer, ce ne sera peut-être pas un luxe d'avoir à la fois le métro et le chemin de fer à cet endroit.

J'ai pris acte du fait que le Gouvernement allait défendre énergiquement les deux amendements qui ont été mis en avant à la suite des longues discussions qui ont été menées à la STIB entre septembre 1998 et le 12 janvier 1999. Sur ce plan, compte tenu de l'importance de ces deux amendements, j'ose dire, monsieur le ministre, que vous avez une obligation de résultat.

La convention qui a été soumise aux instances de la STIB n'a été approuvée, le 12 janvier, que moyennant l'inclusion de ces deux amendements. Je n'ai plus eu de nouvelles par la suite et je me demande si ces derniers ont bien été pris en compte chez nos partenaires.

Je n'entamerai pas une polémique avec vous en ce qui concerne la délimitation, que je continue à trouver très peu perti-

nente. Tant pour la zone urbaine — la zone 1 — que pour la zone périurbaine — la zone 2 — elle me semble trop restreinte.

Il est faux de dire que l'aspect tarifaire et ses conséquences financières pour la STIB sont liés à la limitation aux 19 communes. Lorsque vous dites que ce point a été approuvé par la STIB, précisons que celle-ci ne s'est pas penchée sur des aspects aussi politiques. Il s'agissait avant tout pour la STIB d'un problème de finances. Cette société doit veiller à sa rentabilité. C'est principalement pour cette raison que dans la convention, elle n'a pas été particulièrement branchée sur la question d'une limitation qui dépassait son réseau, en partie seulement puisque, comme vous l'avez rappelé, un certain nombre de lignes sortent de Bruxelles. La STIB doit se préoccuper de cette partie de la clientèle qui mérite également des égards. Personnellement, je souhaite que la commission de l'Infrastructure inscrive ce débat à son ordre du jour le plus rapidement possible.

ORDRES DU JOUR — MOTIES

Dépôt — Indiening

Mme la Présidente. — Mesdames, messieurs, en conclusion de ces interpellations deux ordres du jour ont été déposés.

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

Le premier, motivé, signé par M. Grimberghs est libellé comme suit:

«Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

Ayant entendu l'interpellation de M. Jean-Pierre Cornelissen à M. Jos Chabert, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant «l'instauration de l'intégration tarifaire dans le cadre de la mise en œuvre du RER» et l'interpellation jointe de M. Jan Béghin concernant «la réalisation du Réseau Express Régional et l'utilisation des lignes de chemins de fer 26 et 28 pour les déplacements domicile/travail» et la réponse du ministre;

Rappelant le rapport du 8 mai 1996 relatif au Réseau Express Régional, fait au nom de la commission de l'Infrastructure, par M. Jean-Pierre Cornelissen;

Demande au Gouvernement, et en particulier au ministre Jos Chabert et aux secrétaires d'Etat Eric André et Robert Delathouwer, de réaliser dans un délai de six mois un rapport sur la mise en œuvre de la recommandation adoptée en mai 1996 par notre Assemblée.»

De eerste, gemotiveerd, ondertekend door de heer Grimberghs luidt als volgt:

«De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

Gehoord de interpellatie van de heer Jean-Pierre Cornelissen en de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende «de invoering van een eenheidstarief in het kader van de totstandkoming van het GEN» en de toegevoegde interpellatie van de heer Jan Béghin betreffende «de realisatie van het Gewestelijke Expresnet en het bepleiten van het inschakelen van spoorlijnen 26 en 28 in het woon-werkverkeer» en het antwoord van de minister;

Verwijzend naar het verslag van 8 mei 1996 over het Gewestelijke Expresnet uitgebracht, namens de commissie voor de Infrastructuur, door de heer Jean-Pierre Cornelissen;

Séance plénière du vendredi 14 janvier 2000
Plenaire vergadering van vrijdag 14 januari 2000

Verzoekt de Regering, in het bijzonder minister Jos Chabert en de staatssecretarissen Eric André en Robert Delathouwer, binnen zes maanden een verslag op te stellen over de uitvoering van de aanbeveling die onze Raad in mei 1996 heeft aangenomen.»

Le deuxième, l'ordre du jour pur et simple, est signé par MM. Cools, Roelants du Vivier, Demanze et Gatz.

De tweede, de eenvoudige motie, is ondertekend door de heren Cools, Roelants du Vivier, Demanze en Gatz.

Le vote sur ces ordres du jour aura lieu ultérieurement.

Over deze moties zal later worden gestemd.

La discussion est close.

De bespreking is gesloten.

Afin de nous permettre de respecter le programme que nous nous sommes fixés pour cet après-midi, je vous demanderai de bien vouloir être présents à 14 h 30.

La séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale est close.

De plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

Prochaine séance plénière cet après-midi à 14 h 30.

Volgende plenaire vergadering deze namiddag om 14.30 uur.

— *La séance plénière est levée à 12 h 50.*

De plenaire vergadering wordt om 12.50 uur gesloten.

ANNEXES

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 des articles 24, 47, 91, 92, 93, 94 et 97, alinéa 9, de la loi du 15 mars 1999 relative au contentieux en matière fiscale, introduits par R. Altruye et L. De Jongh et autres (n^{os} 1682, 1766, 1770, 1774, 1775 et 1776 du rôle);

— les recours en annulation des articles 63 à 68, 84 à 91 et 202 du décret de la Communauté flamande du 18 mai 1999 portant organisation de l'aménagement du territoire, introduits par P. Snoy, M.-N. Orban, J. De Backer, P. Nys et M. Nys, F. Kamp et par l'Union professionnelle du secteur immobilier (n^{os} 1700, 1701, 1703, 1710, 1725 et 1832 du rôle);

— les recours en annulation

• de l'article 147 de la loi du 25 janvier 1999 portant des dispositions sociales (concernant la cotisation sur le chiffre d'affaires des produits pharmaceutiques), introduits par l'ASBL Agim et autres et par la SA Glaxo Wellcome Belgium et la SA Bristol-Myers Squibb Belgium;

• des articles 10 et 11 de la loi du 4 mai 1999 portant des dispositions fiscales et autres (concernant la cotisation complémentaire sur le chiffre d'affaires des produits pharmaceutiques), introduits par l'ASBL Agim et autres (n^{os} 1734, 1749, 1762, 1829 et 1830 du rôle);

— les recours en annulation de l'article 22, § 3, alinéas 3, 4, 5 et 6, et § 4, de la loi du 25 mars 1999 relative à la réforme des cantons judiciaires, introduits par P. d'Otreppe de Bouvette et P. Cauchie (n^{os} 1767, 1806 et 1809 du rôle);

— le recours en annulation totale ou partielle des articles 4 et 6 de la loi du 11 avril 1999 modifiant la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités, introduit par le Gerfa (n^o 1797 du rôle);

— le recours en annulation totale ou partielle du décret de la Communauté flamande du 30 mars 1999 portant organisation de l'assurance soins, introduit par le Gouvernement de la Communauté française (n^o 1822 du rôle);

— le recours en annulation de l'article 2 de la loi du 29 avril 1999 modifiant le Code judiciaire en ce qui concerne les traitements des magistrats de l'Ordre judiciaire, introduit par R. Bondewel et autres (n^o 1828 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 de l'article 42, § 1^{er}, des lois relatives aux allocations familiales pour travailleurs salariés, coordonnées le 19 décembre 1939, modifié par l'arrêté royal du 21 avril 1997, qui a été confirmé par la loi du 12 décembre 1997, posées par le tribunal du travail de Courtrai et le tribunal du travail de Termonde (n^{os} 1688 et 1810 du rôle);

BIJLAGEN

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 de artikelen 24, 47, 91, 92, 93, 94 en 97, negende lid, van de wet van 15 maart 1999 betreffende de beslechting van fiscale geschillen, ingesteld door R. Altruye en L. De Jongh en anderen (nrs. 1682, 1766, 1770, 1774, 1775 en 1776 van de rol);

— de beroepen tot vernietiging van de artikelen 63 tot 68, 84 tot 91 en 202 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 18 mei 1999 houdende de organisatie van ruimtelijke ordening, ingediend door P. Snoy, M.-N. Orban, J. De Backer, P. Nys en M. Nys, F. Kamp en de Beroepsvereniging van de vastgoedsector (nrs. 1700, 1701, 1703, 1710, 1725 en 1832 van de rol);

— de beroepen tot vernietiging

• van artikel 147 van de wet van 25 januari 1999 houdende sociale bepalingen (betreffende de heffing op het omzetcijfer van geneesmiddelen), ingesteld door de VZW Agim en anderen en de NV Glaxo Wellcome Belgium en de NV Bristol-Myers Squibb Belgium;

• van de artikelen 10 en 11 van de wet van 4 mei 1999 houdende fiscale en andere bepalingen (betreffende de aanvullende heffing op het omzetcijfer van geneesmiddelen), ingesteld door de VZW Agim en anderen (nrs. 1734, 1749, 1762, 1829 en 1830 van de rol);

— de beroepen tot vernietiging van artikel 22, § 3, derde, vierde, vijfde en zesde lid, en § 4, van de wet van 25 maart 1999 betreffende hervorming van de gerechtelijke kantons, ingesteld door P. d'Otreppe de Bouvette en P. Cauchie (nrs. 1767, 1806 en 1809 van de rol);

— het beroep tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van de artikelen 4 en 6 van de wet van 11 april 1999 tot wijziging van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel, ingesteld door de Gerfa (nr. 1797 van de rol);

— het beroep tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 30 maart 1999 houdende de organisatie van de zorgverzekering, ingesteld door de Franse Gemeenschap (nr. 1822 van de rol);

— het beroep tot vernietiging van artikel 2 van de wet van 29 april 1999 tot wijziging, wat de wedden van de magistraten van de Rechterlijke Orde betreft, van het Gerechtelijk Wetboek, ingesteld door R. Bondewel en anderen (nr. 1828 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 artikel 42, § 1, van de wetten betreffende de kinderbijslag voor loonarbeiders, gecoördineerd op 19 december 1939, zoals gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 april 1997 dat bekrachtigd werd bij wet van 12 december 1997, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Kortrijk en de Arbeidsrechtbank te Dendermonde (nrs. 1688 en 1810 van de rol);

— les questions préjudicielles concernant les articles 263 et 267 et suivants de l'arrêté royal du 18 juillet 1977 portant coordination des dispositions générales relatives aux douanes et accises, posées par la cour d'appel d'Anvers, par le tribunal de première instance de Termonde et par le tribunal correctionnel d'Anvers (nos 1763, 1764, 1769, 1780, 1784, 1785, 1790, 1793, 1823 et 1824 du rôle);

— la question préjudicielle relative à l'article 82 de la loi du 8 août 1997 sur les faillites, posée par le tribunal de commerce de Huy (n° 1788 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 109bis, § 1^{er}, 1^o, du Code judiciaire, posée par la Cour de cassation (n° 1794 du rôle);

— la question préjudicielle relative à l'article 182, § 3, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, posée par le juge de paix du premier canton de Charleroi (n° 1811 du rôle);

— la question préjudicielle portant sur l'article 45 de la loi du 27 décembre 1961 portant statut des sous-officiers du cadre actif des Forces terrestres, aérienne et navale, posée par le tribunal de première instance de Liège (n° 1818 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 60 du décret du Conseil flamand du 22 décembre 1993 contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 1994, posée par la cour d'appel d'Anvers (n° 1820 du rôle);

— la question préjudicielle relative à l'article 1675/13, §§ 3 et 4, du Code judiciaire, posée par le tribunal de première instance de Bruxelles (n° 1825 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 6 de la loi du 2 juin 1998 modifiant l'arrêté royal n° 22 du 24 octobre 1934 portant interdiction à certains condamnés et aux faillits d'exercer certaines fonctions, professions ou activités et conférant aux tribunaux de commerce la faculté de prononcer de telles interdictions, posée par le tribunal correctionnel de Hasselt (n° 1827 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 2 du décret de la Communauté flamande du 27 juin 1990 portant création d'un Fonds flamand pour l'intégration sociale des personnes handicapées, posée par la Cour de cassation (n° 1831 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° 128/99 rendu le 7 décembre 1999, en cause:

• les questions préjudicielles relatives à l'article 30^{ter} de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, posées par le tribunal du travail de Verviers (nos 1346 et 1634 du rôle);

— arrêt n° 129/99 rendu le 7 décembre 1999, en cause:

• la question préjudicielle concernant l'article 33 de la loi du 27 décembre 1973 relative au statut du personnel du cadre actif du corps opérationnel de la gendarmerie, avant sa modification par la loi du 24 juillet 1992, posée par le Conseil d'Etat (n° 1462 du rôle);

— arrêt n° 130/99 rendu le 7 décembre 1999, en cause:

• la question préjudicielle relative à l'article 3, § 1^{er}, de la loi du 16 mars 1971 sur le travail, posée par la cour du travail de Bruxelles (n° 1470 du rôle);

— de préjudiciële vragen betreffende de artikelen 263 en 267 en volgende van het koninklijk besluit van 18 juli 1977 tot coördinatie van de algemene bepalingen inzake douane en accijnzen, gesteld door het hof van beroep te Antwerpen, door de rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde en door de correctionele rechtbank te Antwerpen (nrs. 1763, 1764, 1769, 1780, 1784, 1785, 1790, 1793, 1823 en 1824 van de rol);

— de préjudiciële vraag betreffende artikel 82 van de faillissementswet van 8 augustus 1997, gesteld door de rechtbank van koophandel te Hoei (nr. 1788 van de rol);

— de préjudiciële vraag betreffende artikel 109bis, § 1, 1^o, van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door het Hof van Cassatie (nr. 1794 van de rol);

— de préjudiciële vraag betreffende artikel 182, § 3, van het Waalse Wetboek van ruimtelijke ordening, stedenbouw en patrimonium, gesteld door de vrederechter van het eerste kanton te Charleroi (nr. 1811 van de rol);

— de préjudiciële vraag betreffende artikel 45 van de wet van 27 december 1961 houdende statuut van de onderofficieren van het actief kader der Land-, Lucht- en Zeemacht, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Luik (nr. 1818 van de rol);

— de préjudiciële vraag betreffende artikel 60 van het decreet van de Vlaamse Raad van 22 december 1993 houdende diverse bepalingen tot begeleiding van de begroting 1994, gesteld door het hof van beroep te Antwerpen (nr. 1820 van de rol);

— de préjudiciële vraag betreffende artikel 1675/13, §§ 3 en 4, van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 1825 van de rol);

— de préjudiciële vraag over artikel 6 van de wet van 2 juni 1998 tot wijziging van het koninklijk besluit nr. 22 van 24 oktober 1934 waarbij aan bepaalde veroordeelden en aan de gefailleerden verbod wordt opgelegd bepaalde ambten, beroepen of werkzaamheden uit te oefenen en waarbij aan de rechtbanken van koophandel de bevoegdheid wordt toegekend dergelijk verbod uit te spreken, gesteld door de correctionele rechtbank te Hasselt (nr. 1827 van de rol);

— de préjudiciële vraag betreffende artikel 2 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 27 juni 1990 houdende oprichting van een Vlaams Fonds voor de sociale integratie van personen met een handicap, gesteld door het Hof van Cassatie (nr. 1831 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. 128/99 uitgesproken op 7 december 1999, inzake:

• de préjudiciële vragen over artikel 30^{ter} van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Verviers (nrs. 1346 en 1634 van de rol);

— arrest nr. 129/99 uitgesproken op 7 december 1999, inzake:

• de préjudiciële vraag over artikel 33 van de wet van 27 december 1973 betreffende het statuut van het personeel van het actief kader van het operationeel corps van de rijkswacht, voor de wijziging ervan bij de wet van 24 juli 1992, gesteld door de Raad van State (nr. 1462 van de rol);

— arrest nr. 130/99 uitgesproken op 7 december 1999, inzake:

• de préjudiciële vraag betreffende artikel 3, § 1, van de arbeidswet van 16 maart 1971, gesteld door het arbeidshof te Brussel (nr. 1470 van de rol);

— arrêt n° 131/99 rendu le 7 décembre 1999, en cause:

• les questions préjudicielles relatives à l'article 42 de la loi du 28 décembre 1983 portant des dispositions fiscales et budgétaires et aux articles 9 et 11 de la loi du 16 avril 1997 portant diverses dispositions fiscales, posées par la cour d'appel de Liège et par le tribunal de première instance de Bruxelles (n°s 1471 et 1486 du rôle);

— arrêt n° 132/99 rendu le 7 décembre 1999, en cause:

• la question préjudicielle concernant les articles 189, 192, 197 et 199 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, posée par le tribunal de première instance de Malines (n° 1479 du rôle);

— arrêt n° 133/99 rendu le 22 décembre 1999, en cause:

• le recours en annulation du décret de la Communauté flamande du 28 avril 1998 relatif à la politique flamande à l'égard des minorités ethnoculturelles, introduit par K. Möller et autres (n° 1464 du rôle);

— arrêt n° 134/99 rendu le 22 décembre 1999, en cause:

• le recours en annulation des articles 3 et 4 de la loi du 10 février 1998 portant modification de la loi du 27 décembre 1973 relative au statut du personnel du corps opérationnel de la gendarmerie et de la loi du 11 juillet 1978 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats du personnel du corps opérationnel de la gendarmerie, introduit par A. Henneau et autres (n° 1418 du rôle);

— arrêt n° 135/99 rendu le 22 décembre 1999, en cause:

• la question préjudicielle concernant l'article 2, 4^o, lettre *b*, premier tiret, du décret de la Région flamande du 23 janvier 1991 relatif à la protection de l'environnement contre la pollution due aux engrais (tel qu'il était rédigé avant sa modification par le décret du 20 décembre 1995), posée par le tribunal de première instance de Bruxelles (n° 1476 du rôle);

— arrêt n° 136/99 rendu le 22 décembre 1999, en cause:

• la question préjudicielle relative à l'article 7, § 4, de l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs (dans la version antérieure à sa modification par l'article 74 de la loi du 13 février 1998), posée par le tribunal du travail de Termonde (n° 1584 du rôle);

— arrêt n° 137/99 rendu le 22 décembre 1999, en cause:

• la question préjudicielle concernant l'article 167 de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, posée par le tribunal du travail de Louvain (n° 1595 du rôle);

— arrêt n° 138/99 rendu le 22 décembre 1999, en cause:

• la question préjudicielle concernant l'article 17 de l'arrêté royal n° 50 du 24 octobre 1967 relatif à la pension de retraite et de survie des travailleurs salariés, posée par le tribunal du travail de Mons (n° 1676 du rôle);

— arrêt n° 139/99 rendu le 22 décembre 1999, en cause:

• la demande de suspension de l'article 17 de la loi du 24 mars 1999 organisant les relations entre les autorités publiques et les organisations syndicales du personnel des services de police, introduite par l'ASBL Syndicat autonome de la police judiciaire et autres (n° 1795 du rôle);

— arrest nr. 131/99 uitgesproken op 7 december 1999, inzake:

• de prejudiciële vragen betreffende artikel 42 van de wet van 28 december 1983 houdende fiscale en begrotingsbepalingen en betreffende de artikelen 9 en 11 van de wet van 16 april 1997 houdende diverse fiscale bepalingen, gesteld door het hof van beroep te Luik en de rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nrs. 1471 en 1486 van de rol);

— arrest nr. 132/99 uitgesproken op 7 december 1999, inzake:

• de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 189, 192, 197 en 199 van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Mechelen (nr. 1479 van de rol);

— arrest nr. 133/99 uitgesproken op 22 december 1999, inzake:

• het beroep tot vernietiging van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 28 april 1998 inzake het Vlaamse beleid ten aanzien van etnisch-culturele minderheden, ingesteld door K. Möller en anderen (nr. 1464 van de rol);

— arrest nr. 134/99 uitgesproken op 22 december 1999, inzake:

• het beroep tot vernietiging van de artikelen 3 en 4 van de wet van 10 februari 1998 tot wijziging van de wet van 27 december 1973 betreffende het statuut van het personeel van het operationeel korps van de rijkswacht en van de wet van 11 juli 1978 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van het rijkswachtpersoneel van het operationeel korps, ingesteld door A. Henneau en anderen (nr. 1418 van de rol);

— arrest nr. 135/99 uitgesproken op 22 december 1999, inzake:

• de prejudiciële vraag betreffende artikel 2, 4^o, letter *b*, eerste streepje, van het decreet van het Vlaamse Gewest van 23 januari 1991 inzake de bescherming van het leefmilieu tegen de verontreiniging door meststoffen (zoals opgesteld vóór de wijziging bij het decreet van 20 december 1995), gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 1476 van de rol);

— arrest nr. 136/99 uitgesproken op 22 december 1999, inzake:

• de prejudiciële vraag over artikel 7, § 4, van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders (in de versie van vóór de wijziging bij artikel 74 van de wet van 13 februari 1998), gesteld door de arbeidsrechtbank te Dendermonde (nr. 1584 van de rol);

— arrest nr. 137/99 uitgesproken op 22 december 1999, inzake:

• de prejudiciële vraag over artikel 167 van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskunde verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, gesteld door de arbeidsrechtbank te Leuven (nr. 1595 van de rol);

— arrest nr. 138/99 uitgesproken op 22 december 1999, inzake:

• de prejudiciële vraag over artikel 17 van het koninklijk besluit nr. 50 van 24 oktober 1967 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor werknemers, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Bergen (nr. 1676 van de rol);

— arrest nr. 139/99 uitgesproken op 22 december 1999, inzake:

• de vordering tot schorsing van artikel 17 van de wet van 24 maart 1999 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakverenigingen van het personeel van de politiediensten, ingesteld door de VZW Autonome Vakbond van de gerechtelijke politie en anderen (nr. 1795 van de rol);

— arrêt n° 140/99 rendu le 22 décembre 1999, en cause :

- la demande de suspension des articles 19, 3^o, 4^o et 5^o, et 60, § 1^{er}, de la loi du 22 avril 1999 relative aux professions comptables et fiscales, introduite par J. Decock (n° 1805 du rôle).

Pour information.

DELIBERATIONS BUDGETAIRES

— Par lettre du 23 décembre 1999, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 1999 par le transfert de crédits entre allocations de base du programme 0 de la division 02.

— Par lettre du 23 décembre 1999, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 1999 par le transfert de crédits entre allocations de base du programme 0 de la division 07.

— Par lettre du 23 décembre 1999, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 1999 par le transfert de crédits entre allocations de base du programme 0 de la division 10.

— Par lettre du 23 décembre 1999, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 1999 par le transfert de crédits entre allocations de base du programme 1 de la division 22.

— Par lettre du 23 décembre 1999, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 1999 par le transfert de crédits entre allocations de base du programme 1 de la division 12.

— Par lettre du 24 décembre 1999, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 1999 par le transfert de crédits entre allocations de base du programme 3 de la division 11.

— Par lettre du 24 décembre 1999, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 1999 par le transfert de crédits entre allocations de base du programme 2 de la division 11.

— Par lettre du 24 décembre 1999, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de

— arrest nr. 140/99 uitgesproken op 22 december 1999, inzake :

- de vordering tot schorsing van de artikelen 19, 3^o, 4^o en 5^o, en 60, § 1, van de wet van 22 april 1999 betreffende de boekhoudkundige en fiscale beroepen, ingesteld door J. Decock (nr. 1805 van de rol).

Ter informatie.

BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN

— Bij brief van 23 december 1999, zendt de Regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 1999 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 0 van afdeling 02.

— Bij brief van 23 december 1999, zendt de Regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 1999 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 0 van afdeling 07.

— Bij brief van 23 december 1999, zendt de Regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 1999 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 0 van afdeling 10.

— Bij brief van 23 december 1999, zendt de Regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 1999 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 1 van afdeling 22.

— Bij brief van 23 december 1999, zendt de Regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 1999 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 1 van afdeling 12.

— Bij brief van 24 december 1999, zendt de Regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 1999 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 3 van afdeling 11.

— Bij brief van 24 december 1999, zendt de Regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 1999 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 2 van afdeling 11.

— Bij brief van 24 december 1999, zendt de Regering, in uitvoering van artikel 15 van de coördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting

Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 1999 par le transfert de crédits entre allocations de base du programme 1 de la division 12.

Pour information.

MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS

— Par lettre du 7 décembre 1999, le groupe PRL-FDF communique les modifications suivantes :

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

— la désignation de M. Mostafa Ouezekhti comme membre suppléant de la commission des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures et des Affaires générales, en remplacement de M. Vincent De Wolf.

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

— la désignation de M. Didier van Eyll comme membre effectif de la commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications, en remplacement de M. Jean-Jacques Boelpaep.

3. Commission de l'Environnement, de la Conservation de la nature et de la Politique de l'eau

— la désignation de M. Jean-Jacques Boelpaep comme membre effectif de la commission de l'Environnement, de la Conservation de la nature et de la Politique de l'eau, en remplacement de M. Didier van Eyll.

van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 1999 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 1 van afdeling 12.

Ter informatie.

WIJZIGINGEN VAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES

— Bij brief van 7 december 1999, deelt de PRL-FDF-fractie de volgende wijzigingen mee :

1. Commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken :

— de aanwijzing van de heer Mostafa Ouezekhti als plaatsvervangend lid van de commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken, ter vervanging van de heer Vincent De Wolf.

2. Commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen :

— de aanwijzing van de heer Didier van Eyll als vast lid van de commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen, ter vervanging van de heer Jean-Jacques Boelpaep.

3. Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid :

— de aanwijzing van de heer Jean-Jacques Boelpaep als vast lid van de commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, ter vervanging van de heer Didier van Eyll.