Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Séance plénière du vendredi 30 juin 2000

SEANCE DU MATIN

SOMMAIRE

	Pages
EXCUSES	933
COMMUNICATIONS:	
— Cour d'arbitrage	933
— Délibérations budgétaires	933
COLLEGE D'URBANISME:	
— Renouvellement partiel — Présentation d'une liste double de candidats	933
PROPOSITION DE RESOLUTION:	
— Renvoi en commissions réunies	934
PROJETS D'ORDONNANCE:	
— Dépôt	934
PRISES EN CONSIDERATION	935
PROJET D'ORDONNANCE ET PROPOSITION DE RECOMMANDATIONS:	
— Projet d'ordonnance créant le service à gestion séparée «Centre bruxellois d'Expertise alimentaire» (nos A-91/1 et 2 — 1999/2000)	936
Discussion générale. — *Orateurs:* la Présidente, **Mmes Evelyne Huytebroeck, Anne-Françoise Theunissen, MM. Jean-Pierre Cornelissen et Jacques Simonet,** ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique	936

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Plenaire vergadering van vrijdag 30 juni 2000

OCHTENDVERGADERING

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
VERONTSCHULDIGD	933
MEDEDELINGEN:	
— Arbitragehof	933
— Begrotingsberaadslagingen	933
STEDENBOUWKUNDIG COLLEGE:	
— Gedeeltelijke vernieuwing — Voordracht van een dubbeltal	933
VOORSTEL VAN RESOLUTIE:	
— Verzending naar de verenigde commissies	934
ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE:	
— Indiening	934
INOVERWEGINGNEMINGEN	935
ONTWERP VAN ORDONNANTIE EN VOORSTEL VAN AANBEVELINGEN:	
— Ontwerp van ordonnantie houdende oprichting van de dienst met afzonderlijk beheer «Brussels Centrum voor Voedingsmiddelenexpertise» (nrs. A-91/1 en 2 — 1999/2000)	936
Algemene bespreking. — *Sprekers:* de Voorzitter, **mevr. Evelyne Huytebroeck, Anne-Françoise Theunissen, de heren Jean-Pierre Cornelissen en Jacques Simonet,** minister-voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek	936

	Pages		Blz.
Discussion des articles	938	Artikelsgewijze bespreking	938
— Proposition de recommandations relatives à la mobilité dans et autour de Bruxelles (n^os A-109/1 et 2 — 1999/2000)	939	— Voorstel van aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel (nrs. A-109/1 en 2 — 1999/2000)	939
Discussion générale. — *Orateurs:* le Président, **MM. Mahfoudh Romdhani,** rapporteur, **Willem Draps, Mme Geneviève Meunier, MM. Jan Béghin, Denis Grimberghs, Mme Michèle Carthé, M. Erik Arckens, Mme Adelheid Byttebier, MM. Sven Gatz, Robert Delathouwer,** secrétaire d'Etat de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente et **Jean-Pierre Cornelissen**	939	Algemene bespreking. — *Sprekers:* de Voorzitter, **de heren Mahfoudh Romdhani,** rapporteur, **Willem Draps, mevr. Geneviève Meunier, de heren Jan Béghin, Denis Grimberghs, mevr. Michèle Carthé, de heer Erik Arckens, mevr. Adelheid Byttebier, de heren Sven Gatz, Robert Delathouwer,** staatssecretaris voor Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en **Jean-Pierre Cornelissen**	939

PRESIDENCE DE **M. JAN BEGHIN,** PREMIER-VICE PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN **DE HEER JAN BEGHIN,** EERSTE ONDERVOORZITTER

— *La séance plénière est ouverte à 9 h 40.*

De plenaire vergadering wordt geopend om 9.40 uur.

M. le Président. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 30 juin 2000 *(matin).*

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van vrijdag 30 juni 2000 *(ochtend)* geopend.

EXCUSES — VERONTSCHULDIGD

M. le Président. — Ont prié d'excuser leur absence: Mme Magda De Galan, Présidente, pour raisons de santé, Mme Isabelle Gelas, M. Johan Demol.

Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid: mevrouw Magda De Galan, Voorzitter, om gezondheidsreden, mevrouw Isabelle Gelas, de heer Johan Demol.

COMMUNICATIONS FAITES AU CONSEIL

MEDEDELINGEN AAN DE RAAD

Cour d'arbitrage

Arbitragehof

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

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

Verscheidene medelingen 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.)*

Delibérations budgétaires

Begrotingsberaadslagingen

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

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

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

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

COLLEGE D'URBANISME

Renouvellement partiel —
Présentation d'une liste double de candidats

STEDENBOUWKUNDIG COLLEGE

Gedeeltelijke vernieuwing —
Voordracht van een dubbeltal

M. le Président. — Je vous rappelle que par lettre du 27 novembre 1998, le ministre de l'Aménagement et 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 introuduites:

— 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.

Un appel aux candidatures a été fait lors des séances plénières du 14 janvier 2000 et 24 février 2000. Ils sont restés sans résultat.

Suite à l'annonce faite en séance plénière du 31 mars 2000, la candidature suivante a été introduite:

— Mme Marina Pierard, architecte, en qualité de membre du Collège d'urbanisme.

Un nouvel appel aux candidatures a été fait lors de la séance plénière du 26 mai 2000. Il est resté sans résultat.

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.

Je vous propose dès lors de prolonger à nouveau le délai de dépôt des candidatures, annoncé en séance plénière le 26 mai 2000, jusqu'au lundi 2 octobre 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 *curricu-*

lum 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 als lid van het Stedenbouwkundig College.

Op de oproep tot kandidaten die tijdens de plenaire vergaderingen van 14 januari 2000 en 24 februari 2000 is gedaan is geen reactie gekomen.

Na de oproep tot kandidaatstelling tijdens de plenaire vergadering van 31 maart 2000, werd de volgende kandidatuur ingediend:

— mevrouw Marina Pierard, architect, als lid van het Stedenbouwkundig College.

Op de nieuwe oproep tot kandidaten die tijdens de plenaire vergadering van 26 mei 2000 is gedaan is geen reactie gekomen.

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

Ik stel u voor om de termijn voor het indienen van de kandidaturen, aangekondigd tijdens de plenaire vergadering van 26 mei 2000, nog te verlengen tot maandag 2 oktober 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 geboorteakte te voegen evenals een *curriculum vitae* met hun diploma's en hun beroepservaring.

— Geen opmerkingen *(Neen.)*

Aldus zal geschieden.

PROPOSITION DE RESOLUTION

Renvoi en commissions réunies

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Verzending naar de verenigde commissies

M. le Président. — La proposition de résolution (MM. Benoît Cerexhe et Denis Grimberghs) visant à l'instauration d'incitants régionaux envers les communes qui instaurent sur la base d'un plan de circulation approuvé par la Région des zones 30 sur leur territoire prévoyant notamment des mesures en matière de circulation des poids lourds (n° A-97/1 - 1999/2000), initialement renvoyée en commission des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'agglomération lors de la séance plénière du 12 mai 2000, est renvoyée en commissions réunies de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications et des Affraies intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'agglomération.

Het voorstel van resolutie (de heren Benoît Cerexhe en Denis Grimberghs) tot invoering van gewestelijke maatregelen om de gemeenten ertoe aan te moedigen om op grond van een door het Gewest goedgekeurd verkeersplan op hun grondgebied zones 30 in te richten waarbij onder meer maatregelen worden getroffen voor het zwaar verkeer (nr. A-97/1 - 1999/2000) dat oorspronkelijk verzonden is naar de commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale besturen en de Agglomeratiebevoegdheden tijdens de plenaire vergadering van 12 mei 2000, wordt teruggezonden naar de verenigde commissies voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen en voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

PROJETS D'ORDONNANCE

Dépôt

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE

Indiening

M. le Président. — En date du 20 juin 2000, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé les projets d'ordonnance suivants:

Op 20 juni 2000, worden verschillende ontwerpen van ordonnantie ingediend door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

1. Projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 7 octobre 1993 organique de la revitalisation des quartiers (n° A-112/1 - 1999/2000).

Ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 7 oktober 1993 houdende organisatie van de herwaardering van de wijken (nr. A-112/1 - 1999/2000).

Renvoi à la commission des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'agglomération.

Verzonden naar de commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

2. Projet d'ordonnance instituant le Service régional pour la revitalisation des quartiers fragilisés (n° A-113/1 - 1999/2000).

Ontwerp van ordonnantie tot instelling van de Gewestelijke Dienst voor de herwaardering van de kwetsbare wijken (nr. A-113/1 - 1999/2000).

Renvoi à la commission des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'agglomération.

Verzonden naar de commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

3. Projet d'ordonnance portant assentiment aux actes internationaux ci-après:

— Protocole portant adaptation des aspects institutionnels de l'Accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats-membres, d'une part, et la République slovaque, d'autre part, afin de tenir compte de l'adhésion de la République d'Autriche, de la République de Finlande et du Royaume de Suède à l'Union européenne, et l'Annexe, faits à Bruxelles le 25 juin 1999;

— Protocole portant adaptation des aspects institutionnels de l'Accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats-membres, d'une part, et la République de Pologne, d'autre part, afin de tenir compte de l'adhésion de la République d'Autriche, de la République de Finlande et du Royaume de Suède à l'Union européenne, et l'Annexe, faits à Bruxelles le 25 juin 1999;

— Protocole portant adaptation des aspects institutionnels de l'Accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats-membres, d'une part, et la Roumanie, d'autre part, afin de tenir compte de l'adhésion de la République d'Autriche, de la République de Finlande et du Royaume de Suède à l'Union européenne, et l'Annexe, faits à Bruxelles le 28 juin 1999;

— Protocole portant adaptation des aspects institutionnels de l'Accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats-membres, d'une part, et la République de Hongrie, d'autre part, afin de tenir compte de l'adhésion de la République d'Autriche, de la République de Finlande et du Royaume de Suède à l'Union européenne, et l'Annexe, faits à Bruxelles le 28 juin 1999;

— Protocole portant adaptation des aspects institutionnels de l'Accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats-membres, d'une part, et la République de Bulgarie, d'autre part, afin de tenir compte de l'adhésion de la République d'Autriche, de la République de Finlande et du Royaume de Suède à l'Union européenne, et l'Annexe, faits à Bruxelles le 30 juin 1999 (n° A-114/1 - 1999/2000).

Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met volgende internationale akten:

— Protocol tot aanpassing van de institutionele aspecten van de Europa-Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun Lidstaten, enerzijds, en de Republiek Slowakije, anderzijds, teneinde rekening te houden met de toetreding van de Republiek Oostenrijk, de Republiek Finland en het Koninkrijk Zweden tot de Europese Unie, en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 25 juni 1999;

— Protocol tot aanpassing van de institutionele aspecten van de Europa-Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun Lidstaten, enerzijds, en de Republiek Polen, anderzijds, teneinde rekening te houden met de toetreding van de Republiek Oostenrijk, de Republiek Finland en het Koninkrijk Zweden tot de Europese Unie, en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 25 juni 1999;

— Protocol tot aanpassing van de institutionele aspecten van de Europa-Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun Lidstaten, enerzijds, en Roemenië, anderzijds, teneinde rekening te houden met de toetreding van de Republiek Oostenrijk, de Republiek Finland en het Koninkrijk Zweden tot de Europese Unie, en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 28 juni 1999;

— Protocol tot aanpassing van de institutionele aspecten van de Europa-Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun Lidstaten, enerzijds, en de Republiek Hongarije, anderzijds, teneinde rekening te houden met de toetreding van de Republiek Oostenrijk, de Republiek Finland en het Koninkrijk Zweden tot de Europese Unie, en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 28 juni 1999;

— Protocol tot aanpassing van de institutionele aspecten van de Europa-Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun Lidstaten, enerzijds, en de Republiek Bulgarije, anderzijds, teneinde rekening te houden met de toetreding van de Republiek Oostenrijk, de Republiek Finland en het Koninkrijk Zweden tot de Europese Unie, en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 30 juni 1999 (nr. A-114/1 - 1999/2000).

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

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

PROPOSITIONS D'ORDONNANCE ET DE RESOLUTION

Prise en considération

VOORSTELLEN VAN ORDONNANTIE EN VAN RESOLUTIE

Inoverwegingneming

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (M. Philippe Debry, Mme Anne-Sylvie Mouzon, MM. Walter Vandenbossche, Benoît Cerexhe et Mme Adelheid Byttebier) relative au droit de préemption (n° A-103/1 — 1999/2000).

Pas d'observation?

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (de heer Philippe Debry, mevrouw Anne-Sylvie Mouzon, de heren Walter Vandenbossche, Benoît Cerexhe en mevrouw Adelheid Byttebier) betreffende het recht van voorkoop (nr. A-103/1 — 99/2000).

Geen bezwaar?

La parole est à M. Cornelissen.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Président, je souhaite faire une brève déclaration clarifiant ma position personnelle à l'égard de cette proposition.

Je suis, en effet, l'un des trois auteurs qui sont à l'origine de la proposition et qui siègent encore au sein de notre Conseil. Je rappelle que cette proposition est le fruit d'une collaboration étroite entre la majorité de l'époque (PS-FDF-PSC-CVP-SP) et l'opposition (ECOLO), qui avait déjà introduit antérieurement une proposition plus radicale. C'est également le fruit d'un travail en profondeur, qui s'est étalé sur de longs mois et qui a établi un équilibre bien pensé entre le principe de la préemption, — outil utile d'une politique de défense de la ville, de son urbanisme, de sa politique de logement, — et les droits fondamentaux des propriétaires.

Ma vocation personnelle ne s'apparente pas à celle d'une girouette et je ne suis pas non plus schizophrène. Il va de soi que je continue à adhérer à l'esprit, au contenu et à la lettre de cette

proposition d'ordonnance, même si j'admets qu'elle est encore perfectible au moment des travaux en commission. Je ne renonce, en aucun cas, à mes droits d'auteur sur cette question. Si, concrètement, je n'ai pas signé cette proposition, c'est par souci du respect de la déontologie qui doit exister au sein d'un groupe, le mien en l'occurence, le PRL étant le seul parti démocratique qui n'a pas été associé à l'élaboration de ce texte.

Le groupe PRL-FDF dépose d'ailleurs une autre proposition relative à l'instauration d'un droit de préemption, dont il demandera la prise en considération lors de notre prochaine séance. J'ai, bien entendu, participé à la discussion de ce texte mais, pour des raisons tout aussi évidentes, je ne l'ai pas davantage signé, dans la mesure où il présente, certes, de sérieuses convergences, mais aussi quelques divergences avec le texte, à l'élaboration duquel j'ai contribué en 1995.

Lors du débat qui aura lieu au sein de cette Assemblée sur ces deux propositions, étant dans une position idéale pour faire ce genre d'exercice, je m'emploierai tout particulièrement à favoriser la conciliation et le rapprochement des points de vue et je garde, en tout cas, mon entière liberté d'action à cet égard.

M. le Président. — Nous avons pris acte de votre déclaration.

Pas d'observation? *(Non.)*

Geen bezwaar? *(Nee.)*

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

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

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution (M. Benoît Cerexhe) demandant au Gouvernement bruxellois d'initier toutes collaboration et concertation permettant aux écoles de la Région de Bruxelles-Capitale de dispenser des cours dans les deux langues de la Région (nº A-107/1 — 1999/2000).

Pas d'observation? *(Non.)*

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

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie (de heer Benoît Cerexhe) waarbij de Brusselse Hoofdstedelijke Regering gevraagd wordt alle vormen van samenwerking en overleg te starten om de scholen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de mogelijkheid te geven onderricht te verstrekken in de beide talen van het Gewest (nr. A-107/1 — 1999/2000).

Geen bezwaar? *(Nee.)*

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

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution (MM. Rudi Vervoort, Marc Cools, Mme Evelyne Huytebroeck, M. Benoît Cerexhe, Mme Brigitte Grouwels, M. Sven Gatz et Mme Adelheid Byttebier) modifiant la résolution portant création d'un groupe de travail chargé de la promotion des valeurs démocratiques au sein du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale et de l'Assemblée réunie de la Commission communautaire commune adoptée le 31 mars 2000 (nº A-111/1 — 1999/2000).

Pas d'observation? *(Non.)*

Renvoi à la commission spéciale du Règlement.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie (de heren Rudi Vervoort, Marc Cools, mevrouw Evelyne Huytebroeck, de heer Benoît Cerexhe, mevrouw Brigitte Grouwels, de heer Sven Gatz en mevrouw Adelheid Byttebier) tot wijziging van de resolutie tot oprichting van een werkgroep belast met de bevordering van de democratische waarden binnen de Brusselse Hoofdstedelijke Raad en de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, aangenomen op 31 maart 2000 (nr. A-111/1 — 1999/2000).

Geen bezwaar? *(Nee.)*

Verzonden naar de bijzondere commissie voor het Reglement.

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution (Mme Bernadette Wynants et cs.) condamnant la dictature en Birmanie (nº A-115/1 — 1999/2000).

Pas d'observation?

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

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie (mevrouw Bernadette Wynants c.s.) ter veroordeling van de dictatuur in Birma (nr. A-115/1 — 1999/2000).

Geen bezwaar?

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

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (M. Bernard Clerfayt) organisant des centres d'entreprises dans la Région bruxelloise (nº A-116/1 — 1999/2000).

Pas d'observation?

Renvoi à la commission des Affaires économiques, chargée de la Politique économique, de l'Energie, de la Politique de l'Emploi et de la Recherche scientifique.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (de heer Bernard Clerfayt) houdende regeling voor de bedrijvencentra in het Brussels Gewest (nr. A-116/1 — 1999/2000).

Geen bezwaar?

Verzonden naar de commissie voor de Economische Zaken, belast met het Economisch Beleid, de Energie, het Werkgelegenheidsbeleid en het Wetenschappelijk onderzoek.

PROJET D'ORDONNANCE CREANT LE SERVICE A GESTION SEPAREE «CENTRE BRUXELLOIS D'EXPERTISE ALIMENTAIRE»

Discussion générale

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE OPRICHTING VAN DE DIENST MET AFZONDERLIJK BEHEER «BRUSSELS CENTRUM VOOR VOEDINGSMIDDELENEXPERTISE»

Algemene bespreking

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

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

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

Le rapporteur, M. de Patoul, s'est excusé.

Je suppose qu'il se réfère à son rapport écrit.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Nous n'avons pas beaucoup de projets à examiner. Si, en plus, le rapporteur n'est pas présent, ce n'est pas sérieux.

M. le Président. — Le rapporteur s'est excusé, en tout cas pour le début de la séance. Mais son intervention n'est pas absolument nécessaire. Il arrive fréquemment que le rapporteur se réfère à son rapport écrit.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Son intervention n'est pas absolument nécessaire mais néanmoins souhaitée, surtout pour des projets du Gouvernement.

M. le Président. — Je suis tout à fait d'accord avec vous, mais je ne peux que constater son absence.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Ne peut-on reporter la discussion du projet à plus tard dans la journée?

M. le Président. — Il ne me semble pas indiqué de modifier l'ordre du jour pour ce point-là.

Dans la discussion générale, la parole est à Mme Theunissen.

Mme Anne-Françoise Theunissen. — Monsieur le Président, je me plierai à votre décision en espérant que ce débat, qui s'entame sans présentation du rapport, puisse néanmoins permettre à l'Assemblée de participer à la décision sur un point qui ne me semble pas tout à fait périphérique : la mise en place du statut d'un instrument ayant son importance dans l'analyse des productions alimentaires.

Monsieur le ministre-président, nous ne pouvons qu'être satisfaits de voir le Gouvernement nous proposer le projet d'ordonnance créant le service à gestion séparée dénommé «Centre bruxellois d'expertise alimentaire». Comme vous, monsieur le ministre-président, nous ne reviendrons pas sur les pérégrinations du dossier durant ces quatre années. Et nous nous associons donc à votre volonté d'assurer un avenir stable à ce service au nouveau statut.

Nous partageons l'importance accordée à cette stabilité afin que le Centre bruxellois d'expertise alimentaire soit en mesure d'obtenir les accréditations indispensables à la délivrance de certifications conformes aux normes européennes. En effet, la crise de la dioxine reste présente à nos esprits et nous sommes conscients qu'un tel service a une mission prépondérante dans l'analyse de la qualité des produits bruxellois.

La création d'un service à gestion séparée répond à la fois aux besoins que nécessite un service dont on attend à la fois de la rigueur et de la souplesse dans l'analyse de la qualité des produits qui font partie de notre quotidien et dans ses missions de conseil aux entreprises, particulièrement aux petites et moyennes entreprises. Le service est habilité à donner des conseils à la fois sur les technologies alimentaires, sur les législations alimentaires et sur les normes de qualité à respecter par toutes les entreprises bruxelloises du secteur. Aussi espérons-nous que le centre pourra rapidement intégrer dans ses tâches l'analyse des eaux usées, afin de compléter les domaines d'analyse et de conseil sur l'ensemble des productions bruxelloises qu'elles soient effectuées par des petites, moyennes ou des entreprises de plus grande importance.

Nous nous réjouissons que les expertises réalisées et les conseils qui seront donnés par ce centre public se fassent en dehors de tout lobby pouvant exister dans le secteur.

Lorsqu'il s'agit de la santé de la population, nous ne pouvons accepter que l'information sur la qualité des produits soit tronquée et que les lobbies financiers fassent la loi. Sans limiter notre intervention à cette seule préoccupation d'importance majeure, la remise d'un rapport annuel, amendement que les ECOLO ont déposé et qui a été adopté, communiqué au Parlement bruxellois, permettra aux représentants que nous sommes, de contribuer pleinement à l'amélioration de la santé des habitants bruxellois par la recherche d'une production alimentaire de qualité.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, marquant notre confiance dans un service à gestion séparée qui sera dès lors plus visible dans son travail, nous adopterons le projet de directive portant création d'un service à gestion séparée dénommée «Centre d'expertise alimentaire» *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

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

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Président, monsieur le ministre-président, chers collègues, je tiens à apporter une petite correction technique à l'article 6.

En effet, cet article indique que «le Centre bruxellois d'expertise alimentaire établit un rapport annuel qui est communiqué au Parlement bruxellois». Il est évident que nous tenons tous au sein de cette Assemblée à cette dénomination, mais nous sommes ici en présence d'un texte légal.

Il y a peut-être un danger au niveau de la sécurité juridique à utiliser les termes «Parlement bruxellois». Je vous propose donc, à titre de correction de texte, de remplacer les mots «Parlement bruxellois» par «Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale». Cela ne remet évidemment pas en cause la philosophie même du texte mais permet d'avoir tous nos apaisements.

M. le Président. — La parole est à M. Simonet, ministre-président du Gouvernement.

M. Jacques Simonet, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — En réalité, cette erreur légistique provient du fait qu'un amendement rédigé sur les bancs, à la demande de Mme Theunissen, prévoyait que le Gouvernement déposerait un rapport au Parlement bruxellois.

M. Cornelissen suggère que l'on utilise les termes légaux et constitutionnels de «Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale». C'est la sagesse même pour un texte qui sera publié au *Moniteur*.

Etes-vous d'accord, madame Theunissen?

Mme Françoise Theunissen. — Certainement, monsieur le ministre-président.

De Voorzitter. — Ik neem aan dat de Raad dit als een technische correctie beschouwt en dat ze wordt aangenomen. *(Instemming.)*

Le Conseil est-il d'accord sur cette modification technique? *(Assentiment.)*

Il en sera donc ainsi.

Aldus zal geschieden.

Monsieur le ministre-président, souhaitez-vous prendre la parole?

M. Jacques Simonet, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — L'exposé des motifs rappelle brièvement l'historique de ce dossier. Mme Theunissen a elle-même synthétisé ce qui se trouve dans le texte. Pour le reste, le rapport écrit de M. de Patoul relate ce qui a été dit en commission. Je ne vais donc pas inutilement allonger les travaux de l'Assemblée.

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

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Artikelsgewijze bespreking

M. le Président. — Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance sur la base du texte adopté par la commission.

Wij vatten de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van ordonnantie aan op basis van de door de commissie aangenomen tekst.

Article 1er. 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. Un service à gestion séparée dénommé Centre bruxellois d'expertise alimentaire est créé au sein du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 2. Een dienst met afzonderlijk beheer, «Brussels Centrum voor voedingsmiddelenexpertise» genaamd, wordt opgericht binnen het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 3. Le Centre bruxellois d'expertise alimentaire a pour mission d'effectuer des expertises pour les entreprises actives dans le secteur alimentaire et de leur donner des avis en matière de technologie alimentaire et de législation relative aux denrées alimentaires et aux normes de qualité.

Art. 3. Het Brussels Centrum voor voedingsmiddelenexpertise heeft tot taak expertises uit te voeren voor de bedrijven uit de voedingssector en ze advies te verlenen inzake voedingsmiddelentechnologie, eetwarenwetgeving en kwaliteitsnormering.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 4. Les soldes des comptes des comptables ordinaire et extraordinaire de la Station d'essais et d'analyses, de même que les droits et obligations y afférents sont transférés au service à gestion séparée mentionné à l'article 2.

Art. 4. De saldi op de rekeningen van de gewone en van de buitengewone rekenplichtigen van het Proef- en Ontledingsstation alsook de daaraan verbonden rechten en verplichtingen worden overgedragen aan de in artikel 2 vermelde dienst met afzonderlijk beheer.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 5. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale détermine, sur la proposition du ministre compétent et du ministre des Finances et du Budget, les règles organiques qui s'appliquent à la gestion financière et matérielle du service à gestion séparée mentionné à l'article 2.

Ces règles contiennent entre autres:

1. l'établissement et la publication d'un budget et de comptes;

2. le contrôle des comptes par la Cour des comptes, qui pourra l'effectuer sur place;

3. le maintien des dépenses dans les limites des recettes et dans celles des crédits limitatifs votés;

4. la faculté d'utiliser, dès le commencement de l'année, les ressources disponibles à la fin de l'année précédente;

5. la tenue d'une comptabilité patrimoniale et l'établissement d'un inventaire du patrimoine;

6. le maniement et la garde des fonds et valeurs par un comptable justiciable de la Cour des comptes;

7. la limitation dans le temps des reports autorisés.

Art. 5. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering bepaalt, op de voordracht van de bevoegde minister en de minister van Financiën en Begroting, de organieke regels die van toepassing zijn op het financieel en materieel beheer van de in artikel 2 vermelde dienst met afzonderlijk beheer.

Deze regelen omvatten onder meer:

1. het opmaken en het bekendmaken van een begroting en van rekeningen;

2. de controle van de rekeningen door het Rekenhof die ter plaatse kan verricht worden;

3. het houden van de uitgaven binnen de perken van de ontvangsten en van de goedgekeurde limitatieve kredieten;

4. de mogelijkheid om, vanaf het begin van het jaar, de bij het verstrijken van het vorige jaar beschikbare geldmiddelen te gebruiken;

5. het bijhouden van een vermogenscomptabiliteit en het opmaken van een inventaris van het vermogen;

6. de behandeling en de bewaring van de gelden en de waarden door een tegenover het Rekenhof verantwoordelijke rekenplichtige;

7. de beperking in de tijd van de overdrachten waartoe machtiging is verleend.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 6. Le Centre bruxellois d'expertise alimentaire établit un rapport annuel qui est communiqué au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 6. Het Brussels Centrum voor voedingsmiddelenexpertise stelt een jaarverslag op dat ter kennis wordt gebracht van Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 7. La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 7. Deze ordonnantie treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

PROPOSITION DE RECOMMANDATIONS RELATIVES A LA MOBILITE DANS ET AUTOUR DE BRUXELLES

Discussion générale

VOORSTEL VAN AANBEVELINGEN BETREFFENDE DE MOBILITEIT IN EN ROND BRUSSEL

Algemene bespreking

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

Dames en heren, aan de orde is de algemene bespreking van het voorstel van aanbevelingen.

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

La parole est à M. Mahfoudh Romdhani, rapporteur.

M. Mahfoud Romdhani. — Monsieur le Président, monsieur le ministre-président, monsieur le secrétaire d'Etat, chers collègues, je vous demande de m'excuser d'avoir pris une certaine liberté dans la présentation de ce rapport.

Le premier acte de liberté est celui de présenter des remerciements et des excuses.

La liste va être longue, puisque je vais commencer par des personnages que nous n'avons jamais vus ici, mais qui ont été privés de la présence de leur maman ou de leur papa et cela pendant les jours fériés. Certains parmi nous ont travaillé des samedis, des dimanches, et même le 2 juin (lundi de Pentecôte).

Toute la Belgique était en congé, sauf quelques services qui ont assuré le travail. Votre groupe de travail de la commission a également travaillé le lundi 2 juin.

Ma première pensée s'adresse donc aux enfants de notre équipe de secrétariat et de traducteurs qui ont été privés de leur maman durant des heures et des heures, puisque certaines ont travaillé plus de 1 000 heures; pour certaines, une journée de travail commençait à 9 heures pour se terminer à minuit; c'était un effort surhumain. Et notre secrétaire de commission a battu tous les records. Le jour le plus long pour elle a commencé à 5 heures du matin pour se terminer à genoux vers 11 h 30 du soir.

Merci et mille excuses auprès des enfants de notre équipe de secrétariat, traduction et hôtesses; merci aussi à ceux qui ont assuré la relève: maris ou compagnons.

En second lieu, je voudrais remercier tous ceux qui ont accepté d'être «auditionnés», en sachant d'avance qu'ils allaient se trouver devant des commissaires qui ont abandonné l'art de la diplomatie pour le remplacer par l'art de la contradiction, par la franchise et par l'extraction du non-dit.

Je voudrais les citer dans l'ordre de leur participation à nos travaux:

— Pour la SNCB, MM. Antoine Martens, administrateur-directeur général adjoint et Vincent Bourlard, administrateur-directeur;

— Pour Thalys International, M. Léo Pardon, administrateur-directeur et président du CA;

— Pour la STIB, MM. Robert Schoofs, directeur général f.f., Christian Dochy, directeur d'exploitation, Etienne Graindor, ingénieur en chef au service marketing;

— Pour l'AED — Administration de l'équipement et des déplacements —, MM. Jean-Claude Moureau, directeur général, Thierry Duquenne, chef de service des transports publics, Jean-Marie Peeters, inspecteur général, M. Verhulpen, directeur de l'infrastructure pour les transports en commun;

— Pour *De Lijn Vlaams Brabant*, M. Francy Peeters, directeur;

— Pour la SRWT — Société régionale wallonne du transport;

— M. Favay, directeur général;

— Pour TEC Brabant wallon, M. Balthazar;

— M. François-Xavier de Donnea, bourgmestre de la Ville de Bruxelles, MM. Poncelet et van den Hove, respectivement président et secrétaire de la Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics;

— M. Bruno Clerbaux, administrateur délégué d'Aries Group;

— MM. Joseph Corten, échevin de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement à Evere, Françis Duriaux, bourgmestre de Schaerbeek, et Bernard Clerfayt, échevin de l'Aménagement du Territoire et des Travaux publics à Schaerbeek;

— MM. Robert Delathouwer et Jos Chabert, secrétaire d'Etat et ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;

— Mme Isabelle Durant, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.

Mes remerciements vont aux membres du groupe de travail, aux membres de la commission et à son président qui, dès notre

première réunion, a émis le souhait d'aboutir à un travail consensuel qui sera voté par l'ensemble des parlementaires, majorité et opposition démocratiques.

Aux commissaires qui, avec courage, ont défendu leurs idées et, avec le même courage, ont accepté d'écouter l'autre, écoute qui les a amenés à nuancer leurs affirmations et, dans certains cas, à accepter les idées des autres. Courage pour s'oublier un peu et faire corps avec les autres. Courage, lucidité et humilité enfin d'accepter et de dire: je ne peux pas décider seul de l'avenir de la Région de Bruxelles-Capitale.

Mes remerciements aux trois experts qui ont suivi les travaux de notre groupe de travail, MM. van den Hove, Wouters et Taskin.

Il m'est impossible de vous résumer les 500 à 600 pages qui ont déjà été condensées en environ 224 pages. Je renvoie donc au rapport écrit ceux qui, parmi vous, voudraient revivre cette extraordinaire aventure. Les plus paresseux et surtout les absents, je les renvoie à la lecture des recommandations, pages 198 à 216 de notre rapport.

Mais je prendrai encore un peu de liberté puisque de ces dizaines d'interventions de chaque participant, commissaires ou invités, je ne prendrai qu'une seule citation.

Je sais que je prends des risques mais j'espère être fidèle à l'esprit de leurs interventions et non à la lettre.

Je ne suivrai pas non plus la méthode traditionnelle qui retrace les exposés et les débats. Je choisirai, dans l'ordre chronologique, une intervention de chacun de nos invités, puis de nos commissaires.

Résumons d'abord l'organisation, l'agenda et les objectifs de nos travaux:

Notre commission a mené un travail d'étude et d'analyse en examinant en détail le document de la *Task Force* de la SNCB Mobilité dans et autour de Bruxelles de décembre 1999.

Pour décortiquer le document de la SNCB et dresser les priorités des parlementaires bruxellois, la commission a procédé à de multiples auditions de la mi-mars à la fin mai 2000.

Le 15 mars: audition des dirigeants de la SNCB;

Le 22 mars: audition des dirigeants de la STIB, *De Lijn Vlaams Brabant* et du TEC Brabant wallon;

Le 29 mars: audition du bourgmestre de la Ville de Bruxelles au sujet du projet de second terminal TGV à Schaerbeek Formation, et des responsables de l'Administration de l'equipement et des déplacements;

Le 26 avril: audition de l'administrateur délégué d'Aries Group et de l'échevin de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement à Evere;

Le 3 mai: audition du bourgmestre et de l'échevin de l'Aménagement du Territoire et des Travaux publics de Schaerbeek ainsi que de Robert Delathouwer, notre secrétaire d'Etat à la Mobilité;

Le 5 mai: audition du ministre Jos Chabert;

Le 23 mai: audition du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité et du Transport, Mme Isabelle Durant;

Le 31 mai: la commission se rendait sur le terrain pour examiner le site de Schaerbeek Formation, lieu projeté par la SNCB pour l'implantation d'un second terminal TGV, ainsi que la réserve naturelle du Moeraske et découvrait la maquette dudit terminal dans les bureaux d'Eurostation.

Parallèlement aux auditions, un groupe de travail informel fut mis sur pied. Il était composé de MM. Willem Draps, président, Mahfoudh Romdhani, rapporteur, Jean-Pierre Cornelissen, Mme Geneviève Meunier, MM. Michel Moock, Denis Grimberghs et Jan Béghin.

Ce groupe de travail s'est réuni à sept reprises, les 10, 19, 23 et 30 mai et les 2, 6 et 8 juin 2000. Les commissaires et trois experts, MM. Claude van den Hove, de l'AED, Jean-Paul Wouters, détaché au cabinet du secrétaire d'Etat Robert Delathouwer, et M. Karel Taskin, conseiller SNCB du ministre Jos Chabert, ont tenté de dresser des priorités en matière de travaux d'infrastructure ferroviaire à Bruxelles dans une approche globale des problèmes de mobilité. Nous nous sommes livrés à un examen critique de ce qui apparaît parfois, dans le document analysé, comme des postulats de la SNCB. Nous avons procédé, à l'aide des experts et par des observations sur le terrain, à l'analyse de la saturation de la jonction Nord-Midi.

Le 6 juin, notre groupe de travail a abouti à une proposition de recommandations qui fut présentée le lendemain en commission. Le 8 juin, notre groupe s'est à nouveau réuni pour amender les recommandations selon les souhaits de la commission. Le 21 juin, retour à la commission.

Le 22 juin, le travail s'achève par la lecture et l'approbation du rapport. Au total, notre commission et le groupe technique se sont réunis 62 h 35.

Qui a dit quoi?

L'administrateur-directeur général adjoint de la SNCB, M. Antoine Martens nous a dit que la ligne 161 était la plus saturée de tout le réseau ferroviaire belge et qu'il était impossible de rajouter un train sur cette ligne actuellement. Elle est structurellement malade parce que l'on a dépassé sa capacité normale d'exploitation. Il en est de même pour la ligne 124, Charleroi-Nivelles-Bruxelles. Quant à la jonction Nord-Midi, elle est en voie de saturation. Le terminal Bruxelles-Europe permet une plus grande structure d'accueil à la fois pour les trains IC/IR, les TGV et le futur RER.

M. Vincent Bourlard, administrateur-directeur à la SNCB nous communique que dans les années 70, le réseau routier connaissait une extension de 80 à 100 km par an, tandis que le réseau ferroviaire, lui, diminuait plutôt. Le réseau SNCB à Bruxelles n'ayant plus bougé pratiquement depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, pour que la SNCB puisse participer à la résolution des problèmes de mobilité dans et autour de Bruxelles, il faut que des décisions importantes soient prises. La discussion doit s'engager à partir du document de la *Task Force* de la SNCB. Peut-être la SNCB n'a-t-elle pas envisagé toutes les possibilités et n'a-t-elle pas de réponse à toutes les questions jusqu'à présent. Il s'agit d'engager la discussion avec les différents gouvernements et assemblées concernés.

M. Léo Pardon, administration-directeur et président du conseil d'administration de Thalys International, signale qu'il convient de distinguer l'infrastructure ferroviaire de l'exploitation.

M. Pardon nous informe que la capacité voyageurs de l'ordre de 20 millions prévue du terminal TGV à la gare du Midi est la capacité théorique définie dans les études de départ. Actuellement, on estime pouvoir atteindre un maximum de 9 à 10 millions de voyageurs au terminal TGV Midi, ce qui implique que l'on doit trouver une solution complémentaire à ce terminal.

Concernant la STIB, M. René Schoofs, directeur général faisant fonction, nous fait remarquer que la STIB n'aura pas grand-chose à adapter pour s'intégrer dans le réseau suburbain, sauf la nécessité de rapprocher certains arrêts de la STIB des

lignes de chemin de fer et à mieux organiser les correspondances. Entre-temps, la STIB a déjà aménagé, avec la collaboration de l'AED, certains arrêts, entre autres à Etterbeek, Moensberg, Boondael, Meiser, Saint-Job et Bordet. L'amélioration de la gare de transit Nord a été effectuée avec la réalisation du CCN. Les travaux au Midi sont en cours mais auront également un impact positif dans ce sens-là. Lors de l'installation du RER, la STIB prévoit de mettre en service deux trains supplémentaires de cinq voitures sur la ligne 1 du métro et un train supplémentaire de trois voitures sur la ligne 2, ce qui représente un investissement d'un milliard. La STIB a également prévu 700 millions pour l'achat potentiel de trams et de bus, si nécessaire. L'implication de la STIB dans le réseau RER est donc presque réalisé; quelques points d'intermodalité pourraient encore être améliorés.

M. Christian Dochy précise que pour l'exploitation du RER, il y a deux réseaux: le réseau ferré, d'une part, et le réseau bus, d'autre part. En ce qui concerne le réseau ferré et ses interconnexions avec le réseau de la STIB, il faut que les arrêts de la STIB soient d'un accès le plus aisé possible; pour le réseau bus, ce qui compte en ville, ce sont les aménagements ad hoc. La STIB mène une étude pour envisager la possibilité de desservir tous les futurs points d'arrêt de la SNCB dans la Région de Bruxelles-Capitale. L'objectif de la STIB est d'assurer le mieux possible l'intermodalité entre le réseau RER et le réseau de surface de la STIB.

En ce qui concerne l'intégration tarifaire, M. Etienne Graindor nous informe que, jusqu'à présent, le groupe tarifs de la *Task Force* a travaillé sur la base de principes globaux qui visent à instaurer une intégration complète — assimilable aux abonnements MTB — dans la région urbaine correspondant au territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et dans dix zones suburbaines. Différentes hypothèses de prix ont été examinées. M. Etienne Graindor reconnaît que le groupe de travail est arrivé à une impasse parce qu'il fallait prévoir des augmentations de prix exagérées par rapport au complément de service, avec des effets frontières extrêmement douloureux pour des quartiers périphériques.

M. Jean-Claude Moureau, directeur général à l'AED, indique qu'il représente une administration qui exécute la politique décidée par le Gouvernement et non pas une société d'exploitation de transport, le programme extrêmement large, qui manque de détails au niveau de la programmation des investissements, ne peut en aucun cas reporter le projet RER qui est repris nommément dans les déclarations gouvernementales, régionales et fédérales. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale réclame à cet égard du gouvernement fédéral une programmation précise des investissements pour le mise en œuvre du RER. Il y a certaines priorités pour les Bruxellois auxquelles la SNCB ne pourra échapper: il s'agit, par exemple, d'intégrer dans le réseau RER le maximum des quarante gares régionales RER définies au PRD et au projet de PRAS et de faire des efforts supplémentaires et urgents pour rénover les gares existantes tout en développant leur intermodalité et en améliorant l'accueil des voyageurs. Le Gouvernement demande également que soit prise en compte une utilisation de la ligne 28 par le RER de manière à desservir les quartiers en développement de la gare de l'Ouest et d'opérer un délestage de la jonction Nord-Midi.

M. Thierry Duquenne, après avoir présenté les statistiques de la mobilité dans et autour de Bruxelles, nous dit que tout l'enjeu du RER consiste à transférer un maximum des déplacements, de la périphérie vers Bruxelles, qui s'effectuaient en transport privé, vers les transports en commun.

M. Jean-Marie Peeters, inspecteur général à l'AED rappelle que le souhait de la Région de Bruxelles-Capitale est qu'on puisse définir, au sein du groupe technique ad hoc, une réelle modélisation du RER qui serve à la fois aux transports intrabruxellois et à celui des voyageurs venant de l'extérieur de Bruxelles. Le groupe RER à haut niveau a redémarré il y a un mois et demi, et un certain nombre de délais ont été fixés. D'ici la fin juin 2000 — nous y sommes — le groupe RER à haut niveau doit remettre un premier rapport relatif au projet RER sous tous ses aspects.

M. Verheulpen, directeur des infrastructures pour les transports en commun nous indique que le projet RER le rend dubitatif et inquiet. Si, tel que l'a rappelé M. Robert Schoofs, on prévoit une augmentation de 1 000 voyageurs sur la ligne 1 et de 600 sur la ligne 2, les infrastructures métro sont suffisantes pour absorber cet accroissement d'usagers. Par contre, M. Verheulpen est nettement moins optimiste en ce qui concerne le réseau de surface.

M. Francy Peeters, directeur de *De Lijn Vlaams Brabant*, souligne que *De Lijn* souhaite pouvoir pénétrer dans Bruxelles en vue d'éviter au maximum les ruptures de charge pour ses usagers et de leur assurer zéro transfert ou au maximum un seul. Il signale en outre que *De Lijn* doit participer à résoudre le problème de la mobilité en agissant à la source et non aux points de saturation. Ainsi, la société de transport n'est pas partisane de grands parkings de dissuasion en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, mais plutôt de parkings disséminés près des arrêts, entre autres, de *De Lijn*. La société *De Lijn*, continue-t-il, vise à offrir un réseau intégré en partenariat avec les autres sociétés d'exploitation qui exploiteront, dans le futur, le RER. Selon lui, il faut également intégrer dans ce réseau les zonings industriels près de Bruxelles-National.

M. Favay, directeur général de la SRWT, et M. Balthazar, directeur des TEC Brabant wallon informent que, la situation géographique étant différente dans le Brabant wallon, l'accent a été mis sur les déplacements en train. Les TEC ont d'ailleurs signé plusieurs conventions avec la SNCB. Celles-ci couvrent l'organisation des correspondances, le dépannage par bus en cas de panne, la réalisation d'un abonnement combiné SNCB-TEC. Une part importante des efforts des TEC porte, dès lors, sur la desserte des principales gares autour de Bruxelles.

M. François-Xavier de Donnéa, parlant du projet de deuxième terminal TGV, nous dit que ce projet est fondamental pour l'avenir de la Région de Bruxelles-Capitale en tant que capitale de l'Europe. En outre, la Région de Bruxelles-Capitale devra faire face, tôt ou tard, aux engorgements de la jonction Nord-Midi: cette saturation se profile dans un avenir relativement proche, dit-il. Il faut également doter Bruxelles d'une liaison optimale tant avec l'aéroport de Bruxelles-National qu'avec les autres aéroports de l'ouest de l'Europe — Roissy, Heathrow, Düsseldorf et Schiphol. Selon M. François-Xavier de Donnéa, on ne peut à la fois s'opposer au développement de l'aéroport et à ses nuisances pour les riverains et freiner le TGV qui peut être un subsitut pour les vols à courte et moyenne distances. Il est dès lors essentiel de permettre aux voyageurs un départ à la gare TGV vers ces cinq aéroports. Le Collège de la Ville de Bruxelles a rendu un avis unanime qui n'est pas hostile, c'est-à-dire qu'il est en faveur du deuxième terminal TGV sur le site de la gare de Schaerbeek-Formation moyennant une série de conditions. S'il est vrai que le Collège a formulé des conditions très claires et ne remettra son avis définif que lorsqu'il aura reçu l'assurance que l'on répondra à ses conditions, il a accepté que la Région octroie un permis pour le croisement des rails à cet endroit, ce qui conditionne d'ores et déjà le projet. M. François-Xavier de Donnéa souligne que la Ville de Bruxelles tente de situer Bruxelles dans un contexte régional, national et international.

MM. Poncelet et van den Hove, respectivement président et secrétaire de la Commission consultative pour l'étude et

l'amélioration des transports publics, constatent avec satisfaction qu'en ce qui concerne l'exploitation future du réseau, les propositions d'amélioration de l'exploitation du réseau ferroviaire formulées par la SNCB sont de nature à contribuer de manière très importante au relèvement de la qualité de la desserte de la région et de sa zone périurbaine. En outre, ces propositions font apparaître l'urgence de la réalisation du nouveau complexe Schuman-SNCB-STIB qui améliorerait, de façon décisive, les moyens d'échanges intermodaux entre le chemin de fer et le métro de la ligne 1 de la STIB. Comme mesure d'accompagnement, la Commission consultative a confirmé son avis antérieur, selon lequel il y a lieu de prendre un certain nombre de mesures destinées à décourager l'utilisation de la voiture pour se rendre sur le lieu de travail. Dans ce cadre, elle propose d'accorder la priorité à l'interdiction du stationnement de longue durée en ville, en fonction des phases de mise en service du RER.

M. Poncelet signale que cette même commission a réservé son avis tout en établissant très clairement que s'il y a quatre priorités, la première est l'instauration du RER et la dernière la mise sur pied de ce second terminal TGV.

Selon M. van den Hove, si, pendant trente ans, la politique de la SNCB a négligé les déplacements intérieurs, actuellement, on peut constater une nouvelle dynamique, de nouveaux projets.

Il reconnaît que la mise à quatre voies de la ligne 161, qui est très chargée et a, de plus, un trafic très variable avec notamment beaucoup de trains internationaux, est urgentissime.

Il partage également l'avis de M. François-Xavier de Donnéa qui affirme que durant la période 2010-2025, quelque chose se passera à Schaerbeek-Formation. La solution la plus raisonnable est d'étudier les deux hypothèses et de réaliser, à moyen terme, des infrastructures communes aux deux solutions et de décider du choix définitif quelques années après les premières mises en service (2010-2012) lorsque l'évolution réelle du trafic sera connue.

M. Bruno Clerbaux, administrateur délégué d'Aries Group, auteur de l'étude d'incidences pour les lignes TGV Nord et pour le tunnel Schuman-Josaphat, déclare que le raisonnement que le consultant a suivi a été d'effectuer la comparaison entre la demande existante et potentielle et l'offre d'infrastructure et d'exploitation, d'en déduire les problématiques à résoudre, d'exposer les différentes alternatives pour résoudre ces problématiques et enfin, d'analyser leurs avantages et inconvénients.

Il signale que les enjeux sont à la fois internationaux — liaison du quartier Espace Bruxelles-Europe avec les lignes et gares TGV et avec l'aéroport — et nationaux car Bruxelles offre certaines discriminations assez flagrantes quant à l'accessibilité de la capitale de l'Europe à partir des différentes régions. Il convient également de permettre la réalisation du RER. Enfin, il y a également des enjeux régionaux car, pour assumer le rôle national et international en tant que capitale du pays où siègent de multiples institutions internationales, il ne faut pas que Bruxelles concentre les inconvénients sur ses propres habitants.

M. Joseph Corten, échevin de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement à Evere déclare: Evere, Schaerbeek et Haren sont déjà soumis à pas mal de nuisances, entre autres, les avions. En outre, Evere est traversée par de nombreuses voies de pénétration: chaussée de Haecht, boulevard Léopold III, chaussée de Louvain et la E40.

Il y a bientôt dix ans, la commune d'Evere a dû se mobiliser contre le tracé initial du TGV qui aurait coupé le ruisseau alimentant le Moeraske, entraînant sa mort, et aurait défiguré le paysage par la construction d'un viaduc.

Les autorités de la commune d'Evere sont inquiètes car elles constatent que l'on exproprie de petits propriétaires de potagers sur le territoire de Haren; mais ce qui les inquiètent surtout, c'est le viaduc qui partirait du Houtweg pour surplomber tout le Moeraske.

Il rappelle que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a classé le site du Moeraske le 9 mars 1995. Cette surface classée comprend 14 hectares sur Evere, Schaerbeek et Haren. De cet arrêté, il faut notamment retenir l'article 3, qui précise que toute nouvelle construction, à l'exclusion de celles qui défendent un objectif exclusivement didactique ou scientifique, est interdite, ce qui, selon M. Corten, condamne tout projet de viaduc ou de pont.

M. Defawe, directeur des travaux à Evere, remarque que la commune a toujours estimé qu'il serait plus intéressant, si gare il devait y avoir, de la considérer de manière plus proche à la gare voyageurs SNCB à Schaerbeek où existe l'infrastructure routière et de transports en commun, tandis que la gare de Schaerbeek-Formation est un désert.

M. Francis Duriau, bourgmestre de Schaerbeek, signale que le conseil communal de sa commune, en sa séance du 10 novembre 1997, adoptait uen motion relative au projet de second terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation. Dans cette motion, les édiles communaux demandaient clairement que l'on étaye et démontre les affirmations relatives à la saturation de la jonction Nord-Midi.

La commune de Schaerbeek a souhaité vérifier les hypothèses de la SNCB et a commandé une étude en ce sens. Dans cette étude, la commune de Schaerbeek a souhaité vérifier les hypothèses sur lesquelles la SNCB se basait pour justifier le seul emplacement qu'elle propose.

La contre-étude de la commune de Schaerbeek montre qu'il est parfaitement possible de passer sous le pont Van Praet en ajoutant une voie supplémentaire et d'organiser, juste après le pont, les faisceaux de voies pour mettre les quatre quais supplémentaires, dont la gare TGV aurait besoin.

M. Bernard Clerfayt précise que la seule contrainte dans le projet de Schaerbeek, c'est que les 400 mètres de longueur de quai, qui sont la norme pour les quais TGV tels que la SNCB les entend, ne sont pas respectés pour deux quais sur quatre — il y a un rayon de courbure sur ces deux quais.

Il signale par ailleurs que le projet alternatif présente les avantages suivants:

— pas de construction de nouvelle gare;

— des transports en commun intra-urbains déjà organisés aux alentours;

— utilisation de la gare existante; une utilisation moindre de la superficie;

— un avantage urbanistique: localisation de la gare toute proche du tissu urbain.

Concernant l'audition du secrétaire d'Etat, Robert Delathouwer, et du ministre Jos Chabert, comme ils faisaient tous deux référence à la décision du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 février 2000, nous avons tous pris connaissance de cette décision. Je choisirai une réponse pour chacun des ministres à des questions de commissaires.

M. Delathouwer signale que la saturation de la jonction Nord-Midi a été évoquée par MM. Draps et Adriaens. Le secrétaire d'Etat a noté que les deux commissaires souhaitent obtenir plus d'informations sur l'appréciation des conditions de saturation par des observateurs extérieurs à la SNCB. Le secrétaire d'Etat a chargé un de ses collaborateurs de recueillir les informations rassemblées à cet égard dans le rapport Sofretu et dans le

cadre d'incidences, Watermael-Josaphat, et d'en faire part à la commission.

Le ministre Chabert serait très heureux s'il pouvait lire dans les recommandations du Conseil que les députés bruxellois plaident en faveur de la fusion de certaines compétences en matière de mobilité; cela augmenterait son rayon d'action. Il cite l'exemple des pistes cyclables, où il est très difficile de passer à la concrétisation des différents itinéraires prévus, étant donné l'imbroglio entre les différentes communes. De plus, la multiplicité des acteurs (édiles communaux, comités de quartier, etc.) fait qu'il n'y a jamais unanimité.

Pour ce qui concerne l'audition de Mme Isabelle Durant, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, même schéma: nous n'évoquerons que sa réponse à quelques questions de commissaires.

La ministre informe que sur l'ensemble des questions qu'elle se pose, notamment en ce qui concerne la deuxième gare multimodale prévue par la SNCB, elle envisage de pouvoir faire valider les hypothèses de la SNCB par des experts extérieurs. Il ne s'agit cependant pas de faire obstruction aux propositions de la SNCB. Elle souhaite recueillir l'avis d'experts sur les coûts estimés, sur l'opportunité technique ainsi que sur l'échéancier des travaux.

En ce qui concerne la mise sur pied d'une société d'exploitation pour le RER, sous forme de groupement d'intérêt économique ou autre, la ministre précise que le groupe RER à haut niveau se penche sur la question. Le calendrier prévoit que le groupe RER à haut niveau fasse une proposition pour l'accord de coopération entre le fédéral et les trois Régions pour la fin octobre 2000. Cet accord comprendra notamment le schéma d'exploitation du futur RER et le schéma organisationnel établissant la responsabilité des parties dans la mise en œuvre. A ce moment-là, les jalons seront jetés pour entamer la mise sur pied du RER. Même si la structure de la société est encore embryonnaire. Cela suffira dans un premier temps, étant donné la volonté de la ministre fédérale de travailler étape par étape.

Mme Isabelle Durant répète que sa première priorité est d'établir une structure de gestion pour le RER, qui établit à la fois l'organisation juridique et financière et ce, pour fin octobre 2000.

A la question de savoir si elle confirme que la localisation du deuxième terminal TGV à Schaerbeek-Formation n'est pas acquise, la ministre relativise ces propos dans la mesure où une localisation est suggérée dans le document de la *Task Force* de la SNCB, confirmée par d'autres responsables et qu'il y a eu une décision de principe du gouvernement fédéral le 11 février 2000, lors de l'accord sur le trafic aérien.

Cependant des interrogations subsistent quant au pourquoi et au comment de ce second terminal. Elle ne souhaite pas se prononcer.

La ministre confirme que le projet de la SNCB est amendable du point de vue de sa localisation, car le choix de la SNCB repose sur une décision de principe. Si l'opportunité d'un second terminal multimodal est déterminée, la faisabilité reste à démontrer et la localisation est amendable.

Le président de la commission, M. Willem Draps, souhaite nuancer l'affirmation selon laquelle la ligne 161 serait la plus saturée du réseau. En prenant l'indicateur des chemins de fer de la fin des années 50, debut des années 60, on peut constater qu'il y avait beaucoup plus de trains semi-directs en plus du trafic marchandises. Depuis cette époque, des trains semi-directs ont été supprimés; le trafic marchandises a connu une diminution certaine. Cette situation est dès lors relative. Et il attire notre attention sur la problématique de la mise à quatre voies de la ligne 161 Bruxelles-La Hulpe-Rixensart et de la ligne 124 Bruxelles-Nivelles-Charleroi. S'il peut aisément comprendre que la société exploitante réserve deux voies au trafic lent et deux voies au trafic rapide, il s'agit d'une situation idéale au point de vue exploitation. Cependant, il faut tenir compte que le long de ces deux lignes, il y a eu une forte urbanisation, très près des voies.

Le commissaire Jan Béghin se demande pourquoi la SNCB n'utilise pas mieux les gares ferroviaires existantes telles que celle de Simonis. On aurait pu exploiter des prémices de RER depuis belle lurette comme cela a été le cas pour la ligne 26. Et pourquoi ne pas étudier la possibilité pour les deux types de matériel roulant, celui adapté aux trains IC/IR et celui adapté au RER, de rouler sur les mêmes voies?

Le commissaire Denis Grimberghs s'inquiète de la concurrence engendrée par deux projets de la SNCB, qui ont le même objectif. Dans le document de la *Task Force*, la SNCB argumente en faveur d'un second terminal TGV à Schaerbeek-Formation, au-delà du quadrilatère pour mettre en place un nouveau pertuis TGV via la ligne 28 et dégager ainsi la jonction Nord-Midi. Or, précédemment, on a vendu le projet tunnel Schuman-Josaphat pour poursuivre le même objectif, c'est-à-dire dégager la jonction Nord-Midi ... Et le commissaire Grimberghs ne manque pas de souligner qu'en tant que Bruxellois ayant un certain bon sens, on a l'impression que la SNCB propose plusieurs fois des alternatives équivalentes. Même si, *a priori*, M. Denis Grimberghs ne plaide en faveur d'aucun de ces deux méga-projets, au cas où le dédoublement de la jonction Nord-Midi serait inéluctable, un des deux projets devrait suffire.

Le commissaire Jean-Pierre Cornelissen a l'impression que la hiérarchie des problèmes, telle qu'elle est posée par la SNCB et par la Région de Bruxelles-Capitale, montre un hiatus. En quelque sorte, les dirigeants de la SNCB ramènent toujours les problèmes à une question de TGV. Bien que les députés bruxellois ne soient certainement pas adversaires du TGV, dans la mesure où celui-ci peut se substituer au transport aérien pour les courtes et moyennes distances au sein de l'Europe, on ne peut cependant pas limiter le trafic ferroviaire uniquement au trafic international TGV. Depuis des décennies, on ne peut que constater que le trafic national à la SNCB passe au deuxième plan, et le réseau express régional, prévu à Bruxelles, au troisième plan. Dans la hiérarchisation des besoins, le TGV n'est pas la priorité du service public que doit excercer la SNCB dans la Région de Bruxelles-Capitale. Quand on élabore déjà le projet colossal d'une gare TGV à Schaerbeek-Formation, la SNCB brûle des étapes. Il lui semble qu'il existe des méthodes moins coûteuses pour contourner la jonction Nord-Midi, notamment via la ligne 28.

Il faut prendre la Région de Bruxelles-Capitale en tant que pôle économique, pôle créateur d'emplois; c'est cela qui compte et non pas les limites géopolitiques.

La commissaire Evelyne Huytebroek souhaite savoir où en est la possibilité de la mise à quatre voies du tronçon de la ligne de chemin de fer entre Moensberg et Midi. Selon la commissaire, les problèmes posés pour les riverains seraient beaucoup plus importants qu'une mise à quatre voies sur la ligne 161.

La commissaire Michèle Carthé souhaite que «sois mis en exergue le rôle que devrait remplir le RER pour favoriser aussi la mobilité interne de la Région bruxelloise». Elle a également souligné «la nécessité de préserver au maximum les quartiers des nuisances occasionnées par la réalisation des infrastructures». Elle rappelle les termes de la déclaration gouvernementale qui «rejette toute surcharge budgétaire sur la Région bruxelloise, si ce n'est les actions propres à la STIB».

Le commissaire Guy Vanhengel souhaite savoir pourquoi la SNCB ne retient pas plutôt Zaventem (Bruxelles-National)

comme deuxième terminal TGV plutôt que la gare de Schaerbeek-Formation.

Le commissaire Michel Moock rappelle que le RER permettrait d'effectuer un transfert modal de la voiture vers les transports en commun pour remédier à l'augmentation de la congestion dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il faut cependant, dit-il, être conscient que, si le RER peut être avantageux pour les navetteurs, il ne faut pas que les Bruxellois soient uniquement là pour encaisser les nuisances; il faut qu'il jouissent également d'une meilleure offre de transport public. Il est urgent de terminer la gare du Midi, qui est un chancre dans la ville depuis bien des années. Et il s'étonne de l'absence de projet de la SNCB en matière de transport de fret et en matière de collaboration avec la Société du Port de Bruxelles pour le développement d'une plate-forme multimodale. Enfin, le commissaire Moock ne peut être apaisé par les propos des dirigeants de la SNCB en ce qui concerne la gare de l'Ouest et Simonis.

La commissaire Geneviève Meunier constate que les hauts dirigeants de la SNCB ont largement abordé la problématique du TGV au sein de l'Assemblée bruxelloise. Ce qui intéresse avant tous les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale, c'est la mobilité dans Bruxelles, dont le RER est l'un des chaînons. Un réseau express régional peut en effet réduire la pression automobile tout en étant utile aux Bruxellois.

Elle rappelle que la déclaration gouvernementale mettait l'accent sur la nécessaire amélioration du réseau de surface. On ne parle pas de l'intermodalité des transports en commun avec les vélos. Lors de la précédente législature, le Gouvernement s'est borné à ne réaliser qu'un seul itinéraire.

Concernant l'intégration tarifaire, la commissaire estime qu'il s'agit d'un point crucial et que le ticket doit être attractif pour qu'il y ait réellement transfert modal.

Le commissaire Alain Adriaens s'interroge quant à l'opportunité d'effectuer des modifications de tracés aussi drastiques et de réaliser des investissements aussi colossaux pour ne même pas doubler le nombre de TGV. Ces projets sont-ils réellement essentiels et justifiés ?

Pour ne citer qu'un de ses points d'étonnement : la gare du midi selon les dirigeants de la SNCB, serait très rapidement saturée en matière d'accueil de TGV, actuellement six quais TGV sur vingt et un. Il ne comprend pas la prévision de saturation faite par les dirigeants de la SNCB; il lui semble que sur les vingt et un quais, on en trouverait un ou deux supplémentaires pour accueillir les TGV d'ici 2010. Quant à la jonction Nord-Midi, elle semble être le monstre du Loch Ness pour les dirigeants de la SNCB.

Le commissaire Yaron Pesztat se pose des questions sur la politique immobilière de la SNCB et souhaite avoir une réponse claire aux questions que tous se posent et qui sont répercutées quotidiennement dans les médias. La SNCB a-t-elle oui ou non l'intention de valoriser les terrains de Schaerbeek-Formation ? La SNCB a-t-elle réellement un projet en gestation pour ériger des bureaux sur une dalle au-dessus de la gare d'Etterbeek ? La SNCB va-t-elle continuer à introduire des demandes de dérogations au futur Plan régional d'affectation du sol prévu par la Région de Bruxelles-Capitale ?

Pour lui, la destination de ce deuxième terminal TGV est notamment de lancer un troisième pôle européen dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Commissaire Pesztat constate que le bourgmestre de la Ville de Bruxelles est le seul responsable politique actuellement favorable au développement d'un troisième pôle de bureaux européens à cet endroit.

Et il s'étonne que ce soit la Ville de Bruxelles qui dirige la politique d'urbanisme plutôt que la Région.

Le commissaire Christos Doulkeridis estime que la SNCB est très ambitieuse, mais ne se pose pas de questions quant à l'utilité d'investir les deniers publics dans des mégaprojets. Il semble que la SNCB elle-même ne sache pas quand le terminal de Bruxelles-Midi sera saturé. De toute manière, personne à Bruxelles ne dispose de chiffres clairs à cet égard.

Voilà quelles ont été les interventions des uns et des autres. Je vais maintenant vous parler de ma petite difficulté. Celle-ci n'a pas été de rédiger ce rapport, car, vous les savez tous, c'est la travail du secrétariat auquel je réitère mes remerciements, mais elle a résidé dans le fait de devoir choisir une seule de vos nombreuses interventions. J'espère qu'elle représente le fond de votre pensée et qu'elle est celle qui vous tenait le plus à cœur. J'espère que vous vous êtes « retrouvés » en entendant ces phrases choisies, non pas arbitrairement, mais avec beaucoup de temps de réflexion et de relecture, et que vous reconnaîtrez aussi par quel commissaire ou expert elles ont été prononcées.

En conclusion, je voudrais dire merci à tous les membres de la commission de l'Infrastructure de m'avoir chargé de ce rapport qui m'a permis de suivre tous les travaux de la commission, du groupe de travail ainsi que d'enrichir mes connaissances, qui étaient quasiment nulles auparavant concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles. Rassurez-vous, je ne suis néanmoins pas devenu un expert de cette commission, mais grâce aux audiences et aux interventions de chacun d'entre vous, j'ai appris une chose, que je partage peut-être avec certains d'entre vous, à savoir que l'avenir de Bruxelles ne peut dépendre de décisions prises par une personne seule ou par un groupe, qu'il soit de financiers, d'économistes ou d'experts, ni même par un seul parti politique lorsqu'il s'agit d'un projet aussi complexe et dont la hiérarchisation des priorités est si difficile suivant les places qu'on occupe et les intérêts que l'on défend. La concertation et la participation de tous est la seule garantie pour un projet de mobilité dans et autour de Bruxelles qui réponde de façon optimale aux attentes de toutes les Bruxelloises et de tous les Bruxellois.

Je vous remercie. *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

M. le Président. — Je vous remercie, monsieur Romdhani. Je vais à présent donner la parole aux différents représentants des groupes politiques qui se sont inscrits.

Ik herinner eraan dat het Uitgebreid Bureau de spreektijd beperkt heeft tot 20 minuten per fractie en tot 10 minuten voor de sprekers van de niet-erkende fracties.

Puis-je vous rappeler que le Bureau élargi a décidé de limiter le temps de parole à 20 minutes par groupe politique et à 10 minutes par orateur en ce qui concerne les groupes politiques non reconnus.

La parole est à M. Draps.

M. Willem Draps. — Monsieur le Président, messieurs les ministres, chers collègues, je voudrais intervenir brièvement, — je vous rassure — en introduction à ce débat, pour me réjouir, comme président de la Commission de l'infrastructure, de l'esprit qui y a régné tout au long des trois mois qu'ont duré nos travaux consacrés à la mobilité dans et autour de Bruxelles. Au-delà des positions parfois stéréotypées que l'on prête aux différents groupes politiques de cette Assemblée, l'ampleur et l'urgence de la tâche ont permis à chaque commissaire de prendre conscience de l'impérieuse nécessité de parvenir, au niveau bruxellois, à un très large consensus sur la manière de mettre en œuvre le RER et d'accueillir à Bruxelles un trafic TGV, qui est

appelé à croître considérablement à l'occasion de la mise en service des lignes nouvelles, que ce soit vers l'Angleterre, ou vers les Pays-Bas et l'Allemagne au départ de Bruxelles. Tous ceux qui ont assisté à nos travaux se sont plus spontanément à en souligner le caractère à la fois systématique et complet. Je tiens à mon tour, à cet égard, à adresser publiquement, au nom des membres de la Commission et du groupe de travail constitué en son sein, nos remerciements au services de notre Parlement pour la qualité de l'assistance constante qu'ils nous ont apportée dans cette mission. Effectivement, sans cette collaboration efficace et quasi-quotidienne, il est clair que nous n'aurions pas été en mesure d'examiner aujourd'hui, c'est-à-dire avant la fin de la session, une proposition de recommandations aussi complète en la matière.

Je tiens également à réitérer les remerciements de notre rapporteur aux nombreux experts qui nous ont éclairés sur les différents aspects parfois fort techniques de ce dossier.

Au niveau de la chronologie du processus décisionnel en cours, nos recommandations arrivent au bon moment, je dirai même à point nommé. En effet, le groupe d'études RER à haut niveau créé par la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure devra rendre en principe son avis au mois d'octobre prochain.

Je suis pour ma part convaincu que si nous parvenons dans notre débat d'aujourd'hui en séance publique à préserver une large majorité qui transcende dans ce dossier les clivages traditionnels entre majorité et opposition, nos recommandations prendront clairement la signification d'un message de notre Parlement dont devront tenir compte les différents Gouvernements appelés à se prononcer sur les projets de la SNCB et plus généralement sur la problématique dans et autour de la région centrale de notre pays.

C'est en effet dans une aire géographique couvrant un cercle d'un rayon de 30 kilomètres à partir du centre de Bruxelles que l'on rencontre aujourd'hui les difficultés les plus aiguës pour répondre à des besoins de mobilité sans cesse croissants. Cette constatation s'explique aisément car la zone que je viens de définir géographiquement est effectivement, d'une part, la plus peuplée du pays, celle qui comporte le plus d'emplois au kilomètre carré et, d'autre part, celle qui accueille l'aéroport national et le futur nœud des lignes de chemin de fer à grande vitesse entre tous les pays qui entourent la Belgique. C'est également celle où l'on trouve une concentration inégalée d'organismes internationaux particulièrement exigeants en termes de demandes de déplacement. Ce dossier et nos recommandations revêtent dès lors un caractère d'urgence.

Vous vous rappellerez que la Belgique a perdu, à partir de 1984, dix ans en vaines palabres dans le dossier du tracé des lignes de chemin de fer à grande vitesse appelées à traverser son territoire.

Je crains et je regrette qu'entre 1993 et 1999, l'on ait assisté au même phénomène en ce qui concerne le réseau RER, suite à un manque d'initiative dans ce dossier des précédents Gouvernements fédéraux et de la SNCB. L'on a ainsi perdu l'occasion de mettre en place progressivement un vrai service RER en utilisant, au maximum les infrastructures existantes, à l'aide d'un matériel adapté. Il ne faut pas se leurrer, un réseau RER ne se met pas en place du jour au lendemain. Il n'y a pas en la matière un jour J moins 1 et un jour J plus 1. C'est une œuvre de longue haleine qui doit se faire progressivement à l'aide de structures qu'il faut adapter. Sur ce point, à mon sens, nous avons perdu une occasion et accusé un retard considérable dans le dossier.

J'en viens ainsi, monsieur le Président, au fond du dossier, sous réserve d'intervenir à nouveau dans le débat si certains points de nos recommandations devaient être précisés, pour éviter qu'on leur donne une signification qu'ils n'ont pas. Rassurez-vous ce sera fort bref et je vous dirai synthétiquement: non aux postulats non vérifiés et non chiffrés sur lesquels se fonde le plan de la SNCB qui la fait apparaître d'abord comme un promoteur immobilier et, ensuite, comme une société de transport.

Ainsi, la Commission a voulu démontrer: qu'il y a moyen d'augmenter la capacité actuelle de la jonction Nord-Midi et d'y faire passer les TGV; qu'il y a moyen de mettre en œuvre le RER sur les lignes vers Ottignies et Nivelles sans imposer comme préalable leur mise complète à quatre voies; qu'il y a moyen de réaliser, lorsqu'il se justifiera, un second terminal TGV connecté sur l'aéroport dans un site urbain bien intégré et bien desservi au nord de notre Région.

La Commission a également dit oui à la mise en place rapide et progressive du RER qui passe par la création préalable de la communauté de transport dans la zone concernée — intégration tarifaire, coordination des horaires, etc. —, la localisation d'un nombre suffisant d'arrêts RER à Bruxelles doit être d'urgence étudiée par le Gouvernement afin de ne pas laisser la SNCB disposer seule.

Oui à une série d'investissements prioritaires pour amener la capacité de la jonction Nord-Midi au *« best practice »* constaté sur des infrastructures comparables à l'étranger.

Oui au tunnel Schuman-Josaphat, maillon essentiel du RER et de la desserte de l'aéroport depuis le quartier européen, si les conditions pour protéger les riverains des nuisances sont respectées.

Oui à l'étude de la localisation et des voies d'accès au futur second terminal TGV à implanter de préférence sur le site de l'actuelle gare de Schaerbeek « Voyageurs » plutôt qu'à Schaerbeek-Formation, endroit particulièrement excentré et déconnecté du tissu urbain environnant, coupé des communes de Schaerbeek et d'Evere par la réserve naturelle classée du Moeraske, et non desservi par les transports publics.

(M. Jean-Pierre Cornelissen, Vice-Président, remplace M. Jan Béghin, Premier Vice-Président, au fauteuil présidentiel)

(De heer Jean-Pierre Cornelissen, Ondervoorzitter, vervangt de heer Jan Béghin, Eerste Ondervoorzitter, in de voorzitterszetel)

Non au financement des investissements nécessaires à la mise en place du RER par le budget régional, à l'exception de ceux qui sont indispensables sur le réseau de la STIB.

Oui à un ensemble de mesures d'accompagnement en matière de stationnement et en matière d'aménagement du territoire pour garantir le report modal recherché.

Comme vous le constatez, le fil conducteur de nos travaux a donc consisté à garder constamment à l'avant-plan de nos préoccupations la meilleure adéquation entre les objectifs à atteindre en matière de mobilité dans et autour de Bruxelles et l'importance des infrastructures à réaliser. *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

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

Mme Geneviève Meunier. — Monsieur le Président, messieurs les ministres et secrétaires d'Etat, chers collègues, le rapport qui vous a été présenté synthétiquement par le rapporteur fait 200 pages. Même si la quantité n'est pas toujours synonyme de qualité, ici, en l'occurrence, ce rapport est le fruit d'un travail

rigoureux, structuré, de longue haleine, qui a débuté début mars par une série d'auditions, qui s'est poursuivi par une discussion franche au sein du groupe de travail sur les objectifs à atteindre et qui s'est terminé par des recommandations claires, fortes et unanimes.

La mobilité est un enjeu important de cette législature; les décisions qui seront prises sont d'une extrême importance parce qu'elles vont marquer durablement la Région, que ce soit en termes urbanistique, environnemental, de spéculation immobilière et de politique de déplacement.

Nous avons enfin retenu les leçons du passé sur les nombreuses fractures et factures laissées aux Bruxellois lors du tracé de la jonction Nord/Midi et tout récemment lors de l'installation du terminal TGV à la gare du Midi.

Bruxelles est au cœur du débat et se doit d'être un acteur incontournable dans les discussions qui auront lieu au fédéral dans le cadre du prochain plan décennal d'investissement de la SNCB.

Il est important d'ajouter que ces recommandations ne concernent pas seulement les décisions à prendre au niveau fédéral, mais aussi toute une série de mesures qui ressortissent à la compétence des Régions et que notre Gouvernement devrait mettre en œuvre rapidement.

Je voudrais aussi souligner dans mon introduction la bonne collaboration et la bonne entente qui ont régné dans ce groupe de travail. Nous avons certes connu en fin de parcours un peu de tensions provenant clairement d'un niveau extérieur au Parlement bruxellois, mais, en fin de compte, au-delà des clivages politiques, ce sont, je pense, les intérêts des Bruxellois pour une Ville-Région durable qui ont prévalu.

Le groupe ECOLO se réjouit d'aboutir à un texte fort, clair, unanime, qui j'espère, sera pris en considération aux autres niveaux de pouvoir, mais aussi au sein même de notre Région.

Alors que l'on critique souvent le travail parlementaire, l'absentéisme, dans ce cas-ci, la Commission, bien sûr, aidée très efficacement par les services du Conseil, a fait un travail remarquable et tous les groupes politiques avaient estimé qu'il était utile et opportun de l'expliquer tous ensemble à la presse; nous n'avons donc pas compris l'annulation de la conférence de presse prévue pour expliquer un document qui était public puisque déjà approuvé en commission. Résultat? Des articles de presse aux interprétations qui vont dans tous les sens!

Sans plagier le rapport, je voudrais pointer les éléments de cette recommandation qui paraissent les plus importants aux yeux du groupe ECOLO.

Dans les considérants, tous les groupes politiques arrivent au même constat: Bruxelles est de plus en plus engorgée par le trafic automobile et risque l'asphyxie dans les prochaines années si rien ne change! Nous développons donc un véritable plaidoyer pour les transports en commun et pour les modes de transport non polluants, la marche à pied et les deux roues. Troisième constat, la Région bruxelloise dispose déjà d'un vaste réseau d'infrastructure ferré.

Avant de décider de gros projets d'infrastructure tels que proposés par la SNCB, partons d'abord des besoins des usagers et des Bruxellois afin de renforcer l'attractivité et la convivialité de la ville pour ses habitants, mais aussi ses commerçants et ses entreprises.

Alors que la SNCB continue à privilégier les lignes à grande vitesse, nous donnons, nous, clairement la priorité au réseau intérieur, au réseau express régional bruxellois; nous disons bien « au réseau express bruxellois » car le réseau RER tel qu'il nous est présenté pourrait être préjudiciable aux Bruxellois et entraîner non seulement l'exode urbain, mais aussi avoir des conséquences socialement et environnementalement inacceptables comme la mise à quatre voies sur les lignes 161 et 124.

Le RER doit donc profiter aussi aux Bruxellois et nous donnons notre version et nos priorités:

— Le RER peut se concrétiser immédiatement par un simple renforcement des lignes existantes, notamment les lignes 26 et 28, et une augmentation des fréquences;

— Il faut mettre rapidement sur pied une structure de coordination des sociétés de transports impliquant un concept intégré de service, une tarification et des horaires communs;

— Définissons les futurs arrêts RER à Bruxelles;

— Donnons la priorité dans les investissements à l'acquisition de nouveaux matériels roulants performants;

— Enfin, nous suggérons des pistes de financement qui ne pèsent pas sur les finances régionales.

Les mesures d'accompagnement du RER sont presque aussi importantes que celui-ci et doivent être prises dès maintenant par notre Gouvernement pour assurer le transfer modal de la voiture vers les transports en commun et réduire la pression automobile en ville.

Il n'y a donc pas que la SNCB qui doit réorienter ses choix. La Région bruxelloise doit aussi faire des efforts en cette matière.

La réduction des capacités de stationnement doit permettre la multiplication des bandes et des sites propres pour les trams pour leur permettre d'être attractif et d'avoir une vitesse commerciale suffisante!

Il faut prévoir rapidement des plans de transport des entreprises et plus globalement établir un plan de déplacement urbain qui fasse réellement de la mobilité un droit pour tous, y compris pour les piétons et les cyclistes.

Sur la question du terminal TGV à Schaerbeek/Formation, nous émettons de grosses réserves à la fois sur son opportunité et sur sa localisation.

Nous avons démonté scientifiquement les arguments avancés par la SNCB, principalement ceux de la saturation de la jonction Nord/Midi et de la saturation du terminal TGV du Midi; toute une série d'informations fournies par les auditions et des experts nous permettent de dire que la jonction n'est pas saturée et qu'il y a moyen d'optimaliser la capacité des trois pertuis; nous demandons donc que la réserve de capacité de la jonction soit vérifiée par des experts indépendants reconnus internationalement.

L'autre argument de la proximité de Schaerbeek/Formation avec l'aéroport doit être remis dans le contexte global de l'accessibilité de l'aéroport où nous privilégions une meilleure connexion de la gare avec le réseau existant, nous proposons des terminaux dans les grandes gares et à tout le moins un dans la jonction et une halte TGV possible à Zaventem.

Si, malgré tout, les études devaient démontrer l'utilité d'un 2e terminal à Bruxelles, nous émettons des réserves aussi sur sa localisation: site excentré, déconnecté du tissu urbain, pas relié aux transports en commun, pas repris comme zone d'extension de bureau au PRD, avec un coût extrêmement élevé, sans compter son coût environnemental.

Nous demandons donc également qu'une étude d'opportunité et de faisabilité d'un deuxième terminal soit réalisée en prenant en compte à la fois l'option zéro et d'autres localisations possibles, ainsi qu'une étude approfondie de l'option schaerbeekoise.

En conclusion, le groupe ECOLO estime que les réponses apportées, dans le document de la SNCB, aux problèmes de congestion de notre ville-Région ne sont pas les bonnes. Les Bruxellois demandent un réseau intérieur performant et plus rapide que leur voiture. Si nous réclamons aussi des investissements pour Bruxelles, ceux-ci sont prioritairement destinés à l'amélioration du réseau ferré existant — y compris une meilleure exploitation de la jonction Nord-Midi — à l'achat d'un matériel roulant performant et à la réhabilitation des gares bruxelloises.

En deuxième conclusion, il n'y aura transfert modal vers les transports en commun que si, dès maintenant, la Région prend, elle aussi, des mesures pour améliorer la vitesse commerciale de son réseau et pour réduire la pression automobile en concrétisant aujourd'hui son plan Iris. *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

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

De heer Jan Béghin. — Mijnheer de Voorzitter, in de eerste plaats bedank ik de diensten van het Parlement voor het keurige werk dat zij hebben geleverd in dit lijvige dossier.

Zes of zeven jaar geleden ben ik beginnen te ijveren om het thema van het Gewestelijk Expresnet op de politieke agenda te brengen van mijn eigen partij, van de Brusselse Regering en van de federale regering. Wellicht waren de voorstanders van dit initiatief destijds nog niet zo talrijk. De tegenargumenten waren algemeen bekend. Is dit project niet te megalomaan? Wie zal het betalen? Zal Brussel niet leeglopen? Zullen nieuwe infrastructuurwerken Brussel niet kapotmaken? Hoewel de tegenstanders het mobiliteitsvraagstuk van Brussel erkenden, zag men in een GEN blijkbaar geen geschikte oplossing.

Sindsdien is er veel veranderd en lijken de geesten te zijn gerijpt. De vraag is niet meer of er een GEN moet komen om het mobiliteitsprobleem in en rond Brussel op te lossen, maar wanneer het er zal komen.

De uitgangspunten blijven onveranderd: een adequaat antwoord bieden op het mobiliteitsvraagstuk en de daarbijhorende files; het vergroten van het marktaandeel van de NMBS en van de verschillende busmaatschappijen voor de verplaatsingen van pendelaars die in een straal van 30 kilometer rond Brussel wonen. De NMBS haalt nog steeds een belachelijk laag marktaandeel van niet meer dan 20 % voor deze verplaatsingen.

Voorts verwijs ik naar de schitterende voorbeelden van München en Zürich. In deze steden wordt een voorstadsnet uitgebaat door de nationale spoorwegmaatschappij die deze activiteit beschouwt als een wezenlijk onderdeel van haar sociaal doel en die hiervoor door de federale overheid wordt gesubsidieerd. De lokale overheid, verantwoordelijk voor het openbaar stadsvervoer, en de federale overheid slagen erin een geïntegreerd beleid te voeren op het vlak van stedenbouw en openbaar voorstedelijk personenvervoer. Bovendien werd er een tarief- of vervoersgemeenschap opgericht die instaat voor de uurregeling, de frequentie van de treinen, de tarieven en het marketingbeleid. De resultaten liegen er niet om. In München met zijn één miljoen inwoners vervoerde de S-Bahn enkele jaren geleden evenveel reizigers als de NMBS in heel België. De helft van de reizigers zijn inwoners van de stad zelf.

Wanneer ik spreek over het GEN, heb ik altijd het voorbeeld van München en Zürich voor ogen.

De essentiële punten in het dossier van het Gewestelijk Expresnet blijven nog steeds overeind. Het is nuttig deze punten te herhalen om de krijtlijnen van het debat te beklemtonen.

De federale overheid speelt een cruciale rol in dit dossier. Indien de federale overheid het niet wil, komt er geen GEN. Nu de budgettaire marges groter zijn geworden, moet het GEN eindelijk een prioriteit worden voor de federale regering. Het is evenwel niet duidelijk of dit inderdaad het geval is. Helaas zitten de verschillende partijen niet altijd op dezelfde golflengte. Getuige daarvan is de aanpassing van het NMBS-beheerscontract, waartoe op het laatste ogenblik door de regering werd beslist.

Er werden toen bijkomende vragen aan de NMBS gesteld. De werkwijze was op zijn zachtst gezegd vreemd, maar uiteindelijk ging het om vragen ten gunste van de realisatie van het GEN conform het interministerieel akkoord van maart 1999.

Ik vermeld de verantwoordelijkheid van de federale overheid omdat heel wat aanbevelingen die wij vandaag goedkeuren, onder een ander bevoegdheidsniveau ressorteren.

Een ander essentieel punt in heel het verhaal van het GEN is dat de drie Gewesten het met elkaar eens moeten zijn. In het verleden heb ik vaak beklemtoond dat het pleidooi voor een Gewestelijk Expresnet soms de indruk wekte dat het uitsluitend om een Brussels probleem gaat. Het voorstadsnet blijft echter in de eerste plaats een intergewestelijk Expresnet dat voor elk Gewest voordelen zal opleveren.

Het Brusselse Gewest moet beseffen dat zowel Vlaanderen als Wallonië inspraak hebben bij het ontwikkelen van de plannen voor het GEN. Zo hebben wij onze bedenkingen bij de spooruitbreiding van de lijnen 161 en 124 op het grondgebied van het Brussels Gewest. Voor Wallonië was deze spooruitbreiding echter een voorwaarde om het interministerieel akkoord van 30 maart 1999 te ondertekenen. Dit akkoord, dat tijdens de vorige regeerperiode werd afgesloten, blijft voor mij nog altijd een belangrijke doorbraak in het GEN-dossier.

Samen met het federale niveau moeten de drie Gewesten een oplossing zoeken voor de financiering en de exploitatie van het GEN. Het is dan ook van levensbelang dat er zo snel mogelijk een vervoersgemeenschap wordt opgericht. Enkel deze vervoersgemeenschap kan het trigger-effect creëren voor de totstandkoming van het GEN.

De aanbevelingen brengen zinvolle suggesties aan inzake de financiering van de onderscheiden delen. Nochtans mogen wij niet te veel de grenzen verkennen van wat in het regeerakkoord wordt gesteld. Ik bedoel daarmee dat de financiering van het eigenlijke gewestelijke expresnet federaal moet gebeuren en verwijs naar het goede voorbeeld van München. Mag ik misschien voor de financiering een suggestie toevoegen, die trouwens in de vorige parlementaire aanbevelingen over het GEN was opgenomen? Ik pleit ervoor dat er Europees geld wordt gevraagd, hetgeen volgens mij meer dan verantwoord is.

Het GEN is — ik herhaal het — geen verhaal alleen van treinen, maar van treinen, bussen en metro waarbij alle vervoersmodi op mekaar worden afgestemd. Dit neemt niet weg dat de NMBS een sleutelrol speelt. Vroeger heb ik en anderen de NMBS meer dan eens achter de veren gezeten en haar gewezen op haar verpletterende verantwoordelijkheid voor het GEN en het binnenlandse spoorverkeer.

Het klinkt misschien verwonderlijk, maar het feit dat de *task force* eindelijk een omvattend document heeft ingediend, dat de aanleiding vormde voor de besprekingen, het verslag en de aanbevelingen, vind ik heel belangrijk en stemt ietwat optimistischer. Hopelijk wordt hiermee de discussie eindelijk geopend. De NMBS zal alvast niet anders meer kunnen dan de weg opgaan van het GEN. Het investeringsprogramma 2001-2010 waarvoor wij thans de druk op de ketel zetten, wordt dan ook cruciaal.

Mijnheer de Voorzitter, ik heb in grote lijnen de essentiële punten voor de realisatie van een Gewestelijk Expresnet

herhaald. Onze aanbevelingen zijn zeer uitgebreid en zeer voluntaristisch. Ik weid niet uit over alle punten die te berde werden gebracht, die gedetailleerd zijn en vaak handelen over omkaderingsmaatregelen. In dit verband denk ik aan de toegankelijkheid van de stations, het comfort van reizigers, de mogelijkheid om de fiets mee te nemen, het voeren van voorlichtingscampagnes, het valoriseren van de buurten omheen de stations enzovoort. Deze lijken mij evident te moeten worden gerealiseerd, maar ze dienen tot niets als de essentiële knopen niet worden doorgehakt. Wat dat betreft moeten wij realistisch zijn.

In dit verband verwijs ik naar de in het vooruitzicht gestelde multimodale spoorwegterminal op de site-Schaarbeek. Voor de CVP is het alleszins duidelijk dat eerst de HST-terminal Zuid moet zijn afgewerkt en de stationsomgeving verbeterd, vooraleer middelen en energie in een tweede terminal worden gestoken.

We moeten weten wat we willen. Met een boutade zou ik kunnen opmerken dat we niet minder vliegtuigen over Brussel moeten willen en de hogesnelheidstrein als ecologisch alternatief voor het middellange afstandsverkeer promoten wanneer we niet durven vooruit te kijken en zelfs harde noten te kraken. Ramingen zijn altijd moeilijke aangelegenheden, één ding is zeker: het verkeer per hogesnelheidstrein zal en moet zelfs toenemen. We zullen consequent moeten handelen volgens ons standpunt.

Dat doen we alvast met het parkeerbeleid. Dat beleid is in Brussel een cruciale factor in het hele mobiliteitsdebat en, als het er komt, wordt het een wissel op de toekomst. Met de aanbevelingen wordt eindelijk een eerste stap gedaan weg van een te gediversifieerd, afzonderlijk gemeentelijk beleid en naar een overkoepelend parkeerbeleid. Dit waarderen wij ten zeerste.

Men suggereert om de bevoegdheden terzake toe te vertrouwen aan een intercommunale. Na enige bezinning lijkt het mij zinvoller van het parkeerbeleid een agglomeratiebevoegdheid te maken. Dit is juridisch perfect mogelijk. De agglomeratie kan dan in gestructureerd en permanent overleg met de gemeenten een beleid voeren dat nauw aansluit bij het gewestelijk beleid.

Mijnheer de Voorzitter, ik rond af. De aanbevelingen die wij vandaag hopelijk bij consensus tussen meerderheid en democratische oppositie goedkeuren, zijn diepgravend en belangrijk. Het Parlement is nogmaals de uitdaging aangegaan om duidelijke antwoorden te bieden op het mobiliteitsvraagstuk. Een doordacht Gewestelijk Expresnet dat ook de Brusselaars ten goede komt en dat met de nodige begeleidingsmaatregelen onder andere inzake stadsrenovatie, samen met een mobiliteitsbeleid ervoor zorgt dat de stad leefbaar en aantrekkelijk blijft en de stads-vlucht niet in de hand werkt, is absoluut noodzakelijk. Hopelijk gaan anderen ook de uitdaging aan om ze te realiseren.

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

M. Denis Grimberghs. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, je veux commencer mon intervention de ce jour en remerciant les services du Conseil, notre rapporteur et notre Président de Commission pour la qualité du travail qui a été réalisé grâce à eux. Je ne veux pas oublier non plus les experts qui nous ont aidés à dégager des propositions qui, je l'espère, seront aujourd'hui appuyées par un grand nombre de parlementaires. J'espère surtout que ce travail sera couronné de succès par les répercussions qu'une telle recommandation adoptée par notre Parlement aura non seulement auprès de notre Gouvernement, mais également auprès des autorités fédérales et des différentes administrations régionales et fédérales concernées. Je veux évidemment englober sous ce vocable les autorités régionales des deux autres Régions et les sociétés d'exploitation de transport public qui sont au premier chef concernées par la problématique de la mobilité dans et autour de Bruxelles.

Dans ce cadre, j'espère très sincèrement que la SNCB accueillera nos réflexions, suggestions et recommandations sans *a priori* et en prenant bien en considération que chacune des propositions que nous faisons sont autant de contributions à la volonté politique largement partagée de permettre le transfert modal de la voiture privée vers l'usage des transports publics.

Je ne vais pas tenter de synthétiser la recommandation que nous allons approuver. Le rapporteur vient de faire cet exercice. Ce que je souhaite néanmoins mettre en évidence, c'est que, grâce à notre travail en commission, nous avons pu dépasser certains clivages qui pouvaient exister sur des dossiers particuliers pour aboutir à une proposition qui a sa cohérence globale. Je demande à ceux qui s'y référeront d'avoir l'honnêteté intellectuelle de le faire de manière globale. Piquer dans cette résolution l'un ou l'autre élément n'aurait pas beaucoup de sens.

Il n'y a pas pour certains une défaite ou une victoire sur tel ou tel point du plan d'infrastructure déposé par la SNCB. Il y a une vision globale de la mobilité qui se dégage de cette recommandation, et je pense que c'est ce que nous devons défendre en commun.

J'avais moi-même déposé une proposition de résolution avec mon président de groupe. J'ai annoncé à la Présidente de notre Assemblée que je retirerais bien évidemment notre proposition de résolution, à partir du moment où la recommandation serait approuvée par le Conseil. Dans notre texte, nous mentions déjà en évidence le fait que l'approche globale suggérée par la SNCB dans son document «Mobilité dans et autour de Bruxelles» offrait l'avantage de permettre enfin un débat global sur l'ensemble des infrastructures.

D'une certaine façon, la liaison que la SNCB a voulu faire entre différents projets d'infrastructure qui existaient dans ses cartons nous oblige à examiner l'ensemble de ces projets dans leur cohérence globale. C'est un avantage que nous devons saisir aujourd'hui en tirant la conclusion logique que cet examen d'ensemble amène à faire des choix. Choisir, c'est renoncer. C'est d'ailleurs une de nos principales critiques à l'égard du document de la SNCB: il ne renonce à rien; il additionne les différents projets qui étaient dans les cartons. Il nous semble au contraire qu'il faut clairement dire quelles sont les priorités et avoir le courage de renoncer, parfois temporairement, à certains investissements incompatibles avec celles-ci.

La priorité pour nous c'est d'abord, je le rappelle, l'augmentation du nombre de personnes utilisant les transports publics. Pour atteindre cet objectif, il faut augmenter l'attractivité de ceux-ci. C'est le sens de la proposition de réalisation d'un RER que nous défendons depuis maintenant presque 10 ans.

Mais nous disons aussi clairement que ce RER ne peut pas constituer une sorte de prime à l'exode urbain. Et pour qu'il n'en soit pas ainsi nous mettons en évidence le fait que le réseau du futur RER doit bénéficier à la mobilité des Bruxellois à l'intérieur des frontières régionales.

De même, les mesures d'accompagnement doivent non seulement permettre de réussir le transfert modal comme nous le souhaitons pour le succès du RER, mais également permettre d'augmenter la qualité de vie des Bruxellois. Moins de navetteurs qui utilisent leur véhicule privé pour leurs déplacements à l'intérieur de Bruxelles, cela doit se traduire par une augmentation de la qualité de vie des Bruxellois. Cela passe par des choix en termes d'affectation de l'espace public. Je me permets de souligner à cet égard que le groupe PSC a déposé une proposition de résolution relative au plan de circulation des communes

et aux zones 30. C'est une proposition complémentaire qui trouve bien sa place dans le cadre des mesures d'accompagnement. Nous aurons, je l'espère, l'occasion de l'examiner prochainement. Il me semble important de souligner que, pour ce qui concerne les mesures d'accompagnement, c'est plus que jamais la crédibilité de nos autorités politiques régionales qui est en jeu par rapport au fédéral auquel on demande de faire la plus grande part du boulot pour ce qui concerne la mise en œuvre du RER.

Il est difficile d'aborder l'ensemble de la recommandation. Je dis « la recommandation » parce que j'estime qu'il s'agit d'un texte qu'il convient d'examiner dans sa globalité. De grâce, que l'on ne dise pas qu'il y a une série de propositions séparées. Il n'existe qu'une recommandation, qui a sa cohérence.

On ne comprendrait cependant pas que je ne dise mot sur la problématique du deuxième terminal TGV. Je dirai d'abord, en guise de boutade, pour rassurer le lobby de nos amis de Bruxelles-ville, que notre Commission a bien vérifié que Schaerbeek-formation, comme d'ailleurs de la gare de Schaerbeek-voyageurs est bien situé en totalité sur le territoire de la ville de Bruxelles. Voilà déjà un problème réglé! Cela fera sans doute plaisir au bourgmestre de cette ville...

Plus sérieusement, je pense qu'il convient également de prendre en considération la logique d'ensemble de notre résolution. Nous avons voulu d'abord mettre en évidence le fait que le RER est la première priorité pour les Bruxellois et le développement de notre Région.

Nous avons ensuite pris en considération le problème qui pourrait être posé par la saturation de la jonction Nord-Midi. Et j'ai envie de dire que, sur ce point, nous voulons faire peut-être davantage que la SNCB confiance aux capacités créatives de nos ingénieurs. Nous demandons que tout soit mis en œuvre pour améliorer la capacité de la jonction Nord-Midi afin d'assurer que tous les trains TGV qui transiteront à Bruxelles puissent emprunter cette jonction, ce qui assurément constitue un avantage en termes de rapidité pour des lignes à grande vitesse. C'est important et constitue, selon nous, la meilleure garantie pour le maintien du terminal de Bruxelles Midi comme pôle central de la desserte TGV à Bruxelles. Cela veut donc dire aussi que nous renonçons à l'utilisation de la ligne 28 de contournement Ouest de Bruxelles pour les trains à grande vitesse et qu'au contraire, nous souhaitons que cette ligne puisse être affectée au trafic de type RER.

Par ailleurs, nous avons constaté que la gare du Midi et son terminal TGV sont très loin d'être aujourd'hui saturés et ce pour plusieurs raisons:

D'abord les chiffres de trafic des lignes à grande vitesse sont inférieurs aux prévisions qui ont prévalu au moment de la réalisation du terminal « TGV Midi » qui a été conçu pour accueillir jusqu'à 20 millions de voyageurs journaliers alors aujourd'hui on n'est pas tout à fait à 8 millions. Et, faut-il le souligner, on escomptait pour cette époque un trafic aux alentours de 12 millions. Il existe donc des réserves de capacité à la gare du Midi.

Ensuite, nous avons aperçu que le trafic de type TGV était, d'une certaine manière, décalé par rapport à l'heure de pointe du réseau intérieur, en particulier, pour les TGV qui viendront demain de l'Est et du Nord par Cologne et Amsterdam. La capacité d'accueil de la gare du Midi permet donc de faire face à la croissance prévisible du trafic TGV puisque le trafic maximum prévisible ne sera jamais supérieur à celui qui est aujourd'hui accueilli en heure de pointe du réseau intérieur dans cette gare.

Enfin, les différents experts que nous avons rencontrés ont mis en évidence l'extension possible de deux quais TGV sur les voies 7 et 8 de la gare du Midi.

Au vu de tous ces éléments, nous ne pensons donc pas que la nécessité d'un deuxième terminal TGV à Bruxelles soit établie dans un avenir prévisible d'une bonne vingtaine d'années.

Nous n'avons cependant pas voulu en rester là. Nous avons voulu examiner sérieusement l'hypothèse d'une localisation d'un deuxième terminal TGV, si véritablement la nécessité de le prévoir était établie. Et là, il est apparu comme une évidence aux membres de la Commission de l'infrastructure que la localisation optimale d'un terminal TGV en zone urbaine devait être liée au tissu urbain. La solution dite « Bruxelles-Europe » qui a été privilégiée par d'aucuns jusqu'à présent est à cet égard parfaitement inopérante. Je ne veux pas pousser mon avantage trop loin au risque de casser l'accord très équilibré auquel nous sommes parvenus. Mais je pense très sincèrement que nous sommes nombreux dans ce Conseil régional à être convaincus que la solution d'une localisation d'une gare TGV « au milieu de nulle part » n'est pas acceptable et qu'il convient dès lors d'examiner, si une deuxième gare TGV est nécessaire, la possibilité de la localiser, comme la chose a déjà été étudiée, notamment à l'initiative de la commune de Schaerbeek sur le site de Schaerbeek-voyageurs.

J'ajoute, et je pense que cela complète bien votre vision globale de cette problématique, que la question de l'accessibilité de l'aéroport doit être traitée en toute hypothèse de manière urgente. C'est dans ce sens qu'il faut comprendre notre volonté de voir se développer le plus rapidement possible dans plusieurs grandes gares belges et, à tout le moins, dans une des gares de la jonction Nord-Midi, la possibilité de réaliser le « *checking bagage* » permettant de se rendre à l'aéroport en chemin de fer dans un délai proche du départ de son avion, assuré que l'on est que ses bagages sont enregistrés et que l'on a réservé sa place à bord.

Sans vouloir nullement réveiller de vieux démons communautaires, je pense que l'on doit raisonnablement envisager cette liaison de l'aéroport de Bruxelles-National avec le centre de notre Région sans trop d'*a priori* linguistiques. On ne déménagera pas l'aéroport de Bruxelles-National. Du moins vers Bruxelles. Il est situé là où il est. C'est-à-dire dans la zone d'expansion naturelle de notre Région. Nous devons veiller à ce qu'il soit desservi de la façon la plus efficace au niveau des transports publics. La voie ferrée est évidemment la meilleure solution. Ne soyons pas frileux à cet égard. Même si quelques trains TGV devaient s'arrêter à l'aéroport de Bruxelles-National, il est tout à fait certain que la destination naturelle d'un train à grande vitesse qui veut rejoindre Bruxelles ne peut être qu'une des gares, du centre de cette Région. Que Bruxelles-National, soit un arrêt complémentaire du réseau des lignes à grande vitesse ne changerait absolument rien à cette réalité.

J'ajoute que, comme le prévoit d'ailleurs la SNCB, nous soulignons la possibilité qui existe de prévoir, à brève échéance, l'utilisation de la gare du Luxembourg pour l'arrêt de trains TGV qui desserviront le quartier européen.

(M. Jan Béghin, Premier Vice-Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

(De heer Jan Béghin, Eerste Ondervoorzitter, treedt opnieuw op als Voorzitter)

Pour conclure, monsieur le ministre, chers collègues, je veux réellement espérer que le travail d'information que nous avons réalisé et les discussions politiques qui s'en sont suivies ne resteront pas lettre morte. La recommandation, qui je l'espère sera très largement approuvée par notre Conseil régional, doit constituer le cadre de référence de l'action du Gouvernement en cette matière. Si tel n'était pas le cas, cela réduirait le rôle de notre

Assemblée parlementaire à une joyeuse assemblée académique où l'on peut discuter d'un certain nombre de choses mais sans avoir réellement d'influence sur la décision. Je crois très sincèrement que pour le crédit de notre institution, il est capital que nous veillions tous à assurer le suivi de la recommandation qui sera approuvée tout à l'heure par notre Assemblée, d'autant plus que cette recommandation a été élaborée à la suite d'un long travail d'investigation. *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

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

Mme Michèle Carthé. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, la question de la mobilité dans et autour de Bruxelles ne peut se résumer à aborder la faisabilité technique et financière des projets d'infrastructures et de chemins de fer que nous propose le plan de la SNCB.

Les décisions que doivent prendre les autorités fédérales et régionales (pour octobre 2000!) sont fondamentales pour la qualité de la vie des quartiers, pour le bien-être des habitants en général et des riverains en particulier et pour le développement socio-économique de la Région.

Oui! La réalisation du RER est une priorité, à la condition que ce RER favorise aussi la mobilité à l'intérieur de la Région bruxelloise. Si cette priorité est claire et semble partagée, il importe que les conditions de sa réalisation soient précisées et défendues fermement à tous les niveaux de pouvoir.

C'est ainsi qu'en toute cohérence, les socialistes, tant au niveau fédéral qu'au niveau régional, ont précisé « ... la nécessité de porter une attention toute particulière à l'augmentation de l'offre de service interne à Bruxelles, à la prise en considération des objectifs de développement urbanistique de la Région de Bruxelles-Capitale et la réalisation d'une étude d'impact du RER sur la Région bruxelloise ... ».

Il s'agit là en fait des termes exacts d'un amendement introduit à la demande des ministres fédéraux Laurette Onkelinx et Charles Picqué à la note adoptée en Conseil fédéral des ministres le 9 juin dernier. Ce sont, par ailleurs, les positions que nous avons défendues tout au long des travaux en Commission de l'infrastructure.

Ce Conseil des ministres fédéraux a donné ce qui devrait être un coup d'accélérateur à la réalisation du RER. Notons que ce même conseil a chargé la ministre des Transports de faire rapidement actualiser les études existantes (qui datent de 1993) sur les besoins en mobilité. Les résultats devraient être pris en considération pour l'élaboration d'un projet d'accord de coopération pour octobre 2000. Un accord de coopération qui concerne l'Etat fédéral et les trois Régions et qui doit porter sur le schéma d'exploitation, les investissements, le financement et les mesures d'accompagnement. Espérons que l'échéance d'octobre 2000 qui évoque d'autres échéances, ne retarde pas, une fois de plus, le début de concrétisation du RER...

Les modalités de réalisation du RER et les multiples interférences possibles doivent être maîtrisées par les autorités politiques et pour ce faire, il importe de dégager fermement les priorités qui répondent à l'intérêt général.

Pour le groupe socialiste, ces priorités sont claires : la politique des déplacements à Bruxelles doit se faire dans l'esprit du PRD et dans le respect des politiques régionales menées en faveur des Bruxellois. Ce qui nécessite notamment une approche globale qui ne se limite pas au train et qui accorde la priorité à un RER pensé aussi pour les Bruxellois, c'est-à-dire : la multiplication des arrêts sur le territoire régional, l'aménagement de gares de proximité, le rééquilibrage sur toute la Région via l'extension du réseau à l'Ouest de Bruxelles, quelque peu délaissé par les propositions de la SNCB, axées essentiellement sur le pentagone et l'est de la Région. Un RER pour les Bruxellois, c'est aussi prendre en compte la qualité de la vie des populations riveraines en envisageant, notamment, des mesures d'accompagnement et de compensation adaptées au tissu des quartiers.

Le RER ne se fera pas en un jour ni en un an. En termes d'accompagnement, il s'agit, anticipativement, de favoriser les mesures qui renforcent l'attractivité de la ville et freinent sa congestion. Par exemple, la lutte contre le stationnement de longue durée, la multiplication de réels sites propres pour les transports publics, le développement de zones 30, une intégration tarifaire qui favorise l'accessibilité d'une clientèle défavorisée.

A propos du deuxième terminal TGV qui a déjà fait couler beaucoup d'encre, pour les socialistes bruxellois, la priorité doit d'abord être accordée au réaménagement des abords de la gare de Bruxelles-Midi et à la confirmation de son rôle de gare TGV. Ce n'est que moyennant cela que la réalisation d'un deuxième terminal TGV pourrait être envisagée, dans la mesure où sa nécessité serait confirmée par une étude d'opportunité.

Quant à la localisation de cet éventuel second terminal, n'ayant pas de terrain particulier à promouvoir, nous demandons que l'étude d'opportunité se complète d'une étude d'impact et d'incidence qui puisse déterminer la meilleure localisation de cet éventuel deuxième terminal en fonction du développement cohérent de la ville et de l'intégration dans le tissu urbain. Je tiens à souligner que cette implantation serait bien évidemment à considérer sur le territoire de la Région bruxelloise. Toute implantation en périphérie représenterait sans conteste une perte inestimable au niveaux social et économique pour l'ensemble de notre Région.

La priorité accordée à la réalisation d'un RER qui desserve également les Bruxellois implique d'être attentifs aux aspects particuliers tels que la saturation — ou non — de la jonction Nord/Midi, le nombre de voies disponibles, l'impact du tunnel Schuman-Josaphat, la nécessaire liaison avec le développement des activités portuaires ..., sujets à propos desquels mon collègue, Michel Moock, précisera, tout à l'heure, nos positions.

On ne peut parler des réalisations prioritaires en termes de mobilité sans aborder leur financement. Celui-ci doit suivre les compétences. Autrement dit, seuls le pouvoir fédéral et la SNCB doivent financer les éventuels travaux du TGV. Le financement de l'exploitation et de l'investissement du RER ne doit pas non plus peser sur la Région bruxelloise, les réalisations exclusivement STIB exceptées. Je rappelle à ce propos les termes de la déclaration gouvernementale qui dit précisément : « ... Le budget régional ne sera pas mis à contribution sauf en ce qui concerne l'éventuel aménagement du réseau STIB. Le réseau SNCB du RER doit être financé par le pouvoir fédéral. Il ne pourra notamment plus être fait appel, dans l'avenir, à l'Accord de coopération ».

Avant de conclure, je souhaite, comme d'autres, souligner la densité du travail accompli en commission et remercier les commissaires, les membres du groupe de travail, les experts et surtout les services qui ont été mis intensément à contribution.

En conclusion, je souhaite souligner que c'est la première fois depuis plus de cinquante ans que des investissements sont enfin projetés par la SNCB à Bruxelles. Les socialistes bruxellois s'en réjouissent mais affirment qu'ils ne s'agit pas d'investir dans Bruxelles mais à Bruxelles; et ce dans le respect des priorités de la Région pour ses habitants, sous peine de voir réapparaître le spectre de l'exode urbain.

Dans l'immédiat, nous demandons donc qu'une étude d'impact et d'incidence soit réalisée de manière à prendre enfin en considération l'impact socio-économique, urbanistique et

environnemental des projets préconisés par la SNCB, ainsi que leurs conséquences sur la qualité de la vie des quartiers, sur le bien-être des habitants en général et des riverains en particulier et sur le développement socio-économique de la Région.

Nous ne pouvons donc que nous réjouir que ces aspects aient été précisés au niveau fédéral lors de la récente réunion du Conseil fédéral des ministres, soulignant en cela la cohérence des socialistes sur le sujet. *(Applaudissements sur les bancs socialistes.)*

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

De heer Eric Arckens. — Mijnheer de Voorzitter, wie het verslag over de mobiliteit in en rond Brussel leest, moet op zijn minst vaststellen dat het Brussels Parlement consequent blijft. De Brusselse volksvertegenwoordigers houden zich graag bezig met andermans zaken, maar bekommeren zich slechts weinig om hun eigen bevoegdheden. Zo heeft onze vergadering reeds resoluties goedgekeurd over de toestand van de vrouw in Afghanistan, de democratie in Myanmar — het vroegere Birma — en de regeringsvorming in Oostenrijk, maar ze weigert te praten over de onveiligheid waarmee de bewoners van de Jetse sociale woningen te kampen hebben.

Dit surrealisme vinden we in het huidige verslag terug. Het gaat over urenlange debatten in commissies, verhoren van allerlei verantwoordelijken en gedachtewisselingen over wat anderen, zoals de federale Staat, de NMBS enzovoort, gaan doen.

De internationale verbindingen die langs Brussel lopen moeten ons inziens verder worden uitgebouwd. Een Gewestelijk Expresnet opbouwen dat het gebruik van het openbare vervoer naar de hoofdstad vergemakkelijkt, is op zich geen slecht idee. Het is dan ook normaal dat we inlichtingen inwinnen om de gevolgen voor ons Gewest in te schatten. Het gaat echter te ver om hiervan het hoofdthema van de Commissie voor de infrastructuur te maken en om hierover een algemeen debat te houden.

Wij hebben onze mobiliteitsproblemen immers nog steeds niet opgelost en de Brusselse Regering heeft nog altijd geen algemeen plan uitgedokterd om het vastgelopen verkeer in dit Gewest weer vlot en gestroomlijnd te krijgen.

Het Gewestelijk Expresnet wordt tegenwoordig voorgesteld als de uitvinding die Brussel opnieuw verkeersvriendelijk gaat maken. Nochtans hebben de gelijkaardige ontwerpen in onze buurlanden slechts weinig verandering teweeggebracht. Er bestaat tevens een plan om een multipodale terminal te bouwen op de plaats van het huidige vormingsstation van Schaarbeek. De HST zou daar toekomen, evenals de teinen van het GEN, één « people mover » naar de luchthaven van Zaventem en het stedelijk openbaar vervoer. Juist in verband met het stedelijk openbaar vervoer moet men zich de vraag stellen welke metrolijn de reizigers naar deze terminal gaat vervoeren.

Ik heb het wel degelijk over een metrolijn want uit de jaarverslagen van de MIVB blijkt dat dit de enige toekomst van ons Gewest is. Het aantal metroreizigers neemt jaarlijks toe terwijl het gebruik van de trams ondanks de investeringen voor de aanleg van eigen beddingen, steeds vermindert. De keuze van het type van openbaar vervoer dat wij in Brussel willen zou de eerste en duidelijke en kordate politieke beslissing op het gebied van mobiliteit moeten zijn. Het gaat niet langer op om hier een stukje metrolijn aan te leggen en een beetje verder een paar tramsporen op een eigen bedding.

Ten tweede moeten we beslissen hoe de nieuwe multimodale terminal met de rest van het stadsnetwerk zal worden verbonden. De derde en belangrijkste beslissing gaat over de vraag hoe het openbaar vervoer er in de toekomst zal uitzien. Bestaat er al een plan dat een volledig netwerk schetst? Weet men waar men naartoe wil of zullen her en der één of twee metrostations worden bijgebouwd naar gelang van het humeur van de minister van Verkeer of Openbare Werken? Hoe zal het wegennet parallel met een degelijk openbaar vervoer worden gestructureerd? Of gaat men verder met de enige en nutteloze investeringen die erin bestaan fietspaden aan te leggen waar nooit een fietser op te zien is? Ik zou graag eens een dergelijk globaal plan zien. Dan zouden we echt kunnen praten over de mobiliteit in Brussel en ons bezig houden met de meest essentiële zaken. We zouden de buitenwereld dan ook duidelijk kunnen maken dat de Brusselse Hoofdstedelijke Raad zich tenminste met Brussel bezig houdt.

De Vlaams Blok-fractie zal zich bij de stemming dan ook onthouden om duidelijk te laten blijken dat wij weliswaar geïnteresseerd zijn in wat anderen rond Brussel doen, maar dat wij in de eerste plaats willen weten wat onze Regering gaat doen om de toestand binnen Brussel te verbeteren.

De Voorzitter. — Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Mijnheer de Voorzitter, sedert dinsdag weet ik dat een papieren auto die rijdt op water echt bestaat. Het model was te zien op de Japanse stand van de Wereldtentoonstelling van Hannover. Het strekt Japan tot eer dat het met deze stunt de aandacht wil vragen voor de reductie van de CO_2-uitstoot. De Japanners willen inderdaad het protocol van hun Kyoto-versie waarmaken en dat is een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 7,5 procent tegen 2008-2012. Wanneer deze *spirit of Japan* naar hier overwaait, sta ik wel klaar met *kisses of Brussels*. Maar voor we zover zijn, zal er nog veel water door de Zenne lopen, hopelijk gezuiverd tegen dan. We zullen nog hard moeten werken, al geef ik toe dat er al serieus is gewerkt in de Commissie voor infrastructuur rond het document « Mobiliteit in en rond Brussel » van de *Taskforce* van de NMBS. We hopen dat onze commentaar daarrond gedragen zal worden door het Brussels Parlement. Samen met de *Task force* heeft de Commissie infrastructuur de link gelegd tussen spoorweginfrastructuur en de algemene aanpak van de mobiliteit, zonder daarbij een vermindering van de CO_2-uitstoot te vergeten.

Met het oog op die algemene aanpak wil ik het hebben over enkele specifieke punten.

Ten eerste, het parkeerbeleid. De SP-Agalev-fractie kan de maatregelen die in het verslag zijn opgenomen alleen maar toejuichen. Zo zijn er de beperking van het aantal parkeerplaatsen, korter en duurder parkeren behalve voor omwonenden, strenger optreden tegen parkeerovertredingen, het aantal parkeerplaatsen in nieuwe kantoorgebouwen beperken door het opleggen van maximumnormen. Uit een pas verspreide studie van Stratec blijkt trouwens dat er enkel van auto op openbaar vervoer overgeschakeld wordt indien geen parkeerplaats meer wordt aangeboden. Zonder parkeerbeleid is elk mobiliteitsproject tot mislukken gedoemd!

Een tweede belangrijk punt is de energiebelasting. Die moet worden herzien om het REG aan te moedigen en de vraag naar mobiliteit te beheersen voor alle vervoersmodi, in het bijzonder het wegvervoer en het luchtverkeer. Wat dat betreft had het advies van de Brusselse Regering over het federaal plan inzake duurzame ontwikkeling me al aangenaam verrast. Daarin is sprake van een « radicale hervorming van de autofiscaliteit om tot een juiste prijs te komen en het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen ». Dit staat reeds jaren in het programma van Agalev.

Nu nog maar hopen dat van die radicale hervorming werk wordt gemaakt. Maar zelfs met dit plan hebben onze eigen Brusselaars nog een lange weg af te leggen. De Brusselaars die ver van het centrum wonen of in de zogenaamde tweede kroon wonen, kiezen in negen op tien gevallen voor de wagen. Die groep moet absoluut teruggewonnen worden voor het openbaar vervoer. Het GEN kan een deel van de oplossing bieden, maar ook het netwerk van de MIVB moet worden versterkt en het autonetwerk moet gedeeltelijk een andere bestemming krijgen. We denken daarbij specifiek aan openbaar vervoer langs eigen banen, afstandsbeïnvloeding van de verkeerslichten en heraanleg van kruispunten. Met andere woorden, naast het ijzeren netwerk dat wij van de federale overheid verwachten, moeten er meer mogelijkheden komen voor vele vormen van mobiliteit. Soms horen we wel eens zeggen dat het GEN stadsvlucht zal veroorzaken. Dat risico is reëel. Vandaar dat ik niet alleen de nadruk leg op een uitbreiding van het ijzeren netwerk, maar evengoed op een herdefiniëring van het wegennet voor andere mobiliteitsvormen dan de auto.

Tegenover de technologische ontwikkelingen die overgewaaid komen van de andere kant van de wereld, tegenover het GEN waar de federale overheid voor verantwoordelijk is, wil ik pleiten voor het opnemen van de eigen verantwoordelijkheid. Als het Gewest geen stadsvlucht wil via de HST, het GEN en de papieren auto, dan moet het zelf voor kwaliteitsverbetering van de mobiliteit zorgen. Het document dat voorligt getuigt gelukkig van een globale visie en onze fractie zal het dan ook graag steunen.

De Voorzitter. — De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz. — Mijnheer de Voorzitter, ik feliciteer de werkgroep die het commissierapport heeft voorbereid voor zijn degelijk rapport, dat veel bruikbare informatie bevat. Ik wil nochtans twee kritische opmerkingen formuleren. Het werken in groepen is uiteraard een uitstekende parlementaire methodiek. Een werkgroep mag echter geen autonoom lichaam worden dat zijn eigen projecten uitwerkt en aan de pers voorstelt in naam van de commissie of van het Parlement. Deze pekelzonden worden de initiatiefnemers van de werkgroep echter vergeven.

Voorts heb ik gemerkt dat men vooral de nadruk legt op het Gewestelijk Expresnet en in mindere mate op de problematiek van de HST-terminals. Bovendien vermelden de aanbevelingen niets over de fietsthematiek. Ik verwijs in dit verband naar de bespreking over de Brusselse fietsresolutie. Het vervoer via de waterweg wordt evenmin vermeld. Wij mogen het probleem van de hindernis van de sluizen uiteraard niet uit het oog verliezen, maar het vervoer tussen Zemst en de Sainctelettesquare is een feit en kan nog verder worden uitgebouwd.

De benaming van het rapport is dus enigszins misleidend. Hoewel het een deel van de mobiliteit behandelt, blijft het beperkt.

Ik zal het in mijn uiteenzetting hebben over het Gewestelijk Expresnet en over de problematiek van de HST-terminal Schaarbeek-Zaventem.

Het is eigenaardig dat de aanbevelingen over het Gewestelijk Expresnet enerzijds zeer algemeen blijven, maar dat er anderzijds zeer gedetailleerd wordt verwezen naar de lijn 124, 161, 96 en 36. Als niet-specialist in de mobiliteitsproblematiek begrijp ik niet waarom deze details worden vermeld.

Dit verslag mist een algemeen concept. Een Gewestelijk Expresnet is in de eerste plaats een bevoegdheid van het federale niveau aangezien alles in zekere mate afhankelijk is van de NMBS. De Brusselse Hoofdstedelijke Raad kan echter wel een bepaald concept voorstellen. Het rapport en de aanbevelingen zijn te veel gebaseerd op een idee van Brussel als kern in een web van wegen. Het is uiteraard niet onlogisch dat men zijn eigen belangen vooropstelt, maar het Gewestelijk Expresnet mag niet uitsluitend worden gezien als een methode om Brussel zo snel mogelijk te bereiken of te verlaten. In dit verband wil ik even een zijsprongetje maken. Vele Brusselaars vrezen dat het GEN de stadsvlucht zal stimuleren en de Vlamingen rond Brussel zijn bang dat het GEN de verstedelijking en de verfransing zal stimuleren. Is de conclusie van deze spiegelbeeldredenering dat het beter is niets te doen? Natuurlijk niet. Beide opvattingen bevatten een kern van waarheid, maar ik ben ervan overtuigd dat deze vrees grotendeels ongegrond is.

Ik pleit voor het concept van het spinnenweb, waarbij er naast de wegen van en naar het Gewest ook concentrische cirkels zijn waarlangs men zich kan verplaatsen, vooral rond Brussel, zodat de flessenhals in het centrum wordt vermeden. Een dergelijke oplossing komt niet enkel ons Gewest ten goede, maar ook het gebied rond Brussel. Het is immers duidelijk dat er nooit een Gewestelijk Expresnet zal komen indien het uitsluitend op Brussel is gericht.

Misschien zit dit wel vervat in de aanbevelingen, maar dan komt het onvoldoende tot uiting. In ieder geval heb ik ook nergens gelezen dat het niet compatibel zou zijn, wat dan wel goed nieuws is.

Sta mij toe kort in te gaan op de problematiek van de HST-terminal of -terminals. Ik ben natuurlijk tevreden dat in het rapport eerst het Gewestelijk Expresnet, en nog wel uitgebreid, en pas dan de HST aan bod zijn gekomen. Inderdaad, het zal elke fractie wel duidelijk zijn dat het GEN veel belangrijker is voor de verplaatsing van duizenden Brusselaars, Vlamingen en Walen dan de HST.

Ook in dit verband pleit ik voor een rationele en pragmatische oplossing in het belang van Brussel en Vlaams-Brabant. Immers, wanneer ik als leek het besluitvormingsproces inzake de terminal in de pers volg en niet zozeer als lid van de inner circle van beleidsvoerders, dan stel ik, ten eerste, een communautair spel vast tussen Zaventem en Schaarbeek, dus tussen Vlaanderen en Brussel. Ten tweede merk ik op dat Schaarbeek veeleer een project van grond- en immobiliënspeculatie is waarbij men niet echt een oplossing voor het mobiliteitsprobleem voor ogen heeft.

Wij moeten toch lessen trekken uit wat er met de HST Brussel-Zuid in de onmiddellijke omgeving van Sint-Gillis en Anderlecht is gebeurd. Ten derde kan ik mij niet van de indruk ontdoen dat de hele inplanting van de HST Brussel Zuid en de uitbouw ervan de PS, inzonderheid de burgemeesters van voornoemde gemeenten, zeer welgevallig waren terwijl er nu vanuit een andere hoek wordt gelobbyd, met name de PRL-FDF. Dat mag wel, maar ik vraag mij af wat dit te maken heeft met goede oplossingen voor het mobiliteitsvraagstuk.

Deze opmerking werd niet in het rapport opgenomen; het gaat om mijn visie, die uiteraard door anderen kan worden betwist.

Laat ik terugkeren naar het dossier zelf. Ik denk dat er een tweede terminal moet komen, wat weliswaar door de heer Grimberghs werd tegengesproken, maar waarover andere fracties ongetwijfeld minder twijfels hebben. Alleszins zijn er voldoende argumenten voorhanden om de bouw van een tweede terminal te verantwoorden. In dat geval zal er zeker overleg tussen het Brusselse en het Vlaamse Gewest moeten worden gepleegd.

Zo simpel is het en zo naïef is het om dit hier te zeggen. Op het ogenblik is daarvan nog niet veel te merken.

Eén ding is zeker: er moet een maximale verbinding komen tussen de terminal, waar die ook wordt gebouwd — in Zaventem of Schaarbeek —, en de luchthaven. De aanbevelingen spreken hier niet uitdrukkelijk over en laten dienaangaande een opening, maar ik wou hier alvast mijn mening verwoorden.

Mijnheer de Voorzitter, ik rond mijn uiteenzetting af met enkele vragen. Ik weet niet of de ministers straks de bedoeling hebben om de uiteenzettingen te becommentariëren, aangezien het hier gaat om een parlementair initiatief. In dat geval blijven de vragen retorisch en zullen ze bij gelegenheid worden beantwoord.

Het Parlement heeft nu wel aanbevelingen gedaan, maar hoever staat het nu werkelijk met de concrete realisatie van het Gewestelijk Expresnet? Zijn er terzake contacten geweest op de interministeriële conferentie betreffende vervoer en mobiliteit. Zo ja, werd er een timing en een plan inzake de middelen uitgewerkt? Zoniet, dan hebben wij ons in de Commissie en vandaag in plenaire vergadering wel met interessante tot zeer interessante thema's beziggehouden, maar dan blijft het «luchtfietsen». Daarvoor vind ik dit parlementair werk te degelijk.

Wat is het standpunt van de Regering inzake de HST-terminal? Zal men de besluitvorming terzake via parallelle kanalen beïnvloeden of waren er eveneens contacten op de interministeriële conferentie?

Mijnheer de Voorzitter, dit rapport is alleszins een sterk document dat het terrein verder voorbereidt. Er zijn een aantal zaadjes op vruchtbare bodem gezaaid. Ik hoop dat wij binnenkort zullen kunnen oogsten, al was het maar geleidelijk.

De Voorzitter. — Staatssecretaris Delathouwer heeft het woord.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris voor Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. Mijnheer de Voorzitter, ter informatie herinner ik de heer Gatz eraan dat de Regering op 18 februari van dit jaar een zeer omstandig advies heeft geformuleerd bij het voorstel van de NMBS betreffende de tweede terminal en het Gewestelijk expresnet. Die tekst is aan de Commissie overgezonden, die hem als basis heeft gebruikt voor de discussie. Overigens waren de antwoorden van minister Chabert en mezelf in de Commissie ook steeds gesteund op dat advies. U kunt dat advies rechtstreeks krijgen, ofwel vraagt u het op bij de Commissie.

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

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Président, messieurs les ministres, chers collègues, je me joins bien entendu à notre rapporteur, M. Romdhani, et aux autres membres qui ont remercié les nombreuses personnes qui ont été très actives pour parvenir à cette recommandation. Je voudrais aussi en profiter pour remercier le président de la Commission de l'infrastructure, notre collègue M. Willem Draps, pour la manière dont il a conduit les travaux au sein de cette Commission et du groupe de travail, à savoir à un rythme, avec une intensité supérieurs à ce que l'on fait habituellement en commission, mais également avec de très nombreuses auditions qui se déroulaient dans un délai très rapproché, ce qui était utile pour ne pas perdre le fil du dossier. Il y avait une raison à ce tempo effréné: il était indispensable que notre Assemblée fasse connaître d'urgence ses réactions aux projets actuels de la SNCB, et affirme très clairement ses propres positions concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles, ce qui a pu être fait.

A cet égard, le processus qui a été suivi dans le cadre de nos travaux a été le plus adéquat. Le groupe de travail a bien fonctionné, la méthodologie suivie s'est avérée rentable et le résultat dont il faut se réjouir, c'est effectivement l'unanimité à laquelle ce groupe de travail et, dans sa foulée, la Commission de l'infrastructure, on pu aboutir. Comme M. Grimberghs, je crois qu'il ne s'agit en aucun cas d'une unanimité de façade. En effet, c'est une unanimité qui n'a pas débouché sur un texte creux, imprécis, ambigu, plus petit dénominateur commun entre des thèses opposées, mais au contraire sur une recommandation pleine de signification qui souligne fortement les priorités des Bruxellois en matière de mobilité dans et autour de Bruxelles.

La philosophie et la cohérence de la position que doit adopter la Région bruxelloise apparaissent dès la lecture des considérants du texte adopté par la Commission, tels qu'ils figurent aux pages 198 à 201. Les choix définis par le groupe de travail et la Commission sont très clairs.

Ce n'est pas un hasard si la nécessité d'assurer la mise en place progressive du RER figure en tête des préoccupations bruxelloises et également des positions abordées par le document. Un RER — je répète ce que d'autres ont dit, mais je crois que c'est effectivement l'intérêt des Bruxellois — qui prenne en compte les besoins des Bruxellois, tout comme ceux des navetteurs; un RER qui ne soit pas un encouragement à l'exode urbain, et c'est là qu'il est intéressant de reprendre les gares prévues au PRD. L'objectif est limpide: le RER doit être conçu comme un instrument destiné aussi à assurer la mobilité interne des habitants de la Région. Dans cette perspective, il faut augmenter l'offre de services internes. Ceci ne doit pas s'apparenter à un procédé incantatoire. Il y a des mesures concrètes à prendre qui impliquent pleinement la SNCB, laquelle doit, à très court terme, assumer les responsabilités reprises dans le deuxième avenant au deuxième contrat de gestion de la SNCB tel qu'il a été publié au *Moniteur belge* du 10 juin 2000. Je vous invite à les relire, vous les trouverez à la page 200 du document.

Il s'agit dans la foulée de mettre sur pied avant fin 2000 la structure de droit public que nous appelons «Communauté de transport» et qui s'apparente au «*Verbund*» que l'on connaît en Allemagne. Le réseau existe, et des gares doivent et peuvent être réouvertes.

Il convient à présent de veiller au lancement rapide des procédures d'acquisition d'un matériel roulant performant, adapté au RER tel qu'il existe dans beaucoup d'autres villes. Il est important aussi d'organiser les mesures qui doivent accompagner la mise en place du RER, et qui sont rappelées aux pages 206-209 du rapport.

Une question centrale est bien sûr celle de la politique du stationnement dans notre Région, ce qui sous-entend une lutte efficace contre le stationnement sauvage et une limitation de l'offre qui constitue actuellement un handicap pour une conception intermodale des déplacements.

C'est l'occasion de reparler de cette intercommunale du stationnement à Bruxelles.

La recommandation qui est proposée à votre approbation définit aussi des positions claires et cohérentes dans une série de grands débats au niveau des infrastructures nécessaires, qu'il s'agisse de la capacité de la jonction Nord-Midi où des alternatives consistantes sont formulées au plan de la SNCB, qu'il s'agisse de l'opportunité de réaliser le tunnel Schuman-Josaphat, qu'il s'agisse de l'opportunité d'augmenter le nombre de voies sur les lignes 124 et 161, ce qui engendre — ne nous le cachons pas — de réelles nuisances pour les riverains et nécessite donc des avis éclairés quant au moyens d'améliorer la capacité sur les voies existantes en prenant pour modèle ce qui se fait à l'étranger.

Notre président de Commission nous a fait une démonstration éclairante en allant rechercher l'indicateur des chemins de

fer de 1967 où il y avait davantage de trains qui circulaient sur ces lignes qu'actuellement, apparemment sans qu'il soit nécessaire de dédoubler les voies. Il y a donc un débat intéressant et les experts auront certainement du grain à moudre.

Enfin, il y a la problématique du deuxième terminal TGV. Je n'entrerai pas dans les détails, dans la mesure où l'essentiel a déjà été dit par d'autres orateurs et notamment par MM. Draps et Grimberghs, mais je crois que la mégalomanie des projets pharaoniques de la SNCB sur le site de Bruxelles-Formation doit être dénoncée. Il s'agit clairement d'une opération immobilière. Je pense que ni la ville de Bruxelles ni la Région ne doivent mettre le doigt dans cet engrenage.

Comme je l'ai déjà dit à cette tribune et en commission, respectons une saine logique, veillons à la viabilité du terminal Bruxelles-Midi, achevons ce qui s'y aménage, faisons démontrer la nécessité du deuxième terminal et au cas où celui-ci s'avère réellement nécessaire à moyen terme, déterminons le site le plus adéquat en termes de cohérence des transports publics et d'insertion harmonieuse dans la ville. Tout en rejetant tout *a priori* et en tenant compte des contraintes techniques qui imposent l'aménagement d'un tel terminal entre ce que l'on appelle le « quadrilatère » et la bifurcation des lignes vers Anvers et Liège, il faut bien constater que les possibilités ne sont pas légion et pointent plutôt vers l'actuel site de Schaerbeek-voyageurs.

Chers collègues, nous posons aujourd'hui un geste très important. J'espère en tout cas que cette recommandation recueillera l'adhésion la plus large, ce qui ne pourra que lui donner plus de poids dans l'usage ultérieur qui en sera fait, notamment par notre Gouvernement. *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

M. le Président. — Nous reprendrons cette discussion cet après-midi, après les questions d'actualité.

Wij zullen deze bespreking deze namiddag hervatten, na de dringende vragen.

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

De 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 30.*

De plenaire vergadering wordt om 12.30 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:

— le recours en annulation des articles 2 à 9 du décret de la Communauté française du 26 avril 1999 portant confirmation des socles de compétences et modifiant la terminologie relative à la compétence exercée par le Parlement en application des articles 16, 25, 26, 35 et 43 du décret du 24 juillet 1997 définissant les missions prioritaires de l'enseignement fondamental et de l'enseignement secondaire et organisant les structures propres à les atteindre, introduit par l'ASBL Libre Ecole Rudolf Steiner et autres (n° 1895 du rôle);

— les recours en annulation de:

• la division organique 11, programme 3, allocation de base 33.05, et de l'article 1er, en tant qu'il porte sur cette allocation de base, du décret de la Communauté française du 17 juillet 1998 contenant le premier ajustement du budget général des Dépenses de la Communauté française pour l'année budgétaire 1998;

• la division organique 11, programme 3, allocation de base 33.05, et des articles 1er et 37, en tant qu'ils portent sur cette allocation de base, du décret de la Communauté française du 17 juillet 1998 contenant le budget général des Dépenses de la Communauté française pour l'année budgétaire 1999, introduits par le président du Parlement flamand et le Gouvernement flamand (nos 1971 et 1972 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 concernant les articles 101 et 103 de la loi de redressement du 22 janvier 1985 contenant des dispositions sociales et l'article 39 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, posées par la Cour de travail de Bruxelles (n° 1947 du rôle);

— la question préjudicielle concernant les articles 2, 1°, *e)* et 23 de la loi du 11 avril 1995 visant à instituer «la charte» de l'assuré social et/ou l'article 26 de la loi du 16 avril 1963 relative au reclassement des handicapés, posée par le tribunal du travail de Mons (n° 1949 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 370, § 5, *juncto* l'article 346, alinéa 1er, et l'article 368, § 3, alinéa 1er, du Code civil, posée par la cour d'appel de Gand (n° 1970 du rôle);

— la question préjudicielle concernant les articles 141, 146 et 156 de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée du 14 juillet 1994, posée par la commission d'appel instituée auprès du service de contrôle médical de l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (n° 1975 du rôle);

— la question préjudicielle relative aux articles 278 à 292 du Code des impôts sur les revenus 1964, posée par la Cour de cassation (n° 1916 du rôle).

Pour information.

BIJLAGEN

ARBITRAGEHOF

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

— het beroep tot vernietiging van de artikelen 2 tot 9 van het decreet van de Franse Gemeenschap van 26 april 1999 houdende bevestiging van het referentiesysteem voor de basisvaardigheden en houdende wijziging van de terminologie betreffende de bevoegdheid uitgeoefend door het Parlement met toepassing van de artikelen 16, 25, 26, 35 en 43 van het decreet van 24 juli 1997 dat de prioritaire taken bepaalt van het basisonderwijs en van het secundair onderwijs en de structuren organiseert die het mogelijk maken ze uit te voeren, ingesteld door de VZW Libre Ecole Rudolf Steiner en anderen (nr. 1895 van de rol);

— de beroepen tot vernietiging van:

• de organisatieafdeling 11, programma 3, basisallocatie 33.05 en artikel 1, in zoverre het betrekking heeft op die basisallocatie, van het decreet van de Gemeenschap van 17 juli 1998 houdende de eerste aanpassing van de Algemene Uitgavenbegroting van de Franse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1998;

• de organisatieafdeling 11, programma 3, basisallocatie 33.05 en de artikelen 1 en 37, in zoverre zij betrekking hebben op die basisallocatie, van het decreet van de Franse Gemeenschap van 17 juli 1998 houdende de Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1999, ingesteld door de voorzitter van het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering (nrs. 1971 en 1972 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 de artikelen 101 en 103 van de herstelwet van 22 januari 1985 houdende sociale bepalingen en over artikel 39 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, gesteld door het arbeidshof te Brussel (nr. 1947 van de rol);

— de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 2, 1°, *e)*, en 23 van de wet van 11 april 1995 tot invoering van het «handvest» van de sociaal verzekerde en/of artikel 26 van de wet van 16 april 1963 betreffende de sociale reclassering van de mindervaliden, gesteld door de arbeidsrechtbank te Bergen (nr. 1949 van de rol);

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 370, § 5, *juncties* de artikelen 346, eerste lid, en 368, § 3, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door het hof van beroep te Gent (nr. 1970 van de rol);

— de prejudiciële vraag over de artikelen 141, 146 en 156 van de gecoördineerde wet van 14 juli 1994 betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gesteld door de commissie van beroep ingesteld bij de dienst voor geneeskundige controle van het RIZIV (nr. 1975 van de rol);

— de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 278 tot 292 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1964, gesteld door het Hof van Cassatie (nr. 1916 van de rol).

Ter informatie.

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° 75/2000 rendu le 21 juin 2000, en cause:

• la question préjudicielle relative aux articles 23, § 1er, 3°, 28, 49 et 53, 1°, du Code des impôts sur les revenus 1992, posée par la cour d'appel de Liège (n° 1618 du rôle);

— arrêt n° 76/2000 rendu le 21 juin 2000, en cause:

• le recours en annulation de l'article 103 du décret de la Communauté flamande du 14 juillet 1998 relatif à l'enseignement IX, introduit par le Conseil des ministres (n° 1633 du rôle);

— arrêt n° 77/2000 rendu le 21 juin 2000, en cause:

• les questions préjudicielles relatives à 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 faillis d'exercer certaines fonctions, professions ou activités et conférant aux tribunaux de commerce la faculté de prononcer de telles interdictions et à l'article 3 de l'arrêté royal n° 22 du 24 octobre 1934 précité, posées par le tribunal correctionnel de Mons, par le tribunal correctionnel de Bruges et par le tribunal de première instance de Bruxelles (nos 1641, 1663 et 1713 du rôle);

— arrêt n° 78/2000 rendu le 21 juin 2000, en cause:

• les questions préjudicielles relatives à l'article 87, §§ 2 et 4, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifié par la loi spéciale du 8 août 1988, posées par le Conseil d'Etat (nos 1657, 1658, 1659 et 1660 du rôle);

— arrêt n° 79/2000 rendu le 21 juin 2000, en cause:

• la question préjudicielle concernant les articles 192, 195, 196, 197, 199 et 200 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, posée par le juge de paix du canton de Torhout (n° 1666 du rôle);

— arrêt n° 80/2000 rendu le 21 juin 2000, en cause:

• les questions préjudicielles concernant l'article 42, § 1er, 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 (nos 1688 et 1810 du rôle);

— arrêt n° 81/2000 rendu le 21 juin 2000, en cause:

• le recours en annulation de la loi du 18 décembre 1998 réglant les élections simultanées ou rapprochées pour les Chambres législatives fédérales, le Parlement européen et les Conseils de région et de communauté et de la loi du 18 décembre 1998 organisant le dépouillement des votes automatisés au moyen d'un système de lecture optique et modifiant la loi du 11 avril 1994 organisant le vote automatisé, introduit par L. Michel et autres (n° 1707 du rôle).

Pour information.

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. 75/2000 uitgesproken op 21 juni 2000, in zake:

• de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 23, § 1, 3°, 28, 49 en 53, 1°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gesteld door het hof van beroep te Luik (nr. 1618 van de rol);

— arrest nr. 76/2000 uitgesproken op 21 juni 2000, in zake:

• het beroep tot vernietiging van artikel 103 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 14 juli 1998 betreffende het onderwijs IX, ingesteld door de Ministerraad (nr. 1633 van de rol);

— arrest nr. 77/2000 uitgesproken op 21 juni 2000, in zake:

• de prejudiciële vragen 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 en over artikel 3 van voormeld koninklijk besluit, gesteld door de correctionele rechtbank te Bergen, de correctionele rechtbank te Brugge en de rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nrs. 1641, 1663 en 1713 van de rol);

— arrest nr. 78/2000 uitgesproken op 21 juni 2000, in zake:

• de prejudiciële vragen betreffende artikel 87, §§ 2 en 4, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988, gesteld door de Raad van State (nrs. 1657, 1658, 1659 en 1660 van de rol);

— arrest nr. 79/2000 uitgesproken op 21 juni 2000, in zake:

• de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 192, 195, 196, 197, 199 en 200 van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, gesteld door de vrederechter van het kanton Torhout (nr. 1666 van de rol);

— arrest nr. 80/2000 uitgesproken op 21 juni 2000, in zake:

• de prejudiciële vragen over artikel 42, § 1, van de wetten betreffende kinderbijslag voor loonarbeiders, gecoördineerd op 19 december 1939, zoals gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 april 1997 dat bekrachtigd werd bij de wet van 12 december 1997, gesteld door de arbeidsrechtbank te Kortrijk en de arbeidsrechtbank te Dendermonde (nrs. 1688 en 1810 van de rol);

— arrest nr. 81/2000 uitgesproken op 21 juni 2000, in zake:

• het beroep tot vernietiging van de wet van 18 december 1998 tot regeling van de gelijktijdige of kort opeenvolgende verkiezingen voor de federale wetgevende Kamers, het Europees Parlement en de gewest- en gemeenschapsraden en van de wet van 18 december 1998 tot organisatie van de geautomatiseerde stemopneming door middel van een systeem voor optische lezing en tot wijziging van de wet van 11 april 1994 tot organisatie van de geautomatiseerde stemming, ingesteld door L. Michel en anderen (nr. 1707 van de rol).

Ter informatie.

DELIBERATIONS BUDGETAIRES

— Par lettre du 19 juin 2000, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel du 15 juin 2000 modifiant le budget général des Dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2000 par le transfert de crédits entre allocations de base du programme 3 de la division 12.

— Par lettre du 19 juin 2000, le Gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel du 15 juin 2000 modifiant le budget général des Dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2000 par le transfert de crédits entre allocations de base du programme 5 de la division 18.

Pour information.

BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN

— Bij brief van 19 juni 2000, 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 van 15 juni 2000 tot wijziging van de Algemene Uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2000 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 3 van afdeling 12.

— Bij brief van 19 juni 2000, 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 van 15 juni 2000 tot wijziging van de Algemene Uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2000 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 5 van afdeling 18.

Ter informatie.

57.805 — E. Guyot, s. a., Bruxelles