Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Séance plénière du vendredi 30 juin 2000

SEANCE DE L'APRES-MIDI

SOMMAIRE

Pages

EXCUSES 963

QUESTIONS D'ACTUALITE:

— De Mme Brigitte Grouwels à MM. 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, Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement et Mme Annemie Neyts-Uyttebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, concernant l'impact budgétaire de l'accord bruxellois pour le secteur non marchand 963

Question d'actualité jointe de M. Michel Lemaire, concernant la répartition de l'intervention régionale entre les trois commissions communautaires suite à l'accord intervenu avec le secteur non marchand 963

Question d'actualité jointe de Mme Anne-Françoise Theunissen, concernant le récent accord conclu avec le secteur non marchand en Région bruxelloise 963

— De M. Alain Adriaens à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur, concernant la demande de permis pour la construction de diverses installations liées au centre de tri de Forest 966

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Plenaire vergadering van vrijdag 30 juni 2000

NAMIDDAGVERGADERING

INHOUDSOPGAVE

Blz.

VERONTSCHULDIGD 963

DRINGENDE VRAGEN:

— Van mevrouw Brigitte Grouwels aan de heren Jacques Simonet, minister-voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, Eric Tomas, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting en mevrouw Annemie Neyts-Uyttebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, betreffende de budgettaire impact van het Brussels akkoord voor de social-profitsector 963

Toegevoegde dringende vraag van de heer Michel Lemaire, betreffende de verdeling van de gewestelijke steun tussen de drie gemeenschapscommissies na de overeenkomst met de non-profitsector 963

Toegevoegde dringende vraag van mevrouw Anne-Françoise Theunissen, betreffende het recent akkoord gesloten met de non-profitsector in het Brussels Gewest 963

— Van de heer Alain Adriaens aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel, betreffende de aanvraag van een vergunning voor de bouw van diverse installaties gekoppeld aan het sorteercentrum van Vorst 966

Pages

— De Mme Adelheid Byttebier à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur, concernant le fonctionnement de l'Observatoire bruxellois de la consommation durable 967

— De M. Guy Vanhengel à 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 et Mme Annemie Neyts-Uyttebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, concernant les atouts bruxellois à l'Exposition universelle de Hanovre 968

Question d'actualité jointe de M. Willem Draps, concernant la diffusion, lors des journées bruxelloises à l'Expo 2000 de Hanovre, d'un document de la Communauté flamande 968

— De M. Michel Lemaire à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur, concernant l'intention du ministre d'interdire la circulation des véhicules les plus polluants les jours où le seuil d'ozone est atteint 970

Question d'actualité jointe de Mme Geneviève Meunier, concernant la position défendue par le Gouvernement suite à l'échec de la conciliation dans le procès de l'ozone 970

— De M. Joël Riguelle à M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente, concernant la décision du secrétaire d'Etat de remettre le plan Iris à l'étude 972

— De Mme Brigitte Grouwels à 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, concernant les directives éventuelles pour les ministres et secrétaires d'Etat du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pendant la période « suspecte » 973

— De Mme Isabelle Emmery à M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement, concernant les décisions éventuelles du Gouvernement suite à l'expiration du mandat de la DRISU 974

PROPOSITION DE RECOMMANDATIONS :

— Proposition de recommandations relatives à la mobilité dans et autour de Bruxelles (nos A-109/1 et 2 — 1999/2000) 974

Blz.

— Van mevrouw Adelheid Byttebier aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel, betreffende de werking van het Brussels Observatorium voor duurzame consumptie 967

— Van de heer Guy Vanhengel aan de heer Jacques Simonet, minister-voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek en mevrouw Annemie Neyts-Uyttebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, betreffende de Brusselse troeven op de Wereldtentoonstelling te Hannover 968

Toegevoegde dringende vraag van de heer Willem Draps, betreffende de verspreiding van een document van de Vlaamse Gemeenschap tijdens de Brusseldagen op de Wereldtentoonstelling 2000 in Hannover 968

— Van de heer Michel Lemaire aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel, betreffende het voornemen van de minister om het gebruik van de meest vervuilende voertuigen te verbieden op de dagen dat de ozondrempel overschreden wordt 970

Toegevoegde dringende vraag van mevrouw Geneviève Meunier, betreffende het standpunt van de Regering na de mislukte verzoening in het ozonproces 970

— Van de heer Joël Riguelle aan de heer Robert Delathouwer, staatssecretaris voor Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende de beslissing van de staatssecretaris om het Irisplan opnieuw te onderzoeken 972

— Van mevrouw Brigitte Grouwels aan de heer Jacques Simonet, minister-voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, betreffende de eventuele richtlijnen voor de ministers en staatssecretarissen van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tijdens de sperperiode 973

— Van mevrouw Isabelle Emmery aan de heer Eric Tomas, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting, betreffende de eventuele beslissingen van de Regering na het aflopen van het mandaat van de IGAS 974

VOORSTEL VAN AANBEVELINGEN :

— Voorstel van aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel (nrs. A-109/1 en 2 — 1999/2000) 974

Pages

Poursuite de la discussion générale. — *Orateurs :* le Président, **MM. Alain Adriaens, Michel Moock, Jos Chabert,** ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente **et Robert Delathouwer,** secrétaire d'Etat de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente 974

Discussion des tirets des considérants et du dispositif 977

INTERPELLATIONS :

— De M. Benoît Cerexhe à MM. 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, Jos Chabert, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et Mme Annemie Neyts-Uyttebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, concernant «la politique de promotion nationale et internationale de l'image de Bruxelles et des efforts entrepris par le Gouvernement bruxellois pour intégrer l'Euro 2000 dans cette politique de promotion» 992

Discussion. — *Orateurs :* **le Président, MM. Benoît Cerexhe, 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 **et Mme Annemie Neyts-Uyttebroeck,** ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures 992

— De Mme Anne-Françoise Theunissen à M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement, concernant «l'application de la convention de premier emploi en Région bruxelloise» 996

Discussion. — *Orateurs :* **le Président, Mme Anne-Françoise Theunissen, MM. Serge de Patoul, Joël Riguelle, Mme Isabelle Emmery et M. Eric Tomas,** ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement 996

QUESTIONS ORALES :

— De M. Denis Grimberghs à 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, concernant «l'avant-projet de décret instaurant pour la Région flamande un système de crédit d'impôts» 1000

Blz.

Voortzetting van de algemene bespreking. — *Sprekers :* de Voorzitter, **de heren Alain Adriaens, Michel Moock, Jos Chabert,** minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp **en Robert Delathouwer,** staatssecretaris voor Mobilteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp 974

Bespreking van de streepjes van de consideransen en van het bepalend gedeelte 977

INTERPELLATIES :

— Van de heer Benoît Cerexhe tot de heren Jacques Simonet, minister-voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, Jos Chabert, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en mevrouw Annemie Neyts-Uyttebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, betreffende «het beleid voor de nationale en internationale bevordering van het imago van Brussel en de inspanningen die de Brusselse Regering heeft gedaan om in dit promotiebeleid rekening te houden met Euro 2000» 992

Bespreking. — *Sprekers :* **de Voorzitter, de heren Benoît Cerexhe, Jacques Simonet,** minister-voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek **en mevrouw Annemie Neyts-Uyttebroeck,** minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen 992

— Van mevrouw Anne-Françoise Theunissen tot de heer Eric Tomas, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting, betreffende «de uitvoering van de overeenkomst betreffende de eerste baan in het Brussels Gewest» 996

Bespreking. — *Sprekers :* **de Voorzitter, mevrouw Anne-Françoise Theunissen, de heren Serge de Patoul, Joël Riguelle, mevrouw Isabelle Emmery en de heer Eric Tomas,** minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting 996

MONDELINGE VRAGEN :

— Van de heer Denis Grimberghs aan de heer Jacques Simonet, minister-voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, betreffende «het voorontwerp van decreet tot invoering van een belastingskrediet in Vlaanderen» 1000

Pages

— De Mme Fatiha Saïdi à M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement, concernant « l'accès au marché du travail pour les candidats à la régularisation et les personnes régularisées » 1003

SCRUTINS SECRETS :

— Scrutins secrets en vue de la présentation d'une liste double de candidats à deux places vacantes de membre du Collège d'environnement (article 79 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement) 1005

VOTES NOMINATIFS :

— Vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance créant le service à gestion séparée « Centre bruxellois d'expertise alimentaire » (nos A-91/1 et 2 — 1999/2000) 1007

— Vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de recommandations relatives à la mobilité dans et autour de Bruxelles (nos A-109/1 et 2 — 1999/2000) 1007

Blz.

— Van mevrouw Fatiha Saïdi aan de heer Eric Tomas, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting, betreffende « de toegang tot de arbeidsmarkt voor personen die kandidaat zijn voor regularisatie en voor geregulariseerden » 1003

GEHEIME STEMMINGEN :

— Geheime stemmingen met het oog op de voordracht van een dubbeltal voor twee vacante ambten van lid van het Milieucollege (artikel 79 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunning) 1005

NAAMSTEMMINGEN :

— Naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende oprichting van de dienst met afzonderlijk beheer « Brussels Centrum voor voedingsmiddelenexpertise » (nrs. A-91/1 en 2 — 1999/2000) 1007

— Naamstemming over het geheel van het voorstel van aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel (nrs. A-109/1 en 2 — 1999/2000) 1007

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

— *La séance plénière est ouverte à 14 h 40.*

De plenaire vergadering wordt geopend om 14.40 uur.

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

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van vrijdag 30 juni 2000 geopend.

EXCUSES — VERONTSCHULDIGDEN

M. le Président. — Ont prié d'excuser leur absence : Mmes Magda De Galan, empêchée, Isabelle Gelas, MM. François Roelants du Vivier et Johan Demol.

Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid : mevr. Magda De Galan, belet, Isabelle Gelas, de heren François Roelants du Vivier en Johan Demol.

QUESTIONS D'ACTUALITE — DRINGENDE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de dringende vragen.

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS AAN DE HEREN JACQUES SIMONET, MINISTER-VOORZITTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, ERIC TOMAS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, ENERGIE EN HUISVESTING, EN MEVROUW ANNEMIE NEYTS-UYTTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, OVER DE BUDGETTAIRE IMPACT VAN HET BRUSSELS AKKOORD VOOR DE SOCIAL-PROFITSECTOR

QUESTION D'ACTUALITE DE MME BRIGITTE GROUWELS A MM. JACQUES SIMONET, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, ERIC TOMAS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'EMPLOI, DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE ET DU LOGEMENT, ET MME ANNEMIE NEYTS-UYTTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGEE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, SUR L'IMPACT BUDGETAIRE DE L'ACCORD BRUXELLOIS POUR LE SECTEUR NON MARCHAND

QUESTION D'ACTUALITE JOINTE DE M. MICHEL LEMAIRE SUR LA REPARTITION DE L'INTERVENTION REGIONALE ENTRE LES TROIS COMMISSIONS COMMUNAUTAIRES SUITE A L'ACCORD INTERVENU AVEC LE SECTEUR NON MARCHAND

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER MICHEL LEMAIRE OVER DE VERDELING VAN DE GEWESTELIJKE STEUN TUSSEN DE DRIE GEMEENSCHAPSCOMMISSIES NA DE OVEREENKOMST MET DE NON-PROFITSECTOR

QUESTION D'ACTUALITE JOINTE DE MME ANNE-FRANÇOISE THEUNISSEN SUR LE RECENT ACCORD CONCLU AVEC LE SECTEUR NON-MARCHAND EN REGION BRUXELLOISE

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-FRANÇOISE THEUNISSEN OVER HET RECENT AKKOORD GESLOTEN MET DE NON-PROFITSECTOR IN HET BRUSSELS GEWEST

De Voorzitter. — Mevrouw Brigitte Grouwels heeft het woord voor het stellen van de vraag.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Mijnheer de Voorzitter, recent hebben we via de pers kunnen vernemen dat binnen de Regering een akkoord is bereikt over onderhandelingen met de social-profitsector.

Wij weten allen dat dit budgettaire gevolgen heeft, vooral dan voor de gemeenschapscommissies en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie die voor deze materie bevoegd zijn.

Krachtens het akkoord zou een groot bedrag aan middelen van het budget van het Gewest naar de gemeenschapscommissies worden overgeheveld om dit akkoord te bekostigen.

Dit bericht verraste me ten zeerste omdat hiervan tot nu toe niets te merken was in de begroting die werd goedgekeurd. Bovendien gaat het niet om een gewestmaterie. Om die reden stel ik dan ook de vraag welke beslissing nu juist werd genomen.

Worden er echt middelen van het Gewest naar de gemeenschapscommissies overgeheveld? Zo ja, hoe zal dit gebeuren? Gaat men dit doen via de techniek van de trekkingsrechten? Wie heeft dat beslist? Moet deze beslissing door het Parlement worden bekrachtigd? Waarom heeft men voor deze optie gekozen? Iedereen is het erover eens dat in Brussel wat voor die sector moet worden gedaan. Beschikken de gemeenschapscommissies niet over voldoende eigen middelen? Er wordt geregeld gesproken over een budgettaire ruimte. Zal die worden aangesproken? Op deze vragen had ik graag een duidelijk antwoord gekregen.

M. le Président. — La parole est à M. Lemaire pour poser sa question jointe.

M. Michel Lemaire. — Monsieur le Président, je ne suis pas persuadé que les motivations de notre question sont rigoureusement les mêmes que celles de Mme Grouwels. Quoi qu'il en soit, Mme Neyts, j'aurais pu faire l'économie de la question si j'en avais été prévenu. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vous rappelle qu'il y a un règlement. D'accord? *(Assentiment de Mme Neyts-Uyttebroeck, ministre.)*

En bref, je voudrais savoir quels seront les mécanismes de répartition.

Il est exact qu'un accord, que nous avions appelé de tous nos vœux, a été conclu à la Région bruxelloise. Je voudrais donc savoir de quelle façon va s'articuler cet accord au niveau de la répartition entre les différentes commissions.

S'agira-t-il d'un accord au niveau des groupes politiques ou dépendra-t-il du volume des opérations qui seront envisagées dans chacune des commissions?

Telle est, en bref, ma question. J'espère obtenir une réponse très détaillée de la part de Mme la ministre.

M. le Président. — La parole est à Mme Anne-Françoise Theunissen, qui partage les mêmes inquiétudes.

Mme Anne-Françoise Theunissen. — Monsieur le Président, monsieur le ministre-président, monsieur le ministre de l'Emploi, vendredi dernier, le 23 juin donc, nous avons appris dès les premières heures qu'un pré-accord était signé dans le secteur non marchand par tous les représentants à la fois du Gouvernement, des travailleurs et des pouvoirs organisateurs.

Ce pré-accord rencontre, certes, un certain nombre de revendications qui ont été formulées durant ces derniers mois dans le secteur, mais en même temps, il ratifie — et je pense que c'est un élément important — l'existence d'un lieu de concertation et de négociation pour un secteur éclaté entre plusieurs niveaux de pouvoir. En la matière, je ne voudrais pas encenser outre mesure, mais j'estime devoir dire que c'est une réponse intelligente à des revendications légitimes qui n'ont que trop attendu ce type de réponse.

Cela étant, monsieur le ministre-président, un accord, pour être mis en œuvre, doit être ratifié par toutes ses composantes, c'est-à-dire par les ministres concernés, par les travailleurs et par les pouvoirs organisateurs concernés.

Je souhaiterais savoir si votre intervention de ce matin signifie que cet accord est effectivement ratifié. Si tel n'est pas le cas, pouvez-vous nous dire dans quels délais il le sera?

Monsieur le ministre de l'Emploi, si cet accord rencontre un certain nombre de revendications, quelques éléments restent néanmoins encore en chantier.

Je souhaite savoir si vous avez l'intention d'ouvrir un champ de débats sur la réduction du temps de travail, sachant que le pré-accord limite la réduction du temps de travail aux fins de carrière, et si vous comptez le faire dans le prolongement ou dans le cadre des tables rondes organisées par la ministre du Travail, Mme Laurette Onkelinx, et dont la presse s'est fait un large écho cette semaine.

Je souhaite également savoir si vous avez poursuivi la réflexion sur le développement du secteur non marchand, particulièrement en articulation avec les centres de services de proximité dont vous aviez signalé, au moment de l'exercice budgétaire, qu'il s'agissait d'une de vos préoccupations et d'un des éléments de mise en œuvre, même si vous l'avez intitulé autrement et que cela figurait sous la rubrique « Régie »?

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

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. — Monsieur le Président, je vais répondre rapidement. Mme Neyts et M. Tomas compléteront mes propos.

Comme l'a rappelé Mme Theunissen, un certain nombre de ministres ont très vite considéré qu'il fallait répondre à bref délai aux revendications du secteur non marchand, qui ont immédiatement été jugées légitimes.

Un des principes intangibles que nous nous sommes fixés était qu'à travail égal doit correspondre un salaire égal. Je remercie en particulier les collègues néerlandophones et les membres du Collège de la VGC d'avoir immédiatement admis cette évidence: il ne pouvait être question de vivre à Bruxelles avec un secteur non marchand à deux ou à trois vitesses. Un travailleur qui effectue le même travail, qu'il dépende du secteur communautaire francophone ou néerlandophone, ou du secteur bicommunautaire, doit être traité de la même manière.

L'originalité de cet accord est d'avoir été conclu sous le chapeau de la Région bruxelloise. Mme Grouwels a rappelé que les compétences régionales en la matière étaient à tout le moins ténues. Le ministre régional de l'Emploi vous en dira quelques mots. C'est une manière assez originale de faire fonctionner les

institutions bruxelloises, — qui atteste de la maturité de nos institutions, — d'associer dans la démarche l'ensemble de nos institutions: la Région, la Commission communautaire commune, la COCOF ou la VGC.

Het akkoord is dus ondertekend door de verschillende Brusselse ministers, zowel in hun hoedanigheid van lid van de Brusselse regering, als van lid van de colleges van de GGC, de COCOF en de VGC.

Nous avons réussi à mettre l'ensemble des institutions bruxelloises autour de la table. Pour répondre à la question de M. Lemaire, un montant de 875 millions sera dégagé dans ce but.

Mme Neyts vous donnera des explications complémentaires, mais je puis déjà vous dire que la répartition des montants nécessaires à la revalorisation et à une réponse aux attentes du secteur se fera sur la base d'une « objectivation » des demandes.

La répartition se fait au marc le franc vers la COCOM, la COCOF et la VGC, en fonction des besoins barémiques des secteurs et certainement pas en fonction d'une clé politique, comme vous paraissiez le craindre. Je puis vous rassurer à cet égard.

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Annemie Neyts-Uyttebroeck, minister.

Mme Annemie Neyts-Uyttebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen. — Mijnheer de Voorzitter, ik wil er allereerst op wijzen dat het de bedoeling was geen discriminaties te laten ontstaan tussen de personeelsleden van de verschillende instellingen en evenmin tussen de instellingen van aan elkaar grenzende territoria. Gelet op het nogal gunstig sociaal akkoord dat in Vlaanderen gesloten was en gelet op het tekort aan verplegend personeel zou het niet goed geweest zijn voor Brussel een akkoord te sluiten waarbij het personeel van de Brusselse verzorgingsinstellingen en de instellingen voor gehandicapten en jongeren in moeilijkheden minder zou verdienen dan elders.

De Nederlandstalige onderhandelaars hebben van meetaf duidelijk gemaakt dat het sociaal akkoord voor de non-profitsector niet kon worden gekoppeld aan de problematiek van de herfinanciering van de Gemeenschappen. En ik dank de Franstalige onderhandelaars die daarvoor begrip hebben getoond.

De cijfers die ik dadelijk zal geven, zijn gebaseerd op de berekeningen van de administratie, op de verslagen van de kabinetten en aangevuld met de berekeningen van de vakbonden.

De totale kostprijs van het sociaal akkoord bedraagt 875 miljoen. Het verschil tussen het oorspronkelijke bedrag van 820 miljoen en de 875 miljoen is het resultaat van de onderhandelingen. Zo is aan de sector bijstand van personen en welzijn toegevoegd de sector sociaal-professionele integratie. Dat bracht een extra kost mee van 20 miljoen voor de COCOF. Dan was er de verhoging van het bedrag voor de aanwervingen ter compensatie van de arbeidsduurvermindering die is uitgebreid tot alle personeel. Oorspronkelijk was de Regering van plan de arbeidsduurverkorting te vertalen in de vorm van een geleidelijke en vervroegde beëindiging van de carrière.

Je parle donc du départ anticipé, en fin de carrière. L'idée était d'introduire cette mesure graduellement, en commençant par les professions physiquement ou psychiquement éprouvantes. En définitive, nous avons décidé d'étendre les mesures relatives à la retraite anticipée ou graduelle à toutes les branches des professions concernées. Le coût de cette opération s'élève à 24 millions supplémentaires pour la COCOF. Pour la VGC, elle représente 55 millions supplémentaires.

De verdeling tussen de drie gemeenschapscommissies is: GGC 176,7 miljoen, COCOF 558,7 miljoen en VGC 139,7 miljoen.

Deze bedragen worden verdeeld over de vijf eerstkomende begrotingsjaren, van 2001 tot 2005. Het eerste effect zullen we dus zien in de begroting van 2001.

Comment se fait cette répartition? Il y a, d'une part, une répartition égale de l'harmonisation barémique sur les cinq ans — à raison de 20 % par an — et, d'autre part, un étalement dans le temps des embauches compensatoires sur les trois années 2001, 2002 et 2003. En outre, pour la première année, la diminution du temps de travail sera introduite pour le personnel âgé de 55 ans et plus. A partir de 2002, elle sera introduite pour le personnel se situant dans la tranche d'âge de 50 à 54 ans et à partir de 2003 pour le personnel se situant dans la tranche d'âge de 45 à 49 ans.

Quel est l'impact budgétaire de cet étalement? En 2001, un montant de 215,7 millions sera mis à la disposition des Commissions communautaires; en 2002, ce montant s'élèvera à 408,9 millions, en 2003 à 579,3 millions, en 2004 à 727,2 millions et enfin en 2005, à 875 millions au total.

Ik zal nu antwoorden op de concrete vragen van mevrouw Grouwels.

De loonorganisatie gebeurt op basis van de barema's die van toepassing zijn in de paritaire commissie 305.01 zoals vastgesteld op 1 juni 2000. De basisprincipes van ons akkoord zijn dezelfde als deze van de andere akkoorden, zowel het federale als dat van het Vlaams Gewest en van de Vlaamse Gemeenschap. Het enige belangrijke verschil met het Vlaamse akkoord betreft de referentie-paritaire commissies. In Vlaanderen gaat het om de paritaire commissie 319.01. Naar verluidt zouden de barema's van dit akkoord weldra worden verhoogd tot het niveau van de paritaire commissie 305.01.

Enfin, je dirai en conclusion qu'il est bien évident que la mobilisation d'un montant total de 875 millions pour financer ces engagements « à pleine vitesse », à partir de 2005, viendra en diminution du montant total qui pourra être consacré aux dépenses strictement régionales.

Wij verwachten dat de evolutie van de gewestmiddelen ervoor zal zorgen dat dit een haalbare kaart is. Aangezien wij vrijwel een nulgroei van de uitgaven kunnen constateren terwijl de ontvangsten geleidelijk toenemen, blijft er nog voldoende budgettaire ruimte over. Met de ondertekening van dit akkoord brengen wij het budget van ons Gewest zeker niet in gevaar.

M. le Président. — La parole est à M. Eric Tomas, ministre.

M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — Monsieur le Président, une partie des questions s'adressait au ministre de l'Emploi.

Je voudrais d'ailleurs dire à Mme Grouwels que je suis étonné de l'entendre déclarer qu'il ne s'agit pas d'une compétence régionale. Il est évident que tout ce qui concerne l'emploi, même dans le secteur non marchand et même si les commissions communautaires ne sont qu'une émanation de notre Conseil régional, est une matière régionale. Par conséquent, l'accord dans le secteur non marchand comprend, à mon initiative, un volet extrêmement important sur le développement de la politique régionale de l'emploi afin d'améliorer les conditions de travail et le service à la population.

C'est une première étape significative en faveur de la réduction du temps de travail en fin de carrière, mais il entre bien dans mes intentions de discuter avec les acteurs du secteur non marchand des modalités pratiques de cette nécessaire intensification de la politique régionale de l'emploi et, dans le même temps, d'amorcer une discussion plus fondamentale sur la réduction du temps de travail et le développement des services de proximité.

Je dois vous dire qu'au soir même de la conclusion de cet accord, mes collaborateurs ont déjà pris contact en ce sens avec des représentants du secteur non marchand et j'ai l'intention de finaliser pour l'automne prochain un vaste plan pour le développement de l'emploi dans l'économie sociale et le non marchand.

M. le Président. — La parole est à Mme Anne-Françoise Theunissen.

Mme Anne-Françoise Theunissen. — Monsieur le Président, je voudrais être certaine d'avoir bien compris le ministre-président.

Si l'accord a été signé, c'est qu'il l'a été par toutes les composantes. Nous ne sommes donc plus dans un pré-accord, mais bien dans un accord qui peut être mis en œuvre.

Je remercie le ministre Tomas pour sa réponse et pour l'agenda des discussions sur la réduction du temps de travail.

M. le Président. — La parole est à M. Michel Lemaire.

M. Michel Lemaire. — Monsieur le Président, avec l'humilité qui me caractérise, je ne suis pas sûr d'avoir tout compris. Je vous remercie en tout cas pour vos réponses, madame la ministre, et je vous serais reconnaissant de bien vouloir nous les communiquer par écrit le plus rapidement possible. *(Assentiment de Mme Neyts-Uyttebroeck, ministre.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Grouwels.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb begrepen dat dit akkoord wordt gefinancierd uit de budgettaire ruimte en dat er geen sprake is van trekkingsrechten.

Het verbaast mij dat de minister belast met Tewerkstelling verklaart rechtstreeks verantwoordelijk te zijn voor de tewerkstelling in sectoren die afhankelijk zijn van de Gemeenschapscommissies. Ik dacht dat deze commissies zelf een oplossing moesten zoeken voor de problematiek. Het is niet normaal dat er gewestmiddelen worden aangewend voor de financiering van loonovereenkomsten met betrekking tot sectoren die afhankelijk zijn van de Gemeenschapscommissies.

M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — Monsieur le Président, je crois que nous ne nous comprenons pas.

Les Commissions communautaires, qu'il s'agisse de la Commission communautaire commune ou des deux commissions monocommunautaires, sont une émanation de notre Région. Elles exercent donc d'une certaine manière des compétences qui, dans d'autres cénacles, ne sont pas éclatées entre diverses commissions.

Lorsqu'on veut faire une politique générale au niveau de la Région, cela a nécessairement des effets dans un certain nombre de matières qui, pour le moment, sont exercées par les Commissions communautaires. La Commission communautaire commune en particulier a aussi des compétences dans le secteur non marchand.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Wij zullen deze redenering onderzoeken.

De Voorzitter. — Minister Neyts-Uyttebroeck heeft het woord.

Mevrouw Annemie Neyts-Uyttebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen. — Er is geen sprake van trekkingsrechten in zoverre trekkingsrechten impliceren dat men er gebruik van maakt naargelang de noodwendigheden. Het zijn middelen die ter beschikking worden gesteld van de commissies om hun verplichtingen na te komen. Het gaat dus om dotaties.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Het is niet duidelijk of er trekkingsrechten, dan wel gewestmiddelen worden gebruikt om een tewerkstellingsbeleid te voeren.

Mevrouw Annemie Neyts-Uyttebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen. — Het zijn middelen die vanuit de gewestbegroting worden overgeheveld naar de commissies zodat zij de verplichtingen kunnen nakomen die wij in onze drievoudige hoedanigheid hebben aangegaan. Budgettair-technisch gezien zal men de dotaties aan de commissies verhogen.

De Voorzitter. — Mag ik de leden erop wijzen dat een dringende vraag samen met het antwoord niet meer dan vijf minuten in beslag mag nemen?

Ik zal het reglement vanaf nu strikter toepassen.

Je rappelle qu'en principe, le temps de parole est de cinq minutes pour les questions d'actualité, question et réponse comprises.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. ALAIN ADRIAENS A M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRETE PUBLIQUE ET DU COMMERCE EXTERIEUR SUR LA DEMANDE DE PERMIS POUR LA CONSTRUCTION DE DIVERSES INSTALLATIONS LIEES AU CENTRE DE TRI DE FOREST

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER ALAIN ADRIAENS AAN DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, NATUURBEHOUD, OPENBARE NETHEID EN BUITENLANDSE HANDEL OVER DE AANVRAAG VAN EEN VERGUNNING VOOR DE BOUW VAN DIVERSE INSTALLATIES GEKOPPELD AAN HET SORTEERCENTRUM VAN VORST

M. le Président. — La parole est à M. Alain Adriaens pour poser sa question.

M. Alain Adriaens. — Monsieur le Président, fin de la semaine dernière, la presse relayait les craintes émises par les habitants du bas de Forest et communiquées par leur comité. Ces personnes s'inquiétaient des conséquences sur la qualité de leur

environnement d'une demande de permis introduite par la Région. Celle-ci souhaite adjoindre au centre de tri existant de nouvelles installations comme un vaste parking pour les camions-poubelles, un bâtiment pour le personnel et un centre de tri de déchets chimiques ménagers.

Il me revient que la commission de concertation qui a examiné cette demande de permis partage les inquiétudes des habitants puisqu'elle a indiqué que la Région devait introduire une demande de permis de classe 1A, lequel impose la réalisation d'une étude d'incidence. En effet, la commission de concertation a considéré que le centre de tri existant et les nouvelles installations formaient une unité technique et géographique; de plus, économiquement, l'actionnaire majoritaire — si je puis m'exprimer ainsi — de toutes ces entreprises est l'Agence Bruxelles-Propreté, un pararégional.

Je vous poserai deux questions, monsieur le ministre. Partagez-vous l'avis de la commission de concertation et comptez-vous introduire une nouvelle demande de permis de classe 1A?

Par ailleurs, les habitants se plaignent de plus en plus de nuisances dans cette zone du bas de Forest. Selon eux, celles-ci seraient générées par des installations de la Région — qu'il s'agisse du centre de tri ou de la station d'épuration — et provoqueraient une baisse de la nappe phréatique, avec un ébranlement des maisons en conséquence, ainsi qu un assèchement de la zone humide du Bempt.

Partagez-vous ces inquiétudes et, en tant que potentiel responsable de tous ces désagréments, envisagez-vous, dans le cadre d'une étude d'incidence, d'étudier toutes les conséquences des installations de la Région dans cette zone industrielle proche de quartiers habités?

M. le Président. — La parole est à M. Gosuin, ministre.

M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, le 14 juillet, le gouvernement sera saisi d'une proposition visant à entamer — ou non — une étude d'incidence, conformément à la demande de la commission de concertation. Il ne m'appartient pas de préjuger ici de la décision qui sera prise.

Je voudrais simplement souligner que l'argumentation de l'unité technique ne tient absolument pas la route d'un point de vue juridique car il ne s'agit pas d'adjoindre au centre de tri un centre logistique, mais bien de créer un centre logistique pour Bruxelles-Propreté. Les relations avec le centre de tri sont les mêmes que celles qui existent entre n'importe quel producteur de déchets et ce centre, qui reçoit d'ailleurs des déchets de toutes provenances. Il ne faut pas en déduire que je proposerai — ou pas — une étude d'incidence. Je n'ai pas à donner à cette Assemblée la primeur de la note qui sera examinée au sein du Gouvernement. Je pourrais vous en dire davantage la semaine prochaine lorsque le Gouvernement aura statué sur ce point.

En ce qui concerne les éventuelles nuisances, je ne dispose d'aucun argument ni d'élément scientifique me permettant de corroborer d'éventuelles craintes. Je n'ai d'ailleurs été saisi d'aucune demande précise à cet égard, en dehors de ce que j'ai pu lire dans les journaux.

Je rappelle qu'il s'agit d'une zone industrielle, où les exploitations sont donc soumises à des demandes de permis d'environnement. Qu'il soit précédé par un rapport d'environnement ou par une étude d'incidence, le permis d'environnement a comme contrainte de déterminer les conditions d'exploitation et d'évaluer les impacts sur l'environnement. Si un permis est délivré, il sera bien entendu tenu compte de tous les éléments environnementaux; c'est le but d'un tel permis. C'est aussi le rôle d'une zone industrielle de recevoir des infrastructures industrielles.

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

M. Alain Adriaens. — Monsieur le Président, j'attendrai le 14 juillet pour connaître la décision du Gouvernement au sujet de l'étude d'incidence. Je m'étonne cependant de la réponse du ministre sur le manque d'éléments relatifs aux nuisances émanant de certaines installations. Si je ne m'abuse, M. Gatz a posé, il y a un an environ, une question concernant les plaintes des riverains de la station d'épuration dont les bâtiments subissaient des mouvements à la suite de pompages de la nappe phréatique. En l'occurrence, les quartiers considérés sont à peine plus loin, de sorte qu'il y a peut-être suffisamment d'éléments pour estimer que ces installations de la Région — la station d'épuration et le rabattement de la nappe phréatique — y provoquent des nuisances.

M. le Président. — La parole est à M. Gosuin, ministre.

M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Monsieur le Président, M. Adriaens est suffisamment au fait des problèmes pour savoir qu'il existe une grande différence entre la construction d'une station d'épuration nécessitant un rabattage de la nappe phréatique en raison de fondations descendant parfois à plus de trente mètres de profondeur, avec des conséquences pour un bâtiment imbriqué dans le terrain, et des infrastructures légères comme des hangars industriels qui, peu exigeants au point de vue fondations, n'ont aucune influence sur la nappe phréatique. Il faut éviter de mélanger les problèmes. La réalisation d'un ouvrage important qui nécessite un travail profond en sous-sol implique toujours des rabattages de nappes phréatiques dans les zones marécageuses de Bruxelles, avec d'éventuelles implications en termes de stabilité pour les immeubles proches. Toutefois, ce n'est pas le cas dans la zone du Bempt.

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER AAN DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, NATUURBEHOUD, OPENBARE NETHEID EN BUITENLANDSE HANDEL OVER DE WERKING VAN HET BRUSSELS OBSERVATORIUM VOOR DUURZAME CONSUMPTIE

QUESTION D'ACTUALITE DE MADAME ADELHEID BYTTEBIER A M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRETE PUBLIQUE ET DU COMMERCE EXTERIEUR SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'OBSERVATOIRE BRUXELLOIS DE LA CONSOMMATION DURABLE

De Voorzitter. — Mevrouw Byttebier heeft het woord voor het stellen van haar vraag.

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Mijnheer de minister, de overigens goede samenwerking tussen het Brussels Observato-

rium voor duurzame consumptie van Nederlandstalige en Franstalige consumentenorganisaties, en het BIM, werd opgestart op 1 januari 1999 en wordt normaal gezien na anderhalf jaar, vandaag, 30 juni, opgedoekt. In zijn activiteitenverslag, dat iedereen ongetwijfeld ontvangen heeft, wordt duidelijk dat het observatorium heeft gewerkt aan gedragsverandering bij de consumenten zelf om hen aan te moedigen meer producten die op duurzame manier werden vervaardigd, aan te kopen en te gebruiken. Het heeft een telefoonnummer waar consumenten terecht kunnen met vragen, en een eigen website. Men vindt het bovendien op allerlei stands en drie keer per jaar zet het een bepaald project op stapel.

Deze instelling heeft een belangrijke rol te vervullen in het Brussels Gewest, zeker wanneer men weet dat volgens het afvalstoffenplan de afvalproductie in Brussel tegen 2002 met 10 % moet worden verminderd.

Vandaar mijn vragen. Mijnheer de minister, zal het observatorium zijn werking kunnen voortzetten? Worden daartoe voldoende middelen uitgetrokken? Zo ja, dan is het misschien opportuun dat er op langere termijn wordt gewerkt.

Ongetwijfeld hebben de door het observatorium uitgevoerde onderzoeken heel interessante gegevens opgeleverd. Worden die geëvalueerd? Vermoedelijk maakt dit een evolutie duidelijk naargelang de doelgroep, de leeftijdscategorie en de buurten, al dan niet achtergesteld. Met andere woorden, trekt men conclusies uit anderhalf jaar ervaring?

De Voorzitter. — Minister Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel. — Mijnheer de Voorzitter, de overeenkomst met het Onderzoeks- en Informatiecentrum van verbruikersorganisaties wordt momenteel geëvalueerd. Het OIVO heeft al een eerste activiteitenrapport over achttien maanden werking opgemaakt. Momenteel zijn er besprekingen aan de gang om tot een nieuwe overeenkomst te komen. De ervaring van de eerste achttien maanden zal als basis dienen.

Tot dan geldt de oude overeenkomst die met vier maanden wordt verlengd. De Regering heeft al in geldmiddelen voorzien voor meer dan een jaar bestemd voor het preventiewerk van het centrum.

Wij handhaven onze doelstelling, zelfs indien wij andere middelen moeten gebruiken om ze te verwezenlijken.

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Wordt er gewerkt aan een evaluatie?

De heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel. — Ja, dat is ook de reden waarom de overeenkomst met vier maanden werd verlengd.

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER GUY VANHENGEL AAN DE HEER JACQUES SIMONET, MINISTER-VOORZITTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, EN MEVROUW ANNEMIE NEYTS-UYTTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, OVER DE BRUSSELSE TROEVEN OP DE WERELDTENTOONSTELLING TE HANNOVER

QUESTION D'ACTUALITE DE M. GUY VANHENGEL A M. JACQUES SIMONET, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, ET MME ANNEMIE NEYTS-UYTTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGEE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, SUR LES ATOUTS BRUXELLOIS A L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE HANOVRE

QUESTION D'ACTUALITE JOINTE DE M. WILLEM DRAPS SUR LA DIFFUSION, LORS DES JOURNEES BRUXELLOISES A L'EXPO 2000 DE HANOVRE, D'UN DOCUMENT DE LA COMMUNAUTE FLAMANDE

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER WILLEM DRAPS OVER DE VERSPREIDING VAN EEN DOCUMENT VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP TIJDENS DE BRUSSELDAGEN OP DE WERELDTENTOONSTELLING 2000 IN HANNOVER

De Voorzitter. — De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb mij veroorloofd een actualiteitsvraag in te dienen over de troeven van ons land en ons Gewest in Hannover, omdat ik meende dat er enige commotie was ontstaan bij een nochtans vriendelijke, charmante en aangename collega die ik zelfs een vriend mag noemen, de heer Draps. Hij heeft zich namelijk ten zeerste gestoord aan een zinnetje in een foldertje dat naar aanleiding van de Brusseldagen werd verspreid. Daarin beroemt Vlaanderen zich erop dat een derde van de Brusselaars gebruik maakt van de voorzieningen die Vlaanderen inzake onderwijs en cultuur aanbiedt. Ik zal de heer Draps, die hierover zeer verbolgen is, eens uitnodigen in de Ancienne Belgique waar hij « In levende lijve » kan ondervinden dat soms zelfs meer dan 30 % anderstaligen, inzonderheid Franstaligen, de door de Vlaamse Gemeenschap aangeboden voorzieningen, smaakt.

De Voorzitter. — Mijnheer Vanhengel, de heer Draps zal zo meteen zijn vraag stellen.

De heer Guy Vanhengel. — Mijnheer de Voorzitter, u hebt een partijgenote meer dan voldoende tijd gegund om haar vraag te stellen.

De Voorzitter. — Ik zei alleen dat de heer Draps zijn vraag straks zal stellen.

De heer Guy Vanhengel. — Bovendien kan ik de heer Draps verwijzen naar het kleuteronderwijs. Bijna 25 % van alle Brusselse kleuters zit in het Nederlandstalig kleuteronderwijs.

Naar aanleiding van die wereldtentoonstelling, waarvan ik vind dat het Brussels Gewest een schitterende bijdrage heeft geleverd om onze hoofdstad in de kijker te plaatsen, mag ik toch even stilstaan bij een plezante anekdote. Ik heb daarvoor de *Expo Guide* van de wereldtentoonstelling ter hand genomen. Daarin wordt België, net zoals alle andere landen, in tien regels gepresenteerd. Wat wij bijzonder treft, is dat de aandacht wordt gevestigd op één van onze merkwaardigste troeven, een troef die ikzelf niet kende. Ik wil er dan ook enkele vragen over stellen. Ik citeer uit de *Expo Guide*: *«Das Land hat bedeutende Forschungserfolge in der Züchtung von Bananen, die zu den wichtigsten Nahrungsmitteln in den Entwicklungsländern gehören.»* België wordt dus aangekondigd als een land dat bijzonder begaan is met wetenschappelijk onderzoek in verband met bananen. Naast onze chocolade en het Belgische bier pakken we wereldwijd uit met bananen. Dat is toch het vermelden waard.

Graag kreeg ik van de minister-voorzitter een antwoord op de volgende vragen.

Weet hij daarover iets meer?

Gaat het hier om wetenschappelijke instellingen gevestigd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die zich met deze materie bezighouden?

Steunt het Brussels Hoofstedelijk Gewest het biotechnologisch onderzoek naar het telen van bananen en de betrokken onderzoeksinstellingen?

Wat is onze bijdrage in deze belangwekkende voorstelling van België in Hannover?

M. le Président. — La parole est à M. Willem Draps pour poser sa question jointe.

M. Willem Draps. — Monsieur le Président, ma question a été jointe à celle de M. Vanhengel; elle a pourtant un autre propos.

Depuis treize ans qu'il m'est donné de siéger dans les différentes assemblées parlementaires de ce pays, je ne crois pas m'être distingué par une propension immodérée à poser des questions sur des aspects communautaires ou linguistiques pointus. J'ai eu le privilège d'accompagner la délégation de notre Parlement aux journées bruxelloises qui se sont tenues à l'Expo 2000 d'Hanovre les 28 et 29 juin. J'ai été surpris de constater que le seul document qui faisait référence à l'événement et qui était disponible sur un vaste comptoir où des hôtesses assuraient sa distribution, était un document intitulé « La Flandre met pleins feux sur Bruxelles », en quatre langues, surmonté de ce que j'avais pris pour un logo ou une marque commerciale visant à défendre l'image de Bruxelles à l'étranger: « Kisses from Brussels », également repris sur une carte postale que je vous montre ici, au demeurant disponible sur place, avec indication de l'auteur de ce slogan: la Région de Bruxelles-Capitale.

J'ai examiné ce document et effectivement, monsieur Vanhengel, on y indique que la Flandre a un rôle important à Bruxelles et qu'un tiers de la population bénéficie des facilités octroyées par la Communauté flamande. Je ne contesterai pas le fond — c'est un point de vue — car tel n'est pas mon propos.

« Bruxelles, capitale de la Flandre. » « C'est pourquoi la Flandre met Bruxelles en évidence. » On peut comprendre ce genre de propos de la part de la Communauté flamande; — il y avait également des brochures distribuées par la Communauté française —, mais je ne veux pas intervenir sur cet aspect des choses. Outre le slogan: « Kisses from Brussels », ce document reprend des photos d'un défilé auquel nous avons tous assisté et qui a été organisé pour assurer la promotion du prêt-à-porter, de la couture, de nos entreprises bruxelloises dans le domaine de la maroquinerie, défilé par ailleurs fort plaisant, apprécié de manières diverses en fonction des sensibilités toutes personnelles des gens.

On voit, par exemple, les cochons qui accompagnaient, de façon tout à fait imagée, les mannequins. Mais ce n'est pas ce qui m'a choqué à Hanovre.

Ce qui m'a heurté, c'était de voir que le document en question était « i.s.m. » *in samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

La photo que l'on y voit est celle du défilé de la Région bruxelloise et le slogan « Kisses from Brussels » est repris en tête du document.

Il me semblerait que les campagnes de promotion de l'image de Bruxelles et de la représentation à Bruxelles, qui sont le fait de la Région, doivent rester propres à celle-ci. Selon moi, il ne sied pas que la Communauté flamande — ou la Communauté française, d'ailleurs — s'approprie de la sorte le fait régional bruxellois pour le revendiquer dans une exposition universelle.

Voilà le point que je souhaitais évoquer.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Simonet, minister-voorzitter.

De heer Jacques Simonet, minister-voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek. — Mijnheer de Voorzitter, de vraag van de heer Vanhengel heeft noch betrekking op de Brusselse dagen, noch op het Brusselse deel van het Belgisch paviljoen. Al ben in geen expert inzake bananen, zal ik toch trachten een antwoord te geven op zijn vraag. Indien de inlichtingen die ik hem verschaf niet volstaan, zal ik hem een *print out* overhandigen van de internetsite www.cgia.org/pgri-initba, waarop hij alle inlichtingen in verband met de bananenteelt kan terugvinden, evenals de personalia van professor Ronny Swennen die hem ongetwijfeld meer uitleg zal kunnen geven. De KUL beschikt over een laboratorium dat gespecialiseerd is in de bananenteelt en dat nauw samenwerkt met de FAO. Wist de heer Vanhengel trouwens dat er meer dan 1 000 bananenvarieteiten bestaan? Zij worden in proefbuisjes bewaard en de zaden worden over heel de wereld verspreid teneinde de teelten te verbeteren en varieteiten te vinden die aan alle ziekten kunnen weerstaan. Het verheugt mij dat in ons land dergelijke projecten bestaan waarmee men tracht de hongersnood terug te dringen.

In mijn hoedanigheid van minister bevoegd voor wetenschappelijk onderzoek heb ik geen weet van een verzoek om samen te werken met Brusselse universiteiten.

Et pour le surplus, M. Vanhengel se souviendra que mon prédécesseur était extrêmement préoccupé du devenir d'une partie de cette ville qu'il baptisait poétiquement « la banane ».

C'est peut-être cela qui a justifié votre intervention! *(Exclamations.)*

De Voorzitter. — Mevrouw Neyts-Uyttebroeck, minister, heeft het woord.

Mevrouw Annemie Neyts-Uyttebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen. — Mijnheer de Voorzitter, onze reis naar Hannover was inderdaad doorspekt met allerlei plezierige en minder plezierige aspecten. De organisatie van de Brusseldagen heeft ons voor een aantal materiële problemen gesteld die we niet hadden kunnen oplossen zonder de steun en de samenwerking van het Waalse Gewest, la Communauté Bruxelles-Wallonie en het Vlaamse Gewest.

Ceux qui nous ont accompagnés ont pu goûter aux joies du pavillon belge. Lorsqu'on y pénètre, on peut voir, à droite en entrant, à gauche en sortant, l'espace fédéral, pas très grand, un peu sombre. De là, nous sommes allés, pour les journées protocolaires, vers l'espace de la Région wallonne où nous nous sommes installés sur les gradins pour écouter les discours des uns et des autres. J'y ai vécu le moment un peu curieux où le commissaire général de l'Exposition ne savait plus en quoi j'étais compétente et en quoi je ne l'étais pas; je lui ai dit de ne pas s'en faire. Nous sommes ensuite allés visiter l'espace Wallonie-Bruxelles et nous avons pu constater que, sous le sol, était insérée en lettres bleues, l'appellation Wallonie-Bruxelles. Les membres les plus respectueux de la délégation en ont fait le tour, bien évidemment; d'autres membres, qui l'étaient peut-être un peu moins, ont osé l'enjamber et Dieu sait si certains n'ont pas osé la fouler aux pieds ! ... Nous sommes ensuite allés à l'espace bruxellois qui, aux termes d'un accord de coopération conclu sous le Gouvernement précédent, mesure 112 m^2 hors tout et 89 m^2 d'espace utile, ce qui est trop petit pour héberger tous les membres de nos délégations respectives et les membres éminents de la presse et certainement pour laisser se dérouler le *Art, Food and Fashion show*. La Région flamande a eu la gentillesse de nous prêter son espace pour la durée de la cérémonie protocolaire, encore que le défilé n'avait pas grand-chose de protocolaire ! Pour annoncer cet événement, la Région flamande s'est en effet fendue d'un petit dépliant en quatre volets qui a été distribué, me dit-on — tout cela pour rassurer M. Draps — uniquement la veille et le jour même, donc le dimanche et le lundi, entre autres pour expliquer aux visiteurs pour quelles raisons ces différents espaces, sous leurs différentes appellations, ne seraient pas ouverts au public, mais uniquement aux représentants officiels des différentes délégations. Si on compare ce petit dépliant à la splendide brochure *Wallonie-Bruxelles*, je me demande comment on peut se formaliser.

Cela étant, monsieur Draps, j'espère que vous apprécierez la solidarité des Régions qui ont mis leurs espaces à notre disposition pour que nous puissions organiser notre journée protocolaire. Il fut d'autres temps où la Région flamande ne se préoccupait pas, pour ne pas dire plus, de ce que la Région bruxelloise pouvait prendre comme initiatives. Elle aurait pu dire que c'était nous — et en l'occurrence votre serviteur et ses collaborateurs — qui avions organisé tout cela. Tout aurait été parfait si cela s'était déroulé de cette manière mais il n'est jamais trop tard pour apprendre et on fera mieux la prochaine fois.

M. le Président. — La parole est à monsieur Draps.

M. Willem Draps. — Permettez-moi, M. le Président, de faire une petite remarque supplémentaire. Je crois quand même que le seul document qui faisait référence aux journées bruxelloises est celui dont j'ai parlé, le document de la Communauté Wallonie-Bruxelles, étant intemporel et n'étant d'ailleurs pas distribué de la même manière puisque ceux auxquels j'ai fait référence se trouvaient à l'avant du comptoir; les autres, il fallait aller les chercher.

Je considère néanmoins, madame la ministre, que le prix de la mise à disposition de l'espace du défilé « les mannequins parmi les cochons » est quand même relativement élevé si réellement, la Région bruxelloise doit à cette occasion perdre son identité.

Voilà ma seule remarque.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. MICHEL LEMAIRE A M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRETE PUBLIQUE ET DU COMMERCE EXTERIEUR, SUR L'INTENTION DU MINISTRE D'INTERDIRE LA CIRCULATION DES VEHICULES LES PLUS POLLUANTS LES JOURS OU LE SEUIL D'OZONE EST ATTEINT

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER MICHEL LEMAIRE AAN DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, NATUURBEHOUD, OPENBARE NETHEID EN BUITENLANDSE HANDEL, OVER HET VOORNEMEN VAN DE MINISTER OM HET GEBRUIK VAN DE MEEST VERVUILENDE VOERTUIGEN TE VERBIEDEN OP DE DAGEN DAT DE OZONDREMPEL OVERSCHREDEN WORDT

QUESTION D'ACTUALITE JOINTE DE MME GENEVIEVE MEUNIER SUR LA POSITION DEFENDUE PAR LE GOUVERNEMENT SUITE A L'ECHEC DE LA CONCILIATION DANS LE PROCES DE L'OZONE

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW GENEVIEVE MEUNIER OVER HET STANDPUNT VAN DE REGERING NA DE MISLUKTE VERZOENING IN HET OZONPROCES

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

M. Michel Lemaire. — Monsieur le Président, messieurs, les ministres, chers collègues, pendant que nos Excellences représentaient la Région bruxelloise à Hanovre, avec le succès que l'on vient d'évoquer, les plus faibles d'entre nous devaient affronter les turpitudes quotidiennes de notre Région. Nous avons ainsi été confrontés au problème de l'ozone. Mme Fraiteur a d'ailleurs interrogé récemment le ministre Gosuin sur cette problèmatique, mais nous avions regretté le caractère évasif de sa réponse. Depuis lors, le ministre s'est prononcé et a décidé qu'au-dessus d'un seuil d'ozone fixé à 240 microgrammes par m^3, il serait interdit aux voitures engendrant de tels effets pervers de circuler en Région bruxelloise.

Pourtant, renseignements pris, il paraîtrait que, depuis 1995, on n'aurait contrôlé ce dépassement qu'une fois par an alors qu'un taux nettement inférieur de 180 microgrammes/m^3 aurait été observé plus de 50 fois depuis plusieurs années. En outre, la législation que nous avons votée, il y a peu de temps, exigeait que des mesures soient prises dès le moment où le taux d'ozone dépassait 120 microgrammes/m^3. Si mes renseignements ne sont pas exacts, je compte sur vous, monsieur le ministre, pour les rectifier.

Dès lors, je voudrais savoir ce qu'il en est. Estimez-vous que ces mesures sont réellement efficaces étant donné la situation

que je viens d'évoquer? De quelle façon allez-vous distinguer les bons et les mauvais véhicules?

D'une manière générale, il semblerait que ces mesures relèvent davantage du fédéral que du régional. On pourrait donc s'interroger sur la portée réelle des initiatives que vous prenez. Existe-t-il une possibilité de négocier de façon plus intense avec d'autres niveaux de pouvoir, où votre parti est largement représenté? Seriez-vous prêt à tenir compte des mesures que nous avons proposées dans le but de mener une opposition constructive, mesures qui envisagent de régler la problématique des zones 30 et celle du stationnement, de trouver une solution à la circulaire De Saeger? ...

Voilà les quelques questions que je souhaitais vous poser.

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

Mme Geneviève Meunier. — Monsieur le Président, messieurs les ministres, chers collègues, à la suite de l'action en justice intentée par une association fort active en matière d'environnement et de lutte contre la pollution par l'ozone, la Région a proposé une conciliation. D'après ce que j'ai lu dans la presse, l'association aurait rejeté la conciliation, pour le motif que la proposition faite par la Région bruxelloise était tout à fait inconsistante. En fait, la proposition de la Région bruxelloise, largement relayée par la presse, consiste à interdire la circulation des voitures les plus polluantes, uniquement lorsque le seuil de 240 microgrammes/m^3, calculé sur une heure, est dépassé.

Il semblerait que ce seuil ne soit jamais dépassé en Région bruxelloise. Aussi, les mesures que vous proposez et qui seraient en tout cas transposées dans un projet d'arrêté d'application de l'ordonnance du 25 mars 1999 sur la qualité de l'air, ne seraient dans la pratique jamais appliquées.

Ce seuil ne répondrait donc pas aux attentes, étant donné qu'il ne pourrait s'appliquer en Région bruxelloise. Par ailleurs, les pics d'ozone et toutes les conséquences négatives sur la santé de la population se situent bien en-deçà de ce seuil.

Cela m'amène, monsieur le ministre, à vous poser deux questions.

Par rapport au procès en cours, quelle est la position que la Région adoptera lors de la prochaine audience, au mois de juillet, à la suite de l'échec de la conciliation?

Ne conviendrait-il pas de réduire ce seuil, inapplicable en Région bruxelloise parce que trop élevé, à 120 microgrammes/m^3 non pas calculé sur une moyenne d'une heure mais de huit heures?

M. le Président. — La parole est à M. Gosuin, ministre.

M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Monsieur le Président, ce débat nous plonge parfois dans le surréalisme le plus profond. Il y a quinze jours, on ne cessait de dire que nous nous acheminions vers des catastrophes environnementales et que les plafonds de pollution allaient être atteints.

Or, les plafonds de pollution fixés actuellement par la directive européenne sont de l'ordre de 360 microgrammes/m^3. J'avais cru comprendre, il y a deux semaines, que nous allions à une vitesse V-V' vers ces situations de pollution et qu'une certaine passivité était reprochée aux pouvoirs publics.

Aujourd'hui, je fais une proposition visant à anticiper la future directive européenne et, à la différence d'autres pays comme la France, à prévoir un système qui se calque directement sur la nouvelle norme, soit 240 microgrammes/m^3. En d'autres termes, il s'agit d'une adaptation d'une future directive européenne — et j'entends qu'en réalité, cette norme, qui sera fixée par la Commission européenne, représentera un seuil jamais atteint en Région bruxelloise. Est-ce à dire que finalement, la situation en termes de pollution par l'ozone n'est nullement inquiétante et problématique?

A cet égard, je voudrais préciser que la proposition que nous formulons ne vise pas simplement l'ozone, mais deux autres polluants, à savoir les NOx et les oxydes de souffre.

Elle vise aussi à utiliser le modèle « Céline » dans une optique de prévision, afin de ne jamais nous trouver avec une pollution de 240 microgrammes/m^3. Cela signifie que les mesures à prendre sont d'ordre préventif pour éviter de nous retrouver dans une situation de pollution, telle que décrite dans la future directive européenne car, je le rappelle, au stade actuel, la norme est de 360 microgrammes/m^3.

En ce qui concerne la norme de 120 microgrammes/m^3, il est fait référence à une valeur-cible, qui figure effectivement dans l'ordonnance, mais qui est une moyenne calculée sur l'année.

Je puis vous assurer qu'aucun problème ne se pose. En effet, nous sommes loin d'atteindre cette norme de 120 microgrammes/m^3.

Si donc on m'incite à me calquer sur cette valeur-cible, rien ne sera jamais entrepris, tandis que, suivant la proposition, le seuil risque d'être dépassé, selon les étés, deux, trois fois, ou pas du tout. Et tant mieux si nous ne devons pas faire face à une situation de pollution telle que conçue dans la future directive européenne!

J'en viens à la collaboration. J'ai déposé le projet qui fait l'objet de réflexion et de recherche de la part de mon administration. Ce document consiste en une vingtaine de pages. J'en ai saisi la conférence interministérielle de l'Environnement et j'ai cru noter déjà un intérêt plus que chaleureux de la part de la ministre des Communications.

J'espère pouvoir travailler sur base de cette note et si l'un ou l'autre partenaire fédéral veut la modifier ou la renforcer je suis ouvert au dialogue. Ma proposition a pour but en réalité de combler un vide juridique grave en Belgique, à savoir l'absence de normes d'émission pour les véhicules en fonctionnement et l'absence de contrôle des polluants.

C'est bien entendu dans cet ensemble de mesures que s'inscrit ma proposition.

M. le Président. — La parole est à M. Michel Lemaire.

M. Michel Lemaire. — Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir précisé la valeur moyenne reprise dans l'ordonnance. Il est vrai que la moyenne établie sur l'année est de 120 microgrammes.

Pour le reste, j'ai l'impression que vous faites plus volontiers du vent que de l'ozone!... car quand vous parlez de 240 microgrammes/m^3, selon mes informations, depuis plusieurs années cette mesure n'a pas été atteinte.

M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Cette mesure a été atteinte à cinq reprises depuis 1995, dont trois fois en 1995.

La question n'est pas d'accepter la proposition que j'ai formulée; si des partenaires, par exemple au niveau fédéral, esti-

ment qu'il faut être encore plus strict, j'en serai heureux car cela amènera à fixer des normes à l'émission, des contrôles polluants. C'est donc une mesure préventive.

La mesure entrera en vigueur bien en deçà des 240 microgrammes/m^3, car il y a un phénomène de formation que l'on peut évaluer entre 24 et 48 heures. Ce n'est pas au moment du pic d'ozone qu'il faut prendre des mesures, mais avant. Cela signifie que si, à 120 microgrammes, le modèle « Céline » décèle, pour des raisons météorologiques, et toutes choses restant égales, le risque d'atteindre un certain seuil d'alerte, on peut prendre des mesures de précaution.

M. Michel Lemaire. — Vous n'avez pas répondu à ma question.

M. le Président. — Vous avez posé votre question. Vous n'avez pas obtenu satisfaction, mais c'est une autre affaire.

La parole est à Mme Geneviève Meunier.

Mme Geneviève Meunier. — Monsieur le ministre, vous n'avez pas écouté mon interpellation le mois dernier, car je n'ai pas changé d'avis au niveau du seuil: nous proposions déjà le seuil de 120 microgrammes calculé sur 8 heures, seuil recommandé par l'OMS.

En ce qui concerne la proposition de directive, si elle n'est pas bonne, nous ne la suivrons pas.

Enfin, en ce qui concerne votre projet d'arrêté, s'il ne doit s'appliquer qu'une fois par an, je ne pense pas qu'il soit utile.

M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — C'est votre appréciation. J'en parlerai prochainement avec les ministres fédéraux et je verrai leur réaction vis-à-vis de la future directive européenne.

M. Michel Lemaire. — Je me soumets de très mauvaise grâce à l'autorité présidentielle. J'aurais aimé pouvoir poser ma question supplémentaire jusqu'à son terme ...

QUESTION D'ACTUALITE DE M. JOEL RIGUELLE A M. ROBERT DELATHOUWER, SECRETAIRE D'ETAT DE LA MOBILITE, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET DE L'AIDE MEDICALE URGENTE SUR LA DECISION DU SECRETAIRE D'ETAT DE REMETTRE LE PLAN IRIS A L'ETUDE

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JOËL RIGUELLE AAN DE HEER ROBERT DELATHOUWER, STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT, AMBTENARENZAKEN, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP OVER DE BESLISSING VAN DE STAATSSECRETARIS OM HET IRISPLAN OPNIEUW TE ONDERZOEKEN

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

M. Joël Riguelle. — Monsieur le Président, nous restons dans les problèmes relatifs à la mobilité. Lors d'un séminaire récent, M. le secrétaire d'Etat a évoqué l'intention de mettre en révision le plan Iris qui est en discussion depuis 1990, si mes souveniers sont exacts, qui a été approuvé par le Gouvernement régional en 1998, et qui se fixait des objectifs relativement ambitieux en termes de mobilité pour 2005: 10 % de mobilité en plus grâce aux vélos, la mise en zone 30 de voiries locales ...

Par quoi est motivée cette décision de réactualisation? Est-ce parce que les moyens n'ont pas été mis en œuvre pour atteindre les objectifs dans le terme décidé ou parce que de nouveaux éléments entrent en ligne de compte et obligent à modifier un certain nombre de perspectives, est-ce pour nous donner un terme plus long? Bref, quelles sont vos intentions, monsieur le secrétaire d'Etat?

Par ailleurs, dans le même séminaire, vous avez évoqué la possibilité d'accorder la gratuité à des publics-cibles, ce dont je me réjouis, et mon groupe avec moi. J'aurais voulu savoir quels sont les publics-cibles visés.

M. le Président. — La parole est à M. Delathouwer, secrétaire d'Etat.

M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente. — Monsieur le Président, le fait de savoir si, dans cette législature, il faut, d'une part, appliquer le plan Iris existant et, d'autre part, actualiser ce même plan fait partie d'une démarche itérative. L'un n'exclut pas l'autre. Le plan Iris tel que nous le connaissons aujourd'hui a été décidé par le Gouvernement précédent en octobre 1998. Comme vous l'avez dit vous-même, il est complet et ambitieux. Complet parce qu'il balaie, beaucoup plus d'ailleurs que la discussion de ce matin, toute la mobilité à Bruxelles. Ambitieux dans ses objectifs: pour ne citer que le problème de la voiture, il vise à revenir pour 2005 au niveau de l'utilisation de 1991 moins 6 %, soit moins 25 % par rapport aux conditions actuelles. Quand on sait que le grand plan pour l'Ile-de-France, la banlieue parisienne et la ville de Paris, fixe une diminution de 2 % dans la ville même et de 5 % en banlieue dans les mêmes délais, on se rend compte de son caractère ambitieux.

J'ai déjà eu l'occasion, lors d'interpellations précédentes, de dire que ce plan Iris consiste en une batterie de 180 projets à mettre en œuvre tous ensemble dans les années à venir, et que l'on aura besoin très rapidement d'un outil pour suivre cette évolution. J'ai déjà expliqué que l'on envisage de créer un Observatoire de la mobilité.

En ce qui concerne votre deuxième question, l'actualisation, celle-ci est bien sûr nécessaire. D'abord parce que le plan actuel, qui date d'octobre 1998, se base sur des données du début de la décennie, quand Jean-Louis Thys a commencé à mettre tous ces plans en œuvre; ensuite parce que le comportement des ménages aussi évolue (une enquête fédérale a été menée récemment à ce sujet); parce qu'un certain nombre d'outils de planification régionale, le PRD par exemple, évoluent aussi. Enfin parce que l'ordonnance Air — on vient d'en discuter — est un nouvel instrument qui comportera des éléments environnementaux dont on n'a pas assez tenu compte dans le plan précédent.

Dernier élément, j'ai relevé à plusieurs reprises dans la discussion et dans la note de recommandations que le Parlement va voter tout à l'heure, que l'on demandait d'être plus volontariste que le plan Iris. Je me demande, quant à la dissuasion de la voiture, par exemple, s'il est possible d'être plus volontariste que ce qui était prévu en 1998. Mais j'ai pris bonne note du souhait du Parlement. Ce sont des éléments assez concrets.

Ce plan, je le signale, est considéré comme étant un bon plan par tous les experts et aussi par les responsables politiques au niveau international. A Paris, on parle du PDU comme étant notre plan.

Or, — alors que nous considérons qu'à Bruxelles, notre contexte institutionnel est préoccupant — à Paris, pour ce plan,

interviennent 2 000 acteurs institutionnels et 1 200 communes. Et l'opération a tellement bien réussi qu'aujourd'hui, la plupart des Parisiens parlent de « leur » plan de mobilité.

Sans doute, la démarche principale à faire est-elle de réactualiser le plan et aussi de mettre autour de la table en même temps tous les acteurs, c'est-à-dire les communes, les diverses entreprises intéressées et les citoyens.

Je ne m'étendrai pas sur la troisième question parce qu'au cours du colloque qui a eu lieu hier, j'ai exposé mon opinion personnelle en réponse à ceux qui disaient que la gratuité ou des tarifs moins élevés, cela ne ressemblait à rien.

J'ajoute que le Gouvernement demandera à la STIB de prévoir dans toute sa stratégie l'élément en tant que tel : la diminution ou la gratuité; à Bruxelles en tout cas, le problème n'est pas tant de savoir si cela ouvre de nouveaux créneaux, si une partie de la population aura demain une mobilité supplémentaire par rapport à celle d'aujourd'hui — je pense aux personnes du troisième âge et aux enfants de six à douze ans; notre problème c'est d'organiser le report modal, c'est de savoir si les gens qui utilisent aujourd'hui la voiture utiliseront demain les transports publics.

La discussion sur la gratuité et les avantages tarifaires, sur les tarifs est un élément non négligeable. On avait tendance, au cours des décennies passées, à penser que la gratuité n'intéressait personne. Aujourd'hui, c'est un élément de la discussion.

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

M. Joël Riguelle. — Monsieur le secrétaire d'Etat, vos intentions en termes de réactualisation du plan Iris vont plutôt vers une consolidation des objects, je dirais même une amélioration. J'imagine que vous êtes suivi par l'ensemble du Gouvernement.

M. le Président. — La parole est à M. Delathouwer, secrétaire d'Etat.

M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente. — Comme vous allez voter dans ce Parlement un certain nombre de recommandations en vue d'abord de consolider toutes les directives que nous avons prises au niveau du Gouvernement et ensuite de raffermir le plan Iris existant, je ne vois pas pourquoi on agirait différemment.

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS AAN DE HEER JACQUES SIMONET, MINISTER-VOORZITTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK OVER DE EVENTUELE RICHTLIJNEN VOOR DE MINISTERS EN STAATSSECRETARISSEN VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING TIJDENS DE SPERPERIODE

QUESTION D'ACTUALITE DE MME BRIGITTE GROUWELS A M. JACQUES SIMONET, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE SUR LES DIRECTIVES EVENTUELLES POUR LES MINISTRES ET SECRETAIRES D'ETAT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE PENDANT LA PERIODE «SUSPECTE»

De Voorzitter. — Mevrouw Grouwels heeft het woord voor het stellen van de vraag.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Mijnheer de Voorzitter, op 8 juli vangt de zogenaamde sperperiode voor de gemeenteraadsverkiezingen aan.

De Vlaamse Regering maakte onlangs bekend dat zij voor haar leden duidelijke en strikte deontologische richtlijnen heeft opgesteld voor deze periode. Gelet op het feit dat heel wat ministers ook deelnemen aan de gemeenteraadsverkiezingen is dergelijke stap ook voor de hand liggend.

Ook diverse ministers en staatssecretarissen van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zullen deelnemen aan de komende gemeenteraadsverkiezingen.

Daarom zou ik de minister-president willen vragen of de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ook reeds deontologische richtlijnen opgesteld heeft voor haar ministers en staatssecretarissen voor de duur van de sperperiode ? Zo ja, welke zijn deze richtlijnen ?

De Voorzitter. — Minister-voorzitter Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet, minister-voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek. — Mijnheer de voorzitter, de strikte naleving van de regels van de wetgever geldt natuurlijk voor alle administratieve overheden en *a forteriori* voor de leden van een Regering.

De vaststellingen van de verplichtingen opgelegd aan de kandidaten behoren tot de bevoegdheden van het federale Parlement en de toepassing van dergelijke bepalingen ressorteert onder de federale Regering.

De Brusselse Regering, noch zijn minister-voorzitter zijn bevoegd om in die zin maatregelen te nemen.

Op lokaal vlak kunnen politiemaatregelen desgevallend genomen worden door de gemeentebesturen op grond van artikel 135 van de nieuwe gemeentewet. Dit soort maatregelen behoort ook niet tot de bevoegdheden van het Gewest.

Het lijkt mij overbodig aan de kandidaten te vragen de wet na te leven en geen gebruik te maken van onregelmatige praktijken.

Ik ben ervan overtuigd dat elk lid van de Regering dat kandidaat is voor de gemeenteraadsverkiezingen de regels voor de verkiezingen en de verkiezingscampagne zal naleven.

Vous connaissez bien le sujet, madame Grouwels, puisque vous avez siégé au sein du Gouvernement flamand sous la précédente législature. Les membres du Gouvernement bruxellois veillent scrupuleusement au respect des règles imposées par la loi en termes de contrôle des campagnes menées par les ministres. C'est pourquoi nous interrogeons systématiquement la Commission de contrôle fédérale présidée par les présidents de la Chambre et du Sénat pour savoir si ces campagnes peuvent être menées par les ministres bruxellois. Je sais que d'autres niveaux de pouvoir n'ont pas cette délicatesse et contestent la compétence fédérale.

Vous comprendrez que les ministres ont tout intérêt à faire campagne pour être élus comme conseiller communal — à l'instar de ce que déclarait M. Dewael cette semaine au Parlement flamand — et à faire campagne en leur nom propre, sans faire état de leur qualité ministérielle.

Le ministre Tomas me glissait à l'oreille, au moment où il vous entendait, qu'il allait pousser la déontologie jusqu'à renoncer à être candidat aux élections communales à Anderlecht ! *(Rires.)*

QUESTION D'ACTUALITE DE MME ISABELLE EMMERY A M. ERIC TOMAS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'EMPLOI, DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE ET DU LOGEMENT, SUR LES DECISIONS EVENTUELLES DU GOUVERNEMENT SUITE A L'EXPIRATION DU MANDAT DE LA DRISU

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY AAN DE HEER ERIC TOMAS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, ENERGIE EN HUISVESTING, OVER DE EVENTUELE BESLISSINGEN VAN DE REGERING NA HET AFLOPEN VAN HET MANDAAT VAN DE IGAS

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

Mme Isabelle Emmery. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, la déclaration gouvernementale prévoit une réforme en profondeur de la délégation régionale interministérielle aux solidarités urbaines. Elle précise, en effet, que cette délégation interministérielle, plus connue sous le nom de DRISU, assistera le Gouvernement dans la coordination des politiques menées dans le cadre de la revitalisation des quartiers.

Les réformes prévues devraient concerner un remodelage de cette institution, un statut approprié et des moyens adéquats.

Le mandat délivré à la DRISU en 1996 devait s'achever à la fin de l'année dernière. Il a été prolongé jusqu'au 30 juin de cette année. C'est donc précisément aujourd'hui qu'il prend fin.

Parallèlement, un groupe de travail a été chargé d'élaborer des propositions en vue d'une réforme de cette institution, afin de rencontrer les exigences de la déclaration gouvernementale.

M. le ministre pourrait-il m'informer des résultats de ce groupe de travail, à l'heure actuelle ?

Le Gouvernement a-t-il pris ou a-t-il l'intention de prendre prochainement des mesures pour réformer cette institution dont le mandat prend fin aujourd'hui ?

M. le Président. — La parole est à M. Tomas, ministre.

M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — Monsieur le Président, chers collègues, un groupe de travail a effectivement été constitué pour remodeler la DRISU. C'est sur la base des résultats de ce groupe de travail qu'une note a été introduite au Gouvernement, qui n'a pas encore été acceptée jusqu'à présent, alors que, comme vous l'avez rappelé, la mission de la DRISU se termine aujourd'hui, 30 juin.

Pour assurer la transition vers la nouvelle formule, je proposerai de prolonger jusqu'à la fin de l'année, la mission de la DRISU. Les principales réformes proposées sont les suivantes : d'une part, charger la DRISU d'assister et d'informer l'ensemble du Gouvernement, mais aussi les commissions communautaires et les opérateurs locaux, afin d'assurer la meilleure intégration possible des politiques de revitalisation des quartiers, d'autre part, la DRISU sera plus autonome puisqu'elle aura le statut d'une ASBL parapublique avec un conseil d'administration où se retrouveront des représentants de l'ensemble des membres du Gouvernement et des experts. Un coordinateur et un coordinateur adjoint seront désignés par appel public, pour cinq ans, et rendront compte au Gouvernement.

J'ouvre ici une petite parenthèse. Le ministre-président vient de me dire tout récemment, qu'il comptait poser sa candidature à la direction de la DRISU, ce qui évitera un problème à Anderlecht ! *(Rires.)*

Je pense que la DRISU constituera un élément indispensable dans la coordination des politiques de revitalisation des quartiers et j'ai bon espoir que les orientations déposées sur la table du Gouvernement pourront être concrétisées le plus rapidement possible.

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

Mme Isabelle Emmery. — Monsieur le ministre, vous nous faites part de la prolongation du mandat de la délégation jusqu'à la fin de cette année, mais je suppose que si le groupe de travail intercabinets et le Gouvernement parviennent à se mettre d'accord sur un texte de réforme, ce mandat s'achèvera automatiquement pour faire place à la nouvelle structure qui sera créée. Je souhaiterais savoir si vous êtes optimiste quant à l'accord qui pourrait intervenir.

M. le Président. — La parole est à M. Tomas, ministre.

M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — Je suis toujours optimiste ! De toute façon, entre le moment où le Gouvernement prend une décision de principe et la mise en application qui suppose l'établissement de statuts et un appel aux candidatures, il s'écoulera un certain temps. Or, on ne peut pas se passer de la DRISU qui exerce actuellement des missions d'expertise et de surveillance d'un certain nombre de contrats de quartiers d'initiatives en cours.

Pour cette raison, elle sera prolongée dans sa forme actuelle jusqu'à la fin de l'année et l'on pourra passer à la nouvelle formule au 1er janvier.

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

Poursuite de la discussion générale

VOORSTEL VAN AANBEVELINGEN BETREFFENDE DE MOBILITEIT IN EN ROND BRUSSEL

Voortzetting van de algemene bespreking

Mme la Présidente. — Mesdames, messieurs, l'ordre du jour appelle la suite de la discussion générale de la proposition de recommandations.

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

La parole est à M. Adriaens.

M. Alain Adriaens. — Monsieur le Président, messieurs les ministres, monsieur le secrétaire d'Etat, les responsables politiques tels les députés régionaux, sont de plus en plus souvent confrontés à des dossiers tellement complexes et techniques qu'il en devient parfois difficile de prendre de bonnes décisions,

des décisions pertinentes basées sur un ensemble suffisant d'informations pour faire des choix bien étayés.

Nous sommes souvent obligés de nous en remettre à l'avis d'experts et de faire confiance à leurs appréciations. La mobilité dans et autour de Bruxelles est un de ces dossiers très vastes, mais les trois derniers mois d'auditions et de débats que nous venons de vivre au sein de la Commission infrastructure constituent une expérience intellectuellement enthousiasmante. A mes yeux, cette expérience revalorise l'appréciation que l'on peut avoir du travail parlementaire. Au CRB, nous sommes confrontés à l'absence de projets législatifs de la part d'un Gouvernement fort peu actif. Notre Assemblée se voit donc libérée et peut travailler d'initiative sur des problématiques qu'elle juge essentielles pour l'avenir de notre Région.

Dans le cadre de la mobilité, je pense que nous devons tous remercier M. Draps qui a insufflé un grand dynamisme à la commission qu'il préside. Nous savions tous que M. Draps était passionné par le sujet, mais parfois la passion aveugle ... Ici, au contraire, la passion a, je pense, permis d'éclairer un dossier parfois embrouillé par des expertises partisanes. Et à cet égard, je dois bien dire que l'audition des responsables de la SNCB ne m'a pas rassuré.

Je ne reviendrai pas sur les multiples recommandations émises par notre commission pour réussir une mobilité durable dans et autour de Bruxelles, mais j'insisterai sur les responsabilités de notre Région — celles de M. Delathouwer et de M. Chabert — et en particulier de son opérateur mobilité qu'est la STIB pour rencontrer le défi de la mobilité dans notre Région. En effet, certains croient à tort que le RER est constitué de trains se dirigeant vers la capitale et que la SNCB serait donc la seule responsable et la seule concernée. C'est une erreur, le RER comme le premier R l'indique est un réseau dans lequel les trois régions, le fédéral, mais aussi les trois sociétés de transport régionales et enfin la SNCB doivent collaborer. A huit, ce n'est pas simple.

J'insiste donc sur le fait que la STIB a de réelles responsabilités et M. Schoofs, son directeur général, nous a indiqué que sa société était consciente de son rôle. Il nous a d'ailleurs dit que 700 millions étaient prévus pour l'achat potentiel de trams et de bus, en plus des rames de métro qui sont programmées dans le cadre du RER. C'est un signe encourageant, mais il faudrait aussi que le Gouvernement bruxellois prenne l'exacte mesure de ses obligations pour la nécessité du transfert modal que tous ici disent appeler de leurs vœux. En particulier, M. Dochy de la STIB a insisté sur l'amélioration des interconnexions entre le réseau de la STIB et le réseau de la SNCB.

Les gares bruxelloises, même les plus importantes comme la gare Centrale ou la gare du Luxembourg, ne disposent pas encore d'interfaces efficientes SNCB-STIB, qui amélioreraient l'attractivité du transport public.

Les auditions nous montrent donc que le Gouvernement régional devrait prévoir les moyens financiers nécessaires pour réaliser ces aménagements urgents.

De même, la vitesse commerciale des transports publics est un élément essentiel du succès du RER. Tous les experts auditionnés nous ont laissé entendre qu'une amélioration ne serait possible que par la multiplication de sites propres, ou bandes réservées, type d'aménagement qui n'est guère coûteux mais traduit une volonté politique de donner la priorité aux transports publics par rapport aux transports individuels.

Des solutions existent. On nous a cité l'exemple de demi-sites propres, un sens ou l'autre, qui peut varier selon les heures, lorsque l'espace est limité. Des propositions sont donc faites, je suppose que le ministre Chabert en est conscient.

Nous devons toutefois constater que les choix opérés par notre exécutif régional ne vont pas, jusqu'à présent, dans ce sens.

Mon espoir, à l'issue de ce travail de valeur et d'un vote que je suppose unanime, est que ces recommandations ne soient pas une fois de plus une sorte d'hommage du vice à la vertu, mais un document de référence dont les Gouvernements, en particulier celui de la Région bruxelloise, s'inspireront pour changer enfin de cap, renoncer à la priorité, absurde selon moi, accordée à la voiture individuelle et s'engager résolument dans une politique nouvelle, la seule qui, étant donné les contraintes, mises en évidence par les experts, est à même de garantir à Bruxelles une mobilité durable qui ne soit pas source de nuisances incompatibles avec la qualité de vie en ville. *(Applaudissements.)*

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

M. Michel Moock. — Monsieur le Président, madame la ministre, monsieur le ministre, chers collègues, le rapport que vous avez sous les yeux vous montre que le travail réalisé par le groupe de travail l'a été sérieusement. Il a permis de déblayer le terrain pour la commission Infrastructure qui a pu apporter quelques amendements, en conformité avec notre règlement, même si ce ne fut pas facile à obtenir.

Dans la presse bruxelloise de jeudi, on pouvait lire que la SNCB prenait une gifle. Notre but n'est pas de donner une gifle à la SNCB, mais d'examiner en profondeur et dans l'intérêt des Bruxellois une proposition de plan de mobilité sans a priori et sans complaisance.

Le plan de la SNCB a le grand mérite d'exister et, pour la première fois depuis des années, on parle d'investissements à Bruxelles. Cependant, la décision de ce qui doit être fait au niveau de Bruxelles sera prise après que toutes les autorités et les populations auront été consultées. La décision est politique et non d'ordre commercial, même si elle émane d'une société publique.

Les nombreuses heures d'audition, de discussions avec les divers responsables et les experts nous ont permis de nous forger une opinion quant au bien-fondé des différentes propositions figurant dans le document SNCB.

Un constat de départ: la SNCB n'a nulle part budgétisé son projet RER alors qu'elle possédait les chiffres. Nous avons reçu ces derniers grâce au secrétaire d'Etat, M. Delathouwer, mais la SNCB n'a rien dit.

Ce débat est certainement important, mais il a déjà duré assez longtemps et je ne m'attarderai que sur quelques points.

Nul doute qu'à certains moments le réseau puisse être congestionné, mais pas au niveau signalé; une modernisation de la signalisation et une meilleure organisation devraient lever bon nombre de problèmes. Comment se fait-il que les chemins de fer allemands et suisses par exemple parviennent à faire circuler en toute sécurité beaucoup plus de trains que la SNCB sur des infrastructures comparables?

On parle de saturation Nord-Midi, mais ce n'est pas exact; il reste des réserves et la solution pourrait se trouver dans la réservation de deux des pertuis pour les TGV, les RER utilisant les lignes 26 et 28, alors que la SNCB veut faire l'inverse.

A une époque où on dépense des milliards pour gagner quelques minutes sur un trajet, comment expliquer que l'on veuille faire tourner les TGV autour de Bruxelles, engendrant ainsi des ralentissements, alors que le chemin le plus court est la jonction? Si les lignes de rocade peuvent servir en heures de pointe ou en cas d'incident à Bruxelles-Midi, leur utilisation intensive pour le

TGV condamnerait le RER dans au moins toute la moitié ouest de Bruxelles.

Comment expliquer en outre que la SNCB n'envisage pas la possibilité de passage entre la gare de l'Ouest et la future station Delacroix? Voilà une infrastructure intermodale, qui est programmée et qu'elle refuse d'utiliser. Pourquoi?

Vous comprendrez que la problématique de la ligne 28 et de toute la partie Ouest de l'agglomération me préoccupe. Je tiens à en parler ici car, lorsqu'on lit la presse, on constate que tout est orienté sur le second terminal et la jonction vers l'aéroport; or, toute la population bruxelloise est concernée par le plan SNCB et nous voulons un RER pour l'ensemble de la population.

J'en viens maintenant au problème de la mise à quatre voies des lignes vers Ottignies et Nivelles. Au départ, nous étions convaincus de l'absolue nécessité de la mise à quatre voies sur toute la longueur des trajets. Force est de constater qu'il passe à l'heure actuelle moins de trains sur ces lignes qu'il y a 25 ou 30 ans et que de nombreuses réserves demeurent. Selon les experts que nous avons consultés, l'élargissement à trois voies sur certains tronçons bruxellois pourrait s'avérer utile et facilement réalisable. Je pense que la situation présentée par la SNCB à nos amis wallons ne reflétait pas l'exacte vérité.

Pour ce qui est du deuxième terminal, dans le cas où il s'avérerait nécessaire, il est inutile de le placer au milieu de nulle part avec, outre, des retombées néfastes sur l'environnement. Si second terminal il y a, ce sera dans la Région bruxelloise, près du port de Bruxelles, en un mot probablement plutôt du côté de Schaerbeek-voyageurs qui bénéficie en outre d'une desserte en transports publics.

Je ne suis pas du tout un expert en matière de trains mais, dans la problématique du tunnel Schuman-Josaphat, nous avons remarqué, à la lecture du rapport SNCB, que cette dernière essaie de nous le vendre deux fois, pour deux raisons différentes ...

Vous voyez, mesdames, messieurs, que si nous avons fait référence dans le texte de motion aux décisions du Conseil des ministres fédéral du 11 février 2000, c'était simplement pour affirmer que notre motion était prise en connaissance de cause.

En tant que socialistes, nous avons marqué des réticences dans un domaine, tout en sachant que l'ensemble des partis réunis autour de la table avaient la même volonté de préserver le patrimoine bruxellois de la SNCB — je veux parler de la Financière RER. L'exploitation d'un RER sera déficitaire, au moins pendant de nombreuses années. Dès lors, comment y intéresser le privé si ce n'est en lui offrant un dividende? Nous disons clairement que ce n'est pas la Région bruxelloise qui paiera ce dividende.

On remarquera à la page 205 du rapport que des ressources fiscales et parafiscales devront en partie financer le déficit d'exploitation; le président de notre commission n'était pas le moins imaginatif dans le domaine.

Vous aurez donc compris que l'ensemble des membres de la commission et, *a fortiori*, ceux du groupe de travail, s'ils comprennent que la SNCB veuille coupler le RER au TGV, puisque celui-ci est rentable, ne veulent pas d'un enfant pauvre et d'un service minimum.

La priorité doit être inversée, le RER doit être conçu pour les Bruxellois et les navetteurs, et pas uniquement pour ces derniers.

Le groupe PS réaffirme que seuls les frais inhérents au réseau STIB seront à charge de la Région, la composante RER de la SNCB étant du domaine du service public. Les socialistes ont été particulièrement attentifs à faire insérer une clause concernant les nuisances directes ou indirectes causées par les chantiers. Je cite: «Toute nuisance doit faire l'objet de mesures adaptées au tissu de chaque quartier.»

Je crois que les choses sont claires et que tous nous pourrons soutenir cette motion. Nos ministres n'en seront que confortés dans leurs négociations. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Jos Chabert, minister.

De heer Jos Chabert, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mijnheer de Voorzitter, aangezien wij hier te maken hebben met een voorstel van aanbeveling, zal de Regering niet repliceren op de uiteenzettingen van de leden. Zij kan immers geen aanbevelingen tot zichzelf richten.

Ik wil evenwel van deze gelegenheid gebruik maken om de leden van de werkgroep te bedanken voor de belangrijke bijdragen die zij hebben geleverd tot het mobiliteitsdebat. Wij waarderen hun inzet ten zeerste en wij zullen niet nalaten hun standpunten naar voren te brengen tijdens de komende besprekingen met de andere Gewesten, met de federale Regering en in de interministeriële comités.

De Voorzitter. — Staatssecretaris Robert Delathouwer heeft het woord.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris voor Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mijnheer de Voorzitter, ik sluit mij aan bij het standpunt van minister Chabert. Wijzelf of onze medewerkers hebben overigens deelgenomen aan werkzaamheden van de werkgroep.

Voor alle duidelijkheid wil ik erop wijzen dat wij hier niet te maken hebben met een dossier waarmee klappen moeten worden uitgedeeld aan de NMBS. Hoewel wij het niet altijd eens zijn met de voorstellen van de spoorwegmaatschappij zijn wij verplicht ermee samen te werken. Mobiliteit is immers een zaak van iedereen.

Op 18 februari van dit jaar heeft de Regering een advies geformuleerd op het plan van de NMBS. Wij zijn van oordeel dat er prioriteit moet worden gegeven aan het Gewestelijk Expresnet en dat de plannen voor een tweede HST-terminal pas kunnen worden goedgekeurd zodra men aantoont dat de maximale capaciteit van de eerste terminal is bereikt.

De aanbevelingen van het mobiliteitsplan gaan veel verder dan de Regering had opgesteld. Nochtans wordt er geen aandacht besteed aan de fietsers en aan de andere zwakke weggebruikers.

Het Parlement mag uiteraard zijn visie duidelijk maken, maar men mag niet verwachten dat de Regering zonder meer gevolg kan geven aan de wensen met betrekking tot de infrastructuur, de financiering en het vastleggen van de lijnen van het Gewestelijk Expresnet. Hiertoe moet overleg worden gepleegd met de andere Gewesten en met de federale overheid. Met het GEN zullen niet alle problemen bij toverslag verdwijnen. Het GEN is slechts één van de zeven assen van het Iris-plan.

Bovendien zullen de andere Gewesten en de federale overheid ons dit Expresnet enkel gunnen op voorwaarde dat er tegelijkertijd begeleidende maatregelen worden opgelegd. Sommige van deze maatregelen zullen waarschijnlijk niet op veel enthousiasme kunnen rekenen. In de eerste plaats moet er in samenwerking met de gemeenten een drastisch parkeerbeleid worden uitgestippeld.

Ik voel mij alleszins gesterkt door de houding van het Parlement.

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

De algemene bespreking is gesloten.

DISCUSSION DES TIRETS DES CONSIDERANTS ET DU DISPOSITIF

BESPREKING VAN DE STREEPJES VAN DE CONSIDERANSEN EN VAN HET BEPALEND GEDEELTE

M. le Président. — Nous passons à la discussion des tirets des considérants et du dispositif de la proposition de recommandations.

Wij gaan over tot de bespreking van de streepjes van de consideransen en van het bepalend gedeelte van het voorstel van aanbevelingen.

Recommandations concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale:

— ayant pris connaissance du rapport de la SNCB intitulé «Task Force Mobilité dans et autour de Bruxelles» de décembre 1999 et de l'avis du Gouvernement régional du 18 février 2000 sur celui-ci;

Aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad:

— kennis genomen hebbend van het verslag van de NMBS van december 1999, dat als titel heeft «Task Force Mobiliteit in en rond Brussel» en van het advies van de Gewestregering van 18 februari 2000 hierover;

— Adopté.

Aangenomen.

— affirmant que la concertation de la majorité des acteurs régionaux et locaux est essentielle, en vue d'une réussite d'une politique de mobilité à Bruxelles qui réponde à la demande des usagers et des habitants de la Région;

— bevestigend dat het overleg met de meeste gewestelijke en lokale actoren van essentieel belang is om een mobiliteitsbeleid in Brussel dat inspeelt op de wensen van de gebruikers en de inwoners van het Gewest, te doen slagen;

— Adopté.

Aangenomen.

— considérant que le plan décennal d'investissements de la SNCB pour la période 2001-2010 est en discussion au sein de la SNCB, sera soumis à la conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications et devrait être présenté aux autorités fédérales vers la fin de septembre 2000;

— overwegend dat het tienjareninvesteringsplan van de NMBS voor de periode 2001-2010 op dit ogenblik bij de NMBS wordt besproken en aan de interministeriële conferentie voor mobiliteit, infrastructuur en telecommunicatie zal worden voorgelegd, en tegen eind september 2000 aan de federale overheid zou moeten worden voorgelegd;

— Adopté.

Aangenomen.

— ayant entendu en Commission de l'infrastructure les représentants des principaux acteurs fédéraux, régionaux et locaux directement concernés par les projets contenus dans le rapport de la Task Force de la SNCB, les responsables des diverses sociétés de transport public, ainsi que la Commission régionale consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics;

— gehoord hebbend, in de Gewestelijke Commissie voor infrastructuur, de vertegenwoordigers van de voornaamste federale, gewestelijke en lokale actoren die rechtstreeks betrokken zijn bij de projecten waarvan sprake in het verslag van de Task Force van de NMBS, de top van de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen alsmede de gewestelijke Adviescommissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer;

— Adopté.

Aangenomen.

regrettant:

— que le rapport de la Task Force de la SNCB ne comporte aucune indication chiffrée quant au coût des projets d'investissements qu'il contient alors qu'une première estimation de ces données était disponible à la SNCB;

betreurend:

— dat het verslag van de Task Force van de NMBS geen cijfergegevens bevat over de kosten van de voorgestelde investeringsprojecten, hoewel een eerste raming daarvan beschikbaar was bij de NMBS;

— Adopté.

Aangenomen.

considérant:

— que la Région de Bruxelles-Capitale et son hinterland dans un rayon de trente kilomètres sont de plus en plus engorgés par un trafic automobile largement constitué de navetteurs à tel point que le coût pour la collectivité de ces embouteillages est de loin supérieur aux moyens consacrés dans la même zone aux transports publics de voyageurs;

overwegende:

— dat het hoofdzakelijk uit pendelaars bestaande autoverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in zijn hinterland in een straal van dertig kilometer steeds meer vastloopt met als gevolg dat de kosten voor de maatschappij veroorzaakt door de files veel hoger zijn dan de middelen die in hetzelfde gebied besteed worden aan het openbaar vervoer;

— Adopté.

Aangenomen.

— que le rapport de l'OCDE — «Examen des performances environnementales pour la Belgique» — note que: «En Belgique, les chiffres du trafic par habitant et par unité de PIB sont parmi les plus élevé de l'OCDE. Depuis 1980, la densité du réseau routier est la plus élevée des pays de l'OCDE. La contribution du secteur des transports aux émissions atmosphériques est très importante: NOx (54,4 %), particules (30,1 %), CO (57,6 %), SOx (7,2 %) et COV (43,9 %). A l'échelon local, ces proportions deviennent encore plus élevées. A Bruxelles, par exemple, 77,0 % des émissions de NOx et 27 % des émissions de SOx proviennent du secteur des transports»;

— dat het rapport van de OESO — «Onderzoek van de milieuprestaties voor België» — de volgende gegevens bevat: «In België behoren de cijfers voor het verkeer per inwoner en

per eenheid van het BBP tot de hoogste van de OESO. Sinds 1980 is het wegennet het dichtste van de landen van de OESO. Het aandeel van de transportsector in de luchtverontreiniging is zeer groot: NOx (54,4%), stofdeeltjes (30,1%), CO (57,6%), SOx (7,2%) en vluchtige organische verbindingen (43,9%). Lokaal worden die verhoudingen nog hoger. In Brussel bijvoorbeeld is de transportsector verantwoordelijk voor 77,0% van de NOx-emissies en 27% van de SOx-emissies»;

— Adopté.

Aangenomen.

— que la croissance attendue du transport de personnes et de marchandises constitue une menace importante pour la réalisation des objectifs du protocole de Kyoto, qui enjoint à la Belgique de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 7,5% en 2008-2012 par rapport à 1990;

— dat de verwachte toename van het personen- en goederenvervoer een sterke bedreiging vormt voor de uitvoering van de doelstellingen van het protocol van Kyoto, dat België aanmaant de uitstoot van zijn broeikasgassen met 7,5% te verminderen in 2008-2012, in vergelijking met 1990;

— Adopté.

Aangenomen.

— qu'à un coefficient de remplissage de 50%, la consommation d'énergie par voyageur-kilomètre des autobus et des services ferroviaires régionaux est environ cinq fois inférieure au nombre correspondant de voitures privées;

— dat op grond van een bezettingscoëfficiënt van 50%, het energieverbruik per reiziger-kilometer van de bussen en de regionale spoordiensten ongeveer vijf maal lager is dan dat van het aantal privé-wagens dat daarmee overeenstemt;

— Adopté.

Aangenomen.

— que le Conseil fédéral du développement durable, qui regroupe les représentants des employeurs, des syndicats, des consommateurs, des ONG, des associations de défense de l'environnement, des producteurs d'électricité et du monde scientifique, insiste pour que des efforts importants soient réalisés en matière d'investissements dans le transport par rail et par voie fluviale, de sorte que l'on puisse disposer d'alternatives valables au transport routier et aérien, en prévoyant des mesures spécifiques pour les familles aux revenus les plus bas;

— dat de federale Raad voor duurzame ontwikkeling, die de vertegenwoordigers van de werkgevers, de vakbonden, de consumenten, de NGO's, de milieuverenigingen, de elektriciteitsproducenten en de wetenschappers groepeert, erop aandringt dat er zware investeringen gedaan zouden worden in het spoorwegvervoer en binnenscheepvaart opdat men over degelijke alternatieven zou beschikken voor het wegvervoer en het luchtvervoer, en daarbij te zorgen voor specifieke maatregelen voor gezinnen met de laagste inkomens;

— Adopté.

Aangenomen.

— que la fiscalité énergétique doit être revue pour inciter à prêter une grande attention à l'utilisation rationnelle de l'énergie et à une maîtrise de la demande de mobilité pour tous les moyens de transport, en particulier le transport routier et le trafic aérien (avis du Conseil fédéral du développement durable d'octobre 1999 sur la fiscalité énergétique);

— dat de energiebelasting herzien moet worden om het rationeel energiegebruik aan te moedigen en de vraag naar mobiliteit te beheersen voor alle vervoermodi, in het bijzonder het wegvervoer en het luchtverkeer (advies van de federale Raad voor duurzame ontwikkeling van oktober 1999 over de energiebelasting);

— Adopté.

Aangenomen.

— que les modes de transport alternatifs, tels le vélo et la marche à pied, offrent non seulement des avantages sur le plan environnemental dus à une diminution des différentes sources de pollution, mais également au niveau des coûts;

— dat alternatieve vervoermodi, zoals het fietsen of het lopen, niet alleen voordelen bieden op het vlak van het leefmilieu omdat hierdoor de vervuiling maar ook de kosten verminderen.

— Adopté.

Aangenomen.

— qu'une meilleure desserte de la Région par les transports en commun augmentera l'attractivité de la ville pour les habitants, les entreprises et les commerces. Cet objectif doit être poursuivi sans préjudice des autres actions menées notamment dans le cadre du PRD en faveur de la convivialité de la ville, de l'emploi, du logement et de la qualité de l'espace public;

— dat een betere bediening van het Gewest door het openbaar vervoer de aantrekkelijkheid van de stad voor de inwoners, de bedrijven en de handelszaken zal verhogen. Deze doelstelling moet nagestreefd worden ongeacht de andere initiatieven die met name in het kader van het GewOP genomen worden ten gunste van de leefbaarheid van de stad, de werkgelegenheid, de huisvestiging en de kwaliteit van de openbare ruimte;

— Adopté.

Aangenomen.

— que la SNCB dispose à Bruxelles et dans sa périphérie d'une infrastructure ferrée importante susceptible d'accueillir des convois supplémentaires notamment sur les lignes de ceinture Est (26) et Ouest (28), sans devoir y consentir d'énormes investissements;

— dat de NMBS in Brussel en in de rand over een uitgebreide spoorinfrastructuur beschikt die extra spoorverkeer kan verwerken, met name op de lijnen van de oostelijke ring (26) en de westelijke ring (28), zonder enorme investeringen te moeten doen;

— Adopté.

Aangenomen.

— que le deuxième contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB, approuvé par arrêté royal du 25 septembre 1997 et amendé par un arrêté royal portant approbation du deuxième avenant au deuxième contrat de gestion de la SNCB (*Moniteur belge* du 10 juin 2000), précise que

«la SNCB veille à ce que les activités qui ne relèvent pas des missions de service public, ne portent pas préjudice à la bonne exécution des prestations de missions de service public telle que définies dans le présent contrat de gestion» (article 4);

«la SNCB mettra en œuvre la partie qui lui revient du plan d'actions immédiates, décrit dans le document «Etude de conception du RER — phase initiale du RER» du 28 juin 1994.

Ce plan comporte principalement:

— une série d'actions à court terme relatives à l'image, la communication et l'information;

— des investissements légers portant notamment sur l'accueil des usagers aux gares et points d'arrêt.

(...) la SNCB sera particulièrement attentive à la manière de viabiliser ses terrains situés aux abords des gares RER en tenant compte de la nécessité d'y implanter des projets immobiliers susceptibles de renforcer l'usage du futur RER» (article 19).

«Pour le 31 décembre 2000 au plus tard, la SNCB rédigera la partie technique d'un cahier spécial des charges pour l'acquisition du futur matériel roulant RER. Ce cahier des charges sera établi sur base des indications reprises dans l'étude «RER-SOFRETU-phase finale» du 31 janvier 1995, en tenant compte des éléments intervenus depuis lors.

Une attention toute particulière sera apportée:

— à l'accessibilité des voitures aux personnes à mobilité réduite;

— à l'accessibilité des voitures aux voyageurs accompagnés d'un vélo;

— au confort des voyageurs;

— à l'information visuelle et auditive» (article 19*ter*).

— ayant pris connaissance des décisions du Conseil des ministres fédéral en ses séances du 11 février 2000 en rapport avec la problématique de l'aéroport de Zaventem et du 12 mai 2000 approuvant le deuxième avenant au contrat de gestion de la SNCB, telles qu'elles ont été répercutées;

— dat de tweede beheersovereenkomst tussen de Staat en de NMBS, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 25 september 1997 en geamendeerd bij koninklijk besluit houdende goedkeuring van het tweede aanhangsel bij het tweede beheerscontract van de NMBS (*Belgisch Staatsblad* van 10 juni 2000), preciseert dat

«de NMBS ervoor zorgt dat de activiteiten die niet tot de opdrachten inzake openbare dienstverlening behoren, geen hinder zijn voor de goede uitvoering van de opdrachten inzake openbare dienstverlening zoals vastgesteld in deze beheersovereenkomst» (artikel 4);

«de NMBS zal zorgen voor de uitvoering van het gedeelte dat aan haar opgedragen is van het «onmiddellijke» actieplan dat beschreven is in het document betreffende de ontwerpstudie voor het GEN en de initiële fase van het GEN van 28 juni 1994.

Dit plan bevat hoofdzakelijk:

— een reeks acties op korte termijn betreffende het imago, de communicatie en de informatie;

— lichte investeringen die inzonderheid betrekking hebben op de opvang van de reizigers in de stations en de haltes.

(...) de NMBS in het bijzonder zal toezien op de wijze waarop haar gronden in de omtrek van de GEN-stations bouwrijp worden gemaakt, ermee rekening houdende dat er vastgoedprojecten ontwikkeld moeten worden die het gebruik van het toekomstige GEN kunnen bevorderen» (artikel 19).

«De NMBS stelt uiterlijk tegen 31 december 2000 het technische gedeelte van een bijzonder bestek voor de aankoop van rollend materieel voor het toekomstige GEN op. Dat bestek wordt opgesteld op basis van de aanwijzingen in de SOFRETU-studie over de eindfase van het GEN d.d. 31 januari 1995, rekening houdende met de ontwikkelingen die zich sedertdien hebben voorgedaan.

Er moet bijzondere aandacht worden geschonken aan:

— de toegankelijkheid voor de personen met beperkte mobiliteit;

— de toegankelijkheid voor de reizigers per fiets;

— het comfort van de reizigers;

— de visuele en auditieve informatie» (artikel 19*ter*).

— kennis genomen hebbend van de beslissingen die de federale Ministerraad genomen heeft tijdens zijn vergadering van 11 februari 2000 in verband met de problematiek van de luchthaven van Zaventem en van 12 mei 2000 tijdens welke het tweede aanhangsel van de beheersovereenkomst van de NMBS is goedgekeurd, zoals deze zijn bekendgemaakt;

— Adopté.

Aangenomen.

demande au Gouvernement:

— que l'avis des communes et des populations riveraines soit pris en compte dans les différents projets d'infrastructure. La concertation avec les communes et les riverains en rapport avec la construction d'infrastructures nouvelles et l'adaptation des infrastructures existantes doit être assurée sous l'égide de la Région de Bruxelles-Capitale qui garantira la cohérence des projets;

vraagt aan de Regering dat:

— er rekening wordt gehouden met het advies van de gemeenten en de buurtbewoners in de verschillende infrastructuurprojecten. Het overleg met de gemeenten en de buurtbewoners over de aanleg van nieuwe infrastructuur en de aanpassing van de bestaande infrastructuur moet geschieden onder toezicht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat de samenhang van de projecten moet garanderen;

— Adopté.

Aangenomen.

— de veiller à ce que les nuissances et dommages qui seraient générés directement ou indirectement par les chantiers requis pour la réalisation du réseau soient limités au maximum. La réduction des nuissances subies par les riverains doit être un élément prioritaire tant dans la conception des projets que dans l'établissement des cahiers de charges relatifs aux éventuels travaux;

— erop toezien dat de hinder en de schade die rechtstreeks of onrechtstreeks zou worden veroorzaakt door de werken die nodig zijn voor de aanleg van het net zoveel mogelijk beperkt blijven. De vermindering van de hinder voor de buurtbewoners moet een prioritair punt zijn zowel bij het ontwerpen van de projecten als bij de opstelling van de bestekken voor de eventuele werken;

— Adopté.

Aangenomen.

— que les mesures visant à protéger les riverains des nuisances dues aux chantiers et au développement du trafic ferroviaire soient de stricte application. La revitalisation des quartiers concernés doit être garantie: toute nuisance, directe ou indirecte, doit faire l'objet de mesures adaptées au tissu de chaque quartier.

— de maatregelen om de buurtbewoners te beschermen tegen de hinder als gevolg van de werken en de ontwikkeling van het spoorwegverkeer strikt worden toegepast. De leefbaarheid van de betrokken wijken moet worden gewaarborgd: tegen elke hinder, rechtstreekse of onrechtstreekse, moeten maatregelen worden getroffen die aangepast zijn aan het weefsel van elke wijk.

— Adopté.

Aangenomen.

A. Le Réseau express régional bruxellois

• Nécessité d'assurer la mise en place progressive du Réseau express régional bruxellois (RER)

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale considère que:

— la question de la mobilité dans et autour de Bruxelles ne peut se résumer aux seuls aspects de la faisabilité technique et financière des grands projets d'infrastructures;

A. Het Brussels Gewestelijk Expresnet

• Noodzaak om het Brussels Gewestelijk Expresnet geleidelijk tot stand te brengen (GEN)

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vindt dat:

— de kwestie van de mobiliteit in en rond Brussel niet kan worden gereduceerd tot de technische en financiële haalbaarheid van de grote infrastructuurprojecten;

— Adopté.

Aangenomen.

— le RER doit répondre à la demande du client de disposer d'un complément naturel aux réseaux de transport public existants tout en veillant à ce qu'il ne constitue pas un encouragement à l'exode urbain. Le nouveau réseau doit être conçu comme un instrument destiné aussi à améliorer la mobilité interne des habitants de la Région. Une attention toute particulière doit être apportée à l'augmentation de l'offre de service interne à Bruxelles: notamment, les arrêts en Région bruxelloise doivent être nombreux et il faut que le schéma de desserte RER soit équilibré sur l'ensemble de la Région;

— het GEN moet tegemoetkomen aan de wens van de reiziger om over een natuurlijke aanvulling op het bestaande openbaar vervoer te beschikken, maar de stadsvlucht niet mag bevorderen. Het nieuwe net moet worden opgevat als een instrument om ook de interne mobiliteit van de inwoners van het Gewest te verbeteren. Er moet bijzondere aandacht worden geschonken aan de verhoging van het aanbod inzake interne dienstverlening in Brussel: er moet inzonderheid gezorgd worden voor vele haltes in het Brussels Gewest en het GEN moet evenwichtig over heel het Gewest worden verspreid;

— Adopté.

Aangenomen.

— le RER, conjointement avec le réseau de la STIB, doit constituer une approche intégrée et intermodale des transports pour les 2,4 millions d'habitants desservis dans son hinterland.

— het GEN samen met het MIVB-net een geïntegreerde en intermodale benadering van het vervoer moet vormen ten behoeve van de 2,4 miljoen inwoners die in het hinterland van het Brussels Gewest bediend worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale constate que:

— différentes études prévoient, à politique inchangée, la congestion complète du réseau routier dans et autour de Bruxelles pour 2010;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad stelt vast dat:

— als het beleid niet verandert, tegen 2010 het wegverkeer in en rond Brussel volgens verschillende studies volledig vast zal zitten;

— Adopté.

Aangenomen.

— le RER doit être la toute première priorité de la politique de mobilité dans et autour de Bruxelles et être intégré de manière efficace aux autres modes de transport public et/ou aux modes de transport individuels;

— het GEN de eerste prioriteit van het beleid inzake mobiliteit in en rond Brussel moet zijn, en efficiënt moet aansluiten bij de andere middelen van openbaar en/of privévervoer;

— Adopté.

Aangenomen.

— dans les métropoles où ce réseau de transport suburbain a été développé et intégré de manière efficace aux autres modes de transport publics et individuels, il constitue une alternative attractive à l'utilisation généralisée de l'automobile.

— in de metropolen waar dit voorstadsnet ontwikkeld werd en efficiënt aansluit op de andere openbare en individuele vervoerswijzen, het een aantrekkelijk alternatief is voor het veralgemeende gebruik van de wagen;

— Adopté.

Aangenomen.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au Gouvernement:

— de veiller à la mise sur pied avant fin 2000 d'une structure de droit public, dénommée ci-dessous «communauté de transports», assurant la coordination des sociétés de transports publics qui opèrent actuellement dans la zone desservie (STIB, SNCB, De Lijn et TEC). Cet organisme veillera à assurer un service optimal aux usagers tel que défini dans le Livre vert de la Commission européenne de juillet 1996 en assurant l'équilibre financier et la répartition des recettes du RER en devenir pour l'ensemble des sociétés concernées.

La structure de coordination ainsi créée et appelée à jouer le rôle de communauté de transports élaborera dans les meilleurs délais un concept intégré en termes d'image, de service et de tarification dans l'ensemble de la zone appelée à être desservie.

Il convient pour ce faire de construire les infrastructures d'interconnexion (terminaux multimodaux — par exemple, TGV, RER, métro, bus, taxis, parcs pour vélos et deux roues, parkings de dissuasion, ...). Outre ces terminaux favorisant les changements de modes de transport, il convient d'établir une communauté tarifaire et une billettique combinée et de mettre au point un système d'information efficace.

En outre, les autorités de tutelle élaboreront dans les meilleurs délais en collaboration avec la communauté de transports un plan financier à court, moyen et long termes de l'exploitation du RER ainsi que les accords de coopération, la coordination des contrats de gestion et les principes de la répartition des pertes d'exploitation. Dans l'immédiat, la communauté de transports veillera à assurer l'exploitation optimalisée de la ligne 26 et d'une ou de deux lignes-pilotes supplémentaires desservant également l'ouest de Bruxelles. A cet égard, le développement d'un pôle de transport intermodal sur le site de la gare de l'Ouest doit être réalisé;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt de Regering om:

— ervoor te zorgen dat er vóór eind 2000 een publiekrechtelijke structuur, hieronder «vervoersgemeenschap» genoemd, wordt opgericht met het oog op de coördinatie tussen de openbare vervoermaatschappijen die momenteel in het bediende gebied actief zijn (MIVB, NMBS, De Lijn en TEC). Deze instelling zal toezien op een optimale dienstverlening aan de reizigers, zoals omschreven in het Groenboek van de Europese Commissie van juli 1996, op het financiële evenwicht en op de

verdeling van de ontvangsten van het GEN in wording over alle betrokken vervoermaatschappijen.

De aldus opgerichte coördinatiestructuur die als samenwerkingsverband voor het vervoer moet fungeren, zal zo snel mogelijk een geïntegreerd concept uitwerken voor het imago, de dienstverlening en de tarifering voor het hele gebied dat door het GEN bediend moet worden.

Daartoe moet de infrastructuur voor de overstap op andere vervoermodi worden aangelegd (multimodale terminals, bijvoorbeeld HST, GEN, metro, bus, taxi's, stallingen voor fietsen en tweewielers, overstapparkeerplaatsen, ...). Naast deze terminals die de overstap op andere vervoermodi bevorderen, dienen een tariefintegratie en gecombineerde biljetten te worden ingevoerd en een efficiënt informatiesysteem te worden uitgewerkt.

Bovendien zullen de toezichthoudende overheden zo snel mogelijk, in samenwerking met de op te richten vervoergemeenschap, een financieel plan op korte, middellange en lange termijn voor de exploitatie van het GEN opstellen, samenwerkingsovereenkomsten sluiten, zorgen voor de coördinatie van de beheersovereenkomsten en de beginselen vaststellen voor de verdeling van de exploitatieverliezen. In de naaste toekomst zal de vervoergemeenschap de exploitatie van lijn 26 zoveel mogelijk verbeteren en een of twee extra proeflijnen exploiteren die eveneens het westen van Brussel bedienen. In dat verband is het nodig te zorgen voor een intermodale vervoerpool op de site van het Weststation;

— Adopté.

Aangenomen.

— de tout mettre en œuvre pour que le futur RER soit principalement réalisé par un renforcement de l'exploitation des lignes ferroviaires convergeant vers Bruxelles et subsidiairement par la mise en place de lignes de surface rapides là où les lignes de chemin de fer n'existent pas.

— alles in het werk te stellen opdat het toekomstige GEN hoofdzakelijk tot stand komt door een betere exploitatie van de spoorlijnen die in Brussel samenkomen en, in de tweede plaats, door het aanleggen van snelle bovengrondse lijnen op de plaatsen waar er geen spoorweglijnen zijn.

— Adopté.

Aangenomen.

La fréquence de base de la desserte de ce nouveau réseau de transport comprendra:

— quatre trains par heure dans toutes les gares du réseau RER pendant les heures de pointe et une fréquence minimale de trois trains par heure en dehors de celles-ci;

De basisfrequentie van dit nieuwe vervoersnet komt erop neer dat:

— vier treinen per uur in alle stations van het GEN tijdens de spitsuren rijden en alleszins met een minimumfrequentie van drie treinen per uur buiten die uren;

— Adopté.

Aangenomen.

— le maintien, au minimum, de la fréquence actuelle pour les gares qui bénéficient aujourd'hui de plus de quatre trains par heure;

— tenminste de huidige frequentie in de stations waar thans meer dan vier treinen per uur passeren, behouden wordt;

— Adopté.

Aangenomen.

— de définir les futurs points d'arrêt RER en Région bruxelloise en fonction de la demande potentielle et non pas de schémas de transport théoriques qui découleraient de grands projets d'infrastructure artificiellement implantés.

— de toekomstige haltes van het GEN in het Brussels Gewest vastgesteld worden op grond van de potentiële vraag en niet op grond van theoretische vervoerschema's die zouden voortvloeien uit op artificiële wijze gevestigde grote infrastructuurprojecten.

— Adopté.

Aangenomen.

La détermination du nombre et de la localisation des points d'arrêt RER tiendra compte des critères suivants:

— densité de population de la zone desservie;

— pôles d'emplois;

— établissements d'utilité publique;

— intermodalité avec d'autres modes de déplacement mécanisés;

— absence de toute autre desserte par transport public;

Bij de bepaling van het aantal GEN-haltes en van de ligging ervan wordt met de volgende criteria rekening gehouden:

— de bevolkingsdichtheid van het bediende gebied;

— werkgelegenheidspolen;

— instellingen van openbaar nut;

— intermodaliteit met andere gemechaniseerde vervoermodi;

— het ontbreken van andere vormen van openbaar vervoer;

— Adopté.

Aangenomen.

— d'anticiper par rapport à la mise en place de la communauté de transports en initiant dès à présent des études pour vérifier l'adéquation aux cinq critères précités des points d'arrêt suivants:

— parmi les points d'arrêt existants: Mérode, Delta et Meiser;

— parmi les points d'arrêt prévus dans les différents outils de planification régionale (PRD, Plan Iris, PRAS): Ganshoren, avenue de l'Exposition universelle (Jette), square Jules de Trooz (Bruxelles), Verboeckhoven (Schaerbeek); chaussée de Louvain (St-Josse), Josaphat (Schaerbeek), Germoir (Ixelles/Etterbeek), Arcade (Watermael), Vivier d'Oie (Uccle), Moensberg (Uccle), Wielemans-Ceuppens (Forest), La Roue (Anderlecht), Erasme (Anderlecht), Cureghem (Anderlecht), gare de l'Ouest (Molenbeek), Simonis (Koekelberg);

— vooruit te lopen op de totstandkoming van het samenwerkingsverband voor het vervoer door nu al de aanzet te geven tot studies om na te gaan of de volgende voorgestelde haltes voldoen aan de voormelde vijf criteria:

— onder de bestaande haltes: Merode, Delta en Meiser;

— onder de haltes opgenomen in de verschillende gewestelijke plannen (GewOP, Irisplan, GBP): Ganshoren, Wereldtentoonstellingslaan (Jette), Jules de Troozsquare (Brussel), Verboekhoven (Schaarbeek), Leuvensesteenweg (Sint-Joost), Josaphat (Schaarbeek), Mouterij (Elsene/Etterbeek), Arcaden (Watermaal), Diesdelle (Ukkel), Moensberg (Ukkel), Wiele-

mans-Ceuppens (Vorst), Het Rad (Anderlecht), Erasmus (Anderlecht), Kuregem (Anderlecht), Weststation (Molenbeek), Simonis (Koekelberg);

— Adopté.

Aangenomen.

— de veiller prioritairement au lancement rapide des procédures d'acquisition du matériel roulant du futur réseau laissant entrevoir l'exploitation la plus performante possible. Il veillera en outre au respect pour celui-ci des caractéristiques suivantes:

• motorisation et système de freinage garantissant des performances d'accélération et de freinage s'approchant de celles du métro de la STIB;

• accessibilité optimale (larges portes adaptées, absence d'emmarchement et possibilité d'embarquer des vélos);

— er prioritair voor zorgen dat snel wordt begonnen met de procedures voor de aankoop van specifiek en aangepast rollend materieel van het toekomstige net met het oog op een zo efficiënt mogelijke exploitatie. Daartoe moet rekening worden gehouden met de volgende eigenschappen:

• motorcapaciteit en remsysteem waarmee versneld en geremd kan worden zoals met de MIVB-metrostellen;

• goede toegankelijkheid (aangepaste brede deuren, geen trappen en mogelijkheid om de fiets mee te nemen);

— Adopté.

Aangenomen.

— d'opérer, pour le financement de ce nouveau réseau, une distinction entre le financement des infrastructures fixes, celui du matériel roulant spécifique ainsi que celui de la couverture du déficit prévisible d'exploitation; un principe de base doit être que la répartition du financement s'opère dans le respect de la répartition, entre l'Etat fédéral et les trois Régions, des compétences relatives aux transports des personnes et aux travaux publics.

En ce qui concerne les infrastructures, le financement de l'investissement et de l'exploitation du RER ne doit nullement peser sur les finances régionales bruxelloises sauf en ce qui concerne les investissements à effectuer concomitamment sur le réseau de la STIB ou ceux favorisant la vitesse commerciale des lignes RER après accords de la Région sur leur tracé. Dans ce cadre, le plan décennal des investissements de la SNCB 2001-2010 doit être prioritairement affecté au RER. Il ne peut notamment plus être fait appel dans l'avenir à l'accord de coopération, sauf révision significative des montants affectés à celui-ci;

— voor de financiering van dit nieuwe net, een onderscheid te maken tussen de financiering van de vaste infrastructuur, die van het specifiek rollend materieel en die van de aanzuivering van het voorspelbare exploitatietekort; als basisprincipe moet gelden dat de financiering verdeeld wordt overeenkomstig de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale Staat en de drie Gewesten inzake personenvervoer en openbare werken.

Wat de infrastructuur betreft, mag de financiering van de investering en van de exploitatie van het GEN geen gevolgen hebben voor de begroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met uitzondering van de financiering van investeringen die tegelijk op het MIVG-net gedaan moeten worden, of die de reissnelheid op de GEN-lijnen verhogen nadat het Gewest ingestemd heeft met het tracé ervan. In dit verband moet het tienjareninvesteringsplan van de NMBS (2001-2010) prioriteit verlenen aan het GEN. Er mag inzonderheid, in de toekomst, niet langer een beroep worden gedaan op het samenwerkingsakkoord, tenzij de daarvoor bestemde bedragen aanzienlijk aangepast worden;

— Adopté.

Aangenomen.

— d'évaluer de manière la plus précise possible la contribution financière de la Région de Bruxelles-Capitale, dans le cadre de ses compétences, pour la mise sur pied du RER;

— een zo precies mogelijke evaluatie te maken van de financiële bijdrage van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot de totstandkoming van het GEN in het kader van zijn bevoegdheden;

— Adopté.

Aangenomen.

— afin d'accélérer la réalisation des infrastructures indispensables, de suggérer au gouvernement fédéral de mettre en œuvre une société de financement RER comparable à la « financière TGV ». Cette société pourrait également être dotée d'une partie du patrimoine de la SNCB à valoriser dans le cadre de la mise en œuvre du RER. A cet égard, on se souviendra que l'étude SOFRETU a émis l'hypothèse d'une forme de préfinancement couverte par une redevance d'exploitation. Cette hypothèse pourrait être retenue pour autant qu'elle n'hypothèque pas le plan financier d'exploitation du RER;

— om de aanleg van de noodzakelijke infrastructuur te bespoedigen, en daarom aan de federale regering voor te stellen een financieringsmaatschappij voor het GEN op te richten, die vergelijkbaar is met die welke voor de financiering voor de HST is opgericht. Deze maatschappij zou een deel van het vermogen van de NMBS kunnen krijgen om te gebruiken in het kader van de totstandkoming van het GEN. Er zij in dit verband op gewezen dat de SOFRETU-studie een soort van prefinanciering heeft voorgesteld die gedekt zou worden door een exploitatieretributie. Dit voorstel zou in aanmerking kunnen komen voor zover dit het financiële plan voor de exploitatie van het GEN niet in gevaar brengt.

— Adopté.

Aangenomen.

— d'être attentif aux conséquences d'un mode de financement alternatif pour l'acquisition du matériel roulant tel qu'envisagé par la ministre fédérale des Transports sur l'importance du déficit d'exploitation à compenser par les différents partenaires;

— oog te hebben voor de gevolgen van een alternatieve financieringswijze voor de aankoop van rollend materieel, zoals overwogen door de federale minister van Vervoer, voor de omvang van het exploitatietekort dat door de verschillende partners aangezuiverd moet worden;

— Adopté.

Aangenomen.

— de privilégier, comme mode de financement du déficit d'exploitation et du coût éventuel de l'intégration tarifaire du futur RER, des ressources fiscales et parafiscales spécifiques et présentant par elles-mêmes une influence sur les choix modaux de déplacement dans la zone RER (par exemple droit de perception en matière de stationnement, vignette automobile, versement transport, affectation d'une partie de la fiscalité sur l'usage de l'automobile);

— voor de financiering van het exploitatietekort en de eventuele kosten van de tariefintegratie het toekomstige GEN de

voorkeur te geven aan specifieke fiscale en parafiscale middelen die zelf al een invloed hebben op de keuze van de vervoermodi in het GEN-gebied (bijvoorbeeld parkeerheffingen, autovignet, vervoerheffingen, toewijzing van een deel van de belasting op het autogebruik);

— Adopté.

Aangenomen.

— de se fixer à terme des objectifs plus ambitieux en matière de report modal que ceux retenus dans le Plan Iris des déplacements (mai 1999), à savoir ramener les déplacements privés motorisés au niveau de 1991. Afin de rencontrer ces objectifs, le Gouvernement devrait accompagner la mise en place progressive du RER d'une campagne pédagogique de sensibilisation de la population aux avantages du transport public.

— op termijn ambitieuzere doelstellingen vast te stellen inzake overschakeling van de ene vervoermodus naar de andere dan die van het Irisvervoerplan (mei 1999), te weten de gemotoriseerde privé-verplaatsingen terug te brengen tot het niveau van 1991. Om deze doelstellingen te kunnen bereiken zou de Regering tegelijk met de geleidelijke totstandkoming van het GEN een educatieve voorlichtingscampagne moeten voeren om de bevolking bewust te maken van de voordelen van het openbaar vervoer.

— Adopté.

Aangenomen.

• Nécessité de prendre des mesures d'accompagnement simultanément à la mise en place du RER

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale estime que:

— les mesures d'accompagnement doivent avoir pour effet, d'une part, d'assurer le report modal maximum de l'utilisation de la voiture privée vers le nouveau réseau intégré avec les autres moyens de transport public et, d'autre part, de veiller à faire bénéficier les Bruxellois d'une amélioration de leur qualité de vie suite au transfert modal ainsi réalisé.

Ce report modal doit avoir comme objectif une réduction directe des embouteillages par la réduction du nombre de voitures en circulation; une réduction indirecte des embarras de circulation par l'augmentation de l'attractivité des transports publics pour les navetteurs et les Bruxellois grâce notamment à la combinaison des transports publics et autres modes de transport alternatif (deux roues motorisés ou non et marche à pied); une meilleure fluidité du trafic avec comme corollaire un moindre niveau de pollution et une augmentation de productivité importante dans l'exploitation du réseau des transports en commun de surface (entre autres vitesse commerciale).

La réduction du nombre d'emplacements en surface occupés par les navetteurs permettra dans certains quartiers une meilleure utilisation de l'espace public avec comme effet bénéfique une augmentation de l'attractivité du centre-ville pour d'autres fonctions. Il en résultera également une dégradation moins rapide du bâti bruxellois et, en particulier, du patrimoine historique et par là une réduction de son coût d'entretien;

• Noodzakelijkheid om tegelijk met de totstandkoming van het GEN gepaste maatregelen te treffen

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vindt dat:

— De flankerende maatregelen ertoe moeten leiden dat er enerzijds zoveel mogelijk overgeschakeld wordt van het gebruik van het privé-voertuig naar het nieuwe geïntegreerde net met andere openbare vervoermodi en dat anderzijds de kwaliteit van de leefomgeving van de Brusselaars ingevolge deze overschakeling beter wordt.

Deze overschakeling op andere vervoermodi moet dienen om de verkeersopstoppingen rechtstreeks te verminderen door het aantal wagens in het verkeer te verminderen; een indirecte vermindering van de verkeersopstoppingen door het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor de pendelaars en de Brusselaars door de combinatie van het openbaar vervoer met alternatieve vervoermodi (al dan niet gemotoriseerde tweewielers en te voet gaan) een betere verkeersdoorstroming met als gevolg minder vervuiling en een aanzienlijke stijging van de productiviteit bij de exploitatie van het bovengronds openbaar vervoernet (onder andere reissnelheid).

Door de vermindering van het aantal door pendelaars ingenomen parkeerplaatsen zal in sommige wijken de openbare ruimte beter benut kunnen worden en het stadscentrum aantrekkelijker worden voor andere functies. Een ander voordeel is de tragere aftakeling van de gebouwen in Brussel, in het bijzonder van het historisch erfgoed, en dus een vermindering van de onderhoudskosten;

— Adopté.

Aangenomen.

— le réseau des transports publics urbains est destiné à compléter l'offre RER. La réalisation et l'actualisation du plan de déplacements IRIS entraînera un transfert de circulation des voiries de quartiers vers les grands axes. Dans ce contexte, l'élaboration de plans de circulation au niveau communal doit être encouragée et ceux-ci doivent faire l'objet d'une coordination régionale. Ces plans de circulation devraient permettre l'extension des zones 30 dans les voiries locales. Il est demandé que la Région octroie des subsides aux communes qui s'engageraient à installer de nouvelles zones 30 sur leur territoire;

— het stedelijk openbaar vervoernet dient om het GEN-aanbod aan te vullen. Als het Iris-vervoerplan uitgevoerd en bijgewerkt wordt, zal het verkeer in de wijken afnemen en toenemen op de hoofdwegen. Daartoe moet het opstellen van gemeentelijke verkeersplannen aangemoedigd worden. Ze moeten ook door het Gewest op elkaar afgestemd worden. Deze verkeersplannen zouden het mogelijk moeten maken om de zones 30 op de lokale wegen uit te breiden. Gevraagd wordt dat het Gewest subsidies toekent aan de gemeenten die er zich toe zouden verbinden om op hun grondgebied in zones 30 te voorzien;

— Adopté.

Aangenomen.

— l'accord de coopération entre le fédéral et les trois Régions qui doit assurer la mise en œuvre du RER doit également prendre en compte la construction de parkings de dissuasion pour assurer l'intermodalité route/rail/transports en commun urbains. Ces parkings de dissuasion doivent se situer en principe en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale;

— de samenwerkingsovereenkomst tussen de federale Staat en de drie Gewesten met het oog op de totstandkoming van het GEN eveneens rekening moet houden met de aanleg van overstapparkeerplaatsen om de intermodaliteit weg/spoor/stedelijk openbaar vervoer in de stad te bewerkstelligen. Deze overstapparkeerplaatsen moeten zich in principe buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevinden;

— Adopté.

Aangenomen.

— si des parkings de dissuasion ne sont pas aménageables à proximité de toutes les gares dans le Brabant flamand et le Brabant wallon, il convient d'envisager dès à présent des bus de rabattement vers les gares RER.

— als deze overstapparkeerplaatsen niet in de nabijheid van alle stations in Vlaams- en Waals-Brabant worden aangelegd, moet er nu al gedacht worden aan busverbindingen naar de GEN-stations.

— Adopté.

Aangenomen.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale considère que:

— la mise en place du réseau RER doit s'accompagner de mesures de restriction de la capacité de stationnement tant en voirie que hors voirie.

• En voirie, le stationnement irrégulier devra faire l'objet de mesures sévères de contrôle avec une tolérance « zéro ». A cet égard, il est apparu que les différentes communes ne disposaient pas des moyens requis pour assurer cette mission. Il est dès lors indispensable de réformer en profondeur l'exercice de cette compétence: une des voies préconisées pourrait être la création d'une intercommunale gérant et contrôlant le stationnement tant sur les voiries régionales que communales.

Une telle réforme des pratiques en matière de contrôle du stationnement ne pourra sortir pleinement ses effets que si, au niveau fédéral, des mesures sont prises pour fiscaliser les amendes relatives au stationnement irrégulier à l'instar de ce qui est pratiqué aux Pays-Bas.

Le nombre total de places de stationnement en voirie devra être réduit et limité aux besoins nécessaires pour: les riverains, l'accès aux commerces pour stationnement de courte durée et l'accès aux bureaux pour les visiteurs y stationnant pendant un temps limité.

La réduction du nombre de places de stationnement en voirie doit être opérée par des réaménagements de l'espace public au profit des piétons, des cyclistes, des transports publics et des espaces verts. Celle-ci doit permettre en particulier la multiplication de bandes bus ou de sites propres pour les trams pour y assurer une vitesse commerciale et une régularité suffisante.

Dans les quartiers où des problèmes de stationnement existent, la durée du stationnement en voirie sera systématiquement limitée et le stationnement sera rendu payant en voirie sauf pour les riverains.

Sur ce dernier point, une réforme de la réglementation fédérale en vigueur pour la délivrance des cartes de riverains s'avère indispensable. La notion même de riverain sera redéfinie afin de tenir compte de la situation entre autres des commerçants et des professions libérales dans les zones à stationnement réglementé.

Le coût horaire du stationnement en voirie doit être progressif au-delà de la première heure, et supérieur à durée égale à celui dans un parking public payant.

Les zones de stationnement réservées aux riverains seront par ailleurs largement étendues.

• En matière de stationnement hors voirie, il convient de distinguer:

— les parkings publics payants;

— les parkings liés à des grandes surfaces commerciales;

— les parkings dans les immeubles de bureaux.

Les parkings publics payants doivent revoir leur tarification en relation avec celle applicable en surface de manière à être financièrement attractifs pour la moyenne et la longue durée. La construction de nouveaux parkings publics sera interdite en zone centrale.

La construction de parkings dans de nouveaux immeubles de bureaux sera limitée à des normes maximales à fixer (exemple un emplacement pour 50 emplois comme à Berlin). La capacité excédentaire disponible dans les immeubles déjà construits sera progressivement résorbée en fonction des permis d'urbanisme et d'environnement sollicités.

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad meent dat:

— bij de totstandkoming van het GEN maatregelen genomen moeten worden om het aantal parkeerplaatsen op en naast de wegen te beperken.

• Op de wegen moet er streng opgetreden worden tegen parkeerovertredingen. Zero tolerance is geboden. In dat verband is gebleken dat de verschillende gemeenten niet over de nodige middelen beschikken om die taak uit te voeren. Het is bijgevolg noodzakelijk om de manier waarop die bevoegdheid wordt uitgeoefend grondig te hervormen. Een van de aanbevolen oplossingen zou kunnen bestaan in de oprichting van een intercommunale die het parkeren op de gewestelijke en gemeentelijke wegen beheert en controleert.

Een dergelijke hervorming van de controle op het parkeren kan pas effect sorteren als er op federaal niveau maatregelen worden genomen in verband met de boetes voor parkeerovertredingen, naar het voorbeeld van wat in Nederland gebeurt.

Het totale aantal parkeerplaatsen op de wegen moet afnemen en ze mogen alleen gebruikt worden door de omwonenden, voor kort parkeren voor de klanten van handelszaken; en voor kort parkeren voor de bezoekers van kantoren.

Het aantal parkeerplaatsen op de wegen moet afnemen door de openbare ruimte her aan te leggen voor de voetgangers, de fietsers, het openbaar vervoer en groene ruimtes. Dit moet in het bijzonder de mogelijkheid bieden te zorgen voor meer stroken voor de bussen of voor eigen banen voor de trams, om de reissnelheid te waarborgen en voor voldoende regelmaat te zorgen.

In de wijken met een tekort aan parkeerplaatsen, zal de parkeertijd op de weg systematisch beperkt worden. Parkeren zal ook geld kosten, behalve voor de omwonenden.

Daartoe moet de vigerende federale regelgeving voor de afgifte van kaarten voor omwonenden hervormd worden. Het begrip « omwonende » zal opnieuw gedefinieerd worden om rekening te houden met de situatie van onder meer de handelaars en de beoefenaars van vrije beroepen in de gereglementeerde parkeerzones.

Het tarief per uur parkeren op de weg moet sterk stijgen na het eerste uur en moet hoger zijn dan in een openbare betaalparking.

Voorts zullen de parkeerzones voor de omwonenden in grote mate uitgebreid worden.

• Voor de parkeerplaatsen die niet langs de wegen liggen, wordt het volgende onderscheid gemaakt:

— de openbare betaalparkings;

— de parkings aan supermarkten;

— de parkings in kantoorgebouwen.

De tarieven van de openbare betaalparkings moeten, vergeleken met de parkeertarieven op de weg, interessanter zijn voor

het parkeren van middellange en lange duur. Het zal verboden zijn om nieuwe openbare parkings in centrale gebieden aan te leggen.

Het aantal parkeerplaatsen in nieuwe kantoorgebouwen zal tot vast te stellen maximumnormen beperkt worden (bijvoorbeeld een parkeerplaats per 50 arbeidsplaatsen zoals in Berlijn). De overtollige capaciteit in de reeds bestaande kantoorgebouwen zal geleidelijk verminderen naarmate de vereiste stedenbouwkundige en milieuvergunningen worden aangevraagd.

— Adopté.

Aangenomen.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande que le gouvernement:

— initie une politique de planification urbaine et de gestion du stationnement volontariste afin de créer les conditions objectives d'une augmentation sensible de la demande d'usage des transports publics en fonction de l'amélioration de l'offre de manière concomitante;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt dat de regering:

— werk maakt van een stedelijke planning en een slagvaardig parkeerbeleid om de objectieve voorwaarden te vervullen voor een aanzienlijk sterkere vraag naar openbaar vervoer, parallel met het verbeterde aanbod;

— Adopté.

Aangenomen.

— s'assure que l'éventuelle valorisation des terrains situés aux abords des gares RER se fasse dans le respect de cette politique ainsi que dans le respect du PRD et du PRAS;

— er zich van vergewist dat de eventuele verkoop van terreinen in de buurt van GEN-stations in naleving van dit beleid en van het GewOP en het GBP gebeurt;

— Adopté.

Aangenomen.

— établisse un plan de déplacements urbains pour l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Il définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Il doit être compatible avec le Plan régional de développement et avec le programme structurel d'amélioration de la qualité de l'air établi dans le cadre de l'ordonnance relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant du 25 mars 1999.

Ce plan visera à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé publique, d'autre part. Il aura comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacement, notamment par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de transport les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

La mobilité étant un droit pour tous, la promotion de la sécurité et de la commodité des usagers faibles, des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes doit être assurée au niveau des voiries et aux abords des bâtiments de service au public. Au niveau fédéral, ce droit à la mobilité pour tous doit être assuré à travers l'insertion dans le code de la route d'un volet «code de la rue», spécifique au milieu urbain. Au niveau régional, le Conseil souhaite que le gouvernement incorpore un réel plan piétons dans le plan IRIS des déplacements;

— een stedelijk vervoerplan opstelt voor het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze legt de principes vast van de organisatie van het personen- en goederenvervoer, van het verkeer en van het parkeerbeleid. Dit plan moet verenigbaar zijn met het gewestelijk ontwikkelingsplan en met het structurele programma voor de verbetering van de luchtkwaliteit opgesteld in het kader van de ordonnantie betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit van 25 maart 1999.

Dit plan streeft naar een duurzaam evenwicht tussen de behoeften inzake mobiliteit en een vlotte bereikbaarheid enerzijds en de bescherming van het leefmilieu en van de volksgezondheid anderzijds. Het heeft als doel een gecoördineerd gebruik van alle vervoermodi, met name door het aangepast gebruiken van de wegen en door het bevorderen van het gebruik van de minst vervuilende en de meest zuinige vervoermodi.

Aangezien mobiliteit een recht is voor iedereen, moeten de veiligheid en het comfort van de zwakke weggebruikers, van de voetgangers, van de gehandicapten en van de fietsers gegarandeerd worden op de wegen en in de omgeving van de gebouwen voor het publiek. Op federaal niveau moet dit recht op mobiliteit voor iedereen gevrijwaard worden door in het verkeersreglement een «straatreglement» afgestemd op een stedelijke omgeving op te nemen. Op gewestelijk niveau wenst de Raad dat de regering een echt voetgangersplan in het IRIS-vervoerplan opneemt.

— Adopté.

Aangenomen.

— prenne de concert avec le gouvernement fédéral les initiatives légales et réglementaires pour favoriser les plans de transport des entreprises assortis d'une obligation minimale de résultats. L'arrêté d'application relatif au plan de déplacements des entreprises de plus de deux cents personnes sur un même site prévu dans le cadre de l'ordonnance relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant du 25 mars 1999 doit être pris à bref délai. Ces plans de transport doivent viser à la fois les entreprises, les écoles et les administrations et être accompagnés de campagnes de promotion;

— in overleg met de federale regering wet- en regelgevende initiatieven neemt om de bedrijfsvervoerplannen met een minimumresultaatverbintenis te bevorderen. Het uitvoeringsbesluit met betrekking tot de vervoerplannen van bedrijven met meer dan tweehonderd werknemers op een zelfde site waarin de ordonnantie betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit van 25 maart 1999 voorziet, moet binnenkort uitgevaardigd worden. Die vervoerplannen moeten zowel betrekking hebben op de ondernemingen, de scholen en de besturen en gepaard gaan met voorlichtingscampagnes;

— Adopté.

Aangenomen.

— améliore rapidement le service des taxis pour l'orienter vers un complément naturel aux transports publics. Après l'instauration d'une communauté tarifaire intégrée, ce service pourrait dans certains cas (heures tardives, zones périphériques mal desservies, etc.), être considéré comme un substitut aux transports en commun avec un tarif *ad hoc*;

— de dienst van de taxi's snel verbetert en ze naadloos laat aansluiten op het openbaar vervoer. Na de invoering van een geïntegreerd tarief zou die dienst in bepaalde gevallen (late uren, slecht bediende zones ver van het centrum, enz.) beschouwd kunnen worden als een alternatief voor het openbaar vervoer met een aangepast tarief;

— Adopté.

Aangenomen.

— veille à ce que les différents modes de transports publics soient réellement accessibles aux personnes à mobilité réduite;

— erop toeziet dat de verschillende openbare vervoermodi daadwerkelijk toegankelijk worden voor de gehandicapten;

— Adopté.

Aangenomen.

— veille à ce que l'ensemble des points d'arrêt RER dans toute la zone urbaine et suburbaine desservie soit clairement signalé de manière homogène au moyen d'un sigle facilement repérable, à l'instar de ce qui existe sur la plupart des réseaux de même nature à l'étranger. La dénomination future du «réseau express régional bruxellois» ainsi que son sigle devront être définis de commun accord entre les différentes entités concernées. Il conviendra de privilégier le choix d'un sigle unique dans les deux langues. Ces choix devront précéder la campagne de promotion qui sera engagée pour familiariser les habitants avec ce nouveau mode de transport.

— erop toeziet dat alle GEN-haltes in de bediende stads- en voorstadzone duidelijk en eenvormig aangedulid worden met een makkelijk herkenbaar letterwoord net als in de meeste soortgelijke netten in het buitenland. De verschillende betrokken entiteiten moeten het eens worden over de toekomstige benaming van het «Brussels Gewestelijk Expresnet» en het letterwoord. De voorkeur gaat uit naar een letterwoord dat in de twee talen hetzelfde is. Na die keuzes moet een voorlichtingscampagne worden gevoerd om de inwoners vertrouwd te maken met deze nieuwe vervoerwijze.

— Adopté.

Aangenomen.

B. De certains problèmes particuliers d'infrastructure

1. Capacité de la jonction Nord-Midi

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale constate que:

— sur la base du modèle dynamique à mettre au point et des ratios validés à l'extérieur de la SNCB, l'exploitation de la jonction peut être optimalisée. Ainsi, il ressort de la situation qui prévalait au cours de l'hiver 2000:

— que de fortes disparités sont relevées dans l'utilisation des trois pertuis de la jonction Nord-Midi;

— que depuis 1994 (étude SOFRETU), le pertuis ouest emprunté par les TGV l'est également par des trains supplémentaires qui circulaient précédemment dans le pertuis central autrefois le plus chargé;

— que malgré ce fait, à l'heure de pointe la plus chargée sur la voie la plus encombrée, deux Thalys circulent en direction d'Amsterdam et de Cologne.

Bien que congestionnée actuellement, la jonction Nord-Midi accepte à l'heure de pointe sur les voies les plus chargées non seulement les trains Thalys mais également les trains formés à Schaerbeek venant prendre, à vide, leur départ au Midi en traversant la jonction. Ceci tendrait à prouver que les perspectives de développement au trafic TGV annoncées par la SNCB sont compatibles avec le trafic existant;

— qu'une augmentation du nombre de TGV à l'heure de pointe du matin n'est pas envisagée à moyen terme par la SNCB dans la mesure où les TGV les plus matinaux en provenance d'Amsterdam et de Cologne ne seront amenés à traverser la jonction Nord-Midi que peu avant 9 heures du matin au plus tôt;

— que six mesures prioritaires permettraient d'améliorer la circulation des trains dans la jonction Nord-Midi.

B. Bijzondere infrastructuurproblemen

1. De capaciteit van de Noord-Zuidverbinding

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad stelt vast dat:

— de exploitatie van de Noord-Zuidverbinding verbeterd kan worden op basis van het uit te werken dynamische model en de ratio's die door deskundigen van buiten de NMBS bevestigd zijn. De toestand tijdens de winter 2000 heeft aangetoond dat:

— er een groot verschil bestaat in het gebruik van de drie kokers van de Noord-Zuidverbinding;

— de door de HST's gebruikte westelijke koker sedert 1994 (SOFRETU-studie) ook gebruikt wordt door extra treinen die vroeger door de centrale koker reden die vroeger het meest gebruikt werd;

— desondanks op de drukste momenten van de spits twee Thalys-treinen op de meest gebruikte sporen naar Amsterdam en Keulen rijden.

Hoewel de Noord-Zuidverbinding voor het ogenblik verzadigd is, rijden tijdens de spitsuren op de meest gebruikte sporen niet alleen Thalys-treinen, maar ook treinen die in Schaarbeek gevormd worden, leeg door de Noord-Zuidverbinding om in Brussel-Zuid te vertrekken. Dit toont aan dat de door de NMBS aangekondigde ontwikkeling van het HST-verkeer verenigbaar is met het bestaande treinverkeer;

— de NMBS op middellange termijn geen toename van het aantal HST's overweegt tijdens de ochtendspits in zoverre de vroegste HST's die van Amsterdam en Keulen komen pas op zijn vroegst iets voor 9 uur 's morgens door de Noord-Zuidverbinding moeten rijden;

— er zes prioritaire maatregelen genomen zouden worden om het treinverkeer in de Noord-Zuidverbinding te verbeteren.

— Adopté.

Aangenomen.

Ces mesures, reprises dans l'étude SOFRETU, sont:

• les temps de stationnement: par la mise en place d'une procédure automatique de fermeture des portes, les temps de stationnement pourraient être fortement réduits;

• le relèvement de la vitesse de base dans la jonction;

• modernisation de la signalisation;

• l'homogénéité des circulations;

• le lissage des temps de parcours: calcul exact des heures de franchissement des appareils de voies en lissant les courbes d'accélérations et de décélération;

• l'expression des horaires: en calculant les trains à la seconde et en exprimant les horaires à la demi-minute, on pourra «serrer» la grille et faire passer plus de trains;

• l'utilisation de matériel à deux étages et à forte accélération;

— que la mise en œuvre du RER sera l'occasion de diversifier l'aboutissement des trains de pointe à Bruxelles, soit par les lignes 26 et 161, soit par la ligne 28, allégeant ainsi la congestion de pointe du trafic dans la jonction Nord-Midi.

Deze maatregelen staan in de SOFRETU-studie en zijn:

• de stoptijden: door de deuren automatisch te doen sluiten, zouden de stoptijden fors ingekort kunnen worden;

• een hogere basissnelheid in de verbinding;

• een gemoderniseerde seingeving;

• de homogeniteit van het verkeer;

• egalisatie van de rijtijden: de exacte berekening van het overschrijden van de spoorapparatuur door de versnellings- en afremmingscurve af te vlakken;

• aanduiding van de dienstregelingen: door de doortocht van treinen tot op de seconde te berekenen en de dienstregelingen tot op de halve minuut aan te duiden zal men de tussentijden kunnen inkorten en meer treinen laten doorrijden;

• gebruik van dubbeldektreinen met groot versnellingsvermogen;

— de totstandkoming van het GEN de mogelijkheid zal bieden om de aankomst van de spitstreinen in Brussel te diversifiëren ofwel via lijn 26 en 161, ofwel via lijn 28 en aldus een oplossing zal bieden voor de congestie van het treinverkeer in de Noord-Zuidverbinding tijdens de spitsuren.

— Adopté.

Aangenomen.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au Gouvernement:

— que soit vérifié et validé par des experts extérieurs internationalement reconnus le fait que la jonction dispose de réserves de capacités et que des pistes existent pour en améliorer les performances et pour améliorer les conditions d'accueil des navetteurs aux heures de pointe du matin et du soir;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt de regering om:

— door externe en internationaal erkende deskundigen te laten controleren of en te bevestigen dat de Noord-Zuidverbinding nog voldoende capaciteit heeft en dat er mogelijkheden zijn om de prestaties op te drijven en het vervoer van de pendelaars tijdens de ochtend- en de avondspits te verbeteren;

— Adopté.

Aangenomen.

— que les études et la programmation de la réalisation des investissements de nature à rééquilibrer le trafic et à optimaliser la capacité dans les trois pertuis de la jonction Nord-Midi figurent parmi les toutes premières priorités du plan décennal d'investissements de la SNCB.

— de studies en het uitvoeringsprogramma van de investeringen om het verkeer weer in evenwicht te brengen en de capaciteit in de drie kokers van de Noord-Zuid verbinding te optimaliseren, prioritair te stellen in het tienjareninvesteringsplan van de NMBS.

— Adopté.

Aangenomen.

2. Tunnel Schuman-Josaphat

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale constate que:

— la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat a fait l'objet de la délivrance d'un certificat d'urbanisme le 28 mai 1999;

2. Tunnel Schuman-Josaphat

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad stelt vast dat:

— op 28 mei 1999 een stedenbouwkundig attest is afgegeven voor de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josaphat;

— Adopté.

Aangenomen.

— lors de la délivrance de ce certificat d'urbanisme, la Commission de concertation avait prévu comme conditions relatives à la section comprise entre la gare Schuman et le tunnel existant de la ligne 26 (entre la gare Schuman et le tunnel existant de la ligne 26 à hauteur de l'avenue Plasky) « la présentation d'un nouveau bilan coût-avantage en fonction des décisions relatives au financement, à la construction et à l'exploitation du RER ainsi que le surcoût des mesures d'accompagnement décrites dans ces conditions »;

— de overlegcommissie bij de afgifte van dit stedenbouwkundig attest als voorwaarde voor het stuk tussen het Schumanstation en de bestaande tunnel van lijn 26 (tussen het Schumanstation en de bestaande tunnel van lijn 26 aan de Plaskylaan) had gesteld dat er een nieuwe kosten-batenanalyse zou worden voorgelegd afhankelijk van de beslissingen over de financiering, de bouw en de exploitatie van het GEN, alsmede een analyse van de extra kosten van de in deze voorwaarden omschreven begeleidende maatregelen;

— Adopté.

Aangenomen.

— cette infrastructure nouvelle est aujourd'hui justifiée par la SNCB comme maillon indispensable pour la réalisation du RER; mais elle constitue également une opportunité de désenclaver la gare du Luxembourg et d'assurer entre celle-ci et l'aéroport de Bruxelles-National une liaison directe.

— deze nieuwe infrastructuur thans door de NMBS verantwoord wordt als een onmisbare schakel voor de totstandkoming van het GEN, maar eveneens de mogelijkheid biedt om het Luxemburgstation te ontsluiten en een directe verbinding tussen dat station en de luchthaven Brussel-Nationaal tot stand te brengen.

— Adopté.

Aangenomen.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au Gouvernement:

— de s'assurer au moment de la délivrance du permis d'urbanisme pour la réalisation de cette infrastructure que le schéma d'exploitation relatif à celle-ci soit compatible avec les options prises par la Région de Bruxelles-Capitale tant en ce qui concerne le RER qu'en ce qui concerne la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National et l'exploitation des lignes à grande vitesse;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt de Regering om:

— wanneer de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van deze infrastructuur wordt afgegeven, er zich van te vergewissen dat het desbetreffende exploitatieschema verenigbaar is met de beleidskeuzes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het GEN, de bediening van de luchthaven Brussel-Nationaal en de exploitatie van de hogesnelheidslijnen;

— Adopté.

Aangenomen.

— de prendre acte que la justification de cet investissement au regard de l'éventuelle saturation de la jonction Nord-Midi n'est pas compatible avec les argumentations qui sont développées pour la réalisation d'un deuxième terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation.

— er akte van te nemen dat de verantwoording van deze investering gelet op de eventuele verzadiging van de Noord-Zuidverbinding niet strookt met de argumenten die aangevoerd

werden voor het aanleggen van een tweede HST-terminal op het emplacement van Schaarbeek-Vorming.

— Adopté.

Aangenomen.

3. Opportunité d'augmenter le nombre de voies sur les lignes 124 et 161

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale constate que:

— la SNCB propose dans le rapport de la Task Force la mise à quatre voies des lignes 124 (Bruxelles-Nivelles) et 161 (Bruxelles-Ottignies);

3. Opportuniteit van de uitbreiding van het aantal sporen op de lijnen 124 en 161

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad stelt vast dat:

— de NMBS in het verslag van de Task Force voorstelt om de lijn 124 (Brussel-Nijvel) en de lijn 161 (Brussel-Ottignies) op vier sporen te brengen;

— Adopté.

Aangenomen.

— le trafic actuel à l'heure de pointe sur les tronçons bruxellois de ces lignes est moindre que celui qui prévalait à l'horaire SNCB de 1967 — sans tenir compte du trafic marchandises élevé à l'époque — et serait comparable au trafic de type RER prévu dans le projet SOFRETU sur ces mêmes voies (le nombre d'arrêts plus élevé étant compensé par les performances du matériel roulant);

— het huidige spitsverkeer op de Brusselse gedeelten van deze lijnen minder druk is dan dat van de dienstregeling van de NMBS van 1967 — zonder rekening te houden met het goederenvervoer in die tijd — en vergelijkbaar zou zijn met het GEN-verkeer uit het SOFRETU onderzoek over diezelfde sporen (het grotere aantal haltes wordt gecompenseerd door de prestaties van het rollend materieel);

— Adopté.

Aangenomen.

— le rapport de synthèse du syndicat d'études de janvier 1998 préconisait seulement la mise à trois voies et prévoyait pour ce faire un investissement de 6,765 milliards;

— het syntheseverslag van het studiebureau van januari 1998 enkel voorstelt om de lijnen op drie sporen te brengen en daartoe een investering plande van 6,765 miljard;

— Adopté.

Aangenomen.

— les propositions actuelles de la SNCB entraînent une réévaluation de ces montants à 36,9 milliards (document SNCB/CA 99/118, page 13).

— de huidige voorstellen van de NMBS tot een nieuwe raming van deze bedragen ten belope van 36,9 miljard frank leiden (stuk NMBS/CA 99/118, bladzijde 13).

— Adopté.

Aangenomen.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale considère que:

— les besoins en termes d'infrastructure sur les lignes 124 et 161 ne sont pas comparables à ceux qui ont justifié les mises à quatre voies des lignes 96 (Hal-Bruxelles) et 36 (Bruxelles-Louvain) compte tenu de la présence du trafic TGV sur ces itinéraires;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad wijst erop dat:

— de infrastructuurnoden op de lijnen 124 en 161 niet vergelijkbaar zijn met die welke geleid hebben tot het op vier sporen brengen van de lijnen 96 (Halle-Brussel) en 36 (Brussel-Leuven), gelet op het HST-verkeer op deze trajecten;

— Adopté.

Aangenomen.

— la notification du Gouvernement wallon du 4 mars 1999 «exige la construction prioritaire pour 2005 au plus tard des troisième et quatrième voies sur les lignes 161 (Waterloo-Ottignies) et 124 (Linkebeek-Nivelles)»;

— de betekening van de Waalse Regering van 4 maart 1999 eist dat het derde en vierde spoor op de lijnen 161 (Waterloo-Ottignies) en 124 (Linkebeek-Nijvel) voor 2005 aangelegd wordt;

— Adopté.

Aangenomen.

— le Gouvernement bruxellois dans son avis du 18 février 2000 a lui-même estimé que: «la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Uccle-Calevoet et la gare du Midi sera très pénalisante pour les riverains et qu'il y aurait lieu d'examiner la faisabilité de se limiter à deux voies au-delà de la bifurcation de la ligne 26 d'Uccle-Calevoet vers la ville» (il en est de même pour le tronçon de la ligne 16 entre Watermael et Boitsfort);

— de Brusselse Regering in haar advies van 18 februari 2000 zelf heeft gesteld dat het op vier sporen brengen van de lijn 124 tussen Ukkel-Calevoet en het Zuidstation zeer nadelig zal zijn voor de buurtbewoners en dat men zou moeten onderzoeken of het niet beter zou zijn zich tot twee sporen te beperken voorbij de splitsing van de lijn 26 Ukkel-Calevoet in de richting van de stad (hetzelfde geldt voor het stuk van de lijn 161 tussen Watermaal en Bosvoorde);

— Adopté.

Aangenomen.

— par ailleurs et d'une manière plus générale dans ce même avis le Gouvernement estime que: «la démonstration de la nécessité de nouveaux investissements doit être faite à partir des prévisions d'augmentation de trafic (TGV, IC/IR, RER, ...), de la définition de l'offre ferroviaire susceptible d'accueillir ces clients, et de la mise en évidence des points critiques du réseau et que ces éléments de validation font défaut dans le dossier présenté».

— meer in het algemeen de Regering ook stelt dat de noodzaak van nieuwe investeringen aangetoond moeten worden op grond van prognoses over de toename van het verkeer (HST, IC/IR, GEN ...), de bepaling van het spooraanbod dat nieuwe reizigers kan aantrekken, en het opsporen van kritieke punten op het net, en dat deze argumenten niet in het dossier opgenomen zijn;

— Adopté.

Aangenomen.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au Gouvernement:

— que la mission des experts indépendants internationalement reconnus puisse également porter sur la définition de la

nature des investissements qui permettraient d'améliorer la capacité des voies sur ces deux lignes afin d'atteindre les capacités existantes sur des lignes du même type à l'étranger;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt de Regering dat:

— de opdracht van de onafhankelijke en internationaal erkende deskundigen ook betrekking zou hebben op de definitie van de aard van de investeringen die de capaciteit van de sporen op deze twee lijnen zou verbeteren om dezelfde capaciteit te bereiken als de lijnen van hetzelfde type in het buitenland;

— Adopté.

Aangenomen.

— que, le cas échéant, ladite mission devrait définir s'il convient d'augmenter le nombre de voies sur tout ou partie de ces tronçons;

— in voorkomend geval deze opdracht zou bepalen of het aantal sporen op een deel of het geheel van deze gedeelten verhoogd zou moeten worden;

— Adopté.

Aangenomen.

— qu'en toute hypothèse tout soit mis en œuvre pour réduire les nuisances pour les riverains des lignes concernées dans le respect strict des recommandations qui sont émises dans les études d'incidences.

— in ieder geval alles in het werk gesteld zou worden om de hinder voor de omwonenden van de lijnen in kwestie te beperken overeenkomstig de aanbevelingen in de effectenstudies.

— Adopté.

Aangenomen.

Dans ce cadre, il conviendra d'étudier l'aménagement de «coulées vertes» permettant une intégration la plus harmonieuse possible dans le tissu urbain des infrastructures nouvelles qui s'avéreraient indispensables.

In dat verband moet de aanleg van «groene lijnen» onderzocht worden, om de nieuwe infrastructuur die nodig zou blijken zo harmonieus mogelijk in het stadsweefsel te integreren.

— Adopté.

Aangenomen.

4. Accessibilité de l'aéroport de Bruxelles-National

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale estime que:

— le problème de l'accessibilité de l'aéroport de Bruxelles-National doit être posé de manière globale. La question de son accessibilité en chemin de fer n'est qu'une des facettes de cette problématique. Si la desserte ferroviaire était améliorée, elle permettrait de réduire les problèmes posés par l'augmentation du trafic automobile et, surtout, par le stationnement à l'aéroport. Pour atteindre cet objectif, plusieurs projets ont été élaborés. Une donnée constante de ces différents projets consiste à augmenter de manière considérable le nombre de voyageurs qui utilisent le chemin de fer de et vers l'aéroport.

4. Bereikbaarheid van de luchthaven Brussel-Nationaal

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad is van oordeel dat:

— de kwestie van de bereikbaarheid van de luchthaven Brussel-Nationaal in haar geheel moet worden bekeken. De bereikbaarheid via het spoor is slechts één van de verschillende aspecten van deze problematiek. Als de bediening door het spoorwegnet zou verbeteren, zouden de problemen ten gevolge van de toename van het autoverkeer en vooral van het parkeren aan de luchthaven gedeeltelijk opgelost worden. Om die doelstelling te bereiken zijn er verschillende projecten uitgewerkt. Een gemeenschappelijk element in al die projecten is de aanzienlijke verhoging van het aantal treinreizigers van en naar de luchthaven.

— Adopté.

Aangenomen.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au Gouvernement:

— de privilégier la connexion de la gare de chemin de fer de Bruxelles-National avec l'ensemble du réseau intérieur;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt de Regering om:

— bij voorrang het spoorwegstation van Brussel-Nationaal met het hele binnenlandse net te verbinden;

— Adopté.

Aangenomen.

— de proposer la mise en place de plusieurs terminaux aériens dans les grandes gares belges et à tout au moins dans une des gares de la jonction Nord-Midi et à Bruxelles-Luxembourg;

— voor te stellen om verschillende incheckbalies in de grote Belgische stations te plaatsen en op zijn minst in één van de stations langs de Noord-Zuidverbinding en in Brussel-Luxemburg;

— Adopté.

Aangenomen.

— de refuser tout schéma qui aboutit à délocaliser les problèmes de parking de l'aéroport de Bruxelles-National sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

— elke oplossing te weigeren waarbij de parkeerproblemen aan de luchthaven Brussel-Nationaal naar het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden verschoven;

— Adopté.

Aangenomen.

— d'étudier l'opportunité de procéder à l'arrêt de certains trains TGV à l'aéroport de Bruxelles-National;

— na te gaan of het beter is om bepaalde HST's in de luchthaven van Brussel-Nationaal te doen stoppen;

— Adopté.

Aangenomen.

— de veiller à la desserte par le RER de l'aéroport de Bruxelles-National à une cadence de quatre trains par heure en complément de la desserte par des trains IC/IR, ce qui rend le projet de «people mover» superfétatoire.

— erop toe te zien dat de luchthaven van Brussel-Nationaal door het GEN bediend wordt met een frequentie van vier treinen per uur om de bediening door IC/IR-treinen aan te vullen, wat het project van de «people mover» overbodig maakt.

— Adopté.

Aangenomen.

5. Exploitation optimale du terminal TGV de Bruxelles-Midi et opportunité d'un second terminal TGV connecté aux réseaux IC/IR et RER

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale constate:

— que les différentes données chiffrées collectées quant à la capacité du terminal TGV de Bruxelles-Midi par rapport aux prévisions de trafic élaborées au moment de sa conception et de l'évolution du trafic réel constaté depuis laissent apparaître des réserves de capacité;

5. Optimale exploitatie van de HST-terminal in Brussel-Zuid en opportuniteit van een tweede HST-terminal aangesloten op het IC/IR-net en op het GEN

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad stelt vast dat:

— uit de verschillende cijfergegevens over de capaciteit van de HST-terminal Brussel-Zuid in vergelijking met de verkeersprognoses die op het moment van het ontwerp werden opgesteld en uit de sedertdien vastgestelde ontwikkeling van het treinverkeer blijkt dat de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding nog niet volledig benut is;

— Adopté.

Aangenomen.

— qu'il convient dès lors de valider dans le temps les réserves de capacité disponibles par rapport à l'évolution prévisible du trafic et la situation nouvelle de l'achèvement des lignes à grande vitesse vers Amsterdam et Cologne;

— de nog beschikbare capaciteit in de tijd bijgevolg getoetst moet worden aan de voorspelbare evolutie van het verkeer en aan de nieuwe situatie van het net na de voltooiing van de hogesnelheidslijnen naar Amsterdam en Keulen;

— Adopté.

Aangenomen.

— que la zone de Schaerbeek-Formation n'est pas reprise comme extension possible de pôles de bureaux au PRD par la Région, qui, en fonction de la théorie ABC concernant l'accessibilité des zones tertiaires (1), a privilégié les pôles de bureaux dans les zones centrales et réservé les localisations périphériques proches du canal pour des extensions d'entreprises;

— het emplacement van Schaarbeek-Vorming niet als mogelijke uitbreiding van de kantoorgebieden in het GewOP is opgenomen door het Gewest dat, volgens de ABC-theorie betreffende de bereikbaarheid van de tertiaire gebieden (1), de kantoorzones bij voorkeur in de centraal gelegen gebieden wil onderbrengen en de gebieden in de buurt van het kanaal reserveert als uitbreidingszones voor de bedrijven;

— Adopté.

Aangenomen.

— que le site envisagé par la SNCB pour y réaliser un second terminal TGV est particulièrement excentré et déconnecté du tissu urbain environnant. Ainsi, sur tout son flanc Est, le site est coupé des communes d'Evere et de Schaerbeek par la réserve naturelle classée du Moeraske. Quant à son flanc Ouest, la zone doit rester affectée à une fonction portuaire nécessaire au développement à cet endroit de la plate-forme multimodale pour le transport marchandises, ce qui implique le maintien de la liaison ferrée à l'avant-port;

— de site die de NMBS in het vooruitzicht stelt voor de bouw van een tweede HST-terminal bijzonder ver uit het centrum ligt en niet aansluit op het stedelijk weefsel. De site is over de hele oostelijke flank afgesloten van Evere en Schaarbeek door het beschermde natuurgebied Het Moeraske; de westelijke flank moet haar bestemming als havengebied behouden omdat zulks noodzakelijk is voor de ontwikkeling van een multimodaal platform voor het vrachtvervoer, wat betekent dat de spoorverbinding naar de voorhaven behouden moet blijven;

— Adopté.

Aangenomen.

— qu'un pôle TGV en zone urbaine doit être localisé à un nœud important de transports en commun pour favoriser l'intermodalité minimisant le recours à la voiture particulière, ce qui n'est pas le cas de Schaerbeek-Formation;

— een HST-station in een stedelijk gebied op een belangrijk knooppunt van het openbaar vervoer gelegen moet zijn, teneinde de overstapmogelijkheden te bevorderen waardoor het gebruik van de eigen wagen tot een minimum kan worden beperkt, wat niet mogelijk is in het geval van Schaarbeek-Vorming;

— Adopté.

Aangenomen.

— que rien n'indique que si un second terminal TGV doit être construit à Bruxelles, celui-ci devrait devenir pour autant l'unique gare aéroportuaire pour l'enregistrement des voyageurs et des bagages en Région bruxelloise et ailleurs en Belgique;

— niets erop wijst dat, als er een tweede HST-terminal komt, deze het enige luchthavenstation in het Brussels Gewest en elders in België zou moeten worden waar de reizigers kunnen inchecken;

— Adopté.

Aangenomen.

— que le projet de construction d'un second terminal TGV à Schaerbeek-Formation tel que présenté par la SNCB ne comprend pas moins de vingt-cinq voies à quais (Bruxelles-Midi: vingt-deux voies au total) et coûterait, d'après les estimations citées par Eurostation, plus de trente-cinq milliards, infrastructures d'accès et d'équipements urbains non compris;

— het project voor de bouw van een tweede HST-terminal in Schaarbeek-Vorming, zoals voorgesteld door de NMBS, in niet minder dan 25 sporen voorziet (in het Zuidstation zijn er in totaal 22 sporen) en volgens de (door Eurostation geciteerde) ramingen meer dan 35 miljard zou kosten, de toegangsinfrastructuur en de stadvoorzieningen niet inbegrepen;

— Adopté.

Aangenomen.

(1) A — au centre —, très bonne accessibilité par les transports en commun, mauvaise accessibilité par la voiture individuelle;
B — zone entourant cette zone au centre —, bonne accessibilité par les transports en commun et par la voiture individuelle;
C — zone plus périphérique —, très bonne accessibilité par la voiture individuelle, mauvaise accessibilité par les transports en commun.

(1) A — in het centrum — zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, slechte bereikbaarheid met de wagen;
B — gebied rond het centrum — zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en goede bereikbaarheid met de wagen;
C — verder afgelegen randgebied — zeer goede bereikbaarheid met de wagen, slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

— que l'actuelle gare de Schaerbeek-Voyageurs est bien intégrée dans le tissu urbain, est actuellement sous-utilisée, présente des possibilités d'extension sur le territoire de la Ville de Bruxelles et présente également l'avantage de se situer entre le retour de la ligne 28 et la bifurcation L25/L36. Que le classement de certains des éléments de ce bâtiment ne constitue pas en soi un obstacle à sa réaffectation.

— het huidige stationsgebouw van Schaarbeek-Reizigers, dat goed ingepast is in het stadsweefsel en op dit ogenblik onderbenut is en uitbreidingsmogelijkheden biedt op het grondgebied van Brussel-Stad en eveneens als voordeel heeft dat het ligt tussen de keerlus van lijn 28 en de splitsing L25/L36; dat de bescherming van bepaalde gedeelten van het gebouw op zich geen bezwaar is voor de herbestemming;

— Adopté.

Aangenomen.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande:

— de faire vérifier par des experts indépendants internationalement reconnus le fait que, bien conçu et exploité de manière optimale, le terminal TGV de Bruxelles-Midi ne connaîtra pas de saturation prévisible à moyen terme en ce qui concerne le trafic des trains et l'accueil offert aux voyageurs et que le décalage horaire et saisonnier des pointes de trafic TGV (décalé par rapport au trafic intérieur) permet de disposer d'une grande réserve d'expansion d'un trafic diversifié en TGV qui se fera essentiellement vers le Sud; qu'à cet effet notamment deux quais supplémentaires à la gare du Midi pourraient être ultérieurement aisément dédicacés au trafic TGV;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad wenst dat:

— nagegaan wordt door onafhankelijke en internationaal erkende deskundigen of de HST-terminal Brussel-Zuid niet op middellange termijn verzadigd zal zijn wat het treinverkeer en het onthaal van de reizigers betreft, en na te gaan of de verschillende dienstregeling voor de pieken van het HST-verkeer (ten opzichte van het binnenlands treinverkeer) de expansie van gediversifieerd HST-verkeer vooral naar het zuiden mogelijk maakt; dat daartoe met name twee extra perrons in Brussel-Zuid gemakkelijk later voor het HST-verkeer zouden kunnen dienen;

— Adopté.

Aangenomen.

— de veiller prioritairement à la finalisation des aménagements prévus aux alentours de la gare du Midi;

— eerst gezorgd wordt voor de voltooiing van de werken rond het Zuidstation;

— Adopté.

Aangenomen.

— que l'arrêt à la gare du Luxembourg, idéalement située au cœur du quartier européen, de quelques TGV aux heures de pointe les jours ouvrables et leur acheminement de ou vers Paris et Londres à partir de Hal via la L26 soit réexaminé;

— opnieuw onderzocht wordt of er enkele HST's tijdens de piekuren kunnen stoppen in het Luxemburgstation, dat ideaal gelegen is in het centrum van de Europese wijk, en of die treinen van of naar Parijs en Londen of Halle via lijn L26 kunnen rijden;

— Adopté.

Aangenomen.

— qu'une étude d'opportunité et de faisabilité d'un éventuel second terminal TGV soit réalisée en prenant en compte à la fois l'option zéro et d'autres localisations possibles, ainsi qu'une étude approfondie sur la faisabilité technique de la seule proposition alternative possible si l'on prend en compte les contraintes de la SNCB (« le second terminal doit impérativement se situer au nord du quadrilatère de Schaerbeek et au sud de la bifurcation entre les lignes 25N et 36N ») à savoir la gare de Schaerbeek-Voyageurs;

— een studie wordt uitgevoerd over de opportuniteit en de haalbaarheid van een eventuele tweede HST-terminal, rekening houdend met de « zero option » en andere mogelijke locaties, alsmede een diepgaande studie over de technische haalbaarheid van het enige mogelijke alternatief als men rekening houdt met de beperkingen voor de NMBS (de tweede terminal moet absoluut gelegen zijn ten noorden van de vierhoek van Schaarbeek en ten zuiden van de splitsing tussen lijn 25N en 36N), te weten het station Schaarbeek-Reizigers;

— Adopté.

Aangenomen.

— que cette étude d'opportunité vérifie la validité des thèses reprises dans le document de la Task Force de la SNCB ainsi que dans l'étude de l'exploitation optimale de la jonction entre autres par l'acheminement de certains trains de pointe via les lignes 26 et 28 tenant compte de ce qui est dit ci-avant à propos du tunnel Schuman-Josaphat;

— in deze opportuniteitsstudie wordt onderzocht of de stellingen vervat in het document van de Task Force en in de studie in verband met de optimale exploitatie van de verbinding opgaan, onder meer door het omleiden van sommige piekuurtreinen via lijn 26 en 28, rekening houdend met hetgeen hiervoren gezegd is in verband met de tunnel Schuman-Josaphat;

— Adopté.

Aangenomen.

— que dans l'hypothèse où un second terminal s'imposerait (notamment suite au développement du service Eurostar entre Amsterdam, Cologne et Londres), il ne pourrait en aucune manière être développé de manière exogène, coupé du tissu urbain, orienté vers la périphérie et avec un développement important de stationnement pour l'aéroport de Bruxelles-National;

— in het geval dat een tweede HST-terminal nodig is (inzonderheid in het kader van de uitbouw van de Eurostardienst tussen Amsterdam, Keulen en Londen), deze geenszins naar buiten toe mag gebouwd worden, afgesloten van het stadsweefsel en gericht op de rand en met aanzienlijke parkeermogelijkheden voor de luchthaven van Brussel-Nationaal;

— Adopté.

Aangenomen.

— que les mêmes experts indépendants internationalement reconnus étudient le postulat figurant dans le document de la SNCB selon lequel vers 2020 il faudrait acheminer le trafic TGV traversant Bruxelles (c'est-à-dire principalement le trafic de ou vers Cologne et Amsterdam) par la ligne 28, qui serait entretemps reconfigurée à cette fin, nonobstant la volonté exprimée par la Région d'y développer le trafic RER;

— dezelfde onafhankelijke en internationaal erkende deskundigen onderzoek wijden aan het postulaat vervat in het document van de NMBS volgens hetwelk het HST-verkeer naar Brussel (te weten in hoofdzaak het verkeer van en naar Keulen en Amsterdam) tegen 2020 zou moeten verlopen via lijn 28, die intussen te dien einde zou worden aangepast, wat echter haaks

staat op de wens van het Gewest om deze lijn te gebruiken voor het GEN;

— Adopté.

Aangenomen.

— que lesdits experts prennent également en compte les différences de temps de parcours pour les TGV traversant Bruxelles entre les deux solutions envisageables et les conséquences du positionnement au Nord de Bruxelles d'une gare dont le trafic sera majoritairement orienté vers le Sud;

— deze deskundigen ook rekening houden met de tijdsverschillen op de trajecten voor de HST door Brussel in de twee mogelijke oplossingen en met de gevolgen van de aanleg van een station in het noorden van Brussel, van waar de treinen in hoofdzaak naar het Zuiden zouden rijden;

— Adopté.

Aangenomen.

— que l'hypothèse de l'implantation d'un terminal TGV à hauteur de la gare de Schaerbeek-Voyageurs existante puisse être vérifiée quant à sa faisabilité, les opérations de maintenance et d'approvisionnement des trains pouvant être localisées ailleurs.

— de uitvoerbaarheid van de bouw van een HST-terminal ter hoogte van het bestaande station Schaarbeek-Reizigers wordt onderzocht, waarbij het onderhoud en de bevoorrading van de treinen elders kunnen gebeuren;

— Adopté.

Aangenomen.

Le choix de se site impliquant nécessairement une légère modification à cet endroit de l'axe principal des voies des futures lignes TGV par rapport au permis d'urbanisme délivré, il conviendra de vérifier si cette adaptation est plus compatible ou non avec les propositions formulées en conclusion de l'étude d'incidences qui a précédé le permis délivré et de chiffrer la réduction éventuelle des investissements TGV à réaliser sur ce site d'ici à 2005;

De keuze van deze locatie houdt onvermijdelijk in dat de hoofdas van de toekomstige HST-lijnen aldaar licht moet worden gewijzigd ten opzichte van hetgeen vastgesteld is in de afgegeven stedenbouwkundige vergunning; men zal moeten nagaan of deze aanpassing al dan niet verenigbaar is met de voorstellen die zijn geformuleerd tot besluit van de effectenstudie die voorafgegaan is aan de afgifte van de vergunning en men zal moeten becijferen in welke mate de investeringen voor de HST op die plek tegen 2005 moeten worden teruggeschroefd;

— Adopté.

Aangenomen.

— que soient étudiées dans les deux cas les voies d'accès routières par l'avenue de Vilvorde tant depuis le centre de la ville que depuis le Ring autoroutier ainsi que les modifications indispensables du réseau de transport public pour desservir ces sites.

— in beide gevallen aandacht wordt besteed aan de toegangswegen, te weten via de Vilvoordselaan, zowel vanuit het centrum van de stad als vanaf de Ring, en dat wordt onderzocht welke aanpassingen van het net van het openbaar vervoer nodig zijn om deze locaties te kunnen bedienen.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Le Conseil est-il d'accord sur les tirets des considérants et du dispositif? *(Assentiment.)*

Is de Raad het eens met de streepjes van de consideransen en met het bepalend gedeelte? *(Instemming.)*

Ils sont donc adoptés.

Ze zijn dus aangenomen.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de recommandations.

Wij zullen straks stemmen over het geheel van het voorstel van aanbevelingen.

INTERPELLATIONS — INTERPELLATIES

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

Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION DE M. BENOIT CEREXHE A MM. JACQUES SIMONET, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE ET MME ANNEMIE NEYTS-UYTTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGEE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, CONCERNANT «LA POLITIQUE DE PROMOTION NATIONALE ET INTERNATIONALE DE L'IMAGE DE BRUXELLES ET DES EFFORTS ENTREPRIS PAR LE GOUVERNEMENT BRUXELLOIS POUR INTEGRER L'EURO 2000 DANS CETTE POLITIQUE DE PROMOTION»

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOIT CEREXHE TOT DE HEREN JACQUES SIMONET, MINISTER-VOORZITTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN MEVROUW ANNEMIE NEYTS-UYTTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, BETREFFENDE «HET BELEID VOOR DE NATIONALE EN INTERNATIONALE BEVORDERING VAN HET IMAGO VAN BRUSSEL EN DE INSPANNINGEN DIE DE BRUSSELSE REGERING HEEFT GEDAAN OM IN DIT PROMOTIEBELEID REKENING TE HOUDEN MET DE EURO 2000»

Bespreking

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

M. Benoît Cerexhe. — Monsieur le Président, monsieur le ministre-président, chers collègues, lors de la confection du budget 2000, le Gouvernement régional a décidé d'investir des moyens importants pour promouvoir à l'étranger l'image de Bruxelles. Sur le principe, il nous a semblé en effet que ce n'était pas là une mauvaise chose. Dans un monde où l'image de marque compte parfois plus que la marque elle-même, travailler à l'image de Bruxelles est une nécessité.

Des postes budgétaires non négligeables furent alloués spécifiquement à cette politique.

Par ailleurs, pour assurer cet effort de promotion de l'image de Bruxelles, le Gouvernement a doté, outre le classique ministre des Relations internationales, deux de ses ministres de compétences spécifiques en matière de promotion de l'image de Bruxelles, tant sur le marché intérieur que sur les places étrangères.

Si je vous interpelle aujourd'hui, monsieur le ministre-président, c'est parce que, malgré toute ma bonne volonté, je n'arrive pas à très bien percevoir quelles sont les lignes de force de votre action en cette matière.

J'espère qu'à la fin de ce débat, vous me remercierez de vous avoir enfin permis d'expliquer aux Bruxellois et aux Bruxelloises la manière dont vous envisagez la promotion de l'image de Bruxelles.

(M. Philippe Debry, Vice-Président, remplace M. Jan Béghin, Premier Vice-Président, au fauteuil présidentiel)

(De heer Philippe Debry, Ondervoorzitter, vervangt de heer Jan Béghin, Eerste Ondervoorzitter, in de voorzitterszetel)

Ce ne serait pas trop tôt. Dois-je vous rappeler que j'avais, en mars dernier déjà, souhaité avoir un grand débat dans cette Assemblée sur l'indispensable travail à mener pour modifier la manière dont les Bruxellois, les Belges et l'étranger percevaient la dimension européenne de notre ville.

J'avais déjà, il y a quatre mois, insisté sur la nécessité de briser la vision purement administrative que le monde a de Bruxelles, capitale européenne. La ministre des Relations extérieures avait, à l'époque, tenu à limiter le débat à la seule question du Grand Musée de l'Europe — qu'elle semble d'ailleurs toujours ne pas vouloir promouvoir outre mesure —, et je le regrette. Mais, elle nous promettait pour les prochaines semaines — et en tout cas au plus tard avant l'été — un grand débat sur la question « européenne » et sur l'image de Bruxelles.

Il nous faut malheureusement constater que quatre mois plus tard, notre Parlement n'a toujours rien vu venir, malgré vos promesses. Il faut croire que certains d'entre vous sont sans doute plus enthousiastes pour aller arpenter les rues d'Hanovre que pour organiser un tel débat.

Je voudrais d'ailleurs souligner, monsieur le ministre-président, que les membres de votre Gouvernement semblent avoir découvert en un an les délices du voyage. On en voit partout : à Lisbonne, au Maroc, en Israël, et on les voit quasiment tous à Hanovre. Mais Bruxelles, dans tout cela ... ?

Vous me direz que c'est peut-être précisément la ligne de force de votre action en matière de promotion nationale et internationale de Bruxelles. Mais je crois qu'envoyer tous ces ministres à l'étranger pour assurer les relations publiques de la Région, c'est davantage le rôle d'une ambassade que d'un Gouvernement.

C'est pourquoi j'ai souhaité vous interpeller aujourd'hui. Il nous semble en effet qu'une politique de promotion d'image de Bruxelles passe autant par la publicité extérieure que par une politique de qualité totale de l'intérieur.

Bruxelles a vécu au cours de ces vingt derniers jours à l'heure de l'Euro 2000.

Je dois vous dire, monsieur le ministre-président, que nous avons été extrêmement surpris — pour ne pas dire déçus — de constater que les différentes autorités ont trop peu tiré profit de l'événement pour en démultiplier les effets promotionnels et assurer ainsi des retombées importantes pour l'image de Bruxelles en général.

Je ne suis pas le seul à le dire : ce matin encore, l'organisateur de l'Euro 2000 pour Bruxelles faisait un constat similaire sur les antennes de la RTBF.

Qu'avez-vous fait, monsieur le ministre-président, pour montrer, aux Bruxellois d'abord, aux Belges et aux centaines de milliers de touristes (300 000 selon les derniers chiffres) ensuite, au milliard de téléspectateurs potentiels enfin, une image réjouissante de Bruxelles ?

C'est vrai, vous avez désigné un ambassadeur spécifique pour l'événement. Mais ce n'est pas là chose suffisante.

Elle l'est d'autant moins que Georges Grun lui-même n'a pas manqué de témoigner publiquement « sa déception devant le peu d'enthousiasme manifesté par la classe politique bruxelloise pour montrer, à l'occasion de cet événement, une image de Bruxelles dépoussiérée ».

C'est que la présence de l'Euro 2000 à Bruxelles est passée pour ainsi dire inaperçue, hormis la couverture de l'événement par les médias, les traditionnels rassemblements de supporters bien connus avant et après les matches, et les déploiements — parfois intempestifs — des forces de l'ordre dont nous avons déjà parlé il y a quinze jours.

Tout juste peut-on observer l'un ou l'autre message sur les panneaux à message variable — ces fameux PMV situés au-dessus des tunnels et qui ne servent à pas grand-chose —. Cette fois, ils ont servi à annoncer les quatres matches qui se sont déroulés à Bruxelles.

On a pu aussi apercevoir encore quelques drapeaux peu visibles au-dessus de certaines artères commerçantes. Et puis, plus grand-chose, manifestement. Au bout du compte, rien de bien spectaculaire. Ils sont pourtant plusieurs centaines de milliers de supporters, belges et étrangers, à avoir transité par Bruxelles durant cet Euro 2000. On a cité le chiffre de 300 000.

Qu'avez-vous fait, avec les budgets que vous vous êtes alloués pour intégrer cet Euro 2000 dans votre politique de promotion de l'image de Bruxelles ?

Qu'avez-vous fait pour que les supporters de football repartent enchantés de leur visite en Belgique, plus particulièrement à Bruxelles ?

Qu'avez-vous fait, avec les compétences qui sont les vôtres, pour donner au milliard de téléspectateurs une image positive de notre ville, en phase avec l'événement ?

Je vous le dis tout net : pour nous, il s'agit d'ores et déjà d'une occasion manquée.

Nous ne reviendrons pas ici sur certains déploiements des forces de l'ordre, qui ont parfois donné de Bruxelles une image peu accueillante.

Vous me rétorquerez que vos compétences dans ce domaine ne sont pas grandes, mais nous n'acceptons pas cet argument, monsieur le ministre-président, car vous auriez pu prendre des initiatives, et ce dans de multiples domaines.

Le Gouvernement a-t-il pris contact avec la Chambre de commerce, avec l'UEB ou avec les associations de commerçants pour les sensibiliser à cet événement et mettre sur pied un certain nombre d'initiatives à l'égard du public étranger qui a fréquenté Bruxelles au cours de ces dernières semaines?

Le Gouvernement a-t-il conclu avec les chauffeurs de taxis de la Région bruxelloise divers accords spécifiques pour l'événement, comme cela s'est fait dans d'autres villes?

Qu'en est-il d'éventuels accords similaires avec la SNCB et/ou avec l'aéroport de Bruxelles-National? En effet, les gares, les taxis, l'aéroport sont souvent les premiers contacts qu'ont les étrangers quand ils débarquent dans une ville.

Par ailleurs, à la différence d'autres villes hôtes de l'événement sportif, les transports en commun sont demeurés payants pour ceux qui se rendaient au stade Roi Baudouin.

Dans d'autres occasions de grande affluence en Région bruxelloise, la STIB a offert la gratuité sur son réseau.

Le Gouvernement régional estime-t-il en l'occurrence qu'il n'y avait pas lieu de promouvoir l'utilisation des transports en commun les jours de match par une action de gratuité?

Ou à tout le moins, si vous ne pouviez pas donner la gratuité, négocier avec l'organisateur — comme cela a, je pense, été fait en Hollande — afin que le prix du transport soit intégré dans le prix d'entrée au stade?

Au-delà des résultats reconnus en matière de limitation de la circulation — car il y a tout de même eu des aspects positifs — ne s'agissait-il pas là d'une action promotionnelle pour l'image même de la STIB et de la Région bruxelloise?

Je vous interpelle aussi, monsieur le ministre-président, sur les aides financières, accordées ou refusées, à divers projets privés susceptibles de donner, via l'Euro 2000, une autre image de Bruxelles.

Je pense tout d'abord aux discussions sur l'habillage de l'Atomium: le Gouvernement bruxellois a-t-il eu l'intention — ou non — de participer financièrement à ce projet audacieux? Je pense ensuite aux associations de commerçants: ont-elles été contactées pour assurer la promotion de Bruxelles et renforcer le sentiment d'accueil auprès des visiteurs belges et étrangers?

J'attends avec impatience vos réponses.

En conclusion, monsieur le ministre-président, je vous dirai que l'Euro 2000 est véritablement un événement de grande ampleur, le troisième, en termes de retombées médiatiques au monde.

Bruxelles a eu une chance extraordinaire de pouvoir organiser cet événement et accueillir un nombre important de matches.

Je crains malheureusement, aujourd'hui, que l'image de notre ville et de notre Région — à la différence d'autres villes hôtes de l'Euro 2000 — ne sorte pas vraiment renforcée de ce mois de juin.

Est-ce précisément parce que vous et votre Gouvernement en êtes conscients que vous refusez, d'après ce que j'ai pu lire, d'organiser en 2007, pour les cinquante ans de la création européenne, ou en 2008, cinquante ans après l'Expo de 1958, une exposition universelle en Région bruxelloise?

Séville, 650 000 habitants; Lisbonne, 800 000 habitants, et Hanovre, 550 000 habitants ont eu cette ambition, et en ont été capables.

Bruxelles, 1 million d'habitants, capitale de l'Europe, n'en serait-elle pas capable?

C'est là une conception frileuse de Bruxelles et de son image. Ce n'est pas la nôtre. *(Applaudissements sur les bancs du PSC.)*

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

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. — Monsieur le Président, M. Cerexhe a bien fait de rappeler que l'Euro 2000 était un événement important, puisqu'il occupe la troisième place des grandes manifestations sur le plan mondial, après le championnat du monde de football et les Jeux olympiques.

J'ignore où vous étiez à ce moment, monsieur Cerexhe ...

M. Benoît Cerexhe. — Au stade ou devant mon écran, monsieur le ministre-président.

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. — Sans doute avez-vous abusé de la télévision car il aurait fallu descendre en ville!

Aussi vais-je tenter de rappeler ce que, en collaboration, avec les autorités fédérales et dans le cadre de la promotion de l'image nationale et internationale de la Région bruxelloise, les autorités publiques ont pris comme initiatives.

1. Chaque personne qui a acheté un ticket pour l'Euro 2000 a reçu un guide du supporter. Cette brochure donnait les informations pratiques en ce qui concerne les transports, la sécurité, les accès aux stades, et présentait également les deux pays organisateurs. La Belgique y était présentée, ainsi que ses trois Régions, avec, en tête, la Région de Bruxelles-Capitale.

Donc, les 300 000 personnes auxquelles vous faisiez allusion ont eu, par le biais de cette brochure et de ce guide du supporter, un premier contact avec notre Région.

2. Dans une vingtaine de lieux, — c'est la raison pour laquelle je me permets d'insister à nouveau sur la bonne collaboration que nous avons eue avec l'Etat fédéral — des stands présentant la Belgique et ses trois Régions ont été installés. Il s'agissait des gares, des aéroports, ainsi que des restaurants se situant sur les principales autoroutes d'accès à notre pays, et également des différents centres de presse. Ces stands comportaient non seulement le logo et une photo de chacune des Régions; de plus, une cassette vidéo était diffusée et des dépliants étaient distribués. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, la cassette vidéo diffusait un message de trois minutes environ sur le commerce extérieur et des dépliants de bienvenue en quatre langues présentant la Région étaient distribués. Environ 110 000 dépliants ont été ainsi remis aux différents visiteurs de notre pays.

3. La Région de Bruxelles-Capitale a été en vue lors de chaque match qui s'est déroulé au stade Roi Baudouin à Bruxelles. Quelques minutes avant le coup d'envoi, des images de la Région de Bruxelles-Capitale furent diffusées. Ainsi, avant le match d'ouverture «Belgique-Suède», environ un milliard de personnes ont pu regarder ces images.

Peut-être considérez-vous qu'il ne s'agit pas d'une action de promotion de notre Région?

4. Avec la fondation Euro 2000, il a été convenu que le logo Iris de la Région de Bruxelles-Capitale serait prévu au dos de l'équipement des stewards. Ici aussi, il s'agit d'une activité promotionnelle en faveur de notre Région.

5. Dans le cadre de l'Euro 2000, nous avons eu des contacts avec la Chambre de Commerce et l'UEB, pour les sensibiliser à l'impact qu'un tel événement pouvait avoir sur le commerce et l'économie bruxelloise. Dès lors, ne demandez pas aux autorités publiques de se substituer au secteur économique et commercial bruxellois !

Mais je puis vous certifier que nous avons eu des réunions de travail tant avec la Chambre de Commerce qu'avec l'UEB, en vue de les sensibiliser à l'intérêt d'utiliser l'Euro 2000 pour assurer la promotion de l'industrie, du commerce et de l'économie bruxellois.

J'ajoute que nous ne sommes pas limités à cette sensibilisation des instances bruxelloises. Vous savez que, dans le cadre de l'Euro 2000, un *European business summit* a été organisé à Bruxelles du 9 au 11 juin. Ce congrès a rencontré un grand succès et a permis d'accueillir à Bruxelles 850 chefs d'entreprises européens et internationaux et un certain nombre de personnalités de la Commission européene. Cet événement a été soutenu par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Cela a permis à la Région de s'adresser aux différents chefs d'entreprises et de leur indiquer l'intérêt qu'il y avait à s'implanter à Bruxelles. Nous avons ainsi assuré la promotion des atouts de Bruxelles vis-à-vis d'un public averti d'investisseurs étrangers.

6. En ce qui concerne la politique que nous avons menée à l'égard des taximen bruxellois, le ministre André a lui-même entrepris une action de sensibilisation à destination des taximen en insistant sur le fait qu'ils étaient la première porte d'entrée de la Belgique et de Bruxelles et donc les premiers ambassadeurs de notre Région.

7. En ce qui concerne l'action sociale ou l'action pour la jeunesse, entreprise par le Gouvernement, vous avez dit que M. Grün avait exprimé une certaine amertume; mais il a en même temps rendu hommage à un événement intégralement financé par notre Gouvernement, à concurrence de 700 000 francs, un tournoi de football de rue, qui s'est déroulé le week-end précédant la compétition officielle. Il a permis à plus de 160 jeunes issus des quartiers les plus défavorisés, et c'était un choix clairement posé, de vivre « leur » Euro 2000; ce qui aurait été impossible sans le soutien du Gouvernement bruxellois.

8. Par ailleurs, vous avez relevé que certaines artères de la ville étaient décorées aux couleurs de l'Euro 2000. Vous n'ignorez pas que ISL, la société commerciale propriétaire des droits de l'Euro 2000, a été intransigeante en ce qui concerne l'utilisation du logo Euro 2000. Ce logo ne pouvait être mentionné par qui que ce soit sans acquittement de droits. Il était donc impossible, financièrement, à quiconque, de faire une animation de rue sans payer des montants démesurés à ISL, pour afficher le logo Euro 2000. Seules les villes propriétaires des différents stades ont signé un contrat avec ISL, qui précisait le nombre de drapeaux et de fanions dont les villes pouvaient disposer pour leur décoration. Et c'est ainsi que la ville de Bruxelles a choisi de placer une majorité de ses fanions dans le goulet Louise, à proximité de l'Hilton, hôtel central de l'Euro 2000.

9. Enfin, en ce qui concerne la gratuité des transports publics et les initiatives de la STIB, le ministre Chabert a annoncé dès le mois de mars, au mois de mars, au moment de votre première intervention sur le sujet, que la STIB et la Fondation Euro 2000 avaient conclu un accord prévoyant que les supporters disposant d'un ticket d'entrée valable pour un match dans le stade Roi Baudouin, pouvaient le jour même faire usage du réseau intégral de la STIB à un tarif préférentiel de 70 francs. C'est ce que l'on appelle le ticket B-Foot. En outre, le jour des matches, la fréquence des bus, des trams et des métros de la STIB, sur un certain nombre de lignes, avait été — et c'est une expérience que nous allons analyser — sensiblement augmentée.

Mettre gratuitement le réseau intégral de la STIB à la disposition des supporters durant ce tournoi n'était pas réalisable sur le plan financier.

Quant à l'image de Bruxelles, je vous invite à lire dans la presse internationale ce qui a été écrit quant à l'organisation de l'Euro 2000 et à la façon dont Bruxelles a pu se projeter à l'étranger;

Enfin, en ce qui concerne l'organisation d'une exposition universelle en 2007 ou 2008, le débat avait été initié par notre collègue A. De Decker, lorsqu'il présidait le Parlement bruxellois.

Par ailleurs, Mme Lemesre a lancé un certain nombre de suggestions quant à la célébration du Traité de Rome.

La porte n'est certainement pas fermée.

On a aussi entendu un certain nombre d'initiatives qui émanaient de la ville d'Anvers et de son bourgmestre visant l'organisation d'une exposition conjointe entre Anvers, Bruxelles et Liège.

M. de Donnéa a évoqué, semble-t-il, ce matin la piste de l'organisation conjointe d'une telle exposition à l'échéance 2012. Je pense donc que le débat est ouvert.

Vous avez reproché, monsieur Cerexhe, à un certain nombre de membres de ce Gouvernement de s'être rendus à Hanovre; je crois pourtant que l'on se rendra compte à terme que les retombées, notamment en matière d'investissements étrangers, seront positives pour la Région bruxelloise et qu'elle se devait d'y être présente de manière originale. La question est de savoir si ce type d'exposition, sous sa forme actuelle, à l'heure où l'on entre dans le XXIe siècle et dans l'ère des nouvelles sociétés de communication, a encore une raison d'être. Ne nous engageons donc pas trop vite dans une formule qui paraîtra peut-être très rapidement désuète et attendons de faire le bilan de l'Exposition universelle d'Hanovre pour sortir du bois en la matière. *(Applaudissements.)*

M. le Président. — La parole est à Mme Neyts-Uyttebroeck, ministre.

Mme Annemie Neyts-Uyttebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Monsieur le Président, je voudrais simplement dire, puisque M. Cerexhe m'a également interpellée personnellement, que je ferai à la rentrée ma déclaration générale en matière de relations extérieures et de relations avec les institutions européennes. Nous pourrons donc en discuter plus longuement à ce moment.

Nous aurons probablement aussi la possibilité de revenir sur la thématique « grands projets ». Je voudrais ajouter que les milieux économiques de Hanovre, tout en reconnaissant l'importance de l'exposition, craignent quand même que le déficit de l'aventure, pour les *Länder* de la Basse-Saxe et de Berlin, se chiffre entre 3,5 milliards et 10 milliards de DM. Il faut donc y réfléchir à plusieurs fois avant de se lancer dans une telle aventure.

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

M. Benoît Cerexhe. — Monsieur le Président, je remercie le ministre-président pour sa réponse. Je ne suis cependant pas convaincu par l'ensemble des initiatives qui ont été prises par la Région, et j'aurais voulu savoir quel est le budget que vous avez consacré à cette opération. Quand vous me parlez du « Guide des supporters », je suppose que vous parlez du document que tous les supporters ont reçu. Il n'est pas mal fait, il comporte 79 pages, mais sur 79 pages, alors que vous parlez de « promotion de Bruxelles », on ne mentionne Bruxelles qu'une seule fois. Je ne considère pas qu'il s'agit là d'une action de promotion importante de Bruxelles.

Voilà le premier point que je voulais aborder.

Deuxième action dont vous avez parlé tout à l'heure : l'Euro street foot. C'est une bonne initiative, et il faut la soutenir, mais elle ne concerne que 160 jeunes dans une ville d'un million d'habitants, alors qu'il y a eu 300 000 visiteurs à Bruxelles; cela reste donc extrêmement marginal comme initiative.

Vous nous avez donné une explication de type juridique sur l'utilisation du logo Euro 2000. Nous avons tous pu lire des articles sur la férocité avec laquelle les organisateurs défendaient leur logo, mais je pense qu'il n'était pas impossible de créer un sentiment de fête autour du football ici à Bruxelles sans le logo Euro 2000, en utilisant le logo des Diables rouges, par exemple.

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. — Cela aurait été limité dans le temps !

M. Benoît Cerexhe. — Peut-être, mais autour du football proprement dit, on aurait pu créer un sentiment de fête beaucoup plus important, et il ne faut pas se retrancher derrière cette protection juridique du sigle.

Je regrette qu'on ait privé Bruxelles de cette fête énorme qu'aurait pu constituer l'Euro 2000. On a ainsi manqué une occasion de bien vendre notre ville à l'extérieur.

La réponse que vous m'avez donnée contient un aspect positif : vous nous avez dit ne pas avoir renoncé à l'organisation d'une exposition universelle en 2007 ou 2008. Indépendamment de ses implications financières, qui devront bien entendu être étudiées, ce serait excellent pour Bruxelles.

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

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME ANNE-FRANÇOISE THEUNISSEN A M. ERIC TOMAS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'EMPLOI, DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE ET DU LOGEMENT, CONCERNANT « L'APPLICATION DE LA CONVENTION DE PREMIER EMPLOI EN REGION BRUXELLOISE »

Discussion

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-FRANÇOISE THEUNISSEN TOT DE HEER ERIC TOMAS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, ENERGIE EN HUISVESTING, BETREFFENDE « DE UITVOERING VAN DE OVEREENKOMST BETREFFENDE DE EERSTE BAAN IN HET BRUSSELS GEWEST »

Bespreking

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

Mme Anne-Françoise Theunissen. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, la convention premier emploi (CPE), aussi appelée plan Rosetta, a pour objectif de permettre aux jeunes d'entrer sur le marché de l'emploi endéans les six mois de leur sortie d'école. Elle remplace ce qu'on appelait le stage des jeunes et s'adresse à la fois aux entreprises de plus de 50 travailleurs et aux employeurs publics.

Les écologistes appuient cette initiative prise au niveau fédéral pour actualiser et rendre plus efficient ce stage des jeunes en autorisant l'occupation des jeunes dès leur sortie de l'école. Ce qui devrait éviter l'enlisement de certains jeunes dans le chômage de longue durée.

Encore faut-il que les écologistes bruxellois puissent également être informés — et rassurés — sur l'application de ce plan en Région de Bruxelles-Capitale, résultant de l'accord de coopération sur l'emploi du mois de janvier dernier. Or, certaines informations qui leur parviennent les inquiètent quant au succès du plan sur le territoire de la Région.

L'objectif fixé par l'ORBEM est de 6 000 conventions signées pour le 31 décembre 2000. Au 29 juin de cette année, seules 1 000 conventions d'insertion ont été signées. Ces jeunes en recherche d'emploi ayant signé la convention qui les engagent à chercher un emploi à temps plein doivent se rendre chaque semaine à l'ORBEM pour faire le point sur leur recherche d'emploi. Une convention engage les deux parties signataires. Nous nous interrogeons sur la contrepartie fournie par l'ORBEM dans cette « convention », car il n'est enregistré, aujourd'hui, que 187 offres d'emploi déposées par les employeurs. Et jusqu'à présent, seules 30 offres d'emploi ont été satisfaites.

Au regard de cette information, l'on peut soulever deux problèmes :

— d'une part, la quasi-absence d'offres d'emplois proposée par les employeurs;

— d'autre part, le nombre de jeunes qui devraient encore signer une convention d'insertion avant le 31 décembre 2000.

Premièrement, le plan Rosetta prévoit l'embauche de stagiaires jeunes dont les caractéristiques peuvent varier de sous-régions à sous-régions. Là où le chômage est faible, le public de référence pourra être étendu pour permettre aux entreprises de faire face à leurs obligations. La CPE définit trois catégories de jeunes, qui entrent successivement en ligne de compte, en « cascade ». La catégorie A, prioritaire, est celle des 18 à 25 ans qui ne sont plus soumis à l'obligation scolaire et qui ont fini un parcours d'insertion depuis moins de six mois. En cas de pénurie de jeunes de cette première catégorie, la CPE s'ouvre à une catégorie plus large, qui est celle de tous les autres demandeurs d'emploi de moins de 25 ans (catégorie B), ou de manière plus large encore, aux demandeurs d'emploi de moins de 30 ans (catégorie C).

Le constat de ces pénuries éventuelles appartient, à Bruxelles, au comité de gestion de l'ORBEM et c'est le ministère fédéral de l'Emploi qui prend la décision d'élargir le champ d'application de la convention.

Pour Bruxelles, il apparaît, si l'on ne tient compte que des « stocks », que le niveau de cascade adéquat est celui de « tous les autres demandeurs d'emploi de moins de 25 ans » (catégorie B), étant donné le grand nombre de chômeurs de cette catégorie disponibles sur le marché. Par contre, il apparaît, si l'on observe les taux de jeunes au chômage sur moyenne et longue période, à Bruxelles et dans les autres régions, qu'il est plus pertinent de choisir directement le 3e niveau de la cascade.

D'ailleurs, trois comités subrégionaux de Flandre ont proposé de passer directement au 3e niveau de la cascade en

fonction du faible niveau de chômage constaté pour les niveaux précédents. Le ministre de l'Emploi de la Région flamande a élargi ce choix à l'ensemble de la Flandre.

En ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, le comité de gestion de l'ORBEM s'est inquiété, depuis avril 2000, de l'application concrète du principe de la cascade, à savoir, par exemple : faut-il prendre en compte le siège de l'entreprise ou le domicile du candidat ?

Afin de clarifier cette question, le directeur-général de l'ORBEM, mandaté par son comité de gestion, a adressé le 11 mai dernier une lettre aux ministres concernés par l'emploi, tant au niveau fédéral que de la Région de Bruxelles-Capitale. Dans sa réponse, comme dans son communiqué de presse du 26 mai à la suite de l'interpellation de la CSC de Bruxelles, Mme la ministre Onkelinx, signifie clairement que c'est le domicile du candidats qui prévaut dans les critères d'embauche, quelque que soit la Région où l'entreprise est implantée.

Sauf erreur, nous avons appris que le comité de gestion de l'ORBEM vient de décider d'élargir le champ d'application de la CPE à la catégorie de tous les autres demandeurs d'emploi de moins de 25 ans.

Monsieur le ministre, envisagez-vous de demander au comité de gestion d'élargir le champ d'application de la convention au troisième niveau, à savoir aux demandeurs d'emploi de moins de 30 ans ?

Par ailleurs, quelle est votre interprétation de la localisation des entreprises ou des chômeurs ?

Deuxièmement, il apparaît que les offres d'emploi transmises par les employeurs sont loin d'être pléthoriques.

Au sein de l'administration de l'ORBEM existe un service appelé le Plan d'accompagnement des chômeurs (PAC) qui gère les offres d'emploi CPE et le parcours d'insertion. Ce service compte officiellement 70 personnes, mais seuls 15 agents d'insertion y sont effectivement affectés. Les autres sont répartis dans les autres services de l'ORBEM. Comment peut-on gérer efficacement une telle mission avec 15 agents d'insertion ?

Par ailleurs, le service « entreprises » de l'ORBEM est chargé d'aller prospecter les offres d'emploi potentielles auprès des entreprises. A-t-il reçu des missions précises pour faire valoir les possibilités de la convention de premier emploi auprès des entreprises ?

Enfin, comptez-vous initier une mobilisation générale autour d'un « plan Jeunes », à l'instar de ce qui se pratique déjà au FOREM ?

Comment comptez-vous, à cet égard, impliquer le dispositif d'insertion socio-professionnelle et plus particulièrement les missions locales, qui représentent l'interface entre les entreprises et les jeunes sur le plan local, afin de conduire le plan Rosetta en Région de Bruxelles-Capitale vers la réussite ? *(Applaudissements sur les bancs ECOLO.)*

M. le Président. — La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul. — Monsieur le Président, madame la ministre, monsieur le ministre, chers collègues, Mme Theunissen a bien recadré tout le débat lié à l'application de la convention premier emploi. J'aborderai donc directement les points qui me semblent essentiels.

On aurait pu espérer que par le biais de cette convention premier emploi, l'Etat fédéral ait créé un plan instaurant la solidarité entre les Régions. En effet, l'objectif premier est de répondre à une directive européenne en vue d'éviter que les jeunes qui terminent leurs études restent trop longtemps sans emploi. C'est dans ce but que le premier critère fixé est d'avoir moins de 25 ans et moins de six mois de chômage.

Néanmoins, le gouvernement fédéral a pris une décision quelque peu différente en échelonnant trois situations, avec la possibilité de passer chaque fois à un autre stade si la première des situations prévues est pleinement satisfaite par l'emploi.

Dès lors, il y a effectivement des questions qui se posent pour veiller à ce que les demandeurs d'emploi de la Région bruxelloise soient traités de la même façon que ceux qui sont éventuellement domiciliés ailleurs et qui pourraient, de par le fait que leur Région ou leur sous-région applique d'autres critères, bénéficier du système, et ce, aux dépens des Bruxellois. Je donne un exemple. Si une sous-région extérieure à la Région bruxelloise applique, par exemple, le critère simple d'avoir moins de 25 ans, et si la Région bruxelloise devait appliquer des critères de moins de 25 ans et moins de six mois de chômage, nous aurions alors une différence de traitements entre deux personnes pour un emploi éventuel en Région bruxelloise. Dès lors, il me semble qu'il faut clarifier la question de savoir exactement quels critères seront appliqués en Région bruxelloise, sachant, comme l'a rappelé Mme Theunissen, que la ministre fédérale de l'Emploi, Mme Onkelinx, a évoqué le problème du domicile.

Une deuxième question me paraît importante.

Il s'agit de savoir si les jeunes qui habitent dans une sous-région, qui a accédé au deuxième ou au troisième critère, peuvent bénéficier d'un emploi dans le cadre de la convention premier emploi en Région bruxelloise.

En d'autres termes, la Région bruxelloise va-t-elle appliquer ses propres règles pour les jeunes domiciliés dans une autre Région ou bien va-t-elle appliquer les règles en vigueur au lieu de domicile des jeunes candidats ?

Je crois, monsieur le ministre, que les réponses sont importantes pour clarifier le débat et pour veiller à ce qu'il y ait égalité de traitement entre les jeunes, quel que soit leur domicile. On sait qu'en Région bruxelloise, c'est d'abord et avant tout le premier critère auquel il faut répondre. *(Applaudissements sur les bancs PRL-FDF.)*

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

M. Joël Riguelle. — Monsieur le Président, chers collègues, messieurs les ministres, la mise en application de la convention « premier emploi » crée donc des problèmes qui ne peuvent nous laisser indifférents. Comme l'ont très bien décrit nos collègues, la convention « premier emploi » prend en compte de manière successive trois catégories de jeunes. Je ne vais pas revenir sur le phénomène de cascade.

Afin de coller le plus possible aux réalités locales de l'emploi, les comités subrégionaux, dont l'ORBEM pour Bruxelles, ont été désignés pour choisir le groupe cible de la cascade et constater la pénurie. En raison du problème d'application du principe de la cascade, la question de savoir s'il fallait appliquer le critère du siège de l'entreprise ou du domicile du candidat stagiaire a été posée à la ministre de l'Emploi. La réponse de la ministre est claire, le critère à appliquer est celui du domicile du candidat.

C'est ici que le bât blesse! En Flandre, trois comités ont choisi la catégorie C, soit les jeunes de moins de trente ans. Or, à Bruxelles, compte tenu du nombre important de chômeurs sur le marché, la catégorie B, soit les moins de 25 ans, a été retenue.

La décision de la ministre entraînera des discriminations à l'embauche. Les employeurs potentiels bruxellois préféreront

en effet engager des demandeurs d'emploi de moins de 30 ans plutôt que des demandeurs d'emploi de moins de 25 ans, et ce pour des raisons évidentes d'expérience, mais peut-être pour d'autres raisons également; je reviendrai sur ce point.

La question des discriminations à l'embauche des Bruxellois est un sujet qui nous préoccupe et nous tient à coeur. Vous ne l'ignorez pas, monsieur le ministre, la commission des Affaires économiques travaille depuis plusieurs mois sur la question des discriminations à l'embauche à la suite de l'interpellation de ma collègue Julie de Groote. Par ailleurs, vous vous êtes montré conscient de l'existence à Bruxelles de la discrimination à l'embauche et désirieux de lutter contre celle-ci.

Aujourd'hui, on peut s'interroger sur les réelles retombées pour les jeunes de la Région bruxelloise de l'accord de coopération signé par le Gouvernement régional.

Le Gouvernement régional entend-il en matière d'embauche des jeunes privilégier la mise au travail de jeunes habitant la Région bruxelloise ou laissera-t-il de nombreuses places ouvertes passer sous le nez de nos jeunes Bruxellois pour des raisons de mesures d'application inadéquates ?

Que comptez-vous faire pour enrayer cette nouvelle discrimination qui, à partir de ce 1er juillet, vient se greffer sur un emploi déjà fragilisé par son volume de chômeurs et par un taux de discrimination à l'embauche de 34 % ? Avez-vous l'intention d'élargir la convention « premier emploi » aux demandeurs d'emploi de moins de trente ans ?

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

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

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

Mme Isabelle Emmery. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, en février de cette année, interpellé sur l'accord de coopération entre l'Etat et la Région en matière d'emploi jeunes, vous nous répondiez que le nombre de demandeurs d'emploi de moins de 25 ans était au 30 septembre 1999, de 16 414 personnes. Parmi eux, 7 443 n'avaient pas de diplôme de secondaire supérieur et constituaient le groupe cible prioritaire du plan Rosetta. La situation aurait-elle à ce point été bouleversée pour que certains réclament aujourd'hui l'extension immédiate du public visé aux trois catégories ? J'avoue pour ma part ne pas comprendre un tel raisonnement fondé sur quelques chiffres relatifs aux offres de conventions reçues par l'ORBEM.

En effet, j'aimerais rappeler que l'objectif premier du plan Rosetta est d'offrir aux jeunes, à la sortie de l'école, soit un emploi, soit un emploi et une formation, soit encore un apprentissage, de manière à permettre leur insertion dans le marché de l'emploi. Le plan Rosetta a été conçu de manière à permettre une politique ciblée sur les jeunes les moins qualifiés, même si certaines adaptations ont été nécessaires de manière à tenir compte des spécificités régionales. Je pense, en particulier, au système dit de « la cascade » qui permet d'étendre en cas de pénurie, et seulement dans ce cas, le public cible à un groupe plus large de manière à permettre dans certaines Régions aux employeurs de remplir leurs obligations.

Je ne m'étendrai pas sur la définition de pénurie, mais je tiens toutefois à rappeler que le plan prévoit l'application de la « cascade » sur la base du nombre de jeunes recensés, c'est-à-dire qu'il se base sur l'analyse de la situation donnée dans une Région. Or, comme je viens de le dire, notre Région souffre d'un nombre trop important de demandeurs d'emploi parmi les plus jeunes, et en particulier parmi les moins qualifiés. Il n'y aurait donc *a priori* pas de raison aujourd'hui, excepté peut-être dans certains domaines qui prévoient des qualifications spécifiques, de passer à la prise en compte des catégories suivantes. Excepté peut-être pour satisfaire des employeurs qui ne veulent pas engager des jeunes, justement parce qu'ils sont jeunes. Or, une des différences principales de la convention premier emploi par rapport aux mesures antérieures est qu'elle contraint les employeurs, aussi bien publics que privés, à recruter des jeunes, de manière à lutter contre ce type de discrimination.

Une extension immédiate du public cible aux trois catégories conduirait le plan Rosetta dans notre Région à perdre son objectif et ses spécificités.

Par ailleurs, il est nécessaire que les jeunes moins qualifiés puissent bénéficier d'un accompagnement et d'actions spécifiques d'insertion, afin d'augmenter leurs chances de s'insérer durablement sur le marché de l'emploi. A cet égard, la convention premier emploi prévoit que des formations professionnelles ou des accompagnements individuels seront proposés, sous certaines conditions, aux moins de 25 ans, et ce en collaboration avec les Régions. Où en est la Région bruxelloise en la matière ? *(Applaudissements.)*

M. le Président. — La parole est à M. Tomas, ministre.

M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — Monsieur le Président, je répondrai essentiellement à Mme Theunissen. En effet, si les membres souhaitent se joindre à une interpellation et poser des questions précises pour lesquelles les réponses doivent être étayées par des chiffres, je leur demanderai de me le faire savoir assez tôt pour que je puisse préparer mon intervention. S'ils m'interrogent deux minutes avant que je monte à cette tribune, comment voulez-vous que je donne une réponse valable ?

M. Serge de Patoul. — Monsieur le ministre, je signale que j'avais demandé de poser une question orale lors de la séance précédente et qu'elle a été reportée. J'ignore pourquoi le texte de ma question ne vous est pas parvenu.

M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — En tout cas, je ne l'ai pas reçu.

En réponse à votre interpellation, madame Theunissen, relative à l'application de la loi du 24 décembre 1999 en vue de la promotion de l'emploi dans la Région de Bruxelles-Capitale, je tiens tout d'abord à apporter quelques précisions quant à certaines données que vous mentionniez dans votre interpellation et qui me semblent inexactes.

Tout d'abord, je n'ai pas connaissance du nombre de 6 000 emplois dans la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre des conventions de premier emploi. Pour déterminer ce nombre, il faut savoir que, conformément à l'arrêté royal du 30 mars 2000 d'exécution de certains articles de la loi, en vue de la promotion de l'emploi, le nombre théorique de conventions de premier emploi est établi par le comité de gestion de l'ORBEM sur la base des données transmises par l'ONSS et l'ONSSAPL. Or, ces deux organismes ne sont pas encore en mesure de fournir les données nécessaires au comité de gestion de l'ORBEM pour calculer ce nombre d'emplois. Le nombre de 6 000 emplois ne peut donc constituer la référence pour apprécier la mesure.

Le nombre d'offres d'emploi « convention de premier emploi » reçues par l'ORBEM au 31 mai 2000 est de 334 et non

de 163 comme vous le mentionniez dans votre interpellation. Au 29 juin, on en serait à un peu plus de 371, mais je ne puis vous préciser s'il s'agit d'un nombre supplémentaire ou du total, n'ayant pu obtenir ce renseignement par téléphone. Mais il faut y ajouter les stages jeunes, en vertu de l'arrêté royal 230.

En ce qui concerne l'élargissement du système en cascade au troisième groupe cible, à savoir les demandeurs d'emploi de moins de trente ans, je vous signale que ceci ne relève pas de ma compétence. En effet, conformément aux dispositions de l'article 2, paragraphe 2, alinéas 3 et 4, de l'arrêté précité, c'est au comité de gestion de l'ORBEM à constater, le cas échéant, une pénurie de jeunes dans les première et deuxième catégorie. Sur cette base, il peut proposer au ministre fédéral de l'Emploi de passer à une catégorie suivante. Une décision contraire éventuelle de ce ministre doit être communiquée au comité de gestion au plus tard le huitième jour ouvrable suivant le jour du constat.

En ce qui concerne la situation des demandeurs d'emploi à Bruxelles, le comité de gestion n'a jusqu'au mois de juin, été saisi d'aucune demande d'élargissement du public cible, les services de l'ORBEM ayant estimé à juste titre que rien ne justifiait cet élargissement et qu'il fallait s'attaquer prioritairement au public de la première catégorie dont le niveau de formation est le plus faible.

Lors de la séance du 27 juin 2000, le comité de gestion de l'ORBEM a estimé opportun d'élargir le public et de proposer, par conséquent, au ministre fédéral de l'Emploi l'élargissement de ce public au deuxième et au troisième groupes pour les fonctions critiques. Cette proposition a été transmise à la ministre fédérale de l'Emploi.

Concernant le mécanisme de la cascade que vous évoquez, il y a effectivement un risque que les demandeurs d'emploi bruxellois soient défavorisés au profit des demandeurs d'emploi de la périphérie. Cette question a été longuement débattue au comité de gestion de l'ORBEM et au Comité de concertation économique et social.

J'ai chargé l'ORBEM d'examiner son application à Bruxelles et d'évaluer les éventuels effets discriminatoires. Si, à l'épreuve, son application s'avère effectivement défavorable aux Bruxellois, je ne manquerai pas de saisir à nouveau ma collègue fédérale de cette question. Je ne manquerai pas non plus d'inviter les partenaires sociaux à faire de même. Il faut en effet préciser que ce mécanisme de cascade a été avalisé par leurs représentants au Conseil national du travail.

En ce qui concerne « la mobilisation générale » autour d'un « plan jeunes », je voudrais rappeler aussi que, conformément à l'accord de coopération concernant le parcours d'insertion vers la convention de premier emploi, l'ORBEM propose un parcours d'insertion aux jeunes de moins de 25 ans qui sont sortis de l'école depuis moins de trois mois, qui entrent au maximum dans leur troisième mois d'inscription comme demandeurs d'emploi et qui ne possèdent pas de diplôme de l'enseignement secondaire supérieur.

Quant à la promotion du plan Rosetta, vous avez sans doute constaté que la ministre fédérale de l'Emploi a pris des initiatives dans les médias afin de promouvoir ce plan aussi bien auprès des jeunes qu'auprès des employeurs.

Complémentairement à cette action fédérale, nous avons pris d'autres initiatives et mené des actions concrètes en Région bruxelloise dans le but d'assurer le maximum de réussite à cette mesure.

Ainsi, lors de leurs visites auprès des employeurs, les délégués de l'ORBEM présentent le plan Rosetta et répondent aux questions des employeurs à ce sujet. En plus, ils obtiennent de certaines entreprises de grande taille des formulaires destinés au CV des demandeurs d'emploi. Ces formulaires sont mis à disposition des consultants du service Plan d'accompagnement des chômeurs qui aident les demandeurs d'emploi à les compléter.

Toutefois, il y a un réel effet retard auprès de certains employeurs qui éprouvent des difficultés à mettre le plan Rosetta en œuvre et à se persuader de sa pertinence.

Les demandeurs d'emploi peuvent également consulter le site internet de l'ORBEM pour prendre connaissance des conditions d'accès au plan Rosetta. De plus, sur ce même site, dans la partie CVNET, l'ORBEM a prévu une porte spéciale qui permet l'accès direct à une base de données relative aux CV des demandeurs d'emploi qui remplissent les conditions pour une convention de premier emploi.

Le dernier volet de l'interpellation de Mme Theunissen se rapporte au rôle et à l'implication des missions locales dans la mise en œuvre de cette mesure.

L'accord de coopération et ses arrêtés d'application réservent naturellement une place centrale aux organismes régionaux de l'emploi. Ces dispositions n'excluent cependant pas la collaboration au niveau local ou régional entre les différents acteurs concernés. Au niveau de notre Région, conformément à leur statut de coordinateur zonal et au cahier des charges dans le cadre du partenariat avec l'ORBEM, les missions locales jouent un rôle non négligeable tant dans l'information des jeunes que des employeurs que leurs agents rencontrent. Aux jeunes sortis de l'école, elles dispensent l'information et leur conseillent de s'inscrire à l'ORBEM s'ils veulent bénéficier du plan. Les agents de développement des missions locales participent également à l'information des employeurs.

En conclusion, je puis assurer à Mme Theunissen que nous veillerons, en collaboration permanente avec les responsables de l'ORBEM, à ce que l'application du plan « Rosetta » atteigne son apogée d'ici la fin de l'année. J'ose espérer que les efforts entrepris par le secteur public recueilleront un écho positif auprès du secteur privé. En effet, il faut que ce dernier prenne conscience des problèmes d'emploi de notre Région et accepte de jouer le rôle qui lui revient.

M. le Président. — La parole est à Mme Theunissen pour une réplique.

Mme Anne-Françoise Theunissen. — Monsieur le Président, je remercie le ministre pour ses précisions.

Je ne vais pas mener une bataille de chiffres car le type d'informations dont on dispose est fonction des sources. Cependant, nous pouvons aujourd'hui nous fonder sur des tendances. Si, effectivement, le comité de gestion de l'ORBEM n'a pas encore précisé le nombre de conventions qui doivent être signées d'ici la fin de l'année, on peut déjà procéder à des évaluations au regard du transfert du parcours d'insertion vers la convention de premier emploi et de l'introduction du PAC, avec les sources de financement et les droits de tirage sur le fédéral que cela implique. Une telle évaluation ne serait peut-être pas tout à fait correcte mais elle indiquerait une tendance dont on doit pouvoir tenir compte. On peut donc estimer qu'il faudrait avoir signé 6 000 conventions d'ici la fin de l'année pour correspondre à ces transferts dans la convention de premier emploi et à la manière dont le montage financier est réalisé.

Par rapport aux offres d'emploi, j'entends que mon chiffre est sous-estimé. Cependant, monsieur le ministre, celui que vous avez mentionné dans votre réponse, et vous l'avez reconnu, pose un problème majeur : il y a beaucoup trop peu d'offres d'emploi de la part des entreprises privées. C'est la première question à laquelle il faut aujourd'hui s'atteler. C'est la raison pour laquelle j'ai parlé du service entreprises et que j'ai insisté pour que les

missions locales soient associées à la mise en œuvre de ce processus. Vous avez d'ailleurs répondu qu'il en était question, monsieur le ministre. Dans ce cadre, il est important que l'information circule réellement et de façon systématique entre les missions locales et l'ORBEM pour que l'on puisse enregistrer le nombre d'employeurs qui sont prêts à signer une convention de premier emploi.

Vous avez également évoqué l'élargissement au public de la disposition « en cascade ». Si au début de l'année, le comité de gestion n'a pas été saisi d'une proposition d'élargissement, c'est parce qu'au regard des questions qui se posaient dans l'application et la mise en œuvre de la convention de premier emploi, il a commencé à évaluer les risques et difficultés concernant Bruxelles, d'autant plus que la Flandre avait pris une décision unanime à ce sujet: même si seuls trois comités subrégionaux s'étaient prononcés en faveur d'un élargissement, en principe, le dispositif s'applique à l'ensemble de la Flandre. Cette situation posait des problèmes à Bruxelles. On pouvait supposer que lorsqu'un employeur propose un emploi, il n'a aucune limite de territoire, ce qui n'est pas un handicap en soi. Cependant, de ce fait, des jeunes Bruxellois risquent de rester plus longtemps au chômage. D'où la raison de mon interpellation.

Le 27, le comité de gestion a proposé un élargissement du public concerné. J'entends qu'à la suite du Comité de concertation, monsieur le ministre, vous avez également été saisi de cette interrogation et vous avez demandé qu'une évaluation soit menée sur les risques de discordances entre les Régions dans la mise en œuvre du plan Rosetta.

Monsieur le ministre, je pense que cette question n'est pas close. Nous y reviendrons avant le mois de décembre pour savoir comment le plan s'applique à Bruxelles et si nous ne sommes pas confrontés à de nouveaux problèmes.

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

Het incident is gesloten.

QUESTIONS ORALES

MONDELINGE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

QUESTION ORALE DE M. DENIS GRIMBERGHS A M. JACQUES SIMONET, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, CONCERNANT «L'AVANT-PROJET DE DECRET INSTAURANT POUR LA REGION FLAMANDE UN SYSTEME DE CREDIT D'IMPOTS»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS AAN DE HEER JACQUES SIMONET, MINISTER-VOORZITTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BETREFFENDE «HET VOORONTWERP VAN DECREET TOT INVOERING VAN EEN BELASTINGSKREDIET IN VLAANDEREN»

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

M. Denis Grimberghs. — Monsieur le Président, madame la ministre, monsieur le ministre, chers collègues, si j'ai souhaité vous interroger, monsieur le ministre-président, au sujet de la décision prise par le Gouvernement flamand, il y a quelques jours, d'approuver un avant-projet de décret instaurant pour la Région flamande un système de crédit d'impôts, c'est parce que cette mesure a évidemment des répercussions pour notre Région.

Je rappelle que le crédit d'impôts envisagé par le Gouvernement flamand vise à octroyer une réduction d'impôts de 2 500 francs par contribuable isolé et de 5 000 francs par ménage et que cette mesure a un coût évalué pour l'année 2001, sur les revenus 2000, de 9,7 milliards pour la Région flamande.

Cet avant-projet contrevient à l'esprit et à la lettre de la loi spéciale de financement des Communautés et des Régions du 16 janvier 1989.

En s'octroyant d'autorité une forme d'autonomie fiscale à l'impôt des personnes physiques, la Région flamande crée un dangereux précédent et place la Belgique dans l'engrenage du confédéralisme. Cette question touche particulièrement notre Région dans la mesure où elle constitue véritablement un encouragement à l'exode hors des frontières de notre Région. J'aimerais que le ministre-président nous indique s'il compte saisir le Comité de concertation Gouvernement-Exécutifs de cette initiative du Gouvernement flamand? Pareille initiative pourrait, compte tenu de la place particulière du Gouvernement bruxellois, être de nature à réellement prévenir un conflit de compétences tant qu'il est encore temps!

Depuis que j'ai déposé cette question, cette suggestion visant à saisir le Comité de concertation a d'ailleurs été retenue par un de vos collègues, le ministre-président du Gouvernement wallon. Je pense cependant que vous mesurez comme moi la place particulière qu'occupe le Gouvernement bruxellois dans le fédéralisme et le geste que représenterait une saisine de ce Gouvernement bruxellois sur cette question.

En l'occurrence, j'attire également votre attention — et je me limite à la question orale qui remplace l'interpellation prévue initialement, à l'issue d'un débat un peu difficile au sein du Bureau - sur le fait que l'on comprend mal l'intention du Gouvernement flamand au regard de ce risque d'exode des Flamands vers la Région flamande. Un jour, il faudra sans doute donner une prime compensatoire au crédit d'impôts pour que certains Flamands viennent se réinstaller en Région bruxelloise.

Si j'insiste sur le fait que le Gouvernement bruxellois devrait intervenir en la matière, c'est parce que je pense qu'il convient de souligner que les partis néerlandophones et le Gouvernement flamand ont demandé que ces questions fassent l'objet d'un examen au sein de la Conférence interministérielle et interparlementaire du renouveau institutionnel. En effet, la problématique de l'autonomie fiscale est l'un des thèmes incontestables qui, un jour, devra être débattu au sein de la Corée.

L'examen serein de ces questions dans une conférence de ce type se concilie mal avec des initiatives qui s'apparentent davantage à des coups de force. Le respect de la répartition des compétences telles qu'elles sont fixées dans les lois spéciales et la Constitution est un des principes fondamentaux de la loyauté fédérale.

Je souhaite profiter de cette occasion pour vous interroger, monsieur le ministre-président, sur les initiatives que vous entendez prendre également pour mettre en cause le bien-fondé des initiatives prises par le Gouvernement flamand pour la mise en œuvre d'une assurance-dépendance qui devrait relever de la sécurité sociale et donc du cadre fédéral. Je n'ignore pas que le Gouvernement de la Communauté française a saisi sur ce dossier la Cour d'arbitrage. Cependant, les Bruxellois étant les

plus concernés par une forme larvée de communautarisation de la sécurité sociale, on pourrait s'attendre à ce que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale prenne, lui aussi, des initiatives visant à faire respecter la répartition des compétences entre les différentes entités fédérées et l'Etat fédéral.

Je serai évidemment très attentif à la réponse que vous donnerez à cette question qui, peut-être, enrichira le débat que nous aurons en commission des Finances le 10 juillet prochain.

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

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. — Monsieur le Président, chers collègues, il faut resituer le débat dans son contexte. Je rappelle ce que les Accords de la Saint-Eloi stipulaient en matière d'autonomie fiscale: «Le comité de concertation est d'avis qu'une réduction linéaire forfaitaire de 3,2 milliards pour l'année 2000 sur l'impôt sur le revenu est compatible avec la loi spéciale de financement et n'est pas de nature à mettre en danger l'Union économique et monétaire.»

A quoi correspondent ces 3,2 milliards? Il s'agit d'un demi pour cent de l'impôt sur les personnes physiques en Flandre. Il est bon de rappeler ici que l'Accord de la Saint-Eloi permet au Gouvernement flamand de réduire d'un demi pour cent seulement le montant de l'impôt qui est prélevé sur son territoire. Cela me paraît assez relatif si l'on songe aux distorsions de près de 10 % que peut connaître parfois l'impôt sur les personnes physiques entre les différentes communes du Royaume.

Il est vrai qu'il y a un problème d'interprétation quant à la manière dont cette baisse d'impôts accordée par les Accords de la Saint-Eloi doit se réaliser.

La première interprétation consiste à dire que les remises d'impôts doivent être accordées d'une manière proportionnellement identique pour tous les contribuables.

On se trouve là dans le système des centimes soustractionnels, qui permet, aux termes des Accords de la Saint-Eloi, une diminution de 0,5 % du taux de l'impôt appliqué à toutes les tranches du barème de l'impôt. Dans ce cas, la progressivité de l'impôt n'est pas affectée et demeure inchangée.

La seconde interprétation consiste à voir dans les termes «réduction linéaire forfaitaire» un accord pris au sein du comité de concertation pour une baisse d'impôt forfaitaire identique pour tous les contribuables. Dans ce cas, il faut observer — et un certain nombre d'économistes l'on fait également — que la progressivité de l'impôt est affectée et qu'en réalité, elle augmente. En effet, proportionnellement, la baisse d'impôt est plus importante — et c'était probablement la volonté du Gouvernement flamand — pour les contribuables à faibles revenus que pour les contribuables à hauts revenus. En cette matière, le risque de concurrence fiscale — je sais que le groupe PSC s'en est préoccupé dans d'autres assemblées que celle-ci — dite «dommageable», qu'on évoque parfois, diminue par une telle mesure parce que si l'on applique cette deuxième interprétation, les contribuables les plus aisés, et donc les plus mobiles, sont très peu affectés par des mesures de réduction de la fiscalité de ce type.

M. Denis Grimberghs. — Momentanément, vous avez raison. Je dis «momentanément» parce qu'avec ce même raisonnement, ou pourra faire le contraire.

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. — Monsieur Grimberghs, êtes-vous en train de m'expliquer ce qui se fera peut-être demain ou de m'interroger sur ce que le Gouvernement flamand a peut-être l'intention de faire?

M. Denis Grimberghs. — Il ne faut pas mettre un doigt dans cet engrenage. C'est trop imprudent, monsieur le ministre-président.

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. — Me permettez-vous de vous répondre, monsieur Grimberghs? Si vous m'interpellez uniquement pour pouvoir me donner votre interprétation, vous pouvez revenir à la tribune et dire ce que vous pensez. Vous l'avez déjà fait par voie de presse.

Selon vous — mais des interprétations divergentes peuvent exister, comme c'est souvent le cas à propos de textes institutionnels —, une réduction linéaire forfaitaire entendue dans le sens de la seconde interprétation que j'ai évoquée — et qui est celle retenue par le Gouvernement flamand — contreviendrait à l'esprit et à la lettre de la loi spéciale de financement.

Je voudrais tout d'abord vous rappeler, monsieur Grimberghs, que l'opacité — je ne la conteste d'ailleurs pas — de la loi spéciale de financement, en son article 9, § 1, «doit beaucoup» à l'un des prédécesseurs de l'actuel ministre fédéral des Finances, qui a, depuis lors, jugé plus agréable et moins stressant de présider la Banque européenne d'Investissement (BEI) que le PSC! ...

Le ministre fédéral des Finances actuel à eu l'occasion de rappeler en séance de la Chambre, jeudi dernier, en réponse au président du groupe PSC, M. Poncelet, que la loi n'était pas claire à ce sujet et que donc, elle prêtait à des interprétations divergentes. Donc, opacité à tout le moins de la loi spéciale de financement!

Deuxièmement, monsieur Grimberghs, à ce jour, le projet de décret est arrivé au cabinet du ministre des Finances, mais je constate que le projet de décret sur lequel vous fondez votre intervention n'a pas été communiqué au Gouvernement bruxellois et surtout n'a pas été déposé sur la table du Parlement flamand.

Dès lors, il n'est pas public.

M. Benoît Cerexhe. — Il est au Conseil d'Etat!

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. — Je vous remercie, monsieur Cerexhe, de confirmer mes propos.

Ce texte n'est donc pas déposé sur la table du Parlement flamand ...

M. Denis Grimberghs. — Il y a une décision du Gouvernement flamand!

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. — Votre interprétation de la démocratie parlementaire est pour le moins curieuse! Vous considérez que, dès lors qu'un Gouvernement a

tranché, le Parlement n'a qu'à suivre! Telle n'est pas ma conception, monsieur Grimberghs!

M. Denis Grimberghs. — Ce n'est pas du tout ce que j'ai voulu dire! Le comité de concertation, monsieur le ministre-président, sert à contester les décisions d'un 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. — Je prends acte, cher monsieur Grimberghs, que vous considérez que ce que le Gouvernement veut doit systématiquement faire l'objet d'une approbation *ne varietur* par le Parlement.

M. Denis Grimberghs. — C'est ainsi que votre majorité se comporte!

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. — Nous tiendrons compte de votre collaboration dans l'avenir. Dès que nous aurons été formellement saisis de ce projet de décret, il sera analysé par l'administration régionale sous l'angle juridique et fiscal. Et le Gouvernement bruxellois en débattra, en manière telle que celui-ci, toutes composantes politiques et linguistiques confondues, puisse mandater le ministre Chabert et moi-même afin de défendre la position de la Région de Bruxelles-Capitale au sein du comité de concertation Etat fédéral/Communautés/Régions.

Cela étant, il me semble qu'il est temps d'aborder le débat sur l'autonomie fiscale d'une manière qui ne soit ni hystérique, ni catastrophiste, et de raison garder:

Comme l'a rappelé le Conseil supérieur des Finances, une institution qui n'a pas exactement la réputation de prôner la fin de la Belgique, dans son vaste rapport d'octobre 1998 sur «le partage des compétences de politique fiscale entre différents niveaux de pouvoir», un ensemble de réformes techniques peuvent être réalisées dans le domaine de la fiscalité, des réformes qui doivent permettre de réaliser une meilleure organisation de l'Etat belge sur le plan financier en responsabilisant davantage les entités politiques qui le composent et sans pour autant remettre en cause les grands équilibres budgétaires de la Belgique ni la nécessaire solidarité interrégionale. Parmi les réformes envisagées pour la Belgique, il s'en trouve plusieurs concernant l'impôt sur les personnes physiques.

Nul doute que ces points — vous l'avez d'ailleurs dit vous-même en évoquant les travaux au sein de la COSTA — feront l'objet de débats devant la Commission interparlementaire et intergouvernementale sur le renouveau institutionnel, dès après le scrutin communal.

Il ne me paraît pas irrationnel d'accorder aux Régions un mot à dire en matière d'impôt des personnes physiques, alors même que les communes disposent déjà d'une autonomie fiscale plus étendue que les Régions en la matière.

Je pense qu'il est temps de réfléchir — au sein de la COSTA — de manière beaucoup moins passionnelle à cette problématique liée à l'autonomie fiscale, en mettant pour chaque impôt en évidence les gains et les coûts qui sont afférents à une éventuelle modification du partage des compétences fiscales.

En ce qui concerne les montants en cause, la question est de savoir s'il est acceptable que le Gouvernement flamand puisse aller au-delà des 3,2 milliards de remise d'impôts telle que prévue dans le cadre des Accords de la Saint-Eloi.

M. Dewael a clairement indiqué au Parlement flamand que son intention était de soumettre ce point et la possibilité de passer de 3,2 milliards à 9,7 milliards au comité de concertation: gouvernement fédéral, Gouvernements fédérés.

A ce jour, nous ne pouvons préjuger des débats que nous allons avoir avec l'ensemble des représentants des autres niveaux de pouvoir. Je veux en tout cas ici, au nom de l'ensemble de mes collègues du Gouvernement bruxellois, vous réaffirmer la volonté qui sera la nôtre lors des débats au sein du comité de concertation, de marquer notre hostilité à tout projet de réforme fiscale qui serait de nature à mettre en danger l'Union économique et monétaire, ou à tout projet qui porterait les germes d'une malsaine distorsion fiscale préjudiciable à l'une ou l'autre des Régions du pays. Je pense que c'était votre crainte et j'espère pouvoir vous rassurez à cet égard.

Enfin, en ce qui concerne le décret du 30 mars 1999 portant organisation de l'assurance-soins, qui a été pris par le Gouvernement flamand et que vous évoquiez tout à l'heure, il me semble, concernant ce décret, qu'un certain nombre de dispositions et en particulier l'article 14 se réfèrent à des institutions régies par des dispositions qui relèvent exclusivement de la compétence du législateur fédéral.

Il faut d'ailleurs observer que l'article 1er du décret se réfère à une matière communautaire sans préciser la disposition de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, qui constitue le fondement juridique valable de l'intervention du législateur décrétal dans la matière.

C'est un régime qui crée un mécanisme d'assurance soins obligatoires pour les personnes qui relèvent automatiquement ou volontairement de la Communauté flamande.

Je pense qu'en cela, le régime qui a été institué par le décret s'inscrit véritablement dans le contexte de la sécurité sociale fédérale et donc échappe, me semble-t-il, aux compétences du Parlement et du Gouvernement flamands.

Nous verrons ce que la Cour d'arbitrage en dira!

A titre personnel, je me rallie tout à fait aux conclusions du Gouvernement de la Communauté Wallonie-Bruxelles mais dès lors que la matière que vous évoquez et qui est traitée par le décret en question ne concerne pas la Région de Bruxelles-Capitale et n'affecte pas les compétences qui sont dévolues à notre Région, nous n'avons pas jugé nécessaire d'introduire un recours à la Cour d'arbitrage. Je pense qu'on peut attendre avec sérénité l'arrêt de la Cour puisqu'à mon sens, il s'agit d'une matière qui se situe exclusivement dans le giron fédéral.

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

M. Denis Grimberghs. — Monsieur le ministre-président, votre intervention peut être caractérisée par les mots: imprudence et manque de courage. Je ne reviendrai pas sur la catégorie «manque de courage», je prendrai la dernière partie de votre intervention. Vous nous dites qu'on a raison mais qu'il faut laisser faire les autres parce qu'on ne va pas s'adresser à la Cour d'arbitrage pour un problème qui ne nous concerne pas.

Vous nous parlez aussi de l'opacité de la loi de financement, mais l'opacité de votre accord de la Saint-Eloi bat tous les records. Vous en avez fait la démonstration. Mais je n'y reviendrai pas.

Vous nous dites également que vous n'êtes pas formellement saisi. C'est extraordinaire, on n'est jamais formellement saisi. En ce qui concerne l'incinérateur, de Drogenbos, si M. Gosuin avait attendu de l'être formellement, il n'aurait rien fait.

Il y a eu une conférence de presse d'un ministre-président, M. Dewael, qui explique la décision qui a été prise par son Gouvernement, qui cite des chiffres, etc. et vous nous dites que vous n'avez pas été saisi formellement!

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. — Qu'est-ce que vous en savez? Les discussions n'ont pas encore commencé.

M. Denis Grimberghs. — Monsieur le ministre-président, le Comité de concertation Gouvernement-Exécutif prévient les conflits, il n'attend pas qu'ils aient lieu. Qui le saisit? Un autre Gouvernement. Sur quelle base?

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. — Vous ne connaissez rien à la loi spéciale parce que, en l'occurrence, c'est au Gouvernement flamand à prendre l'initiative de saisir le Comité de concertation sur son projet.

Monsieur Grimberghs, suivez l'actualité. M. Dewael a répondu à des interpellations, cette semaine, au Parlement flamand, en indiquant qu'il saisissait le Comité de concertation.

M. Denis Grimberghs. — C'est l'élément nouveau. Je sais qu'entretemps M. Van Cauwenbergh a décidé de le faire tout seul. Il a un peu plus de courage que vous.

Je constate que le Gouvernement flamand, d'initiative, va saisir le Comité de concertation et que vous allez vous asseoir autour de la table. Il serait intéressant de savoir ce que vous allez dire. Manifestement, vu ce que vous avez dit à cette tribune, vous n'allez rien dire du tout. Vous allez attendre qu'il vous apporte la solution. Ce n'est pas sérieux.

Vous souhaitez un débat serein sur l'autonomie fiscale, moi aussi. Vous vous appuyez sur le rapport du Conseil supérieur des finances en cette matière, moi aussi. Mais je constate que lorsque nous avons demandé, nous PSC, qu'on prenne le rapport du Comité supérieur des finances comme base de discussion pour toutes les questions de fiscalité, à la Costa, à la CIIRI, on nous a dit que ce n'était pas possible, que les Flamands ne veulent pas cette base de discussion. Je n'ai pas entendu un ministre des Finances, ou le PRL-FDF, dire que cela doit être la base de travail.

A la conférence interministérielle, on a tenté de faire le «menu» et on nous a dit que ce n'était pas une base de discussion.

Vous nous dites que le système que le Gouvernement flamand a choisi n'est pas si mauvais parce qu'il permet effectivement de modifier la progressivité de l'impôt ...

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. — Je n'ai pas dit cela. Je vous ai rappelé les deux interprétations de l'article 9 de la loi spéciale de financement.

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

QUESTION ORALE DE MME FATIHA SAIDI A M. ERIC TOMAS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'EMPLOI, DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE ET DU LOGEMENT, CONCERNANT «L'ACCES AU MARCHE DU TRAVAIL POUR LES CANDIDATS A LA REGULARISATION ET LES PERSONNES REGULARISEES»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FATIHA SAIDI AAN DE HEER ERIC TOMAS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, ENERGIE EN HUISVESTING, BETREFFENDE «DE TOEGANG TOT DE ARBEIDSMARKT VOOR PERSONEN DIE KANDIDAAT ZIJN VOOR REGULARISATIE EN VOOR GEREGULARISEERDEN»

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

Mme Fatiha Saïdi. — Monsieur le Président, monsieur le ministre-président, madame et messieurs les ministres, chers collègues des partis démocratiques, un arrêté du 15 février 2000, entré en application le 26 février, prévoit que les ressortissants étrangers en possession d'une autorisation de séjour illimitée, que ce soit en application de la loi du 22 décembre 1999 relative à la régularisation ou des articles 9 et 10 de la loi du 15 décembre 1980 sont dispensés de permis de travail.

Concernant les candidats à la régularisation, une circulaire de la ministre fédérale de l'Emploi et du Travail permet aux intéressés de travailler dans l'attente d'une décision sur leur demande. Pour obtenir une autorisation de travail, la personne devra joindre à sa demande de permis: un formulaire à remplir par l'employeur, une copie du contrat de travail, une copie de l'accusé de réception de la demande de régularisation. Les autorisations doivent être demandées auprès de l'ORBEM.

L'objectif de ces mesures est de permettre aux intéressés d'exercer une activité professionnelle qui puisse les aider à vivre dans des conditions respectant la dignité humaine.

L'accès au travail salarié constitue une opportunité, mais il continue cependant d'exister des problèmes en ce qui concerne l'accès, d'une part, au travail indépendant — l'obtention de la carte professionnelle — et, d'autre part, aux travailleurs domestiques et autre personnel de maison. M. le ministre peut-il m'éclairer sur les solutions qu'il compte mettre en œuvre face à ces deux problèmes?

Enfin, l'accès des non-Belges aux services publics est un sujet d'actualité, puisque la commission des Affaires économiques de notre Assemblée a récemment terminé des auditions à ce sujet et que ce 20 juin, un colloque relatif au «management de la diversité» était organisé dans le cadre du Pacte territorial pour l'emploi pour la Région de Bruxelles-Capitale. Qu'en est-il dans le cas des catégories de personnes que j'ai citées?

Par ailleurs, l'autorité régionale est compétente en matière de placement et de politique de l'emploi. Dès lors, elle doit prendre les mesures adéquates en vue de faciliter les démarches des intéressés et leur fournir les autorisations adéquates.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, me dire si la cellule «Emploi» du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale qui gère l'octroi des permis de travail a été renforcée pour faire face à cette mission spécifique, et qui, au niveau régional, informe et accompagne les intéressés au sujet des démarches à entreprendre pour accéder au marché du travail?

Par ailleurs, l'ORBEM inscrit-il les personnes concernées comme demandeurs d'emploi ?

Dans la négative, pourquoi ne le fait-il pas et, dans l'affirmative, comment accueille-t-il ces demandeurs d'emploi dont je parle ?

Enfin, les personnes régularisées et celles dans l'attente d'une régularisation ont-elles accès aux différentes mesures d'insertion socio-professionnelle existant à Bruxelles et peuvent-elles prétendre à la convention de premier emploi ?

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour les réponses que vous apporterez à mes questions.

M. le Président. — La parole est à M. Tomas, ministre.

M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — Monsieur le Président, je remercie Mme Saïdi pour sa question. La réponse sera technique parce que si la matière est éminemment politique, elle est aussi particulièrement technique.

M. Michel Lemaire. — Pourrais-je en avoir une copie ?

M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — A M. Lemaire qui m'en demande une copie, je réponds qu'il pourra, bien entendu, la recevoir puisqu'il s'agit d'une réponse publique.

En ce qui concerne l'accès au travail indépendant pour les candidats à la régularisation ou les personnes régularisées, je me dois de vous préciser que l'octroi des cartes professionnelles ressort de la compétence du ministre des Classes moyennes.

En ce qui concerne le travail domestique et le personnel de maison externe, aucun problème particulier ne se pose pour l'obtention d'une autorisation provisoire d'occupation comme prévue dans la circulaire du 6 avril 2000. Même une occupation à temps partiel peut être autorisée. Il y a lieu de préciser que, dans le cadre d'une telle occupation, les prestations de l'intéressé, occupé au moins 4 heures par jour et au moins 24 heures par semaine, devront être déclarées à l'ONSS.

La situation est quelque peu différente par rapport à l'occupation de personnel interne. En effet, dans ce cas, une occupation à temps partiel pourra difficilement être autorisée, le risque d'abus étant trop élevé vu la présence permanente du travailleur sur son lieu de travail.

Ce problème se pose d'ailleurs en général pour les demandeurs de régularisation domiciliés au même endroit que leur lieu de travail, surtout lorsque le contrat prévoit une occupation à temps partiel (ce qui est souvent le cas lors d'un engagement par un membre de la famille). Dans ces cas-ci, comme dans toute autre situation où des personnes salariées sont occupées à temps partiel, les inspecteurs sociaux peuvent être amenés à vérifier si les heures effectivement prestées correspondent bien aux stipulations du contrat de travail.

En ce qui concerne l'accès des non-Belges aux services publics, je peux vous répondre que lors du colloque relatif aux discriminations à l'embauche auquel vous avez fait référence dans votre question, j'ai eu l'occasion de rappeler les différentes mesures qui ont été prises au niveau régional quant à cette problématique.

Outre le fait que le débat sur le phénomène de discriminations à l'embauche doit être porté au niveau fédéral, afin de mettre en place des outils légaux et réglementaires pour promouvoir l'égalité des chances, je compte rappeler à mes collègues ministres du Gouvernement régional la nécessité pour notre Région de donner l'exemple en matière d'embauche dans les services publics régionaux.

En ce qui concerne le ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, la politique appliquée à l'égard de l'accès des non-Belges aux services publics est la suivante :

— L'avis de vacance d'un emploi statutaire qui ne comporte aucune participation (directe ou indirecte) à la puissance publique doit préciser que cette fonction est ouverte tant aux Belges qu'aux ressortissants de l'Union européenne;

L'avis de vacance d'un emploi contractuel qui ne comporte aucune participation (directe ou indirecte) à la puissance publique ne peut mentionner aucune exigence en matière de nationalité.

Quant à l'information et l'accompagnement des personnes concernées par les autorisations provisoires d'occupation, l'ORBEM, ainsi que le Service immigration du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale informent les demandeurs sur la procédure à suivre pour l'obtention d'une autorisation provisoire d'occupation et sur les documents à fournir pour introduire la demande. Les personnes peuvent ensuite obtenir toute information concernant l'état d'avancement de leur dossier auprès du Service immigration, chargé de l'octroi des autorisations. Cette procédure fait qu'à la fin juin, plus de 500 autorisations provisoires d'occupation ont été octroyées.

Un renforcement du Service immigration a d'ailleurs été mis en œuvre afin de répondre dans les meilleures conditions aux demandes des intéressés et de traiter leur dossier dans les meilleurs délais.

Enfin, en ce qui concerne l'ORBEM, je peux vous garantir que tous les demandeurs d'emploi sont accueillis de la même manière.

L'ORBEM inscrit tous les candidats à la régularisation, que ce soit pour demander une autorisation provisoire de travail chez un employeur qu'ils connaissent ou pour rechercher un employeur ou encore pour suivre une formation professionnelle.

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

Mme Fatiha Saïdi. — Je remercie le ministre pour ses réponses qui sont largement satisfaisantes. Je voudrais cependant lui rappeler que lorsqu'il cite le chiffre de 500 personnes autorisées à travailler à la fin juin, il faut malgré tout souligner que sur 550 demandes, 151 se sont vues sanctionnées par un refus. Cette situation me semble regrettable. Cette question est en effet émimmement politique. Elle est aussi extrêmement importante. Afin de bénéficier d'une autonomie financière, il est en effet essentiel que les personnes qui sont en situation de régularisation puissent accéder à un travail.

M. le Président. — La parole est à M. Tomas, ministre.

M. Eric Tomas, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — Monsieur le Président, je voudrais souligner que ce n'est pas parce qu'une demande est introduite qu'elle est automatiquement acceptée. Un ensemble de conditions doivent être remplies. Je vous ai donné le nombre d'autorisations octroyées. Pour d'autres demandes, il y a sans doute des éléments objectifs qui ont mené au refus ou des documents qui faisaient défaut. Tout ceci n'indique aucune mauvaise volonté de la part de l'administration, que du contraire.

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

Mesdames, messieurs, nous interrompons ici nos travaux pour entamer l'ordre du jour de l'Assemblée réunie de la Commission communautaire commune.

Dames en heren, wij onderbreken hier onze werkzaamheden om de agenda van de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie aan te vatten.

— *La séance est suspendue à 17 h 55.*

De vergadering wordt geschorst om 17.55 uur.

Elle est reprise à 18 h 40.

Ze wordt hervat om 18.40 uur.

M. le Président. — La séance est reprise.

De vergadering wordt hervat.

SCRUTINS SECRETS EN VUE DE LA PRESENTATION D'UNE LISTE DOUBLE DE CANDIDATS A DEUX PLACES VACANTES DE MEMBRE DU COLLEGE D'ENVIRONNEMENT (ARTICLE 79 DE L'ORDONNANCE DU 5 JUIN 1997 RELATIVE AU PERMIS D'ENVIRONNEMENT)

GEHEIME STEMMINGEN MET HET OOG OP DE VOORDRACHT VAN EEN DUBBELTAL VOOR TWEE VACANTE AMBTEN VAN LID VAN HET MILIEUCOLLEGE (ARTIKEL 79 VAN DE ORDONNANTIE VAN 5 JUNI 1997 BETREFFENDE DE MILIEUVERGUNNING)

M. le Président. — L'ordre du jour appelle les scrutins secrets en vue de la présentation d'une liste double de candidats à deux places vacantes de membre du Collège d'environnement, conformément à l'article 79 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement. Il s'agit de pourvoir au remplacement de MM. Luc Hennart, Président et Philippe Bourdeau, dont les mandats ont expiré le 25 mai 2000.

Aan de orde zijn de geheime stemmingen met het oog op de voordracht van een dubbeltal voor twee vacante ambten van lid van het Milieucollege, overeenkomstig artikel 79 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunning. Het gaat erom de heren Luc Hennart, Voorzitter en Philippe Bourdeau, wier mandaten op 25 mei 2000 verstreken zijn, te vervangen.

Les bulletins de vote ont été distribués.

Je vous propose de charger un secrétaire siégeant au bureau de vérifier le nombre de votants et de dépouiller le scrutin avec un des autres secrétaires, par exemple M. Daems.

De stembriefjes werden rondgedeeld.

Ik stel voor een secretaris van het bureau ermee te belasten het aantal stemmers te controleren en de stemmen te tellen met een van de andere secretarissen, bijvoorbeeld de heer Daems.

Nous procédons aux scrutins secrets en vue de la présentation du premier et du second candidats à la première place vacante de membre du Collège d'environnement, en remplacement de M. Luc Hennart, Président.

Wij gaan thans over tot de geheime stemmingen met het oog op de voordracht van de eerste en van de tweede kandidaat voor het eerste vacante ambt van lid van het Milieucollege, ter vervanging van de heer Luc Hennart, Voorzitter.

Je vous précise que le mandat de Président du Collège d'environnement est un mandat auquel est attachée la qualité de magistrat ou de magistrat honoraire, conformément à l'article 1er de l'arrêté du Gouvernement du 3 juin 1993 relatif au Collège d'environnement.

Ik preciseer dat het mandaat van Voorzitter van het Milieucollege is weggelegd voor een magistraat of eremagistraat, overeenkomstig artikel 1 van het besluit van de Regering van 3 juni 1993 betreffende het Milieucollege.

Les candidats revêtus de la qualité de magistrat ou de magistrat honoraire sont: MM. Luc Hennart et Jean-Claude Geus.

De volgende kandidaten zijn magistraat of eremagistraat: de heren Luc Hennart en Jean-Claude Geus.

A l'appel de son nom, chaque membre est prié de venir déposer un bulletin non signé dans l'urne. Les bulletins reprennent les noms des 2 candidats revêtus de la qualité de magistrat ou de magistrat honoraire et il vous appartient d'émettre simultanément un scrutin en faveur d'un premier et d'un second candidat en cochant une croix dans les colonnes correspondantes.

Ik verzoek elk lid bij het afroepen van zijn naam één ongetekend stembriefje in de stembus te komen deponeren. Op de stembriefjes staan de namen van de 2 kandidaten vermeld die magistraat of eremagistraat zijn. U kan tegelijk een stem uitbrengen voor een eerste en een tweede kandidaat door een kruisje te plaatsen in de overeenkomstige kolommen.

J'invite M. le secrétaire à procéder à l'appel nominal.

Ik nodig de heer secretaris uit tot de naamafroeping over te gaan.

— *Il est procédé à l'appel nominal.*

Tot naamafroeping wordt overgegaan.

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

Heeft iedereen zijn stembriefje in de stembus gedeponeerd?

Je déclare le scrutin clos.

Ik verklaar de stemming voor gesloten.

— *Il est procédé au dépouillement du scrutin.*

Tot telling van de stemmen wordt overgegaan.

Première place vacante

Eerste vacante ambt

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

Uitslag van de stemmingen.

Nombre de voix émises: 56.

Aantal uitgebrachte stemmen: 56.

Votes blancs et nuls: 19.

Blanco en ongeldige stemmen: 19.

Nombre de votes valables: 37.

Aantal geldige stemmen: 37.

Résultat du vote pour le premier candidat.

Uitslag van de stemming voor de eerste kandidaat.

Pour M. Hennart: 35.

Voor de heer Hennart: 35.

Pour M. Geus: 2.

Voor de heer Geus: 2.

M. Hennart obtient donc la majorité absolue.

De heer Hennart bekomt dus de volstrekte meerderheid.

M. Hennart qui obtient la majorité absolue est présenté comme premier candidat à la première place vacante pour le mandat de membre du Collège d'environnement, revêtu de la qualité de magistrat ou de magistrat honoraire.

De heer Hennart, die volstrekte meerderheid bekomt, is dus voorgedragen als eerste kandidaat voor het eerste vacante ambt voor het mandaat van lid van het Milieucollege waarvoor als voorwaarde geldt dat de gegadigde magistraat of eremagistraat is.

Résultat du vote pour le second candidat.

Uitslag van de stemming voor de tweede kandidaat.

Pour M. Geus: 32.

Voor de heer Geus: 32.

M. Geus obtient donc la majorité absolue.

De heer Geus bekomt dus de volstrekte meerderheid.

M. Geus qui obtient la majorité absolue est présenté comme second candidat à la première place vacante pour le mandat de membre du Collège d'environnement, revêtu de la qualité de magistrat ou de magistrat honoraire.

De heer Geus, die volstrekte meerderheid bekomt, is dus voorgedragen als tweede kandidaat voor het eerste vakante ambt voor het mandaat van lid van het Milieucollege waarvoor als voorwaarde geldt dat de gegadigde magistraat of eremagistraat is.

Nous procédons aux scrutins secrets en vue de la présentation du premier et du second candidats à la seconde place vacante de membre du Collège d'environnement, en remplacement de M. Philippe Bourdeau.

Wij gaan thans over tot de geheime stemmingen met het oog op de voordracht van de eerste en van de tweede kandidaat voor het tweede vacante ambt van lid van het Milieucollege, ter vervanging van de heer Philippe Bourdeau.

A l'appel de son nom, chaque membre est prié de venir déposer un bulletin non signé dans l'urne. Les bulletins reprennent les noms des 2 candidats et il vous appartient ici aussi d'émettre silmultanément un scrutin en faveur d'un premier et d'un second candidat en cochant une croix dans les colonnes correspondantes.

Ik verzoek elk lid bij het afroepen van zijn naam één ongetekend stembriefje in de stembus te komen deponeren. Op de stembriefjes staan de namen van de 2 kandidaten vermeld. Ook hier kunt u tegelijk een stem uitbrengen voor een eerste en een tweede kandidaat door een kruisje te plaatsen in de overeenkomstige kolommen.

J'invite M. le secrétaire à procéder à l'appel nominal.

Ik nodig de heer secretaris uit tot de naamafroeping over te gaan.

— *Il est procédé à l'appel nominal.*

Tot naamafroeping wordt overgegaan.

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

Heeft iedereen zijn stembriefje in de stembus gedeponeerd?

Je déclare le scrutin clos.

Ik verklaar de stemming voor gesloten.

— *Il est procédé au dépouillement du scrutin.*

Tot telling van de stemmen wordt overgegaan.

Seconde place vacante

Tweede vacante ambt

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

Uitslag van de stemmingen.

Nombre de voix émises: 55.

Aantal uitgebrachte stemmen: 55.

Votes blancs et nuls: 20.

Blanco en ongeldige stemmen: 20.

Nombre de votes valables: 35.

Aantal geldige stemmen: 35.

Résultat du vote pour le premier candidat.

Uitslag van de stemming voor de eerste kandidaat.

Pour M. Bourdeau: 35.

Voor de heer Bourdeau: 35.

M. Bourdeau obtient donc la majorité absolue.

De heer Bourdeau bekomt dus de volstrekte meerderheid.

M. Bourdeau qui obtient la majorité absolue est présenté comme premier candidat à la seconde place vacante pour le mandat de membre du Collège d'environnement.

De heer Bourdeau, die volstrekte meerderheid bekomt, is dus voorgedragen als eerste kandidaat voor het tweede vacante ambt voor het mandaat van lid van het Milieucollege.

Résultat du vote pour le second candidat.

Uitslag van de stemming voor de tweede kandidaat.

Pour M. Van Den Eynde: 32.

Voor de heer Van Den Eynde: 32.

M. Van Den Eynde obtient donc la majorité absolue.

De heer Van Den Eynde bekomt dus de volstrekte meerderheid.

M. Van Den Eynde qui obtient la majorité absolue est présenté comme second candidat à la seconde place vacante pour le mandat de membre du Collège d'environnement.

De heer Van Den Eynde, die volstrekte meerderheid bekomt, is dus voorgedragen als tweede kandidaat voor het tweede vacante ambt voor het mandaat van lid van het Milieucollege.

VOTES NOMINATIFS — NAAMSTEMMINGEN

M. le Président. — L'ordre du jour appelle les votes nominatifs sur le projet et proposition dont l'examen est terminé.

Aan de orde zijn de naamstemmingen over het afgehandelde ontwerp en voorstel.

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

Vote nominatif sur l'ensemble

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

Naamstemming over het geheel

M. le Président. — Mesdames, messieurs, nous passons maintenant au vote nominatif sur le projet d'ordonnance.

Dames en heren, wij stemmen nu over het ontwerp van ordonnantie.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

61 membres sont présents.

61 leden zijn aanwezig.

55 votent oui.

55 stemmen ja.

6 s'abstiennent.

6 onthouden zich.

En conséquence, le projet d'ordonnance est adopté.

Bijgevolg is het ontwerp van ordonnantie aangenomen.

Il sera soumis à la sanction du Gouvernement.

Het zal ter bekrachtiging aan de Regering worden voorgelegd.

Ont voté oui:

Ja hebben gestemd:

MM. Adriaens, André, Azzouzi, Mmes Bouarfa, Braeckman, Byttebier, Caron, Carthé, MM. Cerexhe, Chabert, Clerfayt, Cools, Cornelissen, Daems, Daïf, Debry, Decourty, De Decker, Mme De Galan, MM. De Grave, de Jonghe d'Ardoye d'Erp, de Lobkowicz, Demannez, de Patoul, Mme Derbaki Sbai, MM. De Wolf, Doulkeridis, Draps, Mmes Dupuis, Fraiteur, MM. Galand, Gatz, Grimberghs, Mmes Grouwels, Huytebroeck, MM. Lahssaini, Lemaire, Mme Lemesre, M. Mahieu, Mme Meunier, MM. Michel, Moock, Mme Neyts-Uyttebroeck, M. Ouezekhti, Mme Payfa, MM. Riguelle, Romdhani, Mmes Saïdi, Schepmans, M. Smits, Mme Theunissen, MM. Tomas, van Eyll, Vervoort, Mme Wynants.

Se sont abstenus:

Onthouden hebben zich:

M. Arckens, Mme Bastien, MM. Hance, Lootens-Stael, Mme Rorive et M. Van Assche.

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

Vote nominatif sur l'ensemble

VOORSTEL VAN AANBEVELINGEN BETREFFENDE DE MOBILITEIT IN EN ROND BRUSSEL

Naamstemming over het geheel

M. le Président. — Mesdames, messieurs, nous passons maintenant au vote nominatif sur la proposition de recommandations.

Dames en heren, wij stemmen nu over het voorstel van aanbevelingen.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

61 membres sont présents.

61 leden zijn aanwezig.

51 votent oui.

51 stemmen ja.

10 s'abstiennent.

10 onthouden zich.

En conséquence, le Conseil adopte la proposition de recommandations.

Bijgevolg neemt de Raad het voorstel van aanbevelingen aan.

Ont voté oui:

Ja hebben gestemd:

MM. Adriaens, Azzouzi, Mmes Bouarfa, Braeckman, Byttebier, Caron, Carthé, MM. Cerexhe, Clerfayt, Cools, Cornelissen, Daems, Daïf, Debry, Decourty, De Decker, Mme De Galan, MM. De Grave, de Jonghe d'Ardoye d'Erp, de Lobkowicz, Demannez, de Patoul, Mme Derbaki Sbai, MM. De Wolf, Doulkeridis, Draps, Mmes Dupuis, Fraiteur, MM. Galand, Gatz, Grimberghs, Mmes Grouwels, Huytebroeck, MM. Lahssaini, Lemaire, Mme Lemesre, M. Mahieu, Mme Meunier, MM. Michel, Moock, Ouezekhti, Mme Payfa, MM. Riguelle, Romdhani, Mmes Saïdi, Schepmans, M. Smits, Mme Theunissen, MM. van Eyll, Vervoort et Mme Wynants.

Se sont abstenus:

Onthouden hebben zich:

MM. André, Arckens, Mme Bastien, MM. Chabert, Hance, Lootens-Stael, Mmes Neyts-Uyttebroeck, Rorive, MM. Tomas et Van Assche.

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

De vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

— *La séance plénière est levée à 19 heures.*

De plenaire vergadering wordt om 19 uur gesloten.

57.806 — E. Guyot, s. a., Bruxelles