

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

**Séance plénière
du vendredi 23 février 2001**

**Plenaire vergadering
van vrijdag 23 februari 2001**

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

	Pages
EXCUSES	733
RECOMMANDATIONS COMPLEMENTAIRES	
— Recommandations complémentaires concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles	733
Discussion générale — <i>Orateurs</i> : M. Mahfoudh Romdhani , rapporteur, Mmes Geneviève Meunier, Françoise Schepmans, Brigitte Grouwels, MM. Denis Grimberghs, Michel Moock, Johan Demol, Jean-Pierre Cornelissen, 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, Robert Delathouwer , secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente	733
Discussion des tirets	740
PROPOSITION DE RESOLUTION	
— Proposition de résolution (de Mme Adelheid Byttebier) tendant à actualiser la résolution du 7 mars 1997 précisant les mesures nécessaires à la concrétisation de l'objectif du PRD prévoyant que 10 % des déplacements mécanisés en Région de Bruxelles-Capitale devront se faire à vélo en 2005 (n ^{os} A-119/1 et 2 — 1999/2000)	742

	Blz.
VERONTSCHULDIGD	733
AANVULLENDE AANBEVELINGEN	
— Aanvullende aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel	733
Algemene bespreking — <i>Sprekers</i> : de heer Mahfoudh Romdhani , rapporteur, mevrouwen Geneviève Meunier, Françoise Schepmans, Brigitte Grouwels, de heren Denis Grimberghs, Michel Moock, Johan Demol, Jean-Pierre Cornelissen, Jos Chabert , minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, Robert Delathouwer , staatssecretaris bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp	733
Bespreking van de streepjes	740
VOORSTEL VAN RESOLUTIE	
— Voorstel van resolutie (van mevrouw Adelheid Byttebier) ter actualisering van de resolutie van 7 maart 1997 waarbij wordt gepreciseerd welke maatregelen noodzakelijk zijn om het doel van het GewOP dat erin bestaat 10 % van het gemechaniseerd vervoer tegen 2005 met de fiets te laten gebeuren, concreet te verwezenlijken (nrs. A-119/1 en 2 — 1999/2000)	742

	Pages		Blz.
	—		—
Discussion générale — <i>Orateurs</i> : Mme Geneviève Meunier, M. Joël Riguelle, Mme Adelheid Byttebier, MM. Jos Chabert , ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, Alain Adriaens, Jean-Pierre Cornelissen, Mme Brigitte Grouwels, MM. Johan Demol, Robert Delathouwer , secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente	742	Algemene bespreking — <i>Sprekers</i> : mevrouw Geneviève Meunier, de heer Joël Riguelle, mevrouw Adelheid Byttebier, de heren Jos Chabert , minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, Alain Adriaens, Jean-Pierre Cornelissen, mevrouw Brigitte Grouwels, de heren Johan Demol, Robert Delathouwer , Staatssecretaris bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp	742
Discussion des considérants et des tirets	746	Bespreking van de consideranten en van de streepjes	746
QUESTION ORALE		MONDELINGE VRAAG	
— De M. Michel Van Roye à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, concernant « les retards dans la transmission des comptes régionaux »	751	— Van de heer Michel Van Roye aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, betreffende « de vertraging bij de overzending van de gewestelijke rekeningen »	751
QUESTIONS D'ACTUALITE		DRINGENDE VRAGEN	
— De M. Joël Riguelle à MM. Willem Draps, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites et du Transport rémunéré des Personnes, et Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « le transfert récent de deux architectes de la CRMS vers l'administration »	752	— Van de heer Joël Riguelle aan de heren Willem Draps, staatssecretaris bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen, en Robert Delathouwer, staatssecretaris bij het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de recente overgang van twee architecten van de KCML naar de administratie »	752
— De M. Yaron Pesztat à M. Willem Draps, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites et du Transport rémunéré des Personnes, concernant « le contenu du certificat d'urbanisme délivré le 14 février pour les bâtiments D4/D5 »	753	— Van de heer Yaron Pesztat aan de heer Willem Draps, staatssecretaris bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen, betreffende « de inhoud van het stedenbouwkundig attest dat op 14 februari is afgegeven voor de gebouwen D4/D5 »	753
VOTES NOMINATIFS		NAAMSTEMMINGEN	
— Vote nominatif sur l'ensemble des recommandations complémentaires concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles	754	— Naamstemming over het geheel van de aanvullende aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel	754
— Vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution (de Mme Adelheid Byttebier) tendant à actualiser la résolution du 7 mars 1997 précisant les mesures nécessaires à la concrétisation de l'objectif du PRD prévoyant que 10 % des déplacements mécanisés en Région de Bruxelles-Capitale devront se faire à vélo en 2005 (nos A-119/1 et 2 — 1999/2000)	754	— Naamstemming over het geheel van het voorstel van resolutie (van mevrouw Adelheid Byttebier) ter actualisering van de resolutie van 7 maart 1997 waarbij wordt gepreciseerd welke maatregelen noodzakelijk zijn om het doel van het GewOP dat erin bestaat 10 % van het gemechaniseerd vervoer tegen 2005 met de fiets te laten gebeuren, concreet te verwezenlijken (nrs. A-119/1 en 2 — 1999/2000)	754

PRESIDENCE DE MME MAGDA DE GALAN, PRESIDENTE

VOORZITTERSCHAP VAN MEVROUW MAGDA DE GALAN, VOORZITTER

La séance plénière est ouverte à 9 h 05.

De plenaire vergadering wordt geopend om 9.05 uur.

Mme la Présidente. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 23 février 2001.

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van vrijdag 23 februari 2001 geopend.

EXCUSES — VERONTSCHULDIGD

Mme la Présidente. — Ont prié d'excuser leur absence : MM. Guy Hance, Jan Béghin, François-Xavier de Donnea, Alain Hutchinson et Armand De Decker.

Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid : de heren Guy Hance, Jan Béghin, François-Xavier de Donnea, Alain Hutchinson en Armand De Decker.

RECOMMANDATIONS COMPLEMENTAIRES

AANVULLENDE AANBEVELINGEN

RECOMMANDATIONS COMPLEMENTAIRES CONCERNANT LA MOBILITE DANS ET AUTOUR DE BRUXELLES

Discussion générale

AANVULLENDE AANBEVELINGEN BETREFFENDE DE MOBILITEIT IN EN ROND BRUSSEL

Algemene bespreking

Mme la Présidente. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle la discussion générale des recommandations complémentaires.

Dames en Heren, aan de orde is de algemene bespreking van de aanvullend aanbevelingen.

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

Comme il en a été décidé hier, en Bureau élargi, le temps de parole est limité à 10 minutes par groupe.

La parole est à M. Mahfoudh Romdhani, rapporteur.

M. Mahfoudh Romdhani, rapporteur. — Madame la Présidente, mes chers Collègues, la commission de l'Infrastructure s'est réunie les 14 et 21 février, sous la présidence de Mme Schepmans, pour réaffirmer ses positions concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles.

Je me permets de vous lire les recommandations votées à l'unanimité par la commission :

« Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

ayant pris connaissance du rapport de la SNCB intitulé « Contribution de la SNCB à la politique d'accroissement de la mobilité par le rail. Projet de plan décennal d'investissement 2001-2010 », ainsi que de la notification du gouvernement fédéral du 17 octobre 2000;

constate :

— que le Gouvernement fédéral s'est engagé le 17 octobre 2000 sur la base des besoins en mobilité à élaborer un plan fédéral de mobilité durable;

— que le projet de la SNCB mobilité dans et autour de Bruxelles ne rencontre pas les recommandations unanimes du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juin 2000, en particulier sur le RER, la capacité de la jonction Nord-Midi, l'augmentation de capacité des lignes 124 et 161 et l'éventualité d'un second terminal TGV à Schaerbeek-Formation;

déplore :

— que le Réseau express régional bruxellois ne soit pas une priorité pour la SNCB;

— qu'à ce jour, il n'y ait aucune garantie sur le financement du RER, l'acquisition du matériel roulant et son exploitation, ce qui aurait pour conséquence de faire porter la charge du matériel roulant sur le déficit d'exploitation et donc sur la région;

— que le conseil d'administration de la SNCB se contente de réitérer sa conviction que la saturation de la jonction Nord-Midi est sans appel et qu'il convient pour assurer un désencombrement de la jonction de faire circuler un certain nombre de trains TGV sur la ligne 28 et les installations ferroviaires de Schaerbeek;

rappelle :

— l'importance d'une desserte optimisée des 28 gares bruxelloises pour améliorer la mobilité intra-bruxelloise et déplore l'insuffisance des montants y affectés par la SNCB;

— ses doutes sur la saturation de la jonction Nord-Midi et sa demande d'étudier et de programmer la réalisation d'investissements visant à améliorer sa capacité;

demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

— de défendre de manière unanime que, s'il convient de réduire les projets d'investissements selon les possibilités de finance-

ment, cela ne peut en aucun cas induire un report de la mise en œuvre du réseau RER;

- de rappeler les priorités de la Région bruxelloise, en ce qui concerne les investissements de la SNCB pour les dix ans à venir et notamment :
 - de prévoir l'achat de matériel roulant spécifique au RER;
 - de mettre en route très rapidement l'exploitation optimisée des lignes 26 et 28 pour le RER;
 - de réaliser des études d'opportunité d'un second terminal TGV;
 - de veiller prioritairement à la finalisation des aménagements prévus dans et aux alentours de la gare du Midi;
- de prendre position à l'égard des propositions actuelles de la SNCB et de ses conceptions du RER qui ne correspondent pas à un projet de mobilité au profit des Bruxellois.

réaffirme

- fortement ses recommandations du 30 juin 2000 regroupant les options qu'il entend voir développer pour améliorer la mobilité dans et autour de Bruxelles. » (*Applaudissements.*)

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

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Monsieur le Secrétaire d'Etat, chers Collègues, mon groupe se réjouit que notre Parlement bruxellois précise ses recommandations au regard des éléments neufs, à savoir la notification du Gouvernement fédéral du 17 octobre et le projet d'investissements de la SNCB.

J'ai pris l'initiative de ce débat car j'estime que le Parlement bruxellois a tout intérêt à réaffirmer fortement ses priorités avant que les décisions soient prises au fédéral et pour que les investissements de la SNCB améliorent la mobilité intrabrugeoise.

Nous estimons que le projet SNCB ne rencontre pas nos recommandations du 30 juin sur les points fondamentaux suivants : le RER, la capacité de la jonction Nord-Midi, l'augmentation de capacité des lignes 124 et 161 et l'éventualité d'un deuxième terminal TGV.

Vu le manque de temps et la sensibilité des enjeux, cette recommandation est un socle commun minimal de priorités de tous les partis, ce qui ne nous empêche pas d'avoir chacun des positions différentes sur certains points.

Je vais évoquer brièvement ces quatre points. Le premier et un des plus importants concerne le RER. Pour l'ensemble des Bruxellois, le RER doit être une priorité; les 65 milliards décidés en octobre 2000 doivent être immunisés et nous exigeons donc d'avoir des garanties sur son financement, sur l'acquisition du matériel roulant et sur son exploitation; la Région bruxelloise n'a pas les moyens de se payer un RER.

Le RER doit aussi profiter aux usagers bruxellois; cela ne peut se faire que si l'on améliore la desserte des 28 gares bruxelloises; or, les montants prévus par la SNCB pour l'aménagement des gares RER et des parkings sont nettement insuffisants puisqu'ils se limitent à 4,5 milliards. La SNCB semble vouloir favoriser les navetteurs venant de la périphérie et refuser de nouveaux arrêts à Bruxelles.

La ligne 28 doit être rouverte comme ligne pilote RER; or la SNCB ne prévoit des montants qu'en 2009.

Deuxième point : la capacité de la jonction Nord-Midi.

La SNCB justifie le tunnel Schuman/Josaphat et le terminal TGV à Schaerbeek par la saturation de la jonction; nous avons émis des doutes sur cette saturation et le conseil avait demandé en juin que soit programmée la réalisation d'études et d'investissements pour améliorer la capacité. Cette demande a été rencontrée dans la déclaration gouvernementale du 17 octobre.

Par contre, la SNCB, dans son projet de plan décennal, réaffirme la saturation, sans proposer d'investissements qui améliorent la capacité.

Troisième point : l'opportunité d'augmenter le nombre des voies sur les lignes 124 et 161. Même si la commission n'a pas eu le temps de se pencher concrètement sur les voies alternatives de lignes rapides de la SNCB, nous pensons que certains projets défendus par la SNCB sont fort dommageables pour Bruxelles. Le projet de ligne rapide alternative à la 161 prévoit deux scénarios, l'un avec un tunnel de 5 km sous la forêt de Soignes, l'autre avec un tunnel de 3 km sous Auderghem et aboutissant au carrefour Léonard. Ces deux projets auraient des conséquences extrêmement préjudiciables pour la forêt de Soignes ou pour les habitants d'Auderghem; nous nous opposons donc catégoriquement à ces deux projets. Pour la ligne 124, par contre, nous constatons avec satisfaction que la SNCB prévoit une alternative à la mise à 4 voies entre Bruxelles Midi et Moensberg. Le groupe ECOLO peut donc soutenir la mise en œuvre de cette ligne 124N.

Quatrième point : l'exploitation optimale du terminal TGV de Bruxelles Midi et l'opportunité d'un second terminal. Nous rappelons que notre conseil, dans sa recommandation du 30 juin, demandait de faire vérifier par des experts indépendants le bien fondé de la saturation du terminal TGV de Bruxelles Midi et l'opportunité et la faisabilité d'un second terminal.

Nous constatons avec satisfaction que la notification du 17 octobre fait droit à cette demande. Par contre, la SNCB persiste à réaffirmer que le terminal du Midi est saturé, parle de l'aménagement d'un grill ferroviaire de Bruxelles Nord et prévoit dans son programme d'investissements 15 milliards d'ici 2005 et 32 milliards après 2010.

Nous réaffirmons donc qu'elle doit veiller prioritairement à la finalisation des aménagements prévus dans et aux alentours de la gare du Midi et qu'il faut attendre le résultat de l'étude d'opportunité d'un second terminal avant de prendre toute décision d'infrastructure.

Nous demandons donc que notre gouvernement relaie très rapidement, auprès du Gouvernement fédéral, ces recommandations qui tiennent compte des intérêts des autres régions, mais améliorent aussi le réseau intrabrugeoise. (*Applaudissements sur les bancs ECOLO.*)

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Françoise Schepmans.

Mme Françoise Schepmans. — Madame la Présidente, Messieurs les Ministres, chers Collègues, le 30 juin 2000 déjà, notre Parlement, par un vote unanime, avait adressé au Gouvernement régional des recommandations sur la mobilité dans et autour de Bruxelles. Ces propositions, fruit d'un long travail d'auditions et de discussions en commission de l'Infrastructure, visaient à sensibiliser

nos ministres mais aussi les différents acteurs, qu'ils soient citoyens, membres du conseil d'administration de la SNCB et autres niveaux de pouvoir, à la problématique des déplacements dans et autour de la Région de Bruxelles-Capitale.

Si la déclaration du 27 octobre dernier du Gouvernement fédéral sur son plan de mobilité rencontre des préoccupations émises dans nos recommandations, la SNCB les ignore complètement dans son plan décennal d'investissement. Pire, elle avance des priorités parfois improvisées qui paralyseraient l'avancement de la réalisation du RER dans la région, endommageraient gravement son tissu urbain et hypothéqueraient lourdement le développement de ses dessertes, de ses pôles économiques ou d'infrastructures d'utilité publique.

A croire qu'il n'entre pas dans les intentions de la SNCB que ce projet puisse se réaliser alors qu'il a fait l'objet d'un accord interministériel en 1999. Aussi, a-t-il semblé essentiel au PRL-FDF ainsi qu'à tous les groupes politiques qui ont participé à ces recommandations de réaffirmer celles-ci en cette période où la proximité de la date du 13 mars retenue pour un rapport du groupe de travail fédéral sur ces investissements SNCB, se rapproche, bien qu'il apparaisse déjà qu'une prolongation du délai sera nécessaire.

Au moment où les déclarations de positionnement se font entendre, tant en Flandre qu'en Wallonie et dans les états-majors des partis, nos recommandations unanimes, que nous vous demandons de relayer auprès du pouvoir fédéral, comme nous le ferons également auprès de nos interlocuteurs privilégiés, démontreront la volonté politique de la Région de Bruxelles-Capitale de voir les options qu'elle a retenues aboutir.

Le développement des déplacements en harmonie avec Bruxelles servira tant les intérêts des Flamands, des Wallons que des Bruxellois s'il est réalisé au bénéfice des usagers, des habitants et des entreprises, qu'elles soient privées ou publiques. Puisse cet enjeu essentiel se concrétiser avec le même souci d'aboutir à des solutions positives que l'esprit qui a présidé à nos débats en commission, et ce matin je l'espère. (*Applaudissements sur les bancs PRL-FDF-ECOLO-PS.*)

De Voorzitter. — Het woord is een Mevrouw Brigitte Grouwels.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Mevrouw de Voorzitter, Mijnheer de Minister, Mijnheer de Staatssecretaris, Collega's, ik kan u meteen geruststellen : de CVP-fractie steunt de voorgestelde aanbevelingen voor de volle 100 procent. Mocht daarover bij sommigen twijfel bestaan, dan kan ik hen dus teleurstellen.

Overigens, de Brusselse CVP was een van de eerste om te pleiten voor een gewestelijk expressnet, dat de massale pendelaarsstroom per auto van en naar Brussel zou counteren en dat de mobiliteit in Brussel zelf en van de Brusselaars ten goede zou komen. De CVP zal trouwens blijven pleiten voor het GEN.

Minister Chabert heeft in die zin reeds stelling genomen. Wij willen dat het basisakkoord van 30 maart 1999 dat tussen het federaal niveau en de drie gewesten werd gesloten, wordt uitgevoerd. We willen dat de uitvoering van het GEN onder geen beding vertraagd wordt.

Mevrouw de Voorzitter, daarover maken we ons terecht zorgen, zeker wanneer men ziet wat er allemaal in het NMBS-dossier gebeurt, of liever wat er niet gebeurt.

De Brusselse CVP-fractie is van mening dat op federaal vlak te weinig geld is vrijgemaakt voor de GEN-investeringen. Misschien

is zelfs de beloofde 65 miljard niet beschikbaar. Bovendien heeft de werkgroep op hoog niveau, die het akkoord van 30 maart 1999 moest concretiseren, blijkbaar nooit goed gefunctioneerd, ondanks ons herhaaldelijk aandringen. Er kwam overduidelijk nooit schot in de zaak, hetgeen onvergeeflijk is.

Nu komt de NMBS met haar ontwerp van tienjareninvesteringsplan waaruit blijkt dat we ons vandaag echt zorgen moeten maken over het GEN. Het is voor mij zonneklaar dat de NMBS het zich kan veroorloven in haar plannen geen prioriteit te geven aan de aanleg van het GEN, omdat het gehacketak in de federale regering haar daartoe volledig de ruimte laat !

De Brusselse CVP heeft geen enkele moeite om met aandrang te vragen : NMBS, graag meer aandacht voor Brussel; NMBS, gelieve uitvoering te geven aan wat oorspronkelijk overeengekomen was ! NMBS, gelieve eindelijk een oplossing te bieden aan de sinds jaar en dag bekende noden !

Zoals in een gezond federalisme, houden we vooral de belangen van Brussel voor ogen. Onze fractie vraagt al jaren consequent meer aandacht van de NMBS voor Brussel. Zo stellen wij ook concreet voor dat een vertegenwoordiger van elk gewest zitting heeft in de raad van bestuur van de NMBS. Dat zou op z'n minst al veel besprekingen doorzichtiger maken. Het is tevens onze overtuiging dat een objectivering van de investeringen veel zou helpen, want dan wordt duidelijk of een voorstadsnet voor Brussel een prioriteit is ! Door de objectivering van de investeringen zou de realisatie van spoorlijnen met oneigenlijke budgetten al veel moeilijker worden !

Dames en Heren Collega's, laten we hier alleen samen de belangen van Brussel verdedigen. Het GEN moet worden gerealiseerd zonder enige vertraging. Wij mogen niet toelaten dat de realisatie ervan afhankelijk wordt gemaakt van andere eisen.

In ieder geval hopen wij dat de aanvullende aanbevelingen hier in plenaire vergadering unaniem worden goedgekeurd. Ik ben er trouwens van overtuigd dat onze minister de aanbevelingen zal bepleiten waar het moet, met name op het federaal niveau.

Reeds twee jaar lang trouwens pleit hij hard, duidelijk en voluntaristisch voor het GEN, in het belang van Brussel en de reizigers.

Ik richt mij tot de andere fracties in het halfroond om hetzelfde te doen bij hun vrienden op andere beleidsniveaus. Misschien kan er dan snel vooruitgang worden geboekt.

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

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, tout d'abord, je voudrais me féliciter de ce que le Parlement ait trouvé l'occasion de prendre à temps une recommandation complémentaire concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles.

J'ai promis d'être raisonnable et de ne pas rappeler les affaires des travaux précédents, parfois considérés comme peu intéressants.

Aujourd'hui, tout le monde est d'accord pour dire qu'il s'agit d'une bonne initiative, qui arrive au bon moment, d'autant que l'on entend beaucoup de responsables régionaux s'exprimer du côté wallon et du côté flamand. On entend même des fédéraux dire qu'il n'est pas question de mettre le doigt dans l'engrenage de la régionalisation de la SNCB.

Jusqu'à présent, on n'avait guère entendu l'avis des Bruxellois. Voici peut-être pour nous l'occasion de reprendre un peu d'avance

en disposant de cette recommandation unanime du Parlement bruxellois. C'est très significatif.

Deuxièmement, il est urgent de rappeler que ce qui est à la base de cette recommandation et des précédentes sur lesquelles la recommandation actuelle s'appuie, c'est la volonté de donner la priorité absolue à la réussite d'un transfert modal en faveur des transports publics. Par conséquent, tous ceux qui présentent nos recommandations comme étant hostiles à la SNCB, se trompent. Nous voudrions une SNCB beaucoup plus performante, beaucoup plus efficace, qui puisse transporter beaucoup plus de voyageurs. Personne ici ne pense que la SNCB doit avoir moins de moyens, faire circuler moins de voyageurs de et vers notre région. Il faut donc d'abord proclamer notre volonté de réussir ce transfert modal et expliquer que c'est la raison pour laquelle nous sommes très exigeants — qui aime bien châtié bien — envers cet outil capital pour réussir ce transfert modal qu'est la SNCB.

Troisièmement, nous sommes pour la mobilité au profit des Bruxellois. Il est cependant de notre responsabilité de ne pas seulement revendiquer une mobilité intrabrugeoise. Certains responsables fédéraux ne l'ont pas toujours bien compris, ils ont souvent cru que le RER était une volonté des Bruxellois pour les Bruxellois. Nous étions d'ailleurs inquiets : en développant trop le RER, ne favorisons-nous pas l'exode urbain ? N'y a-t-il pas un risque que cette politique se retourne contre les Bruxellois ? Nous nous trouvons donc face à un paradoxe. Lors de plusieurs débats au sein de notre Assemblée, nous avons émis quelques craintes relatives à l'exode urbain, alors qu'à la SNCB, certains ont l'impression que le RER est une volonté des Bruxellois pour faire circuler les Bruxellois dans leur ville. Bien entendu, des objectifs de mobilité interne nous poussent à nous battre pour que le RER soit vraiment une priorité. Nous devons cependant trouver des alliés dans les autres régions pour que la volonté politique ne soit pas seulement portée par les Bruxellois en faveur du RER. A cet égard, je suis inquiet de constater que les choses n'avancent manifestement pas aussi vite que ce que l'on souhaiterait. Monsieur Chabert, ce n'est évidemment pas vous que l'on va mettre en cause dans cette affaire. Cela dit, je me souviens encore des déclarations de votre prédécesseur qui disait que d'autres s'en étaient occupés, avaient annoncé un certain nombre de rêves en matière de RER, et qui affirmait qu'avec lui, cela se concrétisait. Je trouve que cela ne se concrétise pas tellement. Puisqu'il est devenu lui-même navetteur, il devrait pouvoir se rendre compte que le RER n'est visiblement pas encore sur les rails. La majorité arc-en-ciel, qui a donné l'impression qu'avec elle, dans le sens de ce que M. Hasquin souhaitait, on allait concrétiser le RER, se casse les dents sur un manque de volonté d'un certain nombre d'acteurs de la SNCB d'aujourd'hui, pas de la SNCB toute entière, qui ne veulent pas donner la priorité à ce qu'ils considèrent comme un transport vicinal peu intéressant et se demandent pourquoi s'occuper de ces trente kilomètres autour de Bruxelles !

Cela paraît assez ridicule à certains.

Je le regrette amèrement. Il faut qu'on trouve les voies et moyens à cet égard.

Le plan décennal est un excellent instrument pour ce faire puisque la responsabilité se trouve dans le « champ » du politique. Il faut donc trouver les moyens pour imposer un changement de mentalité à l'intérieur de la Société des Chemins de Fer. Il faut l'obliger, compte tenu des moyens mis à sa disposition, à concrétiser le RER puisque des moyens vont être donnés pour mener une politique en cette matière.

J'en appelle à la créativité des ingénieurs de la SNCB.

Quelques-uns d'entre nous ont été sidérés de constater, qu'après nos débats structurés sur la base de documents provenant de la SNCB — à savoir la fameuse brique « mobilité dans et autour de Bruxelles » — qu'après que nous ayons pris ici une recommandation le 30 juin, quatre jours plus tard on lisait dans la presse qu'il existait une autre solution pour le dédoublement de la 161 et de la 124, à laquelle on n'avait pas pensé. C'est-à-dire : « Jusqu'à présent, on ne vous l'avait pas dit mais on a une solution clef sur porte, qui coûte peu et qui, de plus urbanistiquement, est une petite merveille parce que cela ne provoquera aucun dégât environnemental. On peut dédoubler ces voies en prenant le chemin des autoroutes. ».

Il y a deux façons de voir le problème.

Personnellement, je suis optimiste. Je me dis que si la SNCB a une telle capacité de créativité, ce que nous revendiquons, de faire circuler plus de trains sur la jonction Nord-Midi, c'est possible. Je veux croire qu'il y a assez d'ingénieurs intelligents dans notre pays pour trouver des réponses à ce problème technique, complexe, certes, mais il doit y avoir une solution.

Je constate régulièrement qu'un certain nombre d'arguments que nous mettons ici en évidence sont utilisés par les uns et par les autres pour justifier des infrastructures; puis on change d'orientation.

Je prends l'exemple du tunnel Schuman-Josaphat.

On n'en parle presque plus. On est prudent.

Personnellement, j'ai toujours eu une position relativement nuancée à ce sujet. Je demande que l'on nous prouve que c'est essentiel en termes de maillage et d'exploitation, pas uniquement pour « faire » du béton.

Il faut que l'on nous dise comment les infrastructures vont être exploitées. Que déclarait-on jusqu'il y a peu ?

« C'est un élément essentiel en termes de dédoublement de la jonction Nord-Midi, grâce à quoi on va désengorger la jonction. »

Aujourd'hui, cet argument a complètement disparu. Au contraire, on nous explique qu'il faut faire d'autres choix pour désengorger cette jonction Nord-Midi, c'est-à-dire, Monsieur Moock, destiner la ligne 28 à autre chose que du RER. Cette ligne 28 servirait à contourner Bruxelles par les lignes TGV. Elle ne peut donc pas être exploitée en RER.

Les mêmes arguments ont été utilisés pour justifier le tunnel Schuman-Josaphat.

Nous devons donc, au niveau politique, être très exigeants à l'égard de ceux qui ont des capacités techniques bien supérieures aux nôtres. Ils doivent trouver des solutions à des problèmes certes complexes, mais qui, à mon avis, ne sont pas impossibles à résoudre.

Nous devons tenir bon, tenir le cap, non pas contre la SNCB mais pour qu'elle change ! (*Applaudissements.*)

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

M. Michel Moock. — Madame la Présidente, Messieurs les Ministres, Heren Ministers, chers Collègues, qu'il me soit d'abord permis de remercier les services pour leur célérité — ce qui nous a permis de discuter à temps de ces recommandations — ainsi que M. Romdhani, qui, une fois n'est pas coutume, a été bref dans son

rapport. (*Exclamations — applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Suite à la motion de recommandation concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles adoptée par ce Parlement le 30 juin 2000, motion votée unanimement par les parlementaires, nous pouvions nous attendre à une prise en considération de nos avis circonstanciés par la SNCB.

Force est de constater qu'il n'est de pire sourd que celui qui ne veut entendre. Je vous renvoie pour ce faire à la page 49 du projet de plan décennal d'investissements 2001-2010, où l'on renvoie entre autres le RER aux calendes grecques.

Petit exemple : le report des travaux dans les gares et parkings, report des travaux d'aménagement de la ligne 28. Cela a pour conséquence de retarder de trois à quatre ans la mise en œuvre du réseau RER. Si l'on veut nous étrangler, c'est la seule solution. Peut-être dans trois ou quatre ans, n'y aura-t-il plus de problèmes de mobilité à Bruxelles : nous serons dans l'immobilité totale !

Autre point à approfondir : le plan de la SNCB laisserait-il sous-entendre que le report de l'aménagement de la ligne 28 retarderait le RER ?

Ferait-on quand même du RER sur cette ligne ?

Je pose la question.

Nous pensons que le fédéral apportera les corrections nécessaires lorsqu'il rendra un premier avis sur ledit plan, normalement le 13 ou le 15 mars, à notre avis ce sera un peu plus tard.

Jamais un gouvernement n'a accepté tel quel un plan de la SNCB.

Pour rappel, après cet avis, une concertation sera organisée avec les différentes régions, et ce n'est qu'après que le plan sera finalisé.

Les différentes régions se sont déjà prononcées par voie de presse sur certains points du projet de plan, que ce soient les Régions flamande et wallonne par leur Ministre-Président ou la Région bruxelloise par la voie de M. Delathouwer.

Conscients de l'importance des décisions à prendre et au vu des conséquences irréparables de mauvaises décisions, compte tenu également que nous ne désirons pas que l'énorme boulot réalisé par le groupe de travail en vue de l'élaboration de la motion du 30 juin l'ait été en pure perte, la commission Infrastructure du CRB a estimé unanimement qu'il était nécessaire et impératif d'adresser à notre gouvernement des recommandations complémentaires.

Celles-ci ont à nouveau fait l'objet d'un vote unanime en commission.

Si nous étions partis du plus petit commun dénominateur, nous avons été au-delà.

J'insisterai particulièrement sur le fait que le RER doit être une priorité et qu'en aucun cas cet aspect de service public ne peut être nié par la SNCB. Que la SNCB s'enfonce cela dans la tête une fois pour toutes; c'est grâce aux subventions publiques qu'elle vit; en échange, il lui appartient de nous donner un service public de qualité.

Il n'est dès lors pas question de faire porter la charge de l'achat du matériel roulant RER sur la région.

Nous voulons un RER prioritairement pour les Bruxellois avec un nombre de gares conséquent et adéquat, et des gares adaptées aux besoins des utilisateurs.

Nous l'avions déjà dit auparavant, nous ne voulons pas un RER à l'encontre des autres régions. Il est évident que ce RER sera et devra être utilisé par les navetteurs; mais nous ne voulons pas qu'il ne soit utilisé que par eux et que l'on en arrive à un système du style étoilé au lieu d'un maillage complet au niveau de la région.

Le trafic RER doit être pensé avant tout nouveau trafic TGV et il n'est dès lors pas question d'organiser le trafic TGV via la ligne 28, cela empêchant immanquablement la réalisation de la branche ouest du RER.

Les travaux dans et autour de la gare du Midi doivent se terminer au plus vite.

Le spectacle qui s'offre aux voyageurs de toute l'Europe débarquant dans leur capitale à la gare du Midi est lamentable et surréaliste.

Est-ce là une propagande pour Bruxelles ?

Terminons ce terminal, c'est le cas de le dire, avant de nous lancer dans d'éventuelles autres grosses infrastructures, pour autant qu'elles soient nécessaires.

Je suis sûr, chers Collègues, que nous voterons unanimement ces recommandations et que vous, Messieurs les Ministres, vous aurez à cœur de les défendre bec et ongles auprès de vos collègues fédéraux. Je vous remercie. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Mevrouw de Voorzitter. — Het woord is aan de heer Johan Demol.

De heer Johan Demol. — Mevrouw de Voorzitter, Heren Leden van de regering, Collega's, ik leg u kort uit waarom de Vlaams Blok-fractie zich bij de stemming zal onthouden.

We zijn de mening toegedaan dat met de aanbevelingen wordt overdreven. Dat men vraagt aan de NMBS om in Brussel te investeren, daartegen hebben we geen bezwaar, noch tegen de vraag aan de NMBS om zoveel mogelijk de mobiliteit van de Brusselaars te helpen verbeteren of zelfs tegen het feit dat de NMBS daarop zou ingaan.

Is het echter de taak van de NMBS een stadsnet uit te bouwen ? Ik denk van niet. Haar rol is het reizigers van buiten Brussel naar Brussel te vervoeren en Brussel met andere steden van ons land en met de grote steden van Europa te verbinden. Ik herinner eraan dat dankzij de HST-lijn Brussel-Parijs de luchtvaartmaatschappij Air France beslist heeft haar vluchten tussen beide steden af te schaffen. Als morgen de HST-lijnen naar London, Amsterdam en enkele Duitse steden voltooid worden, zullen misschien andere vliegtuigmaatschappijen dat voorbeeld volgen. Overigens, het gaat dan al gauw om de afschaffing van 20 tot 30 vluchten per dag. De NMBS moet er dus voor zorgen dat Brussel ook wat dat betreft, ontlast wordt. Zij moet er niet voor zorgen dat Brusselaars zich in Brussel kunnen verplaatsen. Daarvoor zijn wij bevoegd via de MIVB.

Ieder jaar bij de begrotingsbesprekingen dring ik erop aan werk te maken van een stadsnetwerk waardoor de Brusselaars zich van het ene naar het andere put in Brussel snel en in alle veiligheid kunnen begeven. Daar komt echter nooit wat van in huis; er wordt zelfs geen enkel plan voorgesteld met zo'n doelstelling.

Mijnheer de Minister, Mijnheer de Staatssecretaris, ik concludeer met de Franse spreuk : « A chacun son métier et les vaches seront bien gardées. ».

Mme la Présidente. — La parole est à M. Jean-Pierre Cornelissen.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, le vote de ces recommandations complémentaires se situe effectivement dans le prolongement des travaux que nous avons déjà consacrés à ce sujet au printemps dernier. Ceux qui font partie du groupe de travail savent qu'il ne s'agissait pas d'un texte rapidement élaboré. Il a fait l'objet de nombreuses réflexions.

On a demandé une attitude claire à la SNCB, on a proposé un certain nombre d'expertises mais, comme M. Grimberghs l'a dit tout à l'heure, apparemment, à la SNCB, on cherche parfois un cap, une ligne directrice. Il était donc indispensable que nous intervenions dans une séance publique avant que des décisions se prennent. Notre avis est indispensable et il doit être relayé dans d'autres assemblées. Notre collègue, M. François Roelants du Vivier, vient de me signaler que le Sénat préparait une résolution sur la mobilité, qui devrait être votée en mars et qu'un groupe de travail a déjà été mis en place. J'espère que nos préoccupations seront relayées et je fais confiance à M. Roelants du Vivier pour qu'il transmette le message au Sénat.

Le plan décennal ne correspond évidemment pas aux aspirations des Bruxellois et des Wallons. M. Grimberghs a évoqué le cas de la ligne rapide Bruxelles-Namur-Charleroi. Ce sont des projets pharaoniques. On n'a jamais eu la moindre idée du financement qui serait nécessaire pour ces travaux.

On n'évoquera pas trop longuement le deuxième terminal. Mais on sait que son coût sera aussi très élevé. Le RER, quant à lui, est toujours reporté. Il n'y a jamais de prise de décision en la matière. Or, nous savons que c'est une priorité absolue — on a bien fait de le rappeler tout à l'heure — pour un grand nombre d'habitants de ce pays. C'est une priorité pour les Bruxellois, mais aussi pour les habitants des deux autres régions.

D'où vient la notion de RER ? Dans le plan Star 21, la première idée était de créer un réseau en étoile, qui amenait rapidement les navetteurs à Bruxelles, en faisant très peu d'arrêts ou pas du tout dans Bruxelles.

La démarche que nous avons toujours défendue était d'avoir un système qui serait complémentaire au métro. Il suffit de prendre une carte; nous savons qu'il y a 28 gares à Bruxelles, et elles se marient très bien avec le réseau métropolitain.

Donc, ce RER desservirait Bruxelles mais ce réseau serait avant tout à l'avantage des personnes qui habitent dans un rayon de 30 à 40 kilomètres autour de Bruxelles.

Au sujet de la SNCB, M. Grimberghs dit que le « mauvais esprit » vient peut-être seulement de certains; malheureusement, c'est l'esprit dominant puisque rien ne se fait après toutes ces années.

La SNCB a d'ailleurs déclaré à plusieurs reprises que sa priorité était le trafic à grande vitesse et les liaisons Intercités et que ce qui concerne la desserte des navetteurs était l'affaire des régions.

Mais le RER était déjà prévu dans le plan décennal précédent et la première chose à dire, c'est qu'il faut commencer par l'exécution de ce qui figurait dans le plan décennal précédent. C'est le cas du RER, c'est le cas de la liaison Bruxelles-Namur-Luxembourg, qui est une liaison internationale mais qui n'en est pas digne lorsqu'on sait le temps qu'il faut pour arriver à Strasbourg ou à Bâle. Le problème, c'est que, ces dernières années, on a surtout favorisé une

région, la Flandre, qui a été bien avantagée puisqu'à la faveur des travaux du TGV, soit directement, soit par le biais des compensations, on a amélioré l'ensemble de son réseau.

Vous avez certainement lu les déclarations de M. Dewael dans la presse. On se trouve aujourd'hui devant une région qui a réalisé l'essentiel et qui vient aujourd'hui avec du superflu. La clé de répartition 60/40 est déjà une curiosité car il faut savoir qu'il y a plus de kilomètres de chemin de fer en Wallonie qu'en Flandre; il faut savoir que les coûts d'investissement pour les travaux ferroviaires en Wallonie sont plus coûteux. Et aujourd'hui, cette clé 60/40 ne suffit plus ... Il faut la modifier ! Pour M. Dewael, le conseil d'administration de la SNCB devrait aussi être composé de responsables des régions qui pourraient alors influencer sur les plans.

Je ne suis pas sûr que ce soit une excellente chose pour le rail dans ce pays. C'est peut-être, en tout cas, une très bonne chose pour une région bien particulière qui aura encore plus de possibilités d'attirer des investissements chez elle.

Notre gouvernement doit absolument relayer la volonté de ce Parlement et exiger que le RER soit une priorité absolue. Je crois que c'est tout ce que nous pouvons faire et tout ce que nous devons faire ! (*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. — Mevrouw de Voorzitter, Dames en Heren, eerst en vooral bedank ik de rapporteur en al degenen die aan onderhavig werkstuk hebben meegewerkt.

Vervolgens stel ik eenieder gerust : zowel ikzelf als de staatssecretaris staan absoluut achter de motie en we zullen ze ook op het geschikte ogenblik bezorgen aan degenen die daarvoor de grootste belangstelling aan de dag zouden moeten leggen. Het moet mij inderdaad van het hart dat, hoewel het gewestelijk expressnet een Brusselse zaak is, wij terzake geen enkele zeggenschap hebben. Het is overigens frustrerend debatten te moeten bijwonen over aangelegenheden waarin men niet zelf kan beslissen. Wij zijn geen meester in het dossier; dat zijn wel de federale minister van Mobiliteit en de NMBS die de plannen opstellen. Wij kunnen enkel aan de kar duwen.

Wat het GEN betreft, voel ik mij een processieganger van Echternach. Telkens we denken een stap voorwaarts te hebben gedaan, gaan we er eigenlijk twee achteruit. Erger, we doen er drie achteruit en geen enkele vooruit

U mag gerust zijn : ik ben zeer kritisch tegenover de wijze waarop het dossier op federaal niveau wordt afgehandeld, des te meer omdat het GEN zowel voor de Brusselaars als voor de pendelaars van het grootste belang is. We zijn nu eenmaal onlosmakelijk verbonden met Vlaanderen en Wallonië. Het GEN kan bovendien alleen maar bijdragen tot een verbetering van het leefmilieu in Brussel. Wij zullen daarom het GEN laten aansluiten op de MIVB-stations, dat GEN dat we broodnodig hebben.

De Brusselse regering was dus zeer geschrokken toen ze vernam dat in het nieuwe ontwerp van investeringsplan van de NMBS het destijds door mijn voorganger, de heer Hasquin, samen met de andere bevoegde federale en regionale minister ondertekende akkoord van 1999 op de helling wordt gezet. Er waren wel geruchten over alternatieve routes langsheen de autowegen, maar daarover is

er nooit enig overleg geweest en het antwoord op vragen terzake was steeds dat de studies niet waren beëindigd. Met andere woorden, het oorspronkelijke akkoord legt men naast zich neer alsof het een vodge papier is en men stelt een totaal nieuwe aanpak voor.

Daarom ben ik onmiddellijk in mijn stoute pen gekropen en heb ik minister Durant op 7 februari jongstleden een brief geschreven. Ik citeer eruit : « Ik verneem dat de NMBS een ontwerp van investeringsplan 2001-2010 heeft opgesteld en dit aan U zal voorleggen. In dat investeringsprogramma zou een belangrijke vastlegging voorgesteld worden voor de « Mobiliteit in en rond Brussel ». Dat is juist; het gaat om een bedrag van meer dan 100 miljard, als men alle investeringen optelt, weliswaar gespreid over verschillende jaren.

Ik lees verder : « Uiteraard juich ik het toe dat de NMBS volop wil meewerken aan de oplossing van het mobiliteitsprobleem in en rond Brussel, maar ik meen dat de spoorwegmaatschappij zich daarbij niet houdt aan wat in vroegere akkoorden en besprekingen werd vastgelegd.

Het ICVI-akkoord van 30 maart 1999 bepaalde dat als noodzakelijke infrastructuurwerken voor het GEN onder meer werden beschouwd : het op vier sporen brengen van de lijnen 124 en 161 tussen Brussel enerzijds en Nijvel en Ottignies anderzijds. In de besprekingen die de NMBS organiseerde over haar project « Mobiliteit in en rond Brussel » werden de in de ICVI overeengekomen infrastructuur geïntegreerd. Ook tijdens de gesprekken in de GEN-werkgroep op Hoog Niveau werd er steeds uitgegaan van viersporige lijnen tussen Nijvel/Ottignies en Brussel.

Ik laat u overigens opmerken dat de GEN-werkgroep op hoog niveau niet meer bijeenkomt. Hij werkt ook niet meer en er is een enorme chaos : niemand weet wie beslist en wat er precies aan de hand is. Als de werkgroep nog samenkomt, dan zijn wij alvast niet meer uitgenodigd.

Mme Geneviève Meunier. — Ce n'est pas vrai; ils se sont encore réunis cette semaine.

M. Jos Chabert, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Dans ce cas, la Région bruxelloise n'a pas été invitée. S'ils se sont réunis, ce le fut dans le plus grand secret, sans inviter les Bruxellois, ce qui est encore plus grave.

M. Mahfoudh Romdhani. — Alors, on nous exclut ! (*Exclamations.*)

M. Denis Grimberghs. — Vous ne parlez pas de la même chose, Madame Meunier.

Le ministre parle du groupe de travail à haut niveau concernant le RER.

M. Christos Doulkeridis. — Monsieur Chabert, vous avez raison de vouloir vous faire entendre sur ces questions.

M. Jos Chabert, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Je réagis aux propos de Mme Meunier qui est dans le secret des dieux. Il est possible que je ne le sois pas. En tout cas, nous n'avons pas été invités à ce que nous appelons le « GEN-werkgroep op hoog niveau ».

Je poursuis la lecture de ma lettre à Mme Durant.

Ik lees verder voor uit mijn brief aan minister Durant :

« In de maand juli 2000 stelde de NMBS echter een project voor waarin de viersporigheid van de lijnen 124 en 161 werd opgegeven en er daarentegen twee nieuwe spoorlijnen langs de autosnelweg naar Brussel werden voorgesteld (vanuit Charleroi en Namen).

Op de vragen van mijn vertegenwoordigers in de GEN-werkgroep werd steeds geantwoord dat het slechts om een verkennende studie van de NMBS ging en dat, in afwachting van de conclusies ervan, de in het ICVI-akkoord voorziene spoorweginfrastructuren behouden bleven.

In haar voorstel voor een investeringsprogramma 2001-2010 voorziet de NMBS in haar project « Mobiliteit in en rond Brussel » echter wel degelijk een nieuwe lijn vanaf Sart Bernard tot Watermaal-Bosvoorde.

Het opstellen van een investeringsprogramma voor de spoorwegen is uiteraard een federale bevoegdheid ». En in de Belgische federale Staat moeten we mekaar bevoegdheden respecteren. « Maar » — ik citeer verder — « er is een interministerieel akkoord afgesloten waarbij bepaalde spoorweginfrastructuren werden vastgelegd. Het kan dan ook niet dat de NMBS eenzijdig essentiële onderdelen van dat akkoord wijzigt. In dit verband wil ik het standpunt bevestigen dat mijn vertegenwoordiger in de GEN-werkgroep steeds vertolkt heeft, namelijk dat wijzigingen inzake het ICVI-akkoord alleen maar worden aanvaard indien de NMBS klaar en duidelijk aantoonde dat haar project een echt alternatief is voor de viersporigheid van de lijnen 124 en 161 en op voorwaarde dat die de realisatie van het GEN hoegenaamd niet in het gedrang brengt noch vertraagt. ».

Wanneer elkeen — dat is normaal — een voorstel doet over nieuwe tracés en wat kan en niet kan, vrees ik dat er geen beleidslijn meer is en dat geen van de ideeën nog wordt uitgevoerd. Het gebakkelei over de modaliteiten zou wel eens een alibi kunnen vormen voor degenen die het GEN niet in hun hart dragen, om het project te schrappen.

Ik zag graag dat, zoals hier, een klaar standpunt wordt ingenomen, warover in alle openheid van gedachten kan worden gewisseld. Ik heb alvast nog geen antwoord op mijn brief gekregen. Dus ik weet niet wat men hierover op federaal vlak denkt.

Mijn brief heb ik besloten — de heer Delathouwer heeft die opmerking ook geformuleerd — met erop aan te dringen dat de kredieten voor het GEN beperkt worden tot projecten in een 30 kilometerzone rond Brussel. Er worden immers bepaalde projecten voorgesteld die wel te maken hebben met het GEN, maar verder van Brussel gesitueerd zijn. Men zou dus wel eens geld bestemd voor het GEN voor andere doeleinden kunnen aanwenden.

Ik heb mijn brief beëindigd met de conclusie : « Om alle misverstanden te vermijden, meen ik dat U er goed aan zou doen het NMBS-project te begrenzen tot de GEN-zone en de werken die daarbuiten vallen op te nemen in de andere hoofdstukken van het investeringsplan. ».

Dat is mijn standpunt en ik denk dat het wordt bekrachtigd door de hopelijk met grote meerderheid aangenomen aanbevelingen. Dat kan alleen maar de positie van mezelf en staatssecretaris Delathouwer versterken.

Ik ben alvast van plan het document aan de federale minister van Mobiliteit toe te sturen, met een kopie aan de NMBS, die dan precies op de hoogte is van onze wensen. Hiermee worden wij de vertolkers van de Brusselse behoeften, waarnaar op federaal niveau met aandacht zou moeten worden geluisterd.

Ik ben ook van plan minister Durant schriftelijk te vragen te antwoorden op mijn eerste brief. Ik beseft — ik zeg dat niet om de polemiekt te doen oplaaien — dat er tot 15 maart geen duidelijkheid komt over de vraag wie het NMBS-dossier behartigt en hoe. De discussie over wie het bij de spoorwegen voor het zeggen krijgt, woedt volop. Intussen ligt het GEN-dossier stil. Vandaar dat ik ook de interministeriële conferentie van ministers van Verkeerswezen laat bijeenroepen om te beraadslagen over een stand van zaken wat het GEN betreft en over de vraag hoe het verder moet.

Het Parlement en de regering van het Brussels Gewest zijn bondgenoten in de strijd om het GEN, zodat het niet blijft bij « Words, Words, Words », zoals William Shakespeare het ooit schreef.

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris, heeft het woord.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de Voorzitter, ik sluit mij volkomen aan bij wat collega Chabert heeft gezegd, maar wil graag ook een aantal punten speciaal belichten. Eind 1999 heeft de NMBS een heel pakket maatregelen besproken, goed voor honderden miljarden. De Brusselse regering heeft die maatregelen onderzocht en op 17 februari 2000 een beslissing genomen over een aantal zaken die voor haar prioritair zijn. Het concept van het Gewestelijk Expresnet kreeg onze bijzondere aandacht. De resolutie die het Parlement in juni goedkeurde, lag overigens in het verlengde van onze visie op het GEN en dat is ook het geval met de resolutie die vandaag voorligt. Zoals de heer Chabert sta ik ook volledig achter die resolutie.

Als de federale regering weer de techniek van 1999 toepast, dan gaan wij niet akkoord. Die techniek is voor Brussel *imbuvable*. Door de manier waarop de federale regering het infrastructuurbudget wil verdelen en waarvan andere gewesten profiteren, blijft er te weinig geld over voor basisinfrastructuurwerken in het Brussels Gewest.

Je souligne ce qu'a dit M. Moock :

« Nous ne voulons pas un RER à l'encontre des autres régions. ».

Sous la législation précédente, nous étions deux pour tenter d'amener le débat devant la Chambre. C'est d'ailleurs la première fois qu'un débat y a eu lieu autour du RER.

In dat Kamerdebat hebben we proberen aan te tonen dat het GEN ook op de andere gewesten is gericht, want ook de pendelaars zullen er veelvuldig gebruik van maken. Dat Gewestelijk Expresnet kan per definitie niet tegen Vlaanderen en Wallonië in worden ontwikkeld. Natuurlijk moet het ook op de Brusselaars zijn gericht. Als een expresnet alleen bedoeld is om pendelaars 's morgens en 's avonds snel naar Brussel te transporteren, dan organiseer je de stadsvlucht en dat kan onze bedoeling niet zijn. Wij willen immers geen middel creëren om degenen die vandaag naar Brussel terugkomen om de files te vermijden, weer uit de stad te jagen. Wie vandaag zegt dat er geen binnenstandsnet moet komen en dat het net van de MIVB volstaat, is niet mee met zijn tijd. Waarom overigens zouden de federale overheid en de NMBS alleen maar moeten in-

vesteren in Vlaanderen en Wallonië ? Ik dacht dat de hoofdstad nog altijd deel uitmaakt van het land.

Ten slotte nog een waarschuwing. Het GEN-concept omvat veel meer dan de spoorinfrastructuur van de NMBS. Eigenlijk is GEN geen goede naam, want het GEN overstijgt het Brussels Gewest door de aansluiting die het wil maken met De Lijn en de TEC en waarvoor er convenanten met het Vlaams en het Waalse Gewest zullen moeten worden gesloten.

De federale regering wijst ons erop dat de aanleg van het GEN van het Brussels Gewest bijkomende maatregelen zal vergen. Daar kunnen we het mee eens zijn, want zelfs als de federale overheid geen geld wil geven voor het GEN, dan zullen er ook bijkomende maatregelen nodig zijn in Brussel, maar die zullen dan wel niet ten goede komen van de pendelaars uit Vlaanderen en Wallonië voor wie de vervoersmogelijkheden naar Brussel niet zullen zijn verbeterd. Kortom als de federale overheid niet beseft dat het vandaag is om een positieve beslissing te nemen voor het GEN, dan zullen op termijn Vlaanderen en Wallonië de dupe zijn.

Madame la Présidente. — La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des tirets

Bespreking van de streepjes

Mme la Présidente. — Nous passons à la discussion des tirets des recommandations complémentaires sur la base du texte adopté par la commission.

Wij vatten de bespreking aan van de streepjes van de aanvullende aanbevelingen op basis van de door de commissie aangenomen tekst.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

ayant pris connaissance du rapport de la SNCB intitulé « Contribution de la SNCB à la politique d'accroissement de la mobilité par le rail. Projet de plan décennal d'investissements 2001-2010 », ainsi que de la notification du Gouvernement fédéral du 17 octobre 2000;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

kennis genomen hebbend van het verslag van de NMBS met als titel « De Bijdrage van de NMBS tot het beleid van verhoging van de mobiliteit via het spoor. Ontwerp van tienjareninvesteringsplan 2001-2010 », alsmede van de notificatie van de federale regering van 17 oktober 2000;

constate :

— que le Gouvernement fédéral s'est engagé le 17 octobre 2000 sur la base des besoins en mobilité à élaborer un plan fédéral de mobilité durable;

stelt vast :

— dat de federale regering er zich op 17 oktober 2000 toe verbonden heeft om een federaal plan voor duurzame mobiliteit op te stellen op grond van de behoeften inzake mobiliteit;

— Adopté.

Aangenomen.

— que le projet de la SNCB mobilité dans et autour de Bruxelles ne rencontre pas les recommandations unanimes du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juin 2000, en particulier sur le RER, la capacité de la jonction Nord-Midi, l'augmentation de capacité des lignes 124 et 161 et l'éventualité d'un second terminal TGV à Schaerbeek-Formation;

— dat in het ontwerp van de NMBS over de mobiliteit in en rond Brussel geen rekening gehouden wordt met de aanbevelingen die de Brusselse Hoofdstedelijke Raad op 30 juni 2000 eenparig goedgekeurd heeft, in het bijzonder over het GEN, de capaciteit van de noord-zuidverbinding, de verhoging van de capaciteit op de lijnen 124 en 161 en de mogelijkheid van een tweede HST-terminal in Schaarbeek-Vorming;

— Adopté.

Aangenomen.

déplore :

— que le Réseau express régional bruxellois ne soit pas une priorité pour la SNCB;

betreurt :

— dat het Brussels gewestelijk expresnet geen prioriteit is voor de NMBS;

— Adopté.

Aangenomen.

— qu'à ce jour, il n'y ait aucune garantie sur le financement du RER, l'acquisition du matériel roulant et son exploitation, ce qui aurait pour conséquence de faire porter la charge du matériel roulant sur le déficit d'exploitation et donc sur la région;

— dat er vandaag nog steeds geen zekerheid bestaat over de financiering van het GEN, de aankoop van rollend materieel en de exploitatie ervan, wat tot gevolg zou hebben dat de kosten van het rollend materieel bij het exploitatietekort zouden worden gevoegd en dus voor rekening van het gewest zouden komen;

— Adopté.

Aangenomen.

— que le conseil d'administration de la SNCB se contente de réitérer sa conviction que la saturation de la jonction Nord-Midi est sans appel et qu'il convient pour assurer un désencombrement de la jonction de faire circuler un certain nombre de trains TGV sur la ligne 28 et les installations ferroviaires de Schaerbeek;

— dat de raad van bestuur van de NMBS ervan overtuigd blijft dat de noord-zuidverbinding onherroepelijk verzadigd is en dat die verbinding ontlast moet worden door een aantal HST-treinen op lijn 28 te laten rijden en de spoorinstallaties van Schaerbeek te laten gebruiken;

— Adopté.

Aangenomen.

rappelle :

— l'importance d'une desserte optimisée des 28 gares bruxelloises pour améliorer la mobilité intrabrugeoise et déplore l'insuffisance des montants y affectés par la SNCB;

herinnert aan :

— het belang om de bediening van de 28 Brusselse stations zo goed mogelijk te organiseren om de mobiliteit binnen het Brussels Gewest te verbeteren en betreurt dat de NMBS daartoe onvoldoende middelen uittrekt;

— Adopté.

Aangenomen.

— ses doutes sur la saturation de la jonction Nord-Midi et sa demande d'étudier et de programmer la réalisation d'investissements visant à améliorer sa capacité;

— zijn twijfels over de verzadiging van de noord-zuidverbinding en aan zijn verzoek om de investeringen ter verbetering van de capaciteit te onderzoeken en daartoe een planning op te stellen;

— Adopté.

Aangenomen.

demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

— de défendre de manière unanime que, s'il convient de réduire les projets d'investissements selon les possibilités de financement, cela ne peut en aucun cas induire un report de la mise en œuvre du réseau RER;

vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

— eensgezind duidelijk te maken dat, indien de investeringsprojecten terugschroefd moeten worden naar gelang van de financieringsmogelijkheden, zulks in geen geval mag leiden tot een uitstel van de uitvoering van het GEN;

— Adopté.

Aangenomen.

— de rappeler les priorités de la Région bruxelloise, en ce qui concerne les investissements de la SNCB pour les dix ans à venir et notamment :

— de prévoir l'achat de matériel roulant spécifique au RER;

— de mettre en route très rapidement l'exploitation optimisée des lignes 26 et 28 pour le RER;

— de réaliser des études d'opportunité d'un second terminal TGV;

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

— te herinneren aan de prioriteiten van het Brussels Gewest in verband met de investeringen van de NMBS voor de komende tien jaar, en onder meer :

— te voorzien in de aankoop van specifiek rollend materieel voor het GEN;

— snel te beginnen met de verbeterde exploitatie van de lijnen 26 en 28 voor het GEN;

— studies uit te voeren over de opportuniteit van een tweede HST-terminal;

— er bij voorrang op toe te zien dat de geplande werken in en rond Brussel-Zuid uitgevoerd worden;

— Adopté.

Aangenomen.

— de prendre position à l'égard des propositions actuelles de la SNCB et de ses conceptions du RER qui ne correspondent pas à un projet de mobilité au profit des Bruxellois;

— een standpunt in te nemen ten aanzien van de huidige voorstellen van de NMBS en haar opvattingen over het GEN die niet stroken met een mobiliteitsproject voor de Brusselaars;

— Adopté.

Aangenomen.

réaffirme :

— fortement ses recommandations du 30 juin 2000 regroupant les options qu'il entend voir développer pour améliorer la mobilité dans et autour de Bruxelles.

herbevestigt :

— met klem zijn aanbevelingen van 30 juni 2000 waarin de alternatieven om de mobiliteit in en rond Brussel te verbeteren worden opgesomd.

— Adopté.

Aangenomen.

Mme la Présidente. — Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble des recommandations complémentaires.

Wij zullen straks stemmen over het geheel van de aanvullende aanbevelingen.

PROPOSITION DE RESOLUTION (DE MME ADELHEID BYTTEBIER) TENDANT A ACTUALISER LA RESOLUTION DU 7 MARS 1997 PRECISANT LES MESURES NECESSAIRES A LA CONCRETISATION DE L'OBJECTIF DU PRD PREVOYANT QUE 10 % DES DEPLACEMENTS MECANISES EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE DEVRONT SE FAIRE A VELO EN 2005

Discussion générale

VOORSTEL VAN RESOLUTIE (VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER) TER ACTUALISERING VAN DE RESOLUTIE VAN 7 MAART 1997 WAARBIJ WORDT GEPRECISEERD WELKE MAATREGELEN NOODZAKELIJK ZIJN OM HET DOEL VAN HET GEWOP DAT ERIN BESTAAT 10 % VAN HET GEMECHANISEERD VERVOER TEGEN 2005 MET DE FIETS TE LATEN GEBEUREN, CONCREET TE VERWEZENLIJKEN

Algemene bespreking

Mme la Présidente. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle la discussion générale de la proposition de résolution.

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

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

La parole est à Mme Geneviève Meunier.

Mme Geneviève Meunier, rapporteuse. — Madame la Présidente, pour rester dans le sujet de la mobilité, de l'intermodalité, j'aborderai le thème du vélo. J'espère que nous vous convaincront de l'intérêt de cette matière.

Cette proposition de résolution déposée par notre collègue, Mme Adelheid Byttebier, vise à réactualiser la résolution du 7 mars 1997 précisant les mesures nécessaires à la concrétisation de l'objectif du PRD, prévoyant que 10 % des déplacements mécanisés en Région de Bruxelles-Capitale devront se faire à vélo en 2005.

Mme Byttebier a exposé les objectifs de cette réactualisation. Elle a été faite en étroite collaboration avec le groupe de travail « vélo », composé de parlementaires des différents groupes politiques mais aussi des représentants des associations de défense des cyclistes.

Cette résolution veut faciliter et augmenter les déplacements cyclistes dans la Région bruxelloise qui connaît un retard flagrant par rapport aux autres grandes villes. Le vélo est un excellent moyen de transport en ville pour des raisons écologiques, sociales, économiques et de santé.

Cette résolution approuve l'option de 10 % de déplacements à vélo et invite les autorités responsables, à savoir les gouvernements des régions et plus particulièrement la Région bruxelloise, le gouvernement fédéral et les 19 communes, à prendre des mesures pour traduire dans les faits l'objectif de 10 % précité.

De la discussion générale, il est ressorti que les différents groupes politiques soutenaient les objectifs de cette résolution, mais celle-ci nécessite un long travail d'éducation permanente pour convaincre les politiques et les citoyens et de mieux sécuriser les cyclistes, par des infrastructures adaptées et la réalisation rapide des itinéraires cyclables prévus au PRD.

Certaines communes sont encore réticentes ou se plaignent de l'absence de moyens financiers.

Il a été également question de la concertation nécessaire entre la Région et les communes et de l'insuffisance des moyens en personnel dont dispose la Région. Des montants importants sont prévus chaque année au budget régional, mais le problème, c'est qu'ils ne sont pas dépensés.

Il y eut ensuite une intervention du ministre Chabert qui a fait le point sur la politique cycliste et les projets en cours, mais il a estimé que l'objectif de 10 % n'était pas réaliste, et qu'il poursuivait dans son plan d'action 2000-2004 un objectif de 5 %.

M. Delathouwer a déclaré qu'il partageait les grandes lignes de cette résolution et que beaucoup d'entre elles étaient couvertes par des initiatives en cours qu'il a précisées. Après plusieurs questions posées à celui-ci, l'ensemble de la proposition a été adoptée à l'unanimité des 11 membres présents. (*Applaudissements.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Joël Riguelle.

M. Joël Riguelle. — Madame la Présidente, chers Collègues, chers Amis, aujourd'hui est un jour béni. En effet, je ne sais si vous l'avez remarqué, mais la cravate de notre secrétaire d'Etat est orange et pleine de petits vélos. Je ne sais si cela est une invitation à créer des pistes cyclables oranges à Bruxelles, mais si c'est le cas, le groupe PSC la soutiendra à l'unanimité.

Après cette petite mise en bouche, redevenons sérieux un instant. Nous co-signons cette résolution dans le cadre de l'instauration

d'une politique globale de mobilité en Région bruxelloise. Cette politique est globale à deux titres : d'une part, une politique de mobilité doit être mise en place dans un esprit de multi-modalité — je crois que nous en sommes tous convaincus ou presque — et d'autre part, elle concerne tous les niveaux de pouvoir, tant fédéral, que régional et communal. Le débat précédent l'a illustré, si besoin en était.

En ce qui concerne la forme, le choix d'une résolution nous convient dans un premier temps parce que, fondamentalement, nous devons travailler à un changement des mentalités tant auprès des responsables politiques de tous niveaux qu'auprès de nos concitoyens. C'est un double challenge d'importance car cette évolution sensible des mentalités est loin d'être acquise. Cette résolution est un signe politique que nous voulons optimiste et constructif, même si nous pouvons émettre des regrets et des craintes.

Des regrets, dans la mesure où cette résolution est l'actualisation de la précédente, votée en 1997, et que nous ne pouvons constater que peu ou pas de progrès dans le domaine de la politique « vélo » à Bruxelles. Des retards considérables sont enregistrés tout simplement parce que, au-delà des intentions, le gouvernement n'a pas voulu investir financièrement ni humainement dans cette politique « vélo ». Les moyens financiers inscrits au budget n'ont pas été utilisés et les moyens humains (un seul fonctionnaire « vélo » à la région) sont insuffisants. Les déclarations en commission du secrétaire d'Etat R. Delathouwer indiquant des freins puissants à l'intérieur même de l'administration de l'AED ne sont pas faites pour nous rassurer et le Gouvernement doit peser de toute son autorité pour que cette situation change.

Des craintes aussi, parce que nous nous souvenons des obstacles dressés par la ville de Bruxelles à la création d'une piste cyclable dans la rue de la Loi (proposition PSC — 1^{re} législature régionale). Aujourd'hui, nous observons que cette piste cyclable se retrouve dans l'accord de coopération région-fédéral. Nous sommes curieux de voir aujourd'hui l'attitude de celui qui était bourgmestre de Bruxelles à l'époque. *Wait and see.*

Nous sommes cependant optimistes et attentifs à la concrétisation des principes retenus dans cette résolution, mais nous demandons instamment que le gouvernement présente un échéancier des mesures « pro-vélo » qu'il programme pour témoigner de sa crédibilité. Cette même demande a déjà été faite par le PSC en ce qui concerne l'ensemble du plan IRIS, sans succès jusqu'à présent.

Mme Meunier a évoqué la communication unilatérale du ministre Chabert en commission. Nous sommes restés sur notre faim. C'est dommage, mais nous ne manquerons pas d'y revenir lors d'une prochaine séance.

Il est important que le message soit transmis vers les communes qui sont des acteurs essentiels en matière de mobilité et notamment pour ce qui concerne le chapitre « vélo », les itinéraires « vélo ». L'accompagnement technique des communes doit aussi pouvoir être assuré par l'administration régionale à défaut d'un fonctionnaire « vélo » local.

Résolution, oui. Réalisations de préférence. Il appartient à tous les partis signataires de la résolution de maintenir la pression sur l'Exécutif et je lance un appel à mes collègues des partis qui soutiennent cet Exécutif pour qu'ils accentuent la pression à l'intérieur même de la majorité afin que cette résolution ait une chance de devenir réalité.

De Voorzitter. — Mevrouw Adelheid Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Mevrouw de Voorzitter, eindelijk ligt de fietsresolutie voor. Allereerst wil ik de heer Alain Adriaens feliciteren die het voortouw heeft genomen voor de fietsresolutie van 1997. De resolutie die voorligt, actualiseert de vorige en geeft een groter politiek draagvlak voor het fietsbeleid in ons gewest.

Bij het opstellen van de resolutie hebben wij aangenaam kunnen samenwerken met de democratische fracties van ons Parlement, maar ook met alle fietsverenigingen. We hebben het gevoel dat wat op papier staat, toepasbaar is op het terrein.

Natuurlijk is een resolutie in de eerste plaats een geheel van mooie woorden. Dat is een kritiek die we vaak moeten horen. Toch geeft ze een referentiekader om stappen te doen op het terrein.

Aan de heer Chabert die ik daarover al informeel heb aangesproken, zou ik extra aandacht willen vragen voor het onderhoud van de eerste fietsroute. In de Koloniënstraat ligt die route er nogal verhakkeld bij. Wat langs die route, ook ter hoogte van de Koloniënstraat, interessant zou zijn, is een fietslift. Daarnaast pleit ik ook voor ruimte voor de fietsen in de Brusselse bussen. Ook voor ons Parlementsleden zou dat interessant zijn als we ons moeten verplaatsen naar de verschillende parlementaire assemblees en ministeriële kabinetten die in Brussel nogal verspreid liggen.

De fiets gebruiken is goed voor het milieu en voor een betere mobiliteit. Daarenboven is er het sociale aspect, — niet iedereen kan zich een auto veroorloven — en het gezondheidsaspect. Studies hebben uitgewezen dat autobestuurders tien keer meer koolstofmonoxide inademen en vier keer meer het kanker- verwekkende benzeen en toluen dan de fietsers die langs de auto's rijden. Ik fiets veel en voel mij daar goed bij, en hoop dat vele andere Brusselaars met mij het genoeg van het fietsen zullen ontdekken.

De resolutie is onder een goed gesternte geboren, toch moeten we waakzaam blijven en erop toezien dat we de doelstelling van 10 % fietsers tegen 2005 in Brussel halen.

Toen minister Chabert in de commissie zei dat we tevreden moesten zijn met 5 %, waren we wel ontgoocheld. Om die 10 % te halen zijn twee zaken nodig : ten eerste, meer mensen op de fiets, en ten tweede, minder auto's in de stad. Met andere woorden, het gebruik van de auto moet worden ontmoedigd. Ik hoop alvast dat met de twee resoluties die vandaag voorliggen we het streefcijfer van 10 % zullen halen. *(Applaus op vele banken.)*

Mevrouw de Voorzitter. — Het woord is aan minister Jos Chabert.

De heer Jos Chabert, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de Voorzitter, mevrouw Byttebier is een stuwende kracht in het fietsbeleid en ik feliciteer haar daarvoor.

Wat de eerste fietsroute betreft, waar ze naar heeft verwezen, zal ik aan mijn administratie de opdracht geven te onderzoeken welke onderhoudswerken moeten worden uitgevoerd. Het onderhoud van een fietsroute is inderdaad even belangrijk als de aanleg.

Het idee van een fietslift ter hoogte van de Koloniënstraat is heel interessant, maar ook heel duur. Ik ken daar geen voorbeeld

van in andere steden. Wat wel mogelijk is, zijn speciale metrostellen voor fietsen. De MIVB is begonnen met het ombouwen van een aantal metrostellen en ik heb al een paar omgebouwde exemplaren gezien. Ook het aanleggen van fiestliften in de metrostations zal het leven van de fietsers in Brussel vergemakkelijken.

Mijn uitspraak in de commissie dat we de 10 % fietsers tegen 2005 niet zullen halen, mag niet verkeerd worden geïnterpreteerd. Ik prijs me wel gelukkig als we al 5 % halen en dat lijkt me niet onmogelijk als we jaarlijks volgens plan 120 à 200 miljoen voor het fietsgebruik blijven investeren. Overigens mag niets ons beletten naar 10 % te streven en ik wil daar graag mijn bijdrage toe leveren.

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

M. Alain Adriaens. — Madame la Présidente, Messieurs les Ministres, chers Collègues, vous devez vous douter que je ne puis qu'être heureux de constater que nous allons, je l'espère, voter aujourd'hui une proposition de résolution relative aux déplacements à vélo. Non seulement je suis qualifié par certains de « député cycliste » mais de plus, ce texte reprend, élargit et actualise une proposition semblable que j'avais initiée il y a cinq ans et qui fut votée en mars 1997.

On sait que certains, et notamment les ministres, se sont quelque peu interrogés sur l'intitulé de cette résolution et sur l'objectif de 10 % des déplacements mécanisés réalisés à vélo qui y est inscrit, estimant que c'est un peu utopique.

M. Chabert vient de le répéter : il pense que nous obtiendrons plutôt 5 % en 2005.

Je répondrai que ce qui est demandé aux pouvoirs publics (régionaux, communaux, fédéraux) est une obligation de moyens et non pas une obligation de résultats. Je suis persuadé que si toutes les dispositions reprises dans le texte étaient réalisées dans les délais souhaités, la pratique vélocipédique en Région bruxelloise verrait une croissance importante.

Que cette croissance mène à un chiffre de 5 %, 10 %, ou pourquoi pas 15 %, en 2004, 2005 ou 2008, ce n'est pas là l'important.

Il est vrai que la région a un peu tardé et que, depuis 1997, les réalisations n'ont pas suivi. Aussi bien sur le plan des investissements et des infrastructures que sur celui du changement des mentalités, les choses vont lentement. Rome ne s'est pas construite en un jour, mais le retard qui s'accumule nous inquiète.

Notons cependant que depuis 1997, s'il se maintient à un faible niveau, le pourcentage des déplacements cyclistes a quadruplé. Si une évolution similaire était observée jusqu'en 2005, nous ne serions pas loin des 10 % prévus.

Je voudrais adresser un dernier mot au gouvernement. Je suis heureux que vous soyez là, Monsieur Vanhengel. J'ignore si vos collègues chargés de la mobilité vous en ont averti, mais si le texte proposé est voté, vous aurez certaines obligations. En effet, nombre de mesures en matière d'investissements seront peut-être difficiles à réaliser techniquement, financièrement, ou parce qu'elles impliquent des permis de bâtir qui ne dépendent pas de vous seul. Cependant, d'autres dispositions du présent texte sont applicables immédiatement par le gouvernement et en particulier, par son ministre du Budget. Donc, lisez attentivement le texte de la résolution, Monsieur Vanhengel. Les deux premiers tirets adressés au gouvernement régional insistent pour que soient inscrits dans le budget des articles spécifiques pour les investissements destinés aux aménagements cyclables.

Il est de votre responsabilité que le budget 2002 que vous déposerez certainement à temps et à heure à la fin de cette année, tienne compte de ces articles. Sinon, que dire du respect des décisions prises par notre assemblée ? Je vous signale que les tirets sont identiques à ceux qui figuraient dans la résolution de 1997 et qui n'ont jamais été appliqués. Notre assemblée va sans doute réitérer sa demande aujourd'hui. Je compte sur vous, Monsieur Vanhengel, pour la mettre en œuvre.

M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Je suis persuadé que mes collègues responsables de la mobilité feront le nécessaire pour que ces tirets soient pris en compte dans les allocations de base. Vous les retrouverez certainement au budget 2002 !

Mme la Présidente. — Vous vous avancez, Monsieur le Ministre !

Notons cela au compte rendu. Nous y reviendrons.

M. Alain Adriaens. — Je remercie dès à présent ceux qui voteront ce texte et j'espère que les responsables tant à la région qu'au niveau fédéral, au niveau communal et dans les sociétés de transport public, prendront des mesures pour concrétiser les espoirs d'amélioration de la qualité de la vie en ville qui sont sous-entendus dans ce texte. (*Applaudissements sur les bancs ECOLO.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Jean-Pierre Cornelissen.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, la démonstration ne doit plus être faite quant aux avantages d'utiliser le vélo en ville comme moyen de transport régulier. C'est en effet un moyen rapide. Rappelez-vous, des tests ont été faits comparant divers moyens de transport. Ils montraient que pour rallier deux points dans Bruxelles, distants d'environ 6 ou 7 kilomètres, le vélo était le moyen le plus rapide.

M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — La moto est plus rapide !

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Elle est plus polluante ! Le vélo, lui, n'est absolument pas polluant. Il n'est pas bruyant. Il ne prend guère de place. En outre, il est excellent pour notre condition physique et pour notre santé.

Quand on additionne tous ces avantages, on peut se demander pourquoi il y a si peu d'adeptes du vélo à Bruxelles. Reprenons les mauvais arguments. Le climat ? Que je sache, il est le même à Gand, à Louvain, à Bruges ou à Amsterdam. Le relief ? Ah oui ! Il paraît que nous avons un mur quasi infranchissable du côté du Botanique, par exemple. La rue du Mystère, à Forest, n'est pas facile, mais avec un peu d'entraînement, on y arrive. Cependant, cela ne représente rien en comparaison avec le relief de la ville de Zurich, nettement plus accentué que tout ce que l'on peut imaginer à Bruxelles, et pourtant, la bicyclette y est omniprésente.

Mieux, la ville organise un système de prêt gratuit de vélos, moyennant, bien entendu — les Suisses sont des gens organisés — le dépôt d'une caution.

Ensuite, l'âge ? ... Seuls les jeunes pourraient faire du vélo ? C'est archi-faux. Il suffit de voir les zones rurales de notre pays, où

des personnes d'un certain âge utilisent le vélo pour faire leurs courses au village voisin.

La vraie raison de la faible utilisation du vélo à Bruxelles c'est, tout d'abord, la pollution et, ensuite, le manque de commodité ou de sécurité résultant de la place réduite laissée aux cyclistes. En ce qui concerne la commodité, il est clair que, là aussi, il faut promouvoir l'intermodalité, la combinaison du vélo et du transport public. Il faut par ailleurs promouvoir des infrastructures destinées à parquer les vélos. Cela ne demande pas tellement de place mais exige un changement des mentalités. C'est bien là que réside le problème. Dans une vie antérieure, j'ai été membre du conseil d'administration de la STIB. Je ne vous dis pas le combat que M. Draps et moi avons dû mener pour que l'on tolère enfin le vélo dans les rames du métro. Tout était fait pour freiner, si j'ose employer ce terme.

Quant à la sécurité, nous savons que le PRD contient plusieurs itinéraires mais malheureusement, un seul est réalisé à ce jour.

Il y a bien d'autres pistes cyclables à Bruxelles mais certaines sont carrément dangereuses. Des investissements ont été réalisés, probablement sans concertation avec les cyclistes et souvent en dépit du bon sens. A certains endroits, on a créé un petit couloir mais, à chaque carrefour, les cyclistes sont rejetés dans la circulation comme, par exemple, au boulevard Léopold II. Un beau boulevard, certes, mais pour les cyclistes, le fait de se voir réinjectés dans la circulation automobile à chaque carrefour n'est pas une bonne chose.

Contrairement au débat qui vient d'avoir lieu sur le RER, les solutions dépendant des Bruxellois et ce, à deux niveaux : à la région et dans les communes. La résolution précédente du 7 mars 1997 et celle qui nous est soumise aujourd'hui stipulent ce qu'il convient de mettre en œuvre pour atteindre l'objectif, fixé à 10 %. A cet égard, l'action est à mener en premier lieu sur le plan régional, où il faut accroître les investissements en faveur du vélo. Il faut penser systématiquement à la dimension « vélo » chaque fois que l'on restructure une route.

Le combat pour l'amélioration de la place du vélo dans la ville est un combat quotidien, qui doit être mené dans bon nombre de décisions. Là encore, je le répète, il faut changer les mentalités. Il faut aussi songer à augmenter les moyens humains à l'administration. Il fut un temps où un ou deux fonctionnaires seulement s'occupaient du vélo à Bruxelles. Comment s'étonner que la situation n'évolue pas si l'on ne met pas en place les forces tactiques pour faire avancer le combat ?

Les auteurs de la résolution insistent particulièrement sur la pertinence de tout ce qui est annoncé et sur ce qu'il est conseillé de faire. Nous demandons donc au gouvernement d'être conséquent et de faire le nécessaire. Nous lui demandons aussi de faire pression sur les communes. Nous avons 19 politiques différentes. Certaines communes ont compris la place du vélo dans la ville et réalisent un certain nombre de choses en ce sens.

Pour d'autres, le simple fait de parler de contresens cycliste — ces sens uniques qui peuvent être empruntés à contresens par les cyclistes — apparaît comme une hérésie et fait de vous une sorte de meurtrier.

Pourtant, ceux qui pratiquent le vélo savent que c'est la meilleure solution dans la majorité des cas. On voit venir le danger de face; on n'est pas frôlé; on ne risque pas d'être déstabilisé par une voiture. Cela m'est déjà arrivé et ce n'est pas drôle.

Par le biais d'une politique d'incitants — je ne pense pas au recours immédiat au bâton mais plutôt à la carotte —, il conviendrait que les communes fassent un effort de sensibilisation et tentent d'aboutir à une cohérence. Si l'on se borne à faire quelques petits aménagements au niveau régional, sans suivi dans chaque commune, les gens continueront à croire qu'il n'est pas très sûr d'utiliser un vélo.

Nous demandons au gouvernement de faire les efforts nécessaires sur ces différents plans. Je puis vous assurer, Monsieur le Ministre, que nous serons extrêmement vigilants quant à la matérialisation de la résolution. Nous ferons pression quand il le faudra. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Brigitte Grouwels.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Mevrouw de Voorzitter, ook de CVP-fractie staat achter deze ambitieuze resolutie. Het is niet zo verwonderlijk dat minister Chabert wat twijfelachtig staat tegenover de doelstelling van 10 procent.

Wij zijn er ook nog om hem ervan te overtuigen dat die doelstelling haalbaar is. Ik ben er wel van overtuigd dat minister Chabert zijn uiterste best zal doen om de doelstelling te realiseren. Zoals mevrouw Byttebier zegt, moeten we tegelijkertijd het gebruik van de fiets stimuleren en dat van de auto ontmoedigen.

« Woorden wekken, voorbeelden strekken » is een Vlaams gezegde. Toen ik onlangs in het Vlaams Parlement was, zag ik daar een Vlaamse minister, in casu de heer Sauwens, op de fiets springen. De Vlaamse administratie stelt een aantal gele fietsen ter beschikking om te kunnen pendelen tussen de verschillende ministeriële kabinetten en het Parlement.

De heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen. — Volgens de heer Cornelissen gebruikt minister Sauwens de fiets om naar Wezembeek-Oppem te rijden !

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Dat sluit ik niet uit. Minister Sauwens zei me wel dat de hellingen in Brussel een probleem zijn.

De heer Jean-Pierre Cornelissen. — Sommige fietsen zijn zo gesofisticeerd dat je er probleemloos mee bergop rijdt.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — De gele fietsen van de Vlaamse administratie zien er in elk geval fantastisch uit. Misschien kunnen wij in het Brussels Gewest soortgelijke blauwe IRIS-fietsen invoeren. Nogmaals, het goede voorbeeld is een middel om de 10 procent te halen.

In de resolutie staan tientallen voorbeelden opgesomd om het fietsgebruik aan te moedigen. De resolutie is als het ware een draaiboek voor de regering.

In het recente akkoord tussen de federale regering en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden federale middelen ter beschikking gesteld voor een fietspad in de Wetstraat. Dat is een goed initiatief, want een veilig fietspad op de Wetstraat, over de Maalbeekvallei, zal meer mensen ertoe aanzetten om de fiets te nemen. Alle wegenwerken moeten erop gericht zijn het fietsen veiliger te maken.

Minister Chabert die ons spijtig genoeg moest verlaten, moet beseffen dat hij ons aller steun geniet. Hij mag dat vooral niet ver-

geten op het ogenblik dat hij zijn begroting indient bij de minister van Financiën die hier voor ons zit. Wanneer minister Chabert extra middelen voor het fietsgebruik vraagt, dan hopen wij dat hij op de minister van Financiën zal kunnen rekenen om hem die toe te kennen.

De heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen. — Minister Chabert mag op mijn volle medewerking rekenen om die middelen te vinden. En ik zal hem zeggen waar hij ze kan gaan zoeken.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Dat is dan genoteerd.

Mevrouw de Voorzitter. — Het woord is aan de heer Johan Demol.

De heer Johan Demol. — Mevrouw de Voorzitter, ook bij de stemming over deze resolutie zal het Vlaams Blok zich onthouden. Ik heb er niets op tegen dat mensen ertoe worden gestimuleerd de fiets te gebruiken. Over het resultaat dat hier wordt vooropgesteld heb ik mijn twijfels.

Met dit voorstel van resolutie willen de politici vooral zichzelf een pleziertje gunnen. We weten vanuit welke hoek het voorstel komt. Het is een ideeetje van de groenen die hun communistische roots blijkaar nog niet zijn vergeten. Ze dromen nog altijd van het Peking van de jaren '60 en '70 waar de Chinese bonzen met een gemotoriseerd voertuig reden en het volk met de fiets. Ik zie het hier in Brussel nog niet zo ver komen en ik verwacht overigens ook geen verandering.

Volgens sommigen verplaatst 2 procent van de Brusselse bevolking zich met de fiets. Dat betekent een fiets voor 50 voertuigen. Ik verplaats mij dagelijks in Brussel en heb nooit gemerkt dat er zoveel fietsers zijn. Sommige dagen kom ik niet één fietser tegen.

Het fietsgebruik moet worden gepromoot, zo wordt althans beweerd. De heer Cornelissen zegt dat hij er alles voor gedaan heeft opdat er speciale metrostellen voor het vervoer van fietsen zouden komen. Mij niet gelaten. Ik zie wel de fietsstickers op de metroritten, maar ik zie nooit een fiets in het metrostel. Ik zie ook fietsstalligen, maar die blijven meestal leeg.

Beweren dat wij ons morgen massaal met de fiets in Brussel zullen verplaatsen, is totaal onrealistisch. Fietsen blijft in Brussel een vrije tijdsbesteding en daar is niets verkeers aan. Ik vind het wel verkeerd zoveel aandacht te besteden aan de fiets als alternatief vervoermiddel. De mobiliteitsproblemen in Brussel zijn enorm. En er valt wat meer te doen dan wat fietspaden aan te leggen, die volgens mij levensgevaarlijk blijven.

Nogmaals, het Vlaams Blok zal zich bij de stemming over de resolutie onthouden. De resolutie is een maat voor niets. Ik garandeer dat er over enkele jaren in Brussel niet veel meer fietsers zullen zijn dan nu.

(M. François Roelants du Vivier, Vice-Président, remplace Mme Magda De Galan, Présidente, au fauteuil présidentiel.)

(De heer François Roelants du Vivier, Ondervoorzitter, vervangt Mevrouw Magda De Galan, Voorzitter, in de voorzitterszetel.)

De Voorzitter. — Het woord is aan staatssecretaris Robert Delathouwer.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mijnheer de Voorzitter, ik wil heel kort antwoorden op wat mevrouw Byttebier en mevrouw Grouwels hebben gezegd. Allereerst dank ik al degenen die aan het project hebben meegewerkt.

Begin van de jaren '90 was de doelstelling 1 procent fietsers in de stad. Vandaag verplaatst 2 procent van de bevolking zich met de fiets. Alle politieke vooruitzichten en plannen, ook het IRIS-plan, hebben 10 procent fietsers als doelstelling. Ik kan mij volledig achter die doelstelling scharen en was blij van collega Chabert daarnet te horen dat hij 5 procent realistisch vindt, maar dat 10 procent het streefdoel moet blijven. Het is mijn overtuiging dat als we alles doen wat in de resolutie wordt voorgesteld, we zonder al te veel moeite die 10 procent zullen halen.

Ik was daarnet verbaasd een spreker te horen zeggen dat hij akkoord ging met alles wat in de resolutie staat, maar dat hij zich bij de stemming toch zou onthouden.

Ik hoorde daarnet een spreker beweren — de heer Demol om hem niet bij naam te noemen — dat er veel problemen zijn in Brussel, maar dat hij niet gelooft dat we die met de fiets zullen oplossen, zoals we onze problemen volgens hem ook niet met het Gewestelijk Expresnet zullen oplossen. Dat is reactionaire, oerconservatieve taal. Mijn stelling is dat wie niet vooruitgaat, achteruitgaat. We moeten dus iets doen. Ik zal twee voorbeelden geven die aantonen dat het volstaat een initiatief te nemen, om een dynamiek op gang te brengen. In Schaarbeek — maar misschien kent de heer Demol die gemeente niet zo goed — heeft de gemeente initiatieven genomen met een aantal fietsverenigingen en met scholen. En het resultaat mag er zijn. Elders hebben gemeenten en politiebrigades met succes fietsbevorderende maatregelen genomen. Vaak komt het erop aan het goede voorbeeld te geven. De politici kunnen dat, de gemeenten kunnen dat, de politiecommissariaten kunnen dat, maar ik weet niet of de heer Demol op dat stuk bedreven is ! Ieder zijn vak !

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Johan Demol.

De heer Johan Demol. — Mijnheer de Voorzitter, ik weet dat er in Schaarbeek initiatieven worden genomen en dat de burgemeester reclame maakt voor het gebruik van de fiets. Heel dikwijls gaat het om eenmalige initiatieven. Of die aan de grond van de zaak iets veranderen, is een andere vraag. Wie gelooft dat we het mobiliteitsprobleem zullen oplossen met meer fietsen op straat of met het Gewestelijk Expresnet, heeft het verkeerd voor.

Zoals ik al vaker heb gezegd bij de begrotingsbespreking, zijn er andere middelen nodig om de mobiliteit in Brussel te verbeteren. Met fietsen en *trotinettes* lossen de problemen in Brussel niet op.

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

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des considérants et des tirets

Bespreking van de consideransen en van de streepjes

M. le Président. — Nous passons à la discussion des considérants et des tirets de la proposition de résolution, sur la base du texte adopté par la commission.

Wij vatten de bespreking van de consideransen en van de streepjes van het voorstel van resolutie aan op basis van de door de commissie aangenomen tekst.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

— considérant que faciliter les déplacements cyclistes pour tous est un moyen adéquat pour améliorer la fluidité des déplacements de tous les citoyens dans notre ville-région et contribuer à y réduire diverses pollutions provenant du trafic automobile;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

— overwegende dat, indien men het voor iedereen gemakkelijk maakt om zich met de fiets te verplaatsen, het verkeer hierdoor voor alle burgers in ons stadsgewest vlotter zal kunnen verlopen en dat dit ertoe zal bijdragen allerlei vormen van vervuiling die door het autoverkeer worden veroorzaakt te verminderen;

— Adopté.

Aangenomen.

— considérant que le vélo — outre ses qualités pour l'amélioration de la santé publique — est un mode de déplacement particulièrement adapté aux réalités urbaines vu ses caractéristiques :

- non polluant;
- silencieux;
- économe en énergie et en espace;
- présentant peu de gêne et aucun danger pour les autres usagers de la route;

— overwegende dat de fiets niet alleen bijdraagt tot een betere volksgezondheid, maar als vervoermiddel ook uiterst geschikt is voor steden, gelet op de eigenschappen ervan, te weten :

- niet vervuilend;
- stil;
- energie- en ruimtebesparend;
- weinig hinderend noch gevaarlijk voor de andere weggebruikers;

— Adopté.

Aangenomen.

— approuvant l'option reprise au plan régional de développement qui prévoit que d'ici 2005, 10 % des déplacements mécanisés devraient se faire en vélo;

— aansluitend op de keuze van het gewestelijk ontwikkelingsplan, waarin wordt gesteld dat tegen 2005 het fietsverkeer 10 % van de gemechaniseerde verplaatsingen (zou) moeten uitmaken;

— Adopté.

Aangenomen.

— invite toutes les autorités responsables à prendre des dispositions pour traduire dans les faits l'objectif précité et plus précisément, demande :

aux gouvernements de la Région de Bruxelles-Capitale, de la Région wallonne et de la Région flamande

— vraagt alle bevoegde overheidsinstanties maatregelen te treffen om het voormelde doel feitelijk te bereiken, en vraagt in het bijzonder :

aan de regeringen van het Brussels Hoofdstedelijk, het Vlaams en het Waals Gewest

— Adopté.

Aangenomen.

— de se concerter respectivement avec la STIB, les TEC et De Lijn afin que, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, celles-ci installent des râteliers à vélos sûrs, abrités et pratiques à proximité immédiate des principaux arrêts de leur réseau. Aux endroits où des vélos sont entreposés pour une période plus longue, il conviendrait de prévoir une série de boxes fermés;

— om respectievelijk met de MIVB, De Lijn en de TEC overleg te plegen, teneinde ervoor te zorgen dat deze op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de onmiddellijke omgeving van de voornaamste haltes op hun net zorgen voor fietsenstallingen die veilig, beschut en handig zijn. Daar waar fietsen voor langere tijd geplaatst worden is het aangewezen een aantal gesloten boxes te voorzien;

— Adopté.

Aangenomen.

— de se concerter davantage entre les différentes régions, notamment dans le cadre d'une commission consultative vélo interrégionale, et de travailler ainsi à une série de matières transfrontalières telles que les itinéraires cyclables interrégionaux;

— om meer overleg te plegen tussen de verschillende regio's, o.a. in een interregionale Adviescommissie Fiets, en zo werk te maken van een aantal grensoverschrijdende zaken zoals Interregionale Fietsroutes;

— Adopté.

Aangenomen.

au gouvernement fédéral

— de se concerter avec la SNCB afin que, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, celle-ci

— installe des râteliers sûrs, abrités et pratiques à proximité immédiate des arrêts de son réseau;

— développe des services de location de vélos dans les principales gares bruxelloises soit en les exploitant elle-même, soit en réservant dans la gare un endroit pour l'exploitation d'un service de location de vélos;

— encourage le transport des vélos sur ses lignes, y compris dans les trains internationaux;

— crée une gare à vélos à la gare du Midi avec un espace réservé aux râteliers à vélos, un service de location de vélos, un centre de réparations et un service d'information sur les possibilités du vélo dans la ville et de la combinaison train-vélo;

aan de federale regering

— om overleg te plegen met de NMBS opdat deze op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

- in de onmiddellijke nabijheid van de haltes op haar net zou zorgen voor stallingen die veilig, beschut en handig zijn;
- in de voornaamste Brusselse stations zou zorgen voor fietsverhuurdiensten ofwel door deze zelf uit te baten, ofwel door in het station ruimte te reserveren voor de uitbating van een fietsverhuurdienst;
- het vervoer van fietsen op haar lijnen gebruiksvriendelijker zou maken, inclusief op internationale treinen;
- zou zorgen voor de creatie van een Fietsenstation Brussel-Zuid, waar ruimte is voor fietsenstallingen, een fietsverhuurdienst, een reparatiecentrum en een informatiepunt over de mogelijkheden van de fiets in de stad en over de combinatie fiets-trein;
- Adopté.
Aangenomen.
- d’informer le public sur les mesures qui précèdent;
- om het publiek over deze maatregelen voor te lichten;
- Adopté.
Aangenomen.
- d’insérer ces points dans le contrat de gestion avec la SNCB;
- om deze vragen in het beheerscontract met de NMBS op te nemen;
- Adopté.
Aangenomen.
- de modifier le code de la route en vue de faciliter les déplacements cyclistes et, lorsque ce n’est pas possible au niveau fédéral, de formuler cette demande au niveau européen;
- om het verkeersreglement zo te wijzigen dat het fietsverkeer wordt vergemakkelijkt, en om, waar dat niet mogelijk is op federaal niveau, deze vraag op Europees niveau te stellen;
- Adopté.
Aangenomen.
- d’organiser, en collaboration avec la gendarmerie et l’Institut belge de la Sécurité routière, des campagnes d’information sensibilisant les divers usagers de la route aux avantages des déplacements cyclistes et incitant les conducteurs à connaître et respecter les cyclistes et piétons;
- om in samenwerking met de rijkswacht en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid voorlichtingscampagnes op te zetten waarbij de diverse weggebruikers bewust worden gemaakt van de voordelen van de fiets en waarbij de bestuurders ertoe uitgenodigd worden de fietsers en de voetgangers te leren kennen en te respecteren;
- Adopté.
Aangenomen.
- de veiller à ce que toutes les infrastructures réalisées avec de l’argent fédéral à Bruxelles tiennent compte au maximum des cyclistes;
- erop toe te zien dat alle infrastructuur die in Brussel dankzij federaal geld verwezenlijkt wordt maximaal rekening houdt met de fietsers;
- Adopté.
Aangenomen.
- de modifier la loi de sorte que certaines infractions qui menacent la vie des usagers de la route les plus faibles (par ex. se garer sur un passage clouté ou une piste cyclable) soient punies en conséquence et de veiller à ce que les parquets appliquent effectivement ces peines;
- om de wet in die zin te wijzigen dat bepaalde overtredingen die het leven van de zachte weggebruiker in gevaar brengen (vb. parkeren op voet- of fietspad) dienovereenkomstig worden bestraft en om erop toe te zien dat de parketten effectief werk maken van de bestraffing;
- Adopté.
Aangenomen.
- de donner le bon exemple et d’accorder une indemnité vélo aux fonctionnaires fédéraux qui se rendent en vélo au travail;
- om het goede voorbeeld te geven en de federale ambtenaren die zich met de fiets naar het werk begeven een fietsvergoeding toe te kennen;
- Adopté.
Aangenomen.
- aux 19 communes bruxelloises :
- de consentir des investissements pour faciliter la circulation et le stationnement des vélos sur les voiries communales et de veiller à la sécurité maximale de chaque infrastructure destinée aux vélos;
- aan de 19 Brusselse gemeenten :
- om investeringen te doen om het fietsen op gemeentewegen te vergemakkelijken, evenals het stallen van fietsen langs gemeentewegen, en om bij elke fietsvoorziening maximale veiligheid te beogen;
- Adopté.
Aangenomen.
- de tenir compte du vélo dans leurs plans communaux de développement et de circulation et dans leurs projets de PPAS, et d’utiliser au maximum, dans ce cadre, le réseau d’itinéraires cyclables régionaux existant (par ex. en instaurant des sens interdits restrictifs);
- om rekening te houden met de fiets in hun gemeentelijke ontwikkelings- en verkeersplannen en in hun ontwerpen van BBP’s en hierbij prioritair in te spelen op de uitgevoerde routes van het gewestelijk fietsenroetenetwerk (bvb. door het invoeren van beperkt eenrichtingsverkeer);
- Adopté.
Aangenomen.

- de prendre les mesures politiques nécessaires pour faciliter les déplacements cyclistes, notamment les sens interdits restrictifs et les avancées aux carrefours pour cyclistes, et de renforcer le contrôle du respect des infrastructures existantes;
 - om de nodige politionele maatregelen te treffen om de verplaatsing met de fiets te vergemakkelijken, met name het beperkt eenrichtingsverkeer en de opstelvakken voor fietsers aan kruispunten en om het toezicht op het respect voor de bestaande voorzieningen te versterken;
 - Adopté.Aangenomen.
 - de ne plus accorder de permis d'urbanisme pour des immeubles à appartements, que s'il est prévu des aménagements collectifs permettant l'entreposage des vélos (et des poussettes d'enfants par la même occasion) et de prévoir autant que possible des râteliers à vélos lors de rénovations;
 - om voor appartementsgebouwen nog enkel stedenbouwkundige vergunningen af te leveren indien er collectieve voorzieningen zijn voor het stallen van fietsen (en tevens ook kindwagens) en om ook bij renovaties zoveel mogelijk fietsenstallingen te voorzien;
 - Adopté.Aangenomen.
 - de ne plus accorder de permis d'urbanisme pour des immeubles à bureaux ou industriels que si un râtelier à vélos est prévu pour dix emplacements pour véhicules automobiles;
 - om voor kantoor- en bedrijfsgebouwen nog enkel stedenbouwkundige vergunningen af te geven indien er wordt voorzien in één fietsenstalling per tien parkeerplaatsen voor wagens;
 - Adopté.Aangenomen.
 - d'adopter, pour les deux points qui précèdent, des règlements d'urbanisme consacrant les règles énoncées ci-dessus;
 - om, wat de twee vorige punten betreft, stedenbouwkundige reglementen goed te keuren met inachtneming van voormelde regels;
 - Adopté.Aangenomen.
 - de mettre un plus grand nombre de rues en zone 30;
 - om meer straten om te vormen tot zone 30;
 - Adopté.Aangenomen.
 - de prendre les mesures nécessaires afin de réduire au maximum le trafic à proximité des écoles;
 - om de nodige maatregelen te treffen om schoolomgevingen verkeersarm te maken;
 - Adopté.Aangenomen.
 - d'encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport de service dans une série d'administrations et de promouvoir le vélo comme moyen de transport pour la police de proximité;
 - om het gebruik van de fiets als dienstvoertuig in een aantal administraties te stimuleren alsook de fiets als verplaatsingsmiddel voor de wijkpolitie aan te moedigen;
 - Adopté.Aangenomen.
 - de prévoir un encadrement communal, notamment une commission vélo, un fonctionnaire vélo et une cellule vélo;
 - om gemeentelijke omkadering te voorzien door o.m. een fietscommissie, een fietsambtenaar en een fietscel;
 - Adopté.Aangenomen.
 - de respecter le règlement régional d'urbanisme et de ne pas autoriser que les chantiers occupent une piste cyclable s'il n'est pas prévu de déviation ou d'avertissement et si la piste cyclable n'est pas nettoyée correctement et à temps après la fin du chantier;
 - om de gewestelijke stedenbouwkundige verordening te respecteren en het gebruik van fietsinfrastructuur voor bouwerven niet toe te staan indien geen omleiding of waarschuwing is voorzien en om erop toe te zien dat de infrastructuur, na het verdwijnen van de werf, tijdig en degelijk opgekuist wordt;
 - Adopté.Aangenomen.
 - de conclure une convention vélo entre la région, les communes et les associations représentatives de défense du vélo;
 - om een fietsconvenant af te sluiten tussen het gewest, gemeenten en representatieve fietsverenigingen;
 - Adopté.Aangenomen.
- au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
- de créer dans le budget, à la division 12, programme 3, activité 2, un article précisant les dépenses consacrées aux infrastructures cyclistes et de ne pas affecter à d'autres fins les moyens financiers destinés au vélo;
 - aan de Brusselse Hoofdstedelijke regering
 - om in de afdeling 12, programma 3, activiteit 2 van haar begroting een artikel op te nemen waarin de uitgaven voor fietsinfrastructuur worden gepreciseerd en om geen financiële middelen, bestemd voor de fiets, aan te wenden voor andere doeleinden;
 - Adopté.Aangenomen.
 - de créer dans le budget, à la division 14, programme 4, activité 1, un article précisant les subventions aux communes pour les infrastructures cyclistes;

— om in afdeling 14, programma 4, activiteit 1 van haar begroting een artikel op te nemen waarin de subsidies aan de gemeenten voor fietsinfrastructuur worden gepreciseerd;

— Adopté.

Aangenomen.

— de réaliser d'ici l'an 2005, grâce à ces crédits, tous les itinéraires cyclables régionaux repris aux PRD;

— om, dankzij die kredieten, tegen het jaar 2005 alle in het gewestelijk vervoersplan opgenomen fietsroutes aan te leggen;

— Adopté.

Aangenomen.

— d'entretenir régulièrement, grâce à ces crédits, les itinéraires cyclables afin qu'ils restent en bon état;

— om, dankzij die kredieten, de fietsroutes regelmatig te onderhouden zodat ze in goede staat blijven;

— Adopté.

Aangenomen.

— de veiller, en tant que pouvoir subsidiant des communes, à ce qu'en cas de rénovation de voiries communales longées par un itinéraire cyclable régional, soient prévues les infrastructures nécessaires pour les cyclistes;

— om er als overheid die subsidies verleent aan de gemeente, in geval van vernieuwing van gemeentewegen waarlangs een gewestelijke fietsroute loopt, voor te zorgen dat de nodige voorzieningen getroffen worden voor fietsers;

— Adopté.

Aangenomen.

— de prendre les initiatives nécessaires, notamment dans le cadre des plans de transport des sociétés, afin que les entreprises encouragent leur personnel à venir au travail en vélo;

— om de nodige initiatieven te nemen, o.a. in het kader van de bedrijfsvervoerplannen, opdat de bedrijven hun personeel zouden aanmoedigen zich met de fiets naar het werk te begeven;

— Adopté.

Aangenomen.

— de mener une politique encourageant l'usage du vélo au sein du personnel des services de l'administration régionale, notamment par l'octroi de l'indemnité vélo;

— om een beleid te voeren dat het personeel van de gewestelijke administratieve diensten aanmoedigt de fiets te gebruiken, o.a. door het toekennen van de fietsvergoeding;

— Adopté.

Aangenomen.

— de veiller, en tant que signataire du contrat de gestion avec la STIB, à ce que ce contrat soit suffisamment attentif à la complémentarité entre les transports en commun et le vélo, notamment

en prévoyant des râteliers à vélos sûrs et pratiques à proximité immédiate des arrêts importants, en assurant mieux la promotion des laissez-passer vélos et en rendant les infrastructures mieux accessibles aux personnes à mobilité différente;

— om er, als ondertekenaar van het beheercontract met de MIVB, voor te zorgen dat in dit contract voldoende aandacht is voor de complementariteit tussen openbaar vervoer en fiets, o.a. door het voorzien van veilige en handige fietsenstallingen in de onmiddellijke nabijheid van de grote haltes en door het beter promoten van de fietspasjes en het beter toegankelijk maken van de infrastructuur voor al wie anders mobiel is;

— Adopté.

Aangenomen.

— de créer, afin de soutenir le fonctionnaire vélo régional, une cellule vélo suffisamment équipée avec des fonctionnaires des différentes administrations et une commission vélo à part entière avec des représentants des associations représentatives de cyclistes qui seront rémunérés pour leur avis d'expert. Si les pouvoirs publics dérogent à l'avis de cette commission, leur décision devra être dûment motivée;

— om, ter ondersteuning van de gewestelijke fietsenambtenaar, een voldoende uitgeruste fietscel op te richten, met vertegenwoordigers van de verschillende administraties, en een volwaardige fietscommissie met, voor hun deskundig advies betaalde, vertegenwoordigers van de representatieve gebruikersverenigingen. Indien de overheid afwijkt van het advies van deze commissie, moet ze dit omstandig motiveren;

— Adopté.

Aangenomen.

— de tenir compte au mieux des cyclistes lors du réaménagement des places, ronds-points et voiries;

— om bij de heraanleg van pleinen, kruispunten en wegen maximaal rekening te houden met de fietsers;

— Adopté.

Aangenomen.

— de mettre un plus grand nombre de rues en zone 30;

— met meer straten om te vormen tot zone 30;

— Adopté.

Aangenomen.

— de respecter le règlement régional d'urbanisme et de ne pas autoriser que les chantiers occupent une piste cyclable s'il n'est pas prévu de déviation ou d'avertissement, et si la piste cyclable n'est pas nettoyée correctement et à temps après la fin du chantier;

— om de gewestelijke stedenbouwkundige verordening te respecteren en het gebruik van fietsinfrastructuur voor bouwerven niet toe te staan indien geen omleiding of waarschuwing is voorzien en om erop toe te zien dat de infrastructuur, na het verdwijnen van de werf, tijdig en degelijk opgekuist wordt;

— Adopté.

Aangenomen.

— de conclure une convention vélo entre la région, les communes et les associations représentatives de défense du vélo;

— om een fietsconvenant af te sluiten tussen gewest, gemeenten en representatieve fietsverenigingen;

— Adopté.

Aangenomen.

— d'évaluer obligatoirement chaque année la politique vélo au cours d'une réunion publique de la commission de l'Infrastructure.

— om jaarlijks in een openbare zitting van de commissie Infrastructuur een verplichte evaluatie te houden van het fietsbeleid.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Personne ne demandant la parole, tous les tirets sont adoptés.

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

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

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

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

QUESTION ORALE

MONDELINGE VRAAG

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Van Roye.

Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Van Roye.

QUESTION ORALE DE M. MICHEL VAN ROYE A M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, CONCERNANT « LES RETARDS DANS LA TRANSMISSION DES COMPTES REGIONAUX »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHEL VAN ROYE AAN DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR

AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, BETREFFENDE « DE VERTRAGING BIJ DE OVERZENDING VAN DE GEWESTELIJKE REKENINGEN »

Mme la Présidente. — La parole est à M. Michel Van Roye pour poser sa question.

M. Michel Van Roye. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, la jeune Région bruxelloise a déjà réussi à créer une tradition, celle des retards importants en matière de transmission par la région des comptes généraux et des comptes de gestion en deniers. En 1998, 1999 et 2000, mon prédécesseur, Philippe Debry a interrogé vos prédécesseurs, M. Chabert et Mme Neyts-Uytbroeck. Il lui avait été répondu que pour résorber ce retard, les comptes seraient envoyés à raison d'une année par trimestre, ce qui permettrait de tout régulariser pour la fin de 1999. A ce jour, ce retard n'a pas été rattrapé, mais s'est bien au contraire accru.

Je pose donc la question de savoir où en est la production des différents comptes, quand ils seront déposés à la Cour des Comptes et quand notre conseil pourra se prononcer pour les arrêter définitivement.

Il est en effet anormal que les conseillers n'aient pas encore été mis dans la possibilité d'exercer, depuis 1989, leur contrôle démocratique des actions du Gouvernement, alors que celui-ci, par le rôle de tutelle exercé sur les communes, applique à celles-ci des devoirs qu'il ne remplit pas lui-même.

Je ne résiste pas au plaisir de vous livrer une citation de Mme Neyts l'an dernier : « pour les comptes restants, c'est-à-dire après 1989 et 1990, tout devrait être en ordre à la fin de 2001. Nous avons conclu un accord ferme avec la Cour des Comptes et nous sommes tenus de le respecter. Une fois ce travail effectué, nous pourrions soumettre au Conseil une ordonnance permettant un règlement définitif des budgets de la Région pour ces différentes années. »

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

M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Je puis rassurer l'honorable membre, nous progressons lentement mais sûrement.

La loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions dispose que le compte général des entités fédérées doit être transmis à leur parlement respectif, accompagné des observations éventuelles de la Cour des Comptes. Par ailleurs, les comptes généraux ne peuvent être valablement établis *qu'après l'établissement et le contrôle* de l'ensemble des comptes de gestion en deniers par la Cour.

Or, depuis la création du Service des comptes régionaux au sein de l'administration des Finances et du Budget de la région, un effort considérable de rattrapage au niveau de la transmission des comptes s'est traduit, à ce jour, par :

— Tous les comptes de gestion de l'exercice 1991 jusqu'à l'exercice 1998 ont été déposés auprès de la Cour.

— Concernant les comptes généraux de la région, ceux des exercices 1989 et 1990 ont déjà été déposés auprès de la Cour depuis un certain temps.

Le compte général de 1989, après la phase du suivi qui a consisté à fournir les réponses à l'ensemble des questions posées par la Cour et le rapprochement entre le contrôle comptable, l'exécution budgétaire et la situation de trésorerie, a déjà été arrêté par la Cour.

Donc, je suppose que dans les semaines à venir, ce compte pourra être examiné par le Parlement régional.

Pour le compte général 1990, la phase du suivi vient d'être clôturée depuis une semaine entre le Service des comptes régionaux et les auditeurs de la Cour. Actuellement, le collège de la Cour est en phase d'arrêter ce compte.

Enfin, étant donné que la Cour ne contrôle et arrête le compte général de l'exercice suivant que lorsqu'elle arrête tout d'abord les comptes de gestion et ensuite termine le contrôle et arrête le compte général de l'exercice précédent, le Service des comptes régionaux, afin de résorber au plus vite les retards, et en concertation avec les auditeurs de la Cour, travaille simultanément sur les exercices 1991-1992-1993-1994. La date de transmission est prévue pour la fin du mois de juin 2001.

Voilà où en est la situation. A la suite des débats que nous aurons au sein du Gouvernement concernant le réaménagement de nos services administratifs, il doit être possible, dans la seconde moitié de cette année, d'être plus vigilant afin de rattraper les retards qui se sont accumulés au cours de ces dernières années.

M. Michel Van Roye. — Vous êtes évidemment confronté à une situation difficile puisque vous l'héritez de votre prédécesseur. Je remarque par ailleurs que le simple fait, pour M. Deby et moi-même, d'avoir posé ces questions a provoqué chaque fois un changement de ministre ! ...

Ce qui intéresse le Conseil, c'est de savoir quand le retard sera enfin résorbé et quel est le rythme des travaux qui vont être poursuivis par l'administration pour parvenir à ce résultat.

M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Au rythme que nous suivons actuellement, avec le renforcement de mon administration, on devrait à la fin de 2002 avoir progressé de telle façon que le retard soit presque résorbé.

M. Michel Van Roye. — Je reviendrai dans un an !

Mme la Présidente. — 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 plénière est suspendue à 11 h 05.

De plenaire vergadering wordt geschorst om 11.05 uur.

Elle est reprise à 13 h 15.

Ze is om 13.15 uur hervat.

Mme la Présidente. — La séance est reprise.

De vergadering wordt hervat.

QUESTIONS D'ACTUALITE

DRINGENDE VRAGEN

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle les questions d'actualité.

Aan de orde zijn de dringende vragen.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. JOEL RIGUELLE A MM. WILLEM DRAPS, SECRETARIRE D'ETAT A LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES ET DU TRANSPORT REMUNERE DES PERSONNES ET ROBERT DELATHOUWER, SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGE DE LA MOBILITE, LA FONCTION PUBLIQUE, LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, SUR LE TRANSFERT RECENT DE DEUX ARCHITECTES DE LA CRMS VERS L'ADMINISTRATION

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JOEL RIGUELLE AAN DE HEREN WILLEM DRAPS, STAATSSECRETARIS BIJ HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN EN BEZOLDIGD VERVOER VAN PERSONEN, EN ROBERT DELATHOUWER, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, AMBTENARENZAKEN, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, OVER DE RECENTE OVERGANG VAN TWEE ARCHITECTEN VAN DE KCML NAAR DE ADMINISTRATIE

Mme la Présidente. — La parole est à M. Joël Riguelle pour poser sa question.

M. Joël Riguelle. — Madame la Présidente, la presse a signalé que la Commission royale des Monuments et des Sites tirait la sonnette d'alarme. Elle ne parvient plus à assurer ses missions en raison d'un manque de personnel. L'article mentionnait notamment que ce manque de personnel était bien concret, deux architectes ayant été transférés de la Commission royale des Monuments et des Sites à l'administration elle-même. Le problème n'est pas neuf. M. Pesztat et moi-même l'avions évoqué lors de la discussion relative au budget. Nous craignons en effet que la Commission royale des Monuments et des Sites n'ait plus les moyens d'accomplir ses missions. Les membres du Gouvernement peuvent-ils m'indiquer quelles mesures sont prises pour pallier ce manque de personnel ?

Mme la Présidente. — La parole est à M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat.

M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Je répondrai pour mon collègue et moi-même, par gain de temps. Je tiens à vous rassurer : ni mon collègue, ni moi-même n'avons l'intention d'empêcher la CRMS de fonctionner. Son rôle est indispensable pour la protection de notre patrimoine.

Deux agents administratifs contractuels ont effectivement été statutarisés. Ces deux agents administratifs (et non des architectes comme indiqué dans la presse) ont erronément été transférés le 1^{er} février de la CRMS vers l'administration, sous prétexte que leur récente statutarisation les empêchait de continuer à travailler pour la commission.

Contacté à ce sujet, mon cabinet n'a eu de cesse de répéter que leur nouvelle nomination ne les empêchait pas de continuer à travailler à la commission. Un accord était d'ailleurs intervenu en ce sens entre mon cabinet et celui de mon collègue, M. Draps.

C'est d'ailleurs un comble quand certains se plaignent qu'il n'y a pas assez de personnel au sein de la commission, d'y supprimer deux membres. Cette décision a été prise au sein de l'administration des Monuments et Sites, et non au sein de la commission.

Ayant appris ce transfert, j'ai immédiatement, le 18 février, donné instruction pour que ces deux agents reprennent leurs fonctions à la CRMS, jusqu'au moment où, dans le plan global de recrutement effectué annuellement et qui devrait, pour tous les ministres et secrétaires d'Etat, avoir des suites — aussitôt que possible — au sein des deux services que gère M. Draps, un remplacement soit possible.

Par ailleurs, j'ai autorisé exceptionnellement le remplacement par recrutement de la secrétaire adjointe de la commission durant son congé de maternité. La commission compte six personnes dans son service. Il y aurait donc trois absents puisque cette dame doit en principe accoucher au mois d'avril.

Comme l'honorable membre peut le constater, la CRMS n'est donc pas du tout laissée à l'abandon.

M. Joël Riguelle. — Nous pouvons donc être rassurés. La Commission disposera à l'avenir du personnel nécessaire pour assumer ses missions.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. YARON PESZTAT A M. WILLEM DRAPS, SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES ET DU TRANSPORT REMUNERE DES PERSONNES, SUR LE CONTENU DU CERTIFICAT D'URBANISME DELIVRE LE 14 FEVRIER POUR LES BATIMENTS D4/D5

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER YARON PESZTAT TOT DE HEER WILLEM DRAPS, STAATSSECRETARIS BIJ HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN EN BEZOLDIGD VERVOER VAN PERSONEN, OVER DE INHOUD VAN HET STEDBOUWKUNDIG ATTEST DAT OP 14 FEBRUARI IS AFGEGEVEN VOOR DE GEBOUWEN D4/D5

Mme la Présidente. — La parole est à M. Yaron Pesztat pour poser sa question.

M. Yaron Pesztat. — Madame la Présidente, ma question porte sur le dossier D4/D5. Je viens vous confesser ma naïveté, Monsieur Draps. J'ai en effet été naïf lorsque j'ai appris par voie de presse que

vous aviez refusé le permis pour le bâtiment D4/D5. Je me suis dit qu'il s'agissait là d'un revirement d'attitude auquel le gouvernement et les libéraux en particulier ne nous ont pas habitués dans un dossier où la coutume veut que, sur ces questions, on fonctionne comme si la zone européenne était une zone franche dans laquelle les plans, les règlements n'existent pas et où on met tout en œuvre pour les contourner de manière à faire droit aux demandes des promoteurs immobiliers agissant pour le compte du Parlement européen ou de la Commission. J'ai été très étonné de constater que vous refusiez le permis. Je me suis dit que je m'étais trompé sur le compte de M. Draps et du gouvernement et que vous aviez décidé d'agir courageusement à l'avenir et de faire respecter les plans et les règlements.

J'ai donc bien dû déchanter lorsque j'ai appris récemment que le Gouvernement avait pris une décision pour le moins surréaliste. Vous avez en effet fait revivre un certificat d'urbanisme, que l'on avait cru mort et enterré, par une astuce juridique dans le détail de laquelle je ne rentrerai pas. Il faut savoir que le gouvernement avait en mai 2000 enterré un recours introduit par la SA Forum Leopold et la SNCB contre le certificat d'urbanisme délivré par la commune d'Ixelles. Or, dans une décision du 7 février dernier, le gouvernement régional bruxellois est revenu sur sa position en décidant de faire revivre en quelque sorte ce certificat d'urbanisme que l'on croyait enterré. Dans la foulée, le 14 février, le gouvernement délivrait un certificat d'urbanisme. Il s'agit là d'une situation abracadabrante puisqu'on en vient à délivrer un certificat d'urbanisme après que le permis d'urbanisme a été introduit.

Tout le monde sait pourtant qu'un certificat d'urbanisme est un document qui précède le permis d'urbanisme.

Cette situation appelle deux questions. La première : vous délivrez rétroactivement un certificat d'urbanisme; celui-ci est-il rétroactivement conforme au permis d'urbanisme introduit par après ? Avons-nous affaire à un certificat d'urbanisme sur mesure pour le permis introduit ? Ne craignez-vous pas un recours en justice contre la procédure, hormis le fait que vous pouvez aussi craindre que l'on s'inquiète de voir que vous utilisiez cet artifice juridique ?

Deuxièmement si, via un certificat d'urbanisme, votre but était d'imposer des conditions au projet, pourquoi ne l'avez-vous pas fait lorsque vous en aviez l'occasion, c'est-à-dire au moment de délivrer le permis d'urbanisme ? Pourquoi n'avez-vous pas délivré un permis d'urbanisme conditionnel au lieu de délivrer un certificat d'urbanisme conditionnel agissant rétroactivement sur un permis d'urbanisme déposé postérieurement ?

Mme la Présidente. — La parole est à M. Willem Draps, secrétaire d'Etat.

M. Willem Draps, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites et du Transport rémunéré des Personnes. — Madame la Présidente, la nature de la question d'actualité posée par M. Pesztat et le caractère très technique de la réponse qu'elle requiert fait que nous nous trouvons un peu à la limite du contenu normal d'une question d'actualité.

Les décisions prises par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, les 7 et 14 février derniers, ont pour objet de permettre de délivrer un certificat d'urbanisme sur la base des plans modificatifs introduits par la société Espace Léopold, le 12 février 2001. Le 7 février, le gouvernement a en outre procédé au retrait de

sa décision du 25 mai 2000 par laquelle il avait déclaré irrecevables les recours introduits par la société Espace Léopold et la SNCB.

Ce faisant, le gouvernement a fait usage de la faculté inscrite aux articles 152^{quater} et 158 de l'ordonnance du 29 août 1991 lui permettant d'imposer des conditions impliquant des modifications à apporter aux plans déposés à l'appui d'une demande de certificat d'urbanisme.

Les requérants ont déposé par l'intermédiaire de leur bureau d'architecture des plans modifiés qui respectent les conditions fixées par le gouvernement, à savoir :

— le dépôt de plans modificatifs visant essentiellement à rapprocher le projet des prescriptions du PPAS mis en révision par la commune d'Ixelles mais non suivi d'effet, et à améliorer le traitement architectural des façades;

— les notes et schémas visant à en faire la démonstration que les surfaces de planchers maximales et minimales prescrites par ledit PPAS sont respectées.

Le certificat a donc été accordé par le gouvernement dans le strict respect des plans modificatifs et d'une série de conditions portant, notamment, sur la limitation des dérogations sollicitées par rapport au PPAS, sur la limitation et la modalisation de la répartition des parkings, sur le traitement architectural et sur les conditions de préservation patrimoniale de l'ancienne gare du Quartier Léopold.

M. Pesztat a donc raison quand il dit que l'objectif des décisions du gouvernement est d'imposer de nouvelles conditions à la délivrance du permis d'urbanisme. Il n'était pas possible de procéder autrement. En effet, le certificat d'urbanisme délivré précédemment par la commune d'Ixelles comportait une série d'irrégularités; ce qui allait inévitablement faire l'objet de recours.

Enfin, et c'est ce qui est le plus important et qui conditionnera l'aboutissement de la procédure, car jusqu'à présent les conditions ne sont pas réunies pour délivrer un permis d'urbanisme pour les bâtiments D4 et D5, mon cabinet négocie actuellement une convention avec la société Espace Léopold, qui prévoit des garanties pour la réalisation effective des surfaces de logement qui doivent être réalisées dans un délai conforme aux conventions signées en 1987.

M. Yaron Pesztat. — Madame la Présidente, je prends acte de ce que nous annonce M. Draps. Nous jugerons sur pièce en temps voulu, quand le permis sera délivré.

VOTES NOMINATIFS

NAAMSTEMMINGEN

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les proposition et recommandations dont l'examen est terminé.

Aan de orde zijn de naamstemmingen over de afgehandelde voorstel en aanbevelingen.

RECOMMANDATIONS COMPLEMENTAIRES CONCERNANT LA MOBILITE DE ET AUTOUR DE BRUXELLES

Vote nominatif sur l'ensemble

AANVULLENDE AANBEVELINGEN BETREFFENDE DE MOBILITEIT IN EN ROND BRUSSEL

Naamstemming over het geheel

Mme la Présidente. — Nous passons au vote nominatif sur l'ensemble des recommandations complémentaires.

Wij stemmen over het geheel van de aanvullende aanbevelingen.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

Résultat du vote :

Uitslag van de stemming :

60 membres sont présents.

60 leden zijn aanwezig.

55 répondent oui.

55 antwoorden ja.

5 s'abstiennent.

5 onthouden zich.

En conséquence, le Conseil adopte les recommandations complémentaires. (*Applaudissements.*)

Bijgevolg neemt de Raad de aanvullende aanbevelingen aan. (*Applaus.*)

Ont voté oui :

Ja hebben gestemd :

MM. Adriaens, André, Azzouzi, Boelpaep, Mmes Braeckman, Byttebier, Caron, Carthé, MM. Cerexhe, Cools, Cornelissen, Mme De Galan, MM. Daems, Daïf, De Grave, De Wolf, Decourty, Demannez, Doukeridis, Draps, Mme Dupuis, M. Gatz, Mme Gelas, MM. Gosuin, Grijp, Grimberghs, Mmes Grouwels, Herscovici, MM. Lahssaini, Lemaire, Mme Lemesre, M. Mahieu, Mme Meunier, M. Michel, Mme Molenberg, MM. Moock, Ouezekhti, Mme Payfa, MM. Pesztat, Riguelle, Roelants du Vivier, Romdhani, Mmes Saïdi, Schepmans, MM. Smits, Van Roye, Vanhengel, Vervoort, Mme Wynants, MM. Zenner, de Clippele, de Jonghe d'Ardoye d'Erp, de Lobkowitz, de Patoul et van Eyll.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

Mme Bastien, MM. Demol, Lootens-Stael, Mme Rorive et M. Van Assche.

PROPOSITION DE RESOLUTION TENDANT A ACTUALISER LA RESOLUTION DU 7 MARS 1997 PRECISANT LES MESURES NECESSAIRES A LA CONCRETISATION DE L'OBJECTIF DU PRD PREVOYANT QUE 10 % DES DEPLACEMENTS MECANISES EN REGION DE

**BRUXELLES-CAPITALE DEVRONT SE FAIRE A VELO
EN 2005**

Vote nominatif sur l'ensemble

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE TER ACTUALISERING VAN
DE RESOLUTIE VAN 7 MAART 1997 WAARBIJ WORDT
GEPRECISEERD WELKE MAATREGELEN NOODZA-
KELIJK ZIJN OM HET DOEL VAN HET GEWOP DAT
ERIN BESTAAT 10 % VAN HET GEMECHANISEERD
VERVOER TEGEN 2005 MET DE FIETS TE LATEN
GEBEUREN, CONCREET TE VERWEZENLIJKEN**

Naamstemming over het geheel

Mme la Présidente. — Nous passons au vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution.

Wij stemmen over het geheel van het voorstel van resolutie.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

Résultat du vote :

Uitslag van de stemming :

60 membres sont présents.

60 leden zijn aanwezig.

55 votent oui.

55 stemmen ja.

1 vote non.

1 stemt neen.

4 s'abstiennent.

4 onthouden zich.

En conséquence, la proposition de résolution est adoptée.

Bijgevolg is het voorstel van resolutie aangenomen.

Ont voté oui :

Ja hebben gestemd :

MM. Adriaens, André, Azzouzi, Boelpaep, Mmes Braeckman, Byttebier, Caron, Carthé, MM. Cerexhe, Cools, Cornelissen, Mme De Galan, MM. Daems, Daïf, De Grave, De Wolf, Decourty, Demannez, Doukeridis, Draps, Mme Dupuis, M. Gatz, Mme Gelas, MM. Gosuin, Grijp, Grimberghs, Mmes Grouwels, Herscovici, MM. Lahssaini, Lemaire, Mme Lemesre, M. Mahieu, Mme Meunier, M. Michel, Mme Molenberg, MM. Moock, Ouezekhti, Mme Payfa, MM. Pesztat, Riguelle, Roelants du Vivier, Romdhani, Mmes Saïdi, Schepmans, MM. Smits, Van Roye, Vanhengel, Vervoort, Wynants, Zenner, de Clippele, de Jonghe d'Ardoye d'Erp, de Lobkowicz, de Patoul et van Eyll.

A voté non :

Neen heeft gestemd :

Mme Bastien.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

MM. Demol, Lootens-Stael, Mme Rorive et M. Van Assche.

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

De vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

— Prochaine séance plénière sur convocation de la Présidente.

Volgende plenaire vergadering op bijeenroeping van de Voorzitter.

— *La séance plénière est levée à 13 h 30.*

De plenaire vergadering wordt om 13.30 uur gesloten.

