

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

**Séance plénière
du jeudi 14 juin 2001**

**Plenaire vergadering
van donderdag 14 juni 2000**

SEANCE DE L'APRES-MIDI

NAMIDDAGVERGADERING

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

| | Pages |
|---|-------|
| EXCUSE | 1118 |
| INSTALLATION D'UN NOUVEAU MEMBRE DU CONSEIL | 1118 |
| INSTALLATION ET PRESTATION DE SERMENT D'UN SUPPLEANT APPELE A SIEGER EN QUALITE DE MEMBRE DU CONSEIL | 1118 |
| COMMUNICATIONS FAITES AU CONSEIL | |
| — Cour d'arbitrage | 1119 |
| — Modifications de la composition des commissions | 1119 |
| PROJET D'ORDONNANCE | |
| — Dépôt | 1120 |
| CONTRAT DE GESTION | |
| — Contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles 2001-2005 (n° A-186/1 – 2000/2001) | 1120 |
| Discussion – <i>Orateurs</i> : M. Michel Moock , rapporteur, Mmes Geneviève Meunier, Françoise Schepmans, M. Denis Grimberghs, Mme Adelheid Byttebier, MM. Johan Demol, 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 | 1120 |

| | Blz. |
|--|------|
| VERONTSCHULDIGD | 1118 |
| INSTALLATIE VAN EEN NIEUW LID VAN DE RAAD | 1118 |
| INSTALLATIE EN EEDAFLEGGING VAN EEN OPVOLGER DIE ZITTING HEEFT IN DE HOEDANIGHEID VAN LID VAN DE RAAD | 1118 |
| MEDEDELINGEN AAN DE RAAD | |
| — Arbitragehof | 1119 |
| — Wijzigingen van de samenstelling van de commissies | 1119 |
| ONTWERP VAN ORDONNANTIE | |
| — Indiening | 1120 |
| BEHEERSCONTRACT | |
| — Beheerscontract tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel 2001-2005 (nr. A-186/1 – 2000/2001) | 1120 |
| Bespreking – <i>Sprekers</i> : de heer Michel Moock , rapporteur, mevrouwen Geneviève Meunier, Françoise Schepmans, de heer Denis Grimberghs, mevrouw Adelheid Byttebier, de heren Johan Demol, Jos Chabert , minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp | 1120 |

| | Pages | | Blz. |
|--|-------|--|------|
| INTERPELLATIONS | — | INTERPELLATIES | — |
| — De M. Jean-Pierre Cornelissen à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « les mesures destinées à favoriser la fluidité des modes de transport public » | 1134 | — Van de heer Jean-Pierre Cornelissen tot de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de maatregelen om de verkeersdoorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren » | 1134 |
| Discussion – <i>Orateurs</i> : MM. Jean-Pierre Cornelissen, Joël Riguelle, Mme Brigitte Grouwels, MM. Michel Van Roye, 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 | 1134 | Bespreking – <i>Sprekers</i> : de heren Jean-Pierre Cornelissen, Joël Riguelle, mevrouw Brigitte Grouwels, de heren Michel Van Roye, Jos Chabert , minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, Robert Delathouwer , staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp | 1134 |
| — De M. Joël Riguelle à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « le rapport annuel 2000 du service de médiation de la STIB » | 1141 | — Van de heer Joël Riguelle tot de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « het jaarverslag 2000 van de ombudsdienst van de MIVB » | 1141 |
| Discussion – <i>Orateurs</i> : MM. Joël Riguelle, 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 | 1141 | Bespreking – <i>Sprekers</i> : de heren Joël Riguelle, Jos Chabert , minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp | 1141 |
| — De Mme Dominique Braeckman à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « les catégories de personnes pouvant bénéficier d'un abonnement de la STIB » | 1142 | — Van mevrouw Dominique Braeckman tot de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de categorieën van personen die recht hebben op een MIVB-abonnement » | 1142 |
| Discussion – <i>Orateurs</i> : Mme Dominique Braeckman, 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 | 1143 | Bespreking – <i>Sprekers</i> : mevrouw Dominique Braeckman, de heer Jos Chabert , minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp | 1143 |
| — De Mme Geneviève Meunier à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « la prolongation du métro à Schaerbeek et à Berchem-Sainte-Agathe » | 1144 | — Van mevrouw Geneviève Meunier tot de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de verlenging van de metrolijn in Schaerbeek en in Sint-Agatha-Berchem » | 1144 |
| Discussion – <i>Orateurs</i> : Mme Geneviève Meunier, M. Denis Grimberghs, 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, Robert Delathouwer , secrétaire d'Etat à la Région | | Bespreking – <i>Sprekers</i> : mevrouw Geneviève Meunier, de heren Denis Grimberghs, Jos Chabert , minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, Robert Delathouwer , staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Ge- | |

| | Pages | | Blz. |
|---|-------|--|------|
| | — | | — |
| de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente | 1144 | west, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp | 1144 |
| — De M. Denis Grimberghs à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « l'avis du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale au sujet du plan d'investissement décennal de la SNCB » | 1149 | — Van de heer Denis Grimberghs tot de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « het advies van de Brusselse hoofdstedelijke regering over het tienjareninvesteringsplan van de NMBS » | 1149 |
| Discussion – <i>Orateurs</i> : MM. Denis Grimberghs, Marc Cools, Denis Grimberghs, Marc Cools, Mme Evelyn Huytebroeck, MM. Michel Moock, Jean-Pierre Cornelissen, 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 | 1149 | Bespreking – <i>Sprekers</i> : de heren Denis Grimberghs, Marc Cools, Denis Grimberghs, Marc Cools, mevrouw Evelyn Huytebroeck, de heren Michel Moock, Jean-Pierre Cornelissen, Robert Delathouwer , staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp | 1149 |
| ORDRE DU JOUR | | MOTIE | |
| — Dépôt | 1158 | — Indiening | |
| INTERPELLATIONS (suite) | | INTERPELLATIES (vervolg) | 1158 |
| — De M. Jean-Luc Vanraes à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « les stewards de la STIB » | 1159 | — Van de heer Jean-Luc Vanraes tot de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de MIVB-stewards » | 1159 |
| Discussion – <i>Orateurs</i> : MM. Jean-Luc Vanraes, 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 | 1159 | Bespreking – <i>Sprekers</i> : de heren Jean-Luc Vanraes, Robert Delathouwer , staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp | 1159 |
| — De M. Yaron Pesztat à MM. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur, 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 « la mobilité dans le quartier Nord » | 1160 | — Van de heer Yaron Pesztat tot de heren Didier Gosuin, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Nethheid en Buitenlandse Handel, 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, betreffende « de mobiliteit in de Noordwijk » | 1160 |
| Discussion – <i>Orateurs</i> : MM. Yaron Pesztat, 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 | 1160 | Bespreking – <i>Sprekers</i> : de heren Yaron Pesztat, Robert Delathouwer , staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp | 1160 |

PRESIDENCE DE **MME MAGDA DE GALAN**, PRESIDENTE

VOORZITTERSCHAP VAN **MEVROUW MAGDA DE GALAN**, VOORZITTER

La séance plénière est ouverte à 14 h 40.

De plenaire vergadering wordt geopend om 14.40 uur.

Mme la Présidente. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du jeudi 14 juin 2001.

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van donderdag 14 juni 2001 geopend.

EXCUSEE — VERONTSCHULDIGD

Mme la Présidente. — A prié d'excuser son absence :

Mme Françoise Bertieaux et M. Jacques De Grave.

Verontschuldigt zich voor haar afwezigheid :

Mevrouw Françoise Bertieaux en de heer Jacques De Grave.

INSTALLATION D'UN NOUVEAU MEMBRE DU CONSEIL

INSTALLATIE VAN EEN NIEUW LID VAN DE RAAD

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle l'installation d'un nouveau membre du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Aan de orde is de installatie van een nieuw lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

— Admission de Mme Anne-Sylvie Mouzon comme membre du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, en remplacement de M. Jean Demannez, démissionnaire.

Toelating van mevrouw Anne-Sylvie Mouzon als lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad, ter vervanging van de heer Jean Demannez, ontslagnemend.

— Par lettre du 7 juin 2001, M. Jean Demannez a démissionné de son mandat de membre du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale à dater de ce jour.

La suppléante appelée à le remplacer est Mme Anne-Sylvie Mouzon.

L'élection de cette dernière comme membre suppléante du Conseil a été validée au cours de la séance plénière du 29 juin 1999.

Comme la vérification complémentaire prévue par l'article 8.5 de notre Règlement ne porte que sur la conservation des conditions d'éligibilité, il apparaît que cette vérification n'a, dans les circonstances présentes, qu'un caractère de pure formalité.

Je vous propose donc l'admission de Mme Anne-Sylvie Mouzon comme membre du Conseil, sans renvoi à une commission de vérification des pouvoirs.

Pas d'observation ? (*Non.*)

Je proclame donc Mme Anne-Sylvie Mouzon, membre du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Elle a déjà prêté le serment constitutionnel en français lors de son installation comme suppléante appelée à siéger en qualité de membre du Conseil.

In zijn brief van 7 juni 2001 deelt de heer Jean Demannez mee dat hij op die datum ontslag neemt als lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

De opvolger die hem vervangt is mevrouw Anne-Sylvie Mouzon.

De verkiezing van deze laatste als opvolgend lid van de Raad, werd goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 29 juni 1999.

Aangezien de bijkomende geldigverklaring, bepaald in artikel 8.5 van ons Reglement, slechts slaat op het behoud van de verkiesbaarheidsvoorwaarden, blijkt dat de geldigverklaring in de huidige omstandigheden louter formeel is.

Ik stel u dus de toelating voor van mevrouw Anne-Sylvie Mouzon als lid van de Raad, zonder verwijzing naar een commissie die de geloofsbrieven onderzoekt.

Geen opmerking ? (*Neen.*)

Ik verklaar dus mevrouw Anne-Sylvie Mouzon lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

Zij heeft de grondwettelijke eed reeds in het Frans afgelegd bij haar installatie als opvolgster die zitting heeft als lid van de Raad.

**INSTALLATION ET PRESTATION DE SERMENT
D'UN SUPPLEANT APPELE A SIEGER
EN QUALITE DE MEMBRE DU CONSEIL**

**INSTALLATIE EN EEDAFLEGGING
VAN EEN OPVOLGER DIE ZITTING HEEFT
IN DE HOEDANIGHEID VAN LID VAN DE RAAD**

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle l'installation et la prestation de serment d'un suppléant appelé à siéger en qualité de membre du Conseil, conformément à l'article 10bis de la loi spéciale du 12 janvier 1989, inséré par la loi spéciale du 9 mai 1989, suite au remplacement de M. Jean Demannez par Mme Anne-Sylvie Mouzon en qualité de membre du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ce suppléant élu sur la liste PS est M. Alain Bultot.

L'élection de ce dernier comme membre suppléant du Conseil a été validée au cours de la séance plénière du 29 juin 1999.

Comme la vérification complémentaire prévue par l'article 8.5 de notre Règlement ne porte que sur la conservation des conditions d'éligibilité, il apparaît que cette vérification n'a, dans les circonstances présentes, qu'un caractère de pure formalité.

Je vous propose donc de passer aussitôt à l'admission de M. Alain Bultot comme suppléant appelé à siéger en qualité de membre du Conseil, sans renvoi à une commission de vérification des pouvoirs.

Pas d'observation ? (*Non.*)

Je proclame donc M. Alain Bultot suppléant appelé à siéger en qualité de membre du Conseil et je le prie de prêter le serment constitutionnel : « Je jure d'observer la Constitution ».

Aan de orde is de installatie en de eedaflegging van een opvolger die zitting heeft als lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad, overeenkomstig artikel 10bis van de bijzondere wet van 12 januari 1989, ingevoegd bij de bijzondere wet van 9 mei 1989, naar aanleiding van de vervanging van de heer Jean Demannez door mevrouw Anne-Sylvie Mouzon als lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

Die opvolger verkozen op de lijst PS is de heer Alain Bultot.

De verkiezing van deze laatste als opvolgend lid van de Raad, werd goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 29 juni 1999.

Aangezien de bijkomende geldigverklaring, bepaald in artikel 8.5 van ons Reglement, slechts slaat op het behoud van de verkiesbaarheidsvoorwaarden, blijkt dat de geldigverklaring in de huidige omstandigheden louter formeel is.

Ik stel u dus voor onmiddellijk over te gaan tot de toelating van de heer Alain Bultot als opvolger die zitting heeft als lid van de Raad, zonder verwijzing naar een commissie die de geloofsbrieven onderzoekt.

Geen opmerking ? (*Neen.*)

Ik verklaar de heer Alain Bultot opvolger die zitting heeft als lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad en ik nodig hem uit de grondwettelijke eed af te leggen.

— M. Alain Bultot prête serment en français. (*Applaudissements.*)

Mme la Présidente. — C'est avec plaisir que nous vous accueillons parmi nous.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, ne devrait-on pas ajouter à la prestation de serment « sauf si M. Verhofstadt me demande de faire autrement » ? (*Exclamations.*)

Mme la Présidente. — Monsieur Grimberghs, je vous ai déjà qualifié de lutin et d'autres termes toujours acceptables.

Cette question n'est pas à l'ordre du jour et nous passons donc à l'examen des points qui sont inscrits et acceptés par le Bureau élargi.

COMMUNICATIONS FAITES AU CONSEIL

MEDEDELINGEN AAN DE RAAD

Cour d'arbitrage

Arbitragehof

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

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

Verscheidene mededelingen worden door het Arbitragehof aan de Raad gedaan.

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

MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS

WIJZIGINGEN VAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES

Mme la Présidente. — Par lettre du 31 mai 2001, le groupe Ecolo communique des modifications à la composition de la commission des Affaires intérieures.

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

Bij brief van 31 mei 2001, deelt de Ecolo-fractie wijzigingen mee in de samenstelling van de commissie voor de Binnenlandse Zaken.

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

— Par lettre de ce jour, le groupe PS communique des modifications à la composition :

- de la commission de l'Infrastructure;
- de la commission de l'Aménagement du Territoire;
- de la commission du Logement;

- de la commission de l'Environnement;
- et de la commission des Affaires intérieures.

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

— Bij brief van heden, deelt de PS-fractie wijzigingen mee in de samenstelling van :

- de commissie voor de Infrastructuur;
- de commissie voor de Ruimtelijke Ordening;
- de commissie voor de Huisvesting;
- de commissie voor Leefmilieu;
- en de commissie voor Binnenlandse Zaken.

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

PROJET D'ORDONNANCE

Dépôt

ONTWERPVAN ORDONNANTIE

Indiening

Mme la Présidente. — En date du 12 juin, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance suivant :

Op 12 juni 2001, werd een ontwerp van ordonnantie ingediend door de Brusselse hoofdstedelijke regering :

— Projet d'ordonnance relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale (n° A-192/1 – 2000/2001)

Ontwerp van ordonnantie betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nr. A-192/1 – 2000/2001)

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

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

CONTRAT DE GESTION ENTRE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE ET LA SOCIETE DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES 2001-2005

Discussion

BEHEERSCONTRACT TUSSEN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST EN DE MAATSCHAPPIJ VOOR

HET INTERCOMMUNAAL VERVOER TE BRUSSEL 2001-2005

Bespreking

Mme la Présidente. — Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle la discussion du contrat de gestion.

Dames en Heren, aan de orde is de bespreking van het beheerscontract.

Je vous rappelle que, conformément à la décision du Bureau élargi — c'est un événement qui n'est pas courant — un rapport sera fait par M. Moock et chaque groupe qui le souhaite aura droit à la parole pendant dix minutes.

J'aimerais que chaque groupe s'y tienne et je serai attentive au chronomètre.

La discussion est ouverte.

De bespreking is geopend.

La parole est à M. Michel Moock, rapporteur, qui pourra prendre immédiatement la parole au nom du groupe socialiste après son rapport.

M. Michel Moock, rapporteur. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je suis ravi de constater la présence de nombreux membres. Cela témoigne de l'intérêt suscité par le sujet qui nous préoccupe.

La commission de l'Infrastructure s'est réunie à trois reprises afin d'entendre la présentation par le ministre Chabert du contrat de gestion entre la Région et la STIB, afin d'en discuter le contenu et d'en approuver le rapport. Cette méthode est, certes, particulière.

La commission a désiré laisser une trace de ses travaux et c'est la raison pour laquelle ce rapport existe. Si nous avons fait une petite entorse au règlement, c'est dans l'intérêt de chacun. Je me bornerai à vous en présenter un aperçu.

Pour ce qui est des questions plus techniques restées en suspens, je pense que M. Grimberghs aura eu satisfaction puisque les réponses écrites sont arrivées hier.

Le contrat se présente en huit chapitres.

1. *La part de marché*

Dans le but de respecter les objectifs du plan IRIS, la STIB devra parvenir à augmenter les déplacements sur son réseau de 170 à 210 millions par an. En cinq ans, la STIB s'engage en outre à optimiser son réseau.

2. *L'extension du réseau*

Le contrat prévoit, entre autres, le prolongement du métro jusqu'à Erasme pour 2003 et le bouclage de la petite ceinture pour 2005, toutes les autres réalisations nouvelles se faisant en surface.

3. *Le matériel roulant supplémentaire*

Le contrat permet à la STIB d'entamer les préparatifs pour les acquisitions importantes de matériel roulant, et vu la longueur des procédures d'acquisition, il est plus que temps et nous ne pouvons espérer les premières nouvelles rames et nouveaux trams avant fin 2004, hélas !

4. *L'amélioration de la vitesse commerciale*

La vitesse commerciale a fortement chuté ces dernières années. Pour remédier à ce phénomène on prévoit d'augmenter sensiblement les sites propres et les sites protégés (60); on agira également sur la commande à distance des feux. La STIB pourra conclure des contrats d'axe.

5. *L'augmentation des fréquences*

Le soir et aux heures creuses sur les lignes 1A et 1B du métro et sur divers bus et trams, il faudra augmenter les fréquences et les améliorer pendant les horaires d'été.

Etant donné que nous n'aurons pas de nouvelles voitures avant 2004, c'est dans ces derniers points que la STIB devra fournir un effort particulier afin d'obtenir un meilleur rendement.

6. *L'orientation client*

La STIB doit adapter son offre à la demande de la clientèle et pourvoir au développement de nouveaux services, comme par exemple, des bus de nuit le week-end, des remises pour vélos, des tickets combinés parking-transport.

Ceci n'est pas exhaustif.

La STIB devra améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

La demande est grande à l'heure actuelle.

7. *Les tarifs*

La STIB se voit accorder une plus grande autonomie dans ses tarifs; dans la limite de l'index + 2 %, l'autorisation d'augmentation sera automatique; bien sûr, le gouvernement conservera la possibilité d'imposer certaines diminutions de tarif pour certaines catégories sociales.

8. *Les finances*

La Région assurera toujours le financement des programmes d'investissements. Cela me semble logique.

La dotation de la STIB sera, quant à elle, dorénavant indexée à partir de 2002, avec une norme de bonus-malus.

En cas de mauvais résultats, la STIB se verra sanctionnée par un malus; si les résultats sont meilleurs que prévus, il y aura un bonus, comme quoi le vieil adage qui dit qu'il vaut mieux être riche et bien portant plutôt que pauvre et malade reste de rigueur.

De toute façon, si une partie de la dotation n'est pas attribuée à la STIB, elle sera toujours prise en considération pour le transport public.

Dans ses conclusions, le ministre reprenait les têtes de chapitres tout en insistant sur la mise en œuvre rapide du RER.

En ce qui concerne les échanges de vues et les questions, je m'en remettrai au rapport écrit, mais je tiens, cependant, à souligner que nombreuses furent les remarques et questions qui allaient dans un même sens, qu'elles émanent de la majorité ou de l'opposition, phénomène qui je pense pourra encore se vérifier tout à l'heure dans les interpellations qui suivent.

Quelques problèmes soulevés par plusieurs membres à titre exemplatif :

- le caractère public du transport en commun urbain;
- la liberté laissée à la STIB d'augmenter ses tarifs de la valeur de l'index plus 2 %;
- la problématique des contrats d'axe;
- la problématique des sites protégés;
- le bouclage de la ligne 28;
- la problématique de la révision de 20 % du réseau par an.

En effet, chaque année la STIB devra examiner à la loupe 1/5^e de son réseau et prendre les mesures nécessaires. Cependant, plusieurs commissaires ont immédiatement fait remarquer que cela ne signifiait pas qu'au cas où une ligne n'était pas rentable, il fallait d'office la supprimer.

Ces exemples ne sont pas exhaustifs, et je ne peux que vous recommander la lecture du rapport.

Dans les exposés qui suivront, je suppose que mes collègues vous entretiendront des points qui leur tiennent plus particulièrement à cœur.

Voilà, Madame la Présidente, qui clôt mon intervention en tant que rapporteur, tout en n'oubliant pas de remercier les services pour le travail accompli. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Chers Collègues, je vais me permettre d'enchaîner en tant que membre de la commission de l'Infrastructure afin de vous faire part de remarques qui nous tiennent à cœur, à nous socialistes.

Dans le point 3.5 du contrat de gestion, dans le cadre des missions d'entreprise citoyenne, il n'est plus question que de problématiques liées à l'environnement; bien loin de nous l'idée de combattre cette mission, mais nous sommes forcés de constater qu'il s'agit là d'une lacune vis-à-vis de l'ancien contrat qui prévoyait des actions d'insertion socio-professionnelle.

Ce changement de politique est difficile à accepter, mais peut-être est-il quelque part motivé par une possibilité de privatisation.

Pour nous, le caractère public de la STIB signifie qu'elle doit participer à l'élimination de la fracture sociale et à continuer à engager du personnel.

Votre réponse, Monsieur le Ministre, faisait allusion aux stewards, je pense qu'à ce sujet-là, il sera intéressant d'entendre les prochaines interpellations de ce jour.

Mais étant donné la récurrence de la dotation de la STIB, pourquoi ne pas accorder dorénavant aux stewards un statut moins précaire que le statut actuel ?

En ce qui concerne l'extension de réseau, nous pouvons, quant à nous, nous réjouir du fait que l'on terminera bien les infrastructures lourdes entamées sous la législature précédente, et nous constatons que toutes les nouvelles infrastructures se trouveront en surface.

Pour ce qui est de la ligne 2 du métro et son bouclage, je dois constater que, en dehors du fait de savoir si c'est absolument bénéfique au réseau — à ce sujet, les points de vue diffèrent. On dit que si on réalise ce bouclage, il sera technique, mais si c'est le cas, c'est une raison de plus pour l'utiliser au niveau commercial. Il ne faut pas le renvoyer aux calendes grecques !

On a parfois l'impression que la STIB et, à un autre niveau, la SNCB, ne veulent utiliser les infrastructures de l'ouest de Bruxelles que techniquement. D'accord pour les nuisances, mais pas de jouissance.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Tout à fait !

M. Michel Moock. — J'en viens maintenant à un point très sensible et qui avait été relevé par d'autres, à savoir l'éventualité d'une privatisation des transports en commun urbains qui pourrait être décidée au niveau européen.

Lors d'un congrès récent à Paris, où nous étions plusieurs à être présents, un dialogue assez musclé a opposé les représentants français et britanniques sur le sujet; nous ne sommes donc pas les seuls à nous en préoccuper; probablement que nos amis britanniques grisés par la réussite de la privatisation du rail britannique veulent à présent semer la même misère au niveau urbain.

Au niveau du règlement européen, le transport public urbain n'est pas repris, mais bien sûr on en parle. Je pense que la Belgique, à l'aube de la présidence européenne, est tout indiquée pour défendre le caractère de service public de sociétés telles que la STIB.

Rappelons également que ce caractère public a été réaffirmé par la déclaration gouvernementale du 13 juillet 1999.

Il va de soi qu'en cas de privatisation, ce seraient à nouveau les quartiers fragilisés qui trinqueraient et le service public serait réduit à assurer les lignes non rentables.

Je pense que nous avons raté l'occasion de conclure nos travaux de commission par le dépôt d'une résolution concernant la réaffirmation du caractère public de la STIB.

Je compte cependant incessamment déposer une proposition de résolution allant en ce sens afin qu'elle puisse être traitée avant les vacances parlementaires et j'ose espérer que cette résolution recueillera une majorité de suffrages. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, il est un peu regrettable de débattre du contrat de gestion quand tout est décidé; c'est l'ancienne culture politique de M. Chabert, mais c'est un débat important vu les enjeux financiers et l'impact sur la mobilité des Bruxellois.

La STIB, dans son nouveau contrat de gestion, affiche de belles intentions pour augmenter la clientèle et être plus sexy comme dirait son directeur général. Dans son rapport annuel, elle affiche également son optimisme, puisque le nombre de voyageurs a augmenté.

Qu'en pense l'utilisateur, le client ? Voilà la question qui nous préoccupe le plus, nous écologistes.

Les conditions de voyage, en particulier sur le réseau de surface, sont loin d'être confortables et « attirantes » : certaines lignes surchargées, non-respect des horaires, accessibilité parfois difficile, etc. Manifestement le réseau de surface reste le parent pauvre et l'essentiel des moyens va au métro.

En tant qu'écologistes, soucieux d'une bonne intégration des transports dans la ville, nous nous devons donc d'ouvrir le débat sur l'équilibre entre les moyens investis dans le réseau de surface et le métro.

L'accord gouvernemental prévoit, certes, le prolongement du métro jusqu'à Erasme et le bouclage, mais aussi un rééquilibrage en faveur du réseau de surface, ce qui n'apparaît pas dans ses projets.

Différentes interpellations récentes d'Ecolo (sur le bouclage et sur l'axe Nord/Sud) nous permettent d'affirmer qu'il n'y a pas de volonté du gouvernement, de rééquilibrer le réseau de surface, mais bien de développer prioritairement le métro à moyen terme. Je développerai ce point dans mon interpellation.

Par conséquent, le réseau de surface reste le parent pauvre même si des efforts ou en tout cas de bonnes intentions sont affichées. Il constitue quand même 94 % des longueurs de lignes cumulées du réseau et est utilisé par 54 % des voyageurs.

Les bus et les trams restent coincés dans les embouteillages par manque de sites protégés et la vitesse commerciale laisse fortement à désirer. Le contrat de gestion prévoit deux scénarii : l'un avec, l'autre sans mesures d'accompagnement de la part de la Région; c'est inacceptable d'imaginer un scénario sans mesures d'accompagnement alors qu'elles sont prévues dans le plan IRIS, dans l'accord de gouvernement; sans elles, inutile de parler d'augmentation de la vitesse commerciale du réseau de surface.

Le nouveau contrat de gestion prévoit 25 km de sites à protéger. C'est bien, mais c'est beaucoup trop lent; la plupart ne sont prévus qu'en 2004 pour le prochain gouvernement.

Ecolo indique clairement ses priorités :

- chaussée de Charleroi;
- rue de la Reine et rue Gallait : un tram rapide plutôt qu'un tunnel coûteux;
- tram rapide de Boitsfort à Woluwe.

Un site propre intégral ne se justifie peut-être pas partout; même en site protégé, la vitesse commerciale laisse à désirer par manque de phasage des feux et par manque de priorité des transports en commun sur la voiture aux carrefours stratégiques; ceux-ci doivent être la cible prioritaire de la STIB et des pouvoirs publics. Une meilleure collaboration entre les communes (dont la police), la STIB et les services régionaux s'impose d'urgence; on nous parle des contrats d'axe depuis octobre; c'est une bonne initiative, mais on les attend toujours et on ne sait toujours pas exactement quels subsides seront prévus pour les communes.

De plus, en partie à cause des embouteillages, certaines lignes sont surchargées; même si la STIB a fait des efforts sur certaines lignes (métro 1, tram 55, bus 71), d'autres devraient également voir leurs fréquences augmentées comme le bus 95 et 96 afin d'améliorer le confort des voyageurs.

En ce qui concerne le matériel roulant, la STIB prévoit d'acheter 60 rames de métro (coût 4 milliards) et de nouveaux trams (coût 3,2 milliards) mais en 2004 pour la prochaine législature et avec quel argent, on n'en sait rien !

Nous avons été interloqués, par les études menées par des universitaires (IGEAT/ULB), affirmant que la STIB avait trop de matériel excédentaire (54 trams et 99 bus en heures de pointe qui doivent compenser les mauvais temps de parcours). Cette étude se termine en « mettant les pouvoirs publics devant leurs responsabilités leur indiquant que l'argent public pourrait offrir un meilleur return moyennant la prise de mesures adéquates par ces ... mêmes pouvoirs publics ». Cette étude confirme ce que les écologistes disent depuis des années : il y a toujours eu un manque de volonté politique de privilégier les transports en commun de surface par rapport aux voitures; aujourd'hui, on n'a plus le discours pro-voiture de M. Hasquin, on a un discours plus favorable aux transports en commun, mais qui ne se concrétise pas sur le terrain.

Nous pensons qu'il y a urgence pour acheter de nouveaux trams plus confortables, plus accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux poussettes d'enfants; certains trams ont 50 ans et ont largement fait leur temps.

Des nouveaux bus ont été achetés récemment et certaines critiques fusent. Les bus 95, par exemple, ont une capacité moindre et sont difficiles d'accès pour les personnes âgées : ils sont plus durs et donc moins confortables. Il devient aussi difficile d'ouvrir une fenêtre dans les nouveaux bus et les usagers se plaignent de la chaleur. Les midibus ont été également fort critiqués : ils sont parfois surchargés, tombent souvent en panne et étaient soi-disant accessibles aux personnes à mobilité réduite, cela a été tellement bien conçu que la STIB a été obligée d'enlever le système prévu pour l'accessibilité des voiturettes des handicapés.

Enfin, autre grosse critique, la STIB semble totalement réfractaire à l'utilisation pour les bus de carburants moins polluants à part quelques bus au gaz et quelques bus hybrides électricité/diesel. Certaines rues du pentagone sont littéralement asphyxiées par la pollution des bus. Le fédéral a proposé dans l'accord de coopération de co-financer l'achat de bus moins polluants mais la Région a refusé et pourtant, elle (M. Chabert voyage beaucoup, autant qu'il en retire quelque chose !) pourrait prendre exemple sur les sociétés de transport étrangères comme Strasbourg, Lyon, Hanovre, etc.

La STIB a fait grand bruit de son voyage à Londres au salon du transport; c'est bien de se renseigner avant de décider de l'achat de tel ou tel matériel roulant, mais s'est surtout important de consulter au préalable les usagers, et en particulier les personnes à mobilité réduite sur ce nouveau matériel pour qu'il soit le plus confortable et le plus accessible possible.

J'en arrive à l'accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite.

Là aussi, les beaux discours en faveur de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite sont en contradiction avec la situation difficile vécue par ces personnes quand elles utilisent le réseau de la STIB. La plupart des stations de métro ne sont pas encore accessibles; elles le seront au gré des rénovations, en principe deux par an, ce n'est pas suffisant. Pour le réseau de surface, on n'en est nulle part et le rapport du médiateur mentionne d'ailleurs que certains chauffeurs de bus refusent de faire monter des voitures d'handicapés; les trams, c'est encore pire puisque même les poussettes d'enfants ne rentrent pas dans certains trams !

Pour les personnes malvoyantes, des efforts ont été faits dans le métro, mais là aussi pour le réseau de surface, la situation reste difficile, même s'il y a un dialogue entre les associations et la STIB.

Enfin, les escalators tombent trop souvent en panne; l'exemple de la station Rogier devient caricatural.

Autre point : la tarification.

La STIB a une trop grande autonomie pour la tarification et pourra, en vertu du nouveau contrat de gestion, augmenter chaque année ses tarifs de 2 % hors inflation. Cela nous paraît beaucoup pour inciter de nouveaux clients à prendre les transports en commun. Nous attendons toujours des progrès en matière d'intégration tarifaire entre les trois sociétés de transport.

On a beaucoup parlé de tarifs préférentiels pour les seniors et les VIPOs. Ecolo n'est pas partisan de la gratuité totale car le transport est un service qui a un coût qui se répercute de toute façon sur le contribuable. Nous avons toujours dit, les moyens de la Région étant limités, que les tarifs préférentiels doivent d'abord profiter à ceux qui, socialement, en ont le plus besoin, comme les minimexés et les chômeurs. C'est pourquoi, sur le fond, nous ne sommes pas d'accord avec le collectif des sans-ticket, mais nous estimons que celui-ci a le droit, pour faire valoir ses revendications, de mener quelques actions dans le métro. Nous trouvons que la STIB exagère quand elle assigne en référé ce collectif, avec des astreintes. C'est un peu – en grossissant très fort le trait – comme le droit de grève. Les astreintes n'ont jamais été appliquées et l'assignation en justice ne fait qu'exacerber les positions des parties au conflit.

Je voulais encore parler de l'intermodalité et du personnel.

Mais je vais terminer mon intervention par l'information aux voyageurs. La STIB a fait de gros efforts, en ce domaine : information sur les temps d'attente sur certaines lignes de bus, création d'un site internet bien fait diffusant des informations *on line* sur les lignes ... mais tout le monde n'est pas encore branché.

En conclusion, le contrat de gestion est ambitieux car il veut redonner aux transports en commun une place prioritaire dans les

modes de déplacements. Mais nous nous méfions des beaux discours et des maîtres communicateurs; nous attendons des actes concrets pour l'usager en matière de vitesse commerciale, d'achat de nouveau matériel roulant, et nous avons de fortes craintes qu'il faille attendre 2004 pour voir du changement, c'est-à-dire pour le prochain gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo et PSC.*)

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

Mme Françoise Schepmans. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, indiscutablement pièce maîtresse dans la politique des transports publics en Région de Bruxelles-Capitale, il a semblé important à notre commission de l'Infrastructure que le nouveau contrat de gestion signé le 5 avril dernier entre le ministre des Transports et la STIB puisse faire l'objet d'un rapport et que chacun des groupes politiques que compte notre assemblée fasse part de sa vision de ce dossier en séance plénière.

Je ne serai pas aussi critique que Mme Meunier. En effet, je considère que le rôle du Parlement est fondamental. En revanche, le gouvernement a l'initiative de négocier avec une société publique, sur laquelle il a la tutelle, pour déterminer ses droits et ses obligations. Néanmoins, le débat d'aujourd'hui, qui fait suite à l'échange de vues de notre commission, est intéressant car il permet de mettre tant le gouvernement que la STIB devant leurs responsabilités.

A l'occasion de cette discussion, et au nom du groupe PRL-FDF, je souhaiterais mettre en évidence certains objectifs qui ont plus particulièrement retenu mon attention.

Deuxième exercice en la matière, ce contrat de gestion affiné par l'expérience et qui se base sur le plan IRIS des déplacements, présente selon notre groupe des engagements clairs dans le chef de la Région et de la STIB.

Au point de vue de l'organisation même de la STIB, on ne peut qu'approuver l'adaptation de celle-ci dans une optique, selon les termes mêmes du contrat, « de responsabilisation, d'efficacité et d'efficience ». En tant qu'entreprise, même publique, la STIB doit justifier sa raison d'être d'offreuse de services à une clientèle et à une demande de mobilité de plus en plus importante. Voilà déjà les prémices d'une ouverture vers la réglementation européenne. Plus de transparence financière, une mise en concurrence des services pour plus de qualité sont des objectifs auxquels on peut se rallier sans crier au loup de la privatisation.

D'ailleurs, contrairement à certains de mes collègues, peut-être même dans mon groupe politique, je ne pense pas qu'il faille voir dans le projet de règlement européen évoqué dans la note d'orientation relative au contrat et approuvée par le gouvernement, la volonté délibérée d'une libéralisation inconsidérée de la STIB qui, par un désengagement croissant des acteurs publics, risquerait un jour ou l'autre d'aboutir à plus ou moins long terme à une catastrophe du type Paddington.

Dois-je vous rappeler, chers Collègues, que malheureusement des accidents ferroviaires, on peut en compter dans la plupart des pays européens, qu'il s'agisse de sociétés de type monopolistique public ou de sociétés privées. Si l'on prend l'exemple de la Grande-Bretagne, il faut souligner que l'espace ferroviaire était déjà pro-

fondément dégradé avant la privatisation dont je critique et condamne les conditions de reprise. Toutefois, dans le cadre d'une libéralisation bien pensée, les conditions doivent permettre de se prémunir contre ce type d'incident. Ainsi, dans ce genre de dossier, nous pensons que le pragmatisme s'impose et qu'il ne faut pas se limiter à des slogans. Quoi de plus normal aujourd'hui que la STIB, pour l'heure entreprise publique – qui le restera peut-être – doive rendre des comptes aux autorités responsables devant notre Parlement par le biais de ce contrat. Il y a quinze ou vingt ans, cela aurait peut-être été impossible.

Tout évolue et s'il est vrai que gouverner c'est prévoir, j'estime que les gouvernements fédéral et régional devraient définir, ces prochains mois, une position commune afin d'examiner consciencieusement les implications positives ou négatives qu'engendreraient pour nos sociétés publiques de transport la transposition en droit belge de cette norme communautaire.

Dans cette optique d'une plus grande autonomie, il est logique que la STIB se voie accorder davantage de liberté pour fixer les tarifs tout en maintenant les réductions comme celles décidées récemment par le gouvernement pour les VIPOs et les moins de douze ans.

L'évolution de la dotation de la STIB en fonction du système de bonus malus financier utilisé comme un incitant à une meilleure qualité de services, une plus grande transparence financière et une adéquation entre l'offre telle qu'elle a été planifiée et celle qui, en définitive, a été ou sera réalisée, poursuit également ce souhait de responsabilisation.

Le *benchmarking* est un instrument d'évaluation intéressant qui permet de comparer l'évolution des transports publics entre Bruxelles et d'autres villes européennes de même dimension.

Il a déjà permis de démontrer que la STIB marque des points depuis quelques années en terme d'amélioration des services et d'attractivité.

Le défi essentiel auquel est confrontée la STIB dans son contrat de gestion est d'assurer le développement de sa part de marché en augmentant le nombre de ses déplacements.

A cet égard, l'obligation qui lui est faite d'assurer sur ses lignes 15 millions de déplacements supplémentaires est un objectif d'autant plus volontariste qu'il ne pourra se réaliser que par une amélioration des rendements. Pour parvenir à cet objectif, plusieurs moyens devraient être mis en œuvre, au premier rang desquels l'extension du réseau en surface lorsque la prolongation du métro vers Erasme et le bouclage de la petite ceinture auront été terminés.

Sur ce point, on peut se demander pourquoi le montant financier des extensions est calculé à un coût moyen (reprenant l'ensemble des coûts des services administratifs et même de direction) et non pas à un coût marginal qui aurait permis de développer plus largement le programme.

Autre initiative importante pour améliorer la vitesse commerciale : les contrats d'axes avec les communes et la Région. La réalisation de ceux-ci permettra également de sécuriser et de réaménager les sites des transports publics ainsi que leurs abords. La collaboration qui existe aujourd'hui entre, par exemple, la STIB, la Région et les communes, en concertation avec les habitants, montre l'effet tout à fait positif que produit cette demande au bénéfice tant

des transports publics que des usagers qui voient les dessertes améliorées, ainsi que des riverains qui bénéficient d'un réaménagement de leurs voiries.

On peut néanmoins se demander si l'administration de l'AED qui prend à sa charge certains travaux d'investissement sera à même d'assurer la concrétisation de ses engagements (l'on songe à l'avenue Broustin ou à l'avenue du Parc). Monsieur le Ministre, il serait souhaitable que vous interveniez énergiquement pour faire bouger l'administration dans l'adaptation des feux tricolores. Il semble y avoir des lenteurs qui seraient dues à certaines mauvaises volontés.

Il n'en reste pas moins que les objectifs du contrat de gestion sont ambitieux et nous attendons pour le 30 juin la présentation des grandes lignes du plan « contrats d'axes » comme annoncé.

Enfin, nous pouvons faire nôtre la nécessité de mise en œuvre du RER. La situation étant, même si la prudence s'impose, en passe de se débloquer à la suite du mandat donné par le Conseil des ministres fédéraux à Mme Durant en vue de négocier avec les régions un accord de coopération en la matière. Il conviendra de bien étudier la coordination et l'intégration nécessaires entre les réseaux RER et STIB dans Bruxelles afin que ces deux services puissent donner un rendement maximal.

Un seul regret, mais d'importance : l'impossibilité de s'adapter à l'offre en raison du manque de matériel roulant, qui ne sera livré qu'en 2004. Nous vous demandons, Monsieur le Ministre, d'être vigilant afin d'accélérer la commande de nouveaux trams, dont le nombre de 40 envisagé apparaît déjà comme insuffisant, et de vous assurer qu'ils seront d'une plus grande capacité.

Comme je l'ai dit au début de mon exposé, les droits et obligations de chacune des parties sont clairement identifiées dans le nouveau contrat. Reste que les défis que devra relever la STIB sont particulièrement importants et nombreux et impliquent une accélération du rythme de mise en œuvre du programme envisagé dans le contrat. Nous comptons sur cette entreprise pour améliorer durablement ces prochaines années la mobilité à Bruxelles. (*Applaudissements sur les bancs PRL-FDF*)

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

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je veux féliciter le Bureau de son ouverture à une nouvelle méthode particulière de débats sur une question comme celle-ci. Je pense que cela valait la peine; les différentes interventions qui ont déjà eu lieu le démontrent. Pour ma part, je dirai que cette ouverture a largement été facilitée par le fait que j'avais introduit une interpellation sur ce sujet, qui aurait donc de toute façon pu être débattu, peut-être plus longuement, en séance plénière.

Je ne peux commencer ce débat sur le contrat de gestion de la STIB sans regretter ici, publiquement, les propos tenus par M. Flausch il y a quelques jours dans un grand journal de la capitale, dans lequel il déclarait : « 30 années de fonctionnement répétitif, d'absence de courage et souvent de faiblesse politique ... dans une entreprise qui manquait d'épine dorsale » ! Moi, je me méfie énormément des donneurs de leçons qui viennent du privé et qui vont mieux gérer les services publics. On a vu ce que ça a donné à la Sabena et à la SNCB.

Mes propos sont durs, Monsieur le Ministre, j'en ai bien conscience. Mais sur tous les autres tons, je constate qu'ils n'ont pas été entendus.

J'ai personnellement attiré votre attention sur la première dérive des propos de M. Flausch qui avait donné une interview dans ce que vous aviez estimé un petit périodique, celui de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bruxelles, en décembre dernier.

Puis, vous vous souvenez des vagues que cette interview, qui était parue de manière discrète, a suscité auprès des organisations syndicales lorsqu'elle fut reprise par « La Dernière Heure ».

Puis, nous avons reçu M. Flausch en commission et j'ai, je pense, de manière assez claire mais polie, indiqué combien il me semblait que sur divers bancs, pas seulement sur les bancs du PSC, ce type de propos mettant en cause le manque de volonté politique, mettant en cause les capacités des administrateurs directeurs qui ont précédé M. Flausch dans la fonction, mettant en cause les compétences du personnel de la société, me semblait maladroit, injuste et hors de propos si le but est de convaincre le monde politique bruxellois des priorités en matière de mobilité et de convaincre les agents de la société qu'il dirige, du travail collectif à faire pour rencontrer les objectifs que vous avez notamment repris dans le contrat de gestion.

L'obstination de M. Flausch à commettre ce type de « maladresse » m'incite à insister de manière aussi virulente, je vous le concède, en séance publique.

Je veux croire, Monsieur le Ministre – mais j'ai quand même des doutes à cet égard – que l'attitude de l'administrateur-directeur général n'est pas liée à la manière dont le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a organisé le recrutement pour cette fonction. Je veux parler de la volonté évidente du gouvernement d'aller chercher hors de la maison, d'aller chercher hors des services publics, le manager « top niveau » qui allait « redresser » cette société. Je veux espérer aussi – mais j'ai les plus grandes craintes à cet égard – que ce ne soit pas une lente dérive d'un style qui se veut « plus privé » pour anticiper l'application de la directive européenne qui nous forcera à une gestion managériale etc., etc. ...

Et je voudrais aussi, tant à vous Monsieur le Ministre qu'à Monsieur Flausch, dire que si l'absence d'une politique en faveur de la mobilité est une réalité, ce n'est certainement pas la faute du Parlement bruxellois, et je le dis, je pense, sans esprit partisan, car c'est une réalité tant du côté de la majorité que du côté de l'opposition. Ce n'est pas ici, au Parlement bruxellois, que vous trouverez beaucoup d'opposants à une politique de mobilité qui donne la priorité aux transports publics. Mais il est vrai que ce qui est désolant, c'est d'une part, que l'on ne mette pas en œuvre avec cohérence les lignes politiques qui ont été approuvées par ce Parlement et d'autre part, que parfois la volonté politique émise par celui-ci est battue en brèche, souvent discrètement, par des mesures en sens contraire prises par quelques notables locaux qui pensent que la voiture est incontournable ... électoralement !

Dès lors, le débat parlementaire sur le contrat de gestion 2001-2005 est utile pour approfondir l'adhésion du personnel politique bruxellois aux objectifs fixés dans ce contrat de gestion.

Je voudrais néanmoins faire trois remarques politiques de fond.

Premièrement, nous regrettons l'entêtement du ministre et de certains dirigeants de la STIB à considérer le règlement européen, en matière de libre-concurrence pour les sociétés de transport, comme étant inéluctable, voire une bonne opération. De ce point de vue, le groupe PSC espère un débat fructueux lors de la discussion de la résolution que nous a annoncée M. Moock, et qu'il examinera avec la plus grande attention.

Deuxièmement, on renonce à remplir la part relative des objectifs du plan IRIS qui aurait normalement dû incomber au contrat de gestion de la STIB d'ici 2005. La raison pour laquelle on agit de la sorte, c'est que l'on reconnaît, dans ce contrat de gestion, que l'on ne s'est pas donné les moyens d'avoir des capacités offertes suffisantes, notamment parce qu'on ne dispose pas d'un matériel roulant compatible avec les objectifs fixés dans le plan Iris.

En d'autres mots, on a investi tout l'argent dans le béton, et pas dans le matériel roulant. C'est ce que nous vous reprochons depuis longtemps. Et vous le reconnaissez de manière évidente dans ce contrat de gestion. Nous vous demandons donc, Monsieur le Ministre, de veiller à ce que cela ne se reproduise plus.

Lorsque nous examinons le contrat de gestion et que nous voyons qu'en fait les efforts réels en matière d'investissements en matériel roulant sont reportés à la fin de la législature, nous avons la plus grande crainte que tout continue comme avant.

Troisièmement, nous ne pouvons que constater votre obsession à considérer qu'il y a un objectif d'amélioration du taux de couverture pour que les trois modes de transports se rapprochent du peloton de tête européen dans des villes de taille comparable. Bref, il faut que les utilisateurs paient plus pour atteindre cet objectif. Ceci est écrit noir sur blanc dans le contrat de gestion.

Et lorsque je vous interroge, que ce soit en commission ou par le biais des questions écrites sur ce que représente, en chiffres, cet objectif, je n'obtiens pas de réponse. Monsieur le Ministre, c'est très bien de faire du *benchmarking* ou de dire que l'on va faire comme dans les villes comparables, mais combien cela représente-t-il ? Cette question reste ouverte. On ne sait pas y répondre. Donc, on inscrit un objectif – l'augmentation du taux de couverture – alors que celui-ci n'est pas quantifié. Vous avez là un argument qui vous permettra toujours de dire : « nous nous sommes engagés à augmenter le taux de couverture », sans donner d'autres précisions. Cette manière d'opérer a en tout cas une conséquence très précise : c'est que vous vous engagez à augmenter le tarif des transports publics d'au moins 2 % par an, au-delà de l'inflation. Cet objectif politique ne nous semble pas tout à fait souhaitable.

Puis, ce qui fait défaut dans votre contrat de gestion, Monsieur le Ministre, c'est un plan d'investissement digne de ce nom, qui permettrait d'éviter qu'après le contrat de gestion, vous – ou votre successeur – veniez encore nous dire que les objectifs fixés n'ont pas pu être rencontrés parce que le plan d'investissement n'a pas été suffisamment précis et que les budgets régionaux n'ont pas été affectés.

Monsieur le Ministre, il convient donc d'être extrêmement vigilant. Nous le serons pour que tout ce qui se trouve dans ce contrat de gestion – même après vous avoir exposé nos appréhensions par rapport aux trois objections politiques que j'ai soulevées – soit

réalisé. Il y a des échéances extrêmement précises. Comptez sur nous pour vous rappeler inlassablement les exigences fixées dans le contrat de gestion. Nous ne voulons pas que l'on puisse nous reprocher – comme on le fait à la STIB ou même vous, indirectement, dans vos réponses – qu'il y a eu, à un moment donné, trop peu de moyens budgétaires pour atteindre tel ou tel objectif.

Je répète qu'il y a, au sein du Parlement bruxellois, un large consensus – majorité et opposition confondus – sur le fait qu'il faut accorder plus de moyens pour atteindre les objectifs fixés en matière de nouveauté. Ne vous abritez donc pas derrière un argument selon lequel vous ne parviendriez pas à dégager des moyens. Si nécessaire, nous vous soutiendrons pour demander des moyens supplémentaires.

Enfin, il y a un élément positif sur lequel je tiens à vous féliciter; et ceci anticipe le futur débat sur l'ajustement budgétaire. Vous vous souviendrez qu'on vous a imploré – notamment par voie d'amendements – au moment où l'on a fixé le budget pour l'année 2001, d'augmenter la dotation de la STIB pour couvrir l'accord social qui devait y intervenir. Vous nous aviez alors opposé une fin de non-recevoir, prétendant que tout cela était prévu dans l'enveloppe octroyée. Eh bien, je constate, Monsieur le Ministre, et je vous en félicite, que vous avez prévu 234 millions supplémentaires pour couvrir l'accord social à la STIB. Nous n'étions d'ailleurs pas très loin de ce montant dans nos amendements.

Madame la Présidente, en conclusion, je voudrais annoncer à mes collègues que, pour que ce qui a été une exception organisée par le Bureau devienne une habitude, nous déposons à l'instant une proposition d'ordonnance visant à modifier l'ordonnance du 22 décembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, visant à permettre au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale d'intervenir de manière plus décisive dans le processus d'adoption du contrat de gestion et d'évaluation de sa mise en œuvre.

La proposition retient comme mode d'implication du Parlement bruxellois, le système de la ratification. Pareil système est utilisé pour les conventions internationales. Il ne diminue pas l'autonomie du gouvernement dans la négociation. Mais, celui-ci sait qu'il devra convaincre le Parlement de la justesse de son point de vue.

Et je peux vous dire, Monsieur le Ministre, qu'aujourd'hui j'ai l'impression que si vous soumettiez le contrat de gestion à ratification, vous échoueriez.

Je vous remercie de votre attention. (*Applaudissements sur les bancs PSC.*)

Mevrouw de Voorzitter. — Het woord is aan Mevrouw Adelheid Byttebier.

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Mevrouw de Voorzitter, ik zal minder dreigementen uiten en minder decibels het halfroond insturen dan de vorige spreker. Elk zijn eigen stijl.

De SP-Agalev-fractie heeft er geen probleem mee om te zeggen wat er goed is in het beheerscontract. Positief zijn de plannen om de snelheid van het bovengronds vervoer te verhogen, het aantal tramlijnen uit te breiden, de buslijnen te herstructureren. Positief zijn de transregionale trams en nachtlijnen, de aandacht voor fietsers en

personen met een beperkte mobiliteit, het aparte hoofdstuk over milieueffecten, de meer klantvriendelijke aanpak en de bonus-malusdotatie.

Onze kritiek betreft vooral de maatregelen die niet in het beheerscontract zijn opgenomen. Wat we missen is begeestering die mensen ertoe aanzet de auto meer thuis te laten en het openbaar vervoer te gebruiken.

We zijn het er allemaal over eens dat ons gewest te kampen heeft met heel ernstige mobiliteitsproblemen die zwaar negatieve implicaties hebben zowel op economisch, sociaal als ecologisch vlak. Het beheerscontract legt te weinig de nadruk op ontrading en op het alternatief van het openbaar vervoer ter vervanging van de auto. Nieuwe formules zoals avond- en weekendvervoer vinden we wél goed, en ook de nachtelijke lijnen en de speciale diensten voor bedrijven. Die formules zijn meer dan het opvullen van een gat in de markt. Ze spreken ook een nieuw publiek aan. Dergelijke initiatieven zijn het beste soort public relations en klantenbinding die de MIVB kan bedenken.

Ik heb niet goed begrepen waarom de regering de tarifiering uit handen geeft. Bij die tarifiering kon ze rekening houden met een aantal elementen : prijzen voor sociaal zwakkeren, budgettaire evenwichten, indexering enz. Waarom laat de regering die tarifiering aan de MIVB over ?

In het beheerscontract wordt gekozen voor meer en beter bovengronds openbaar vervoer. Dat betekent een hogere frequentie en een hogere gemiddelde snelheid, de zogenaamde *vitesse commerciale*, en openbaar vervoer op eigen baan. Maar is 50 km per uur op eigen baan niet te hoog gegrepen ? Op zich vind ik die maatregel prachtig, precies zoals ik het netwerk van fietspaden prachtig vind, maar ik vrees dat die mooie beslissingen ter hoogte van de administratie zullen haperen, zodat het bij goede voornemens blijft. Hopelijk spreekt de minister mij in zijn antwoord tegen en zegt hij dat de administratie niet zal afremmen.

Wat de frequentie van het openbaar vervoer betreft, stel ik vast dat het beheerscontract minder ambitieus is dan het Irisplan. De vooropgestelde wachttijden van 6 minuten in de spits- en 10 minuten in de daluren, die in het Irisplan staan vermeld, worden niet gehaald. Het beheerscontract houdt het bescheiden bij een frequentie van 4 per uur.

Voor het vervoer van het aantal reizigers is het beheerscontract ook minder ambitieus dan het Irisplan. Het Irisplan voorzag in een vervoer van 206 miljoen reizigers, of anders gezegd 206 miljoen ritten, tegen 2010. Dat is 40 miljoen meer dan vandaag. Het beheerscontract voorziet in 15 miljoen extra reizigers tegen 2005. Logische vraag die ik me stel : is het Irisplan te ambitieus of is het MIVB-plan te bescheiden ?

Tot daar onze bedenkingen over het bovengrondse vervoer, ik kom nu tot mijn opmerkingen over het ondergrondse vervoer. Waarom blijft dat ondergrondse vervoer ? Het is toch de grote prioriteit. In de plaats van hoog op te lopen met de bonus-malusformule gaat de voorkeur van onze fractie naar de kosten-batenanalyse als criterium. Niemand zal mij overtuigen dat een kosten-batenanalyse die met alle elementen rekening houdt, voordeliger uitvalt voor het ondergrondse vervoer. En als we ongelijk hebben, dat men het ons dan bewijst. Ik

krijg ook de indruk dat er meer aandacht gaat naar studies over ondergronds vervoer dan naar studies over bovengronds vervoer. Waarom moet het bovengronds vervoer het kleine broertje blijven van het ondergronds vervoer ? Vergeet men niet dat het bovengronds vervoer ook een maatschappelijke functie heeft. Bovengrondse verplaatsingen zijn in het voordeel van de kleine winkeliers.

Wat de interne werking van de MIVB betreft, zien we dat er een opsplitsing komt voor de drie verkeersmodi : een dienst metro, een dienst tram en een dienst bus, met drie keer een aparte directie. Ik heb daar vragen bij.

Zullen de drie modi niet met elkaar in concurrentie treden ? Zullen ze voldoende op elkaar zijn afgestemd ? Wie uit de metro stapt wil een snelle busaansluiting. Zijn er garanties dat de busdiensten tot het openbaar vervoer blijven behoren of wordt aan privatisering gedacht ?

Mijn spreektijd zit er bijna op. Ik zal dus samenvattend besluiten. Mobiliteit is meer dan openbaar vervoer. Interactie is het sleutelwoord. We vinden het goed dat het beheerscontract inspeelt op nieuwe vragen, maar zal de administratie geen flessenhals vormen ? Ik hoop allenzins dat de minister mij kan overtuigen waarom er meer voor ondergronds dan voor bovengronds vervoer wordt gekozen.

Mme la Présidente. — Il est bien entendu qu'il s'agit d'une discussion à la suite d'un rapport.

Comme convenu en Bureau élargi, il n'y aura pas de décision, ni dépôt de motion, ce qui n'aurait pas de sens.

Het woord is aan de heer Johan Demol.

De heer Johan Demol. — Mevrouw de Voorzitter, het beheerscontract bevat enkele positieve aspecten, maar ook vele negatieve aspecten die de positieve vlug zullen overtreffen.

In de eerste plaats is er de uitbreiding van het net. Op zich is dat goed, maar die uitbreiding wordt volledig georiënteerd – buiten de uitvoering van bestaande projecten – naar het bovengrondse net.

Nochtans zijn de tekorten van het bovengrondse net gekend en ze worden grotendeels herhaald in het verslag dat de minister meege-deeld heeft naar aanleiding van de bespreking van het beheerscontract. Zo is er met name de daling van de reissnelheid van het bovengrondse vervoer dat leidt, zoals de laatste jaarverslagen van de MIVB lieten uitschijnen, tot een vermindering van de gebruikers van het bovengronds vervoer.

Toen tijdens de eerste Brusselse regering, toenmalig minister Thijs begonnen is met het aanleggen van tramlijnen in eigen bedding, kon men nog geloven dat zulks het openbaar vervoer zou bevorderen. Tien jaar geleden waren er al sceptici. Vandaag kan iedereen merken dat de politiek voor de herwaardering van het bovengronds vervoer gefaald heeft.

Hoe zou het ook anders kunnen ? Door de heraanleg van straten wordt het autoverkeer fel bemoeilijkt, de files worden langer, de opstoppingen beginnen eerder, en alle kruispunten – waar trams, bussen en auto's samenkomen – slijben dicht. Ik heb al vaker gezegd dat politici zich eens zouden moeten opstellen – liefst tijdens de

spitsuren – in het metrostation Zuid, waar aan de ene kant stipt om de drie minuten een metrostel binnenrijdt, maar waar men meestal een kwartier moet wachten om een tram te zien aankomen, ondanks de drie lijnen die het station bedienen, vier zelfs als men tram 3 meerekent.

Ik zou de minister dan ook aanraden volgend jaar met Pasen zijn eieren niet uit te delen in station Louiza, maar in het station Zuid. Dan zal hij met eigen ogen kunnen zien, hoe het er aan toe gaat en wat er moet veranderen. Wie weet, wordt hij dan na twintig jaar minister-schap waarin hij verschillende keren minister van Verkeer was, eindelijk een groot minister van Verkeer.

De tram is een log vervoermiddel. Dat komt onder meer omdat er veel tijdverlies is aan de stopplaatsen. Zelfs ondergronds verliest de tram tijd als hij de stations binnenrijdt. Technici van de MIVB zullen het de minister beter kunnen uitleggen dan ikzelf. Maar hij mag het van mij aannemen, andere negatieve elementen buiten beschouwing gelaten, is de tram bij het binnenrijden van een station ongeveer een halve minuut trager dan de metro.

Samenvattend kunnen we zeggen dat er geen toekomst meer is voor de tram. Elke euro die aan de tram wordt uitgegeven, is een euro te veel.

Tramlijnen verlengen zal niets uithalen. Het ware nuttiger geweest een metro-as Noord-Zuid aan te leggen. Vandaag heeft de reiziger één uur nodig om met het openbaar vervoer van Schaarbeek naar Ukkel te reizen, ook al rijden de trams in eigen bedding.

Anderzijds zou een metroverbinding tussen de luchthaven en het centrum van de stad ook een project zijn dat de mobiliteit in het gewest ten goede komt en waarvoor trouwens federaal geld kan worden gebruikt.

Volgens het beheerscontract zal er nieuw rollend materieel worden aangekocht. Er wordt in 80 miljoen euro voorzien voor de aankoop van nieuwe tramrijtuigen. Ik kan enkel maar hopen dat met die aankoop de flater van tram 2000 niet wordt herhaald. In Antwerpen werden onlangs nieuwe rijtuigen gekocht die ondanks enkele technische problemen geruisloos en comfortabel zijn en veel ruimte binnenin bieden. Zulke tuigen hebben we in Brussel nodig en ik hoop dat men zich door dat Antwerps voorbeeld zal laten inspireren.

Het positieve van het beheerscontract is dan wel dat men de wens uitspreekt een klantgerichte politiek te voeren.

De MIVB moet volgens de uitleg van de minister « beter inspelen op de behoeften van de klant en zijn aanbod daaraan aanpassen ».

Het feit dat de jaarlijkse dotatie die aan de MIVB wordt toegekend zal worden begeleid door een bonus-malussysteem dat globaal gezien bepaald wordt door de kwaliteit van de dienstverlening, is een heel goede zaak. Maar tot waar moet die dienstverlening gaan ?

Ik vind het ook spijtig dat de Nederlandstaligen in dit gewest weer eens in de kou blijven staan. Wanneer zal er eindelijk eens iets worden ondernomen om de taalwetten te doen eerbiedigen ? Dankzij de Lombardakkoorden hebben de politici van de oude-sleurpartijen zich van postjes verzekerd voor de toekomst, maar de toekomst van

de Nederlandstaligen in dit gewest ziet er somber uit. Niets werd ondernomen om eindelijk na 35 jaar taalwetgeving de rechten van de Nederlandstaligen te doen respecteren. Ik zou willen dat mevrouw Lili Nabholz-Haidegger, de Zwitserse dame die namens de Raad van Europa komt onderzoeken of de rechten van de minderheden in België worden geschonden, ook eens naar ons gewest komt, om te zien hoe de Nederlandstaligen hier worden behandeld. In de metrostations wordt nu wel automatisch omgeroepen in de twee talen, maar Vlamingen worden nog steeds niet in hun taal bediend.

Ik zal dat illustreren met een anekdote. Op 7 mei werd een dame beroofd van haar handtas. De dieven zijn op tram 23 gestapt en daar hebben ze de buit verdeeld. De MIVB-bedienden vonden de handtas terug in de tram. Er zat nog een identiteitskaart in, in het Nederlands, zodat de dame kon worden opgebeld. Ze werd verzocht haar tas af te halen bij de gevonden voorwerpen. Tot daar niets verkeers. Op 9 mei gaat de dame naar het metrostation Naamse Poort. De drie bedienden bekeken haar alsof ze een marsvrouwtje was en begrepen geen woord van wat ze vertelde. Toen ze echter vroeg naar *le service des objets trouvés* konden ze haar meteen helpen.

Aan het hoofd van de MIVB staan momenteel drie politieke verantwoordelijken die Nederlands spreken : de heren Chabert, Delathouwer en Daems. Toch zien we geen vooruitgang in de tweetaligheid van de MIVB-bedienden. Ik hoop dat de minister ervoor zal zorgen dat dat in de toekomst verbetert.

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, ik wil vooreerst de rapporteur bedanken voor het omstandig verslag dat hij opstelde van de besprekingen die aan het beheerscontract gewijd werden in de commissie Infrastructuur.

Tevens wil ik de leden van de commissie bedanken voor het grondige debat dat zij in commissie voerden over dit onderwerp.

Al die belangstelling sterkt ons in onze overtuiging om het mobiliteitsbeleid elke dag meer inhoud te geven. Door al die besprekingen heeft de plenaire vergadering in detail kennis kunnen nemen van het dossier.

Ik zal nu antwoorden op de verschillende opmerkingen die vandaag in dit halfroed werden geformuleerd.

Alvorens op die punctuele zaken in te gaan, wil ik – zonder in herhaling te vervallen – nog even de grote uitdagingen voor de komende jaren op een rijtje zetten.

Centraal in dit beheerscontract staat de realisatie van de objectieven van het Irisplan.

Dat plan voorziet in een toename van het aantal ritten van de MIVB van 170 miljoen ritten per jaar naar 210 miljoen tegen 2010, dus plus 40 miljoen.

Om die doelstellingen te realiseren zijn er drie zaken nodig :

1. Er moet dringend werk worden gemaakt van het GEN. De groeihypothese die destijds in het Irisplan voorzien werden, gingen uit van een operationeel GEN in 2005.

Met de vertraging die het GEN reeds opgelopen heeft, is het nu reeds duidelijk dat deze einddatum niet kan worden gehaald.

De voltooiing van het volledige GEN kan ten vroegste tegen 2010 worden verwacht. Voor die datum zullen er al deelrealisaties klaar zijn.

Het is dus belangrijk zo spoedig mogelijk reeds over te gaan tot deelrealisaties.

2. Er moet worden geïnvesteerd in bijkomend rollend materieel voor de MIVB, dat beantwoordt aan de nieuwe technologische vereisten.

Nu reeds overstijgt de vraag soms het aanbod, omdat er te weinig voertuigen zijn om de klanten te vervoeren. Dit beheerscontract zorgt ervoor dat de aankoopprocedures van start gaan. Het investeringsprogramma voorziet in de nodige middelen: de vrijgekomen budgetten na het voltooien van de metrowerken worden geïnjecteerd in de aankoop van rollend materieel.

(M. Jan Béghin, Premier Vice-Président, remplace Mme Magda De Galan, Présidente, au fauteuil présidentiel.)

(De heer Jan Béghin, Eerste Ondervoorzitter, vervangt Mevrouw Magda De Galan, Voorzitter, in de voorzitterszetel.)

3. Vermits dit rollend materieel pas over enkele jaren kan worden geleverd, is het onmogelijk om in de eerste periode van 2001-2005 reeds de helft af te leggen van de weg die het Irisplan voor de eerstkomende tien jaar voorschrijft.

Toch moet in de eerste vijf jaar het aantal reizen significant toenemen, plus 15 miljoen reizen op jaarbasis, maar vooral moet er een goed fundament worden gelegd voor de toekomst.

De MIVB moet een knowhow opbouwen over vraag en aanbod inzake mobiliteit. Zij moet weten wat de klant wil, en haar diensten daarop richten.

De commerciële snelheid moet verbeteren. Daartoe verbindt het Gewest zich tot een aantal belangrijke inspanningen.

En tevens krijgt de MIVB via de ascontracten een hefboom in handen om dit proces zelf te sturen.

De financiering van het openbaar vervoer moet een open boek worden. Per lijn moeten we weten hoeveel de dienstverlening kost, hoeveel de klant betaalt, en wat de bijdrage is van de gemeenschap.

Ter attentie van de heer Grimberghs kan ik zeggen dat we duidelijk willen weten wat de reiziger betaalt en wat de belastingbetaler betaalt. Vaak gaat het natuurlijk om dezelfde personen.

M. Denis Grimberghs. — Ce n'est pas ce qui est indiqué. Il est écrit que l'on va augmenter le taux de couverture pour arriver à un

taux comparable à celui des sociétés du même type. Quel est ce pourcentage ?

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. — C'est le *benchmarking* européen. Nous disons que nous allons vérifier ce taux de couverture pour qu'il se situe dans la moyenne européenne et mondiale. Nous n'allons pas pour autant augmenter la part des voyageurs. Peut-être une gestion encore meilleure ou une rationalisation ne nuisant à personne pourrait-elle atteindre ce résultat. Nous n'opérons pas nécessairement par le canal des rentrées mais peut-être par des économies bien étudiées et une bonne gestion de cette société.

Ne me comprenez surtout pas mal !

Daarenboven willen we het beleid van de MIVB en van het Gewest optimaliseren om klaar te zijn voor de nakende Europese regelgeving. Om die fundamente te leggen en om meer klanten te winnen is meer nodig dan een intentieverklaring. Het spijt mij voor de heer Demol, maar de jongste jaren komen de klanten in dichte drommen weer terug. Zeggen dat de trams moeten worden afgeschaft, is misschien een originele benadering, maar ik weet niet of de klanten van de MIVB dat graag zullen horen. Voor het eerst in twintig jaar is het aantal reizigers van het openbaar vervoer toegenomen. Blijkbaar worden de mensen het hartstikke beu hun tijd door te brengen in autofiles. Als we de files willen verminderen en het leefmilieu in de stad willen beschermen dan zullen we het met minder auto moeten doen. De auto moet complementair worden. De prioriteit moet gaan naar het openbaar vervoer.

De heer Johan Demol. — Mijnheer de minister, u verdraait mijn woorden. Ik heb gepleit voor meer ondergronds vervoer en goede aansluitingen. Investeren in nieuwe tramlijnen heeft geen zin meer.

De heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — U hebt gewoon gezegd dat we de trams moeten afschaffen. Ik kom zo dadelijk nog terug op dat bovengronds en ondergronds vervoer. Mijnheer Demol, mag ik u eraan herinneren dat ik destijds als minister bij de opening van de metro gewaarschuwd heb voor « metro-manie » ? Ik heb toen ook gepleit voor trams in eigen bedding, waardoor ik het feestgebeuren enigszins heb getemperd. De metro is niet louter zaligmakend, maar wel belangrijk. De metro is een absolute noodzaak omdat hij ons in staat stelt heel veel mensen, heel snel te vervoeren. Ook als ik geen paaseieren uitdeel, zie ik dat er heel veel mensen de metro gebruiken. Destijds vroegen sommigen zich af waarom een stad van 1 miljoen inwoners een metro nodig had. Gelukkig hebben we niet naar die raad geluisterd.

De heer Johan Demol. — Ik zie dat we op dezelfde golflengte zitten.

De heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Het is niet onze bedoeling nog meer ondergronds te investeren. We willen wel afwerken waaraan we zijn begonnen. Van onafgewerkte spooktunnels willen we niet we-

ten. We voeren de gesloten overeenkomsten uit en daarna is het aan de volgende generatie om te zien wat ze wil. Zal het *basta metro* zijn. Ik weet het vandaag niet. Eén ding weet ik wel *never say never*.

Het beheerscontract voorziet in de nodige budgetten om meer klanten te winnen. Daarvoor is een meerjarenplan opgesteld. Het beheerscontract voorziet ook in een variabele dotatie om de MIVB meer aan te sporen in de gewenste richting te evolueren. Het beheerscontract voorziet ook in de nodige instrumenten zoals de ascontracten waarvoor een speciale manager zal worden aangewezen. Die ascontracten zijn het middel om het openbaar vervoer snel in eigen bedding te laten rijden. Zonder die ascontracten met de gemeenten staan we hier over tien jaar nog te jheremiëren en ik hoop dat de gemeenten zullen meewerken.

En tot slot is de inzet vereist van alle mensen die dit zullen moeten waarmaken. Mijn gewestelijke administratie maakt zich klaar voor een echt offensief voor de aanleg van vrije tram- en busbanen. Ook de MIVB heeft onder leiding van haar nieuwe directie, de vaste wil om deze uitdagingen aan te gaan, en tot een goed einde te brengen.

We zullen de directie beoordelen op de resultaten. Die zijn veel belangrijker dan *words, words, words*.

Je voudrais à présent répondre en style télégraphique aux différentes interventions. J'y ai déjà répondu globalement mais, dans le respect de vos prérogatives parlementaires, lorsque vous avez posé des questions, vous méritez une réponse.

Monsieur Moock, vous m'avez posé une question sur l'insertion professionnelle. Elle était prévue dans le précédent contrat de gestion et vous me demandez si c'est parce qu'une privatisation est évoquée qu'il n'en est plus question. Cette privatisation, c'est un peu comme le monstre du Loch-Ness qui remonte toujours ! Ne croyez tout de même pas que je sois pour la privatisation du métro et des transports en commun à Bruxelles !

Je m'expliquerai à ce sujet.

Non, en réalité, c'est parce que tous ces contrats étaient de type précaire et que nous sommes en train de les transformer en contrats fixes.

Je peux également vous dire, en ce qui concerne le statut précaire des stewards, qu'ils sont engagés et ont pour mission de contribuer à la diminution du sentiment d'insécurité.

Ils doivent orienter, renseigner, rassurer. Or, ces derniers temps, – peut-être avons-nous eu de la chance ! – pour ce qui concerne l'insécurité, en comparaison avec d'autres villes en Belgique et ailleurs, la situation est meilleure, même si elle est loin d'être parfaite. Les statistiques s'améliorent. Les stewards y sont pour quelque chose, j'en suis persuadé.

Quels sont leurs statuts ? C'est assez compliqué. Tout d'abord, le programme de transition professionnelle, le PTP, comprend 20 personnes. Nous en avons recrutés 28; 8 d'entre eux ont déjà reçu un autre contrat à la STIB; ils sont devenus patrouilleurs ou chauffeurs.

Ensuite, le statut des emplois « Smet », du nom de l'ancienne ministre du Travail.

M. Michel Moock. — Elle n'est pas restée aussi longtemps que vous !

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. — Si vous me faites confiance, je dois rester !

La nouvelle dénomination est « activation des allocations de chômage ». Le nombre de stewards engagés sous statut « Smet » est de 68; ils sont déjà en activité.

Dernière catégorie : assistants de prévention et de sécurité, les APS. Ils doivent être chômeurs de longue durée et provenir d'une des 19 communes bruxelloises.

Mme Geneviève Meunier. — Monsieur le Ministre, il y a une interpellation à ce sujet. Allez-vous répondre deux fois ?

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Il s'agit des communes bruxelloises disposant d'un contrat de sécurité.

Je dois ici vous dire ma déception. Aucune commune n'a présenté de candidature et donc aucun recrutement n'a pu être fait. Nous sommes de nouveau confrontés à ce problème : « laissez faire les communes, laissez créer », mais rien ne se crée ! Je dois constater qu'aucune candidature n'a été introduite.

Je m'adresse donc à vous tous, qui avez des responsabilités dans les communes. Presque tout le monde est bourgmestre, échevin ou conseiller communal ici !

M. Alain Adriaens. — Aucun n'est présent pour l'instant !

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. — Ils sont en train de couper des rubans ! Je dis cela en guise de boutade car mon intention n'est nullement de les liguer contre moi.

Il n'y a donc pas de recrutement.

Plusieurs d'entre vous m'ont interpellé sur la libéralisation des transports en commun. J'ai déjà exposé mon point de vue en commission. Qui a dit ici que j'étais pour cette libéralisation ? Vous, Monsieur Grimberghs ?

M. Denis Grimberghs. — Vous l'avez dit au début de votre intervention. Je vous ai écouté, même si vous parliez en néerlandais.

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. — Monsieur Grimberghs, je dois vous rendre un grand hommage. C'est la toute première fois, depuis que je suis membre de ce Parlement bruxellois, que j'ai entendu un discours de M. Grimberghs qui n'a duré que dix minutes. C'est incroyable ! Je me disais que ce n'était pas possible, mais vous y êtes arrivé, Monsieur Grimberghs !

En ce qui concerne cette libéralisation des transports en commun, l'Union européenne prépare un règlement. Le 26 juillet 2000, la Commission européenne a approuvé un projet de règlement qui contient une règle d'exception pour les réseaux intégrés – dont nous sommes – par exemple les réseaux de Paris et de Bruxelles, métro/bus/tram.

Conformément à l'article 251 du Traité, ce projet doit encore être discuté par le Parlement et le Conseil européen, après, entre autres, l'avis du Comité des régions, que je connais bien car je le préside. En effet, l'avis des régions dans différents pays n'est pas demandé. C'est bien entendu l'avis des régions européennes qui doit émaner du Comité européen des régions.

Actuellement, ce projet fait l'objet de discussions entre la Commission et les Etats membres. Une décision finale devra intervenir au sein du Conseil des ministres européen. Ce ne sera probablement qu'après la présidence belge.

Des discussions actuellement en cours, il apparaît clairement qu'il existe de nombreuses oppositions à cette règle d'exception, mais elles n'émanent pas de la Belgique. Nous avons pris toutes nos dispositions et nous continuons à soutenir cette règle d'exception, appuyés en ce sens par nos voisins français. Néanmoins ces oppositions viennent de nombreux Etats membres de l'Union européenne.

On ne sait donc pas encore si cette règle d'exception survivra aux négociations futures. Mais n'est-il pas sage dès lors, de la part des autorités belges et des autorités régionales bruxelloises, donc de votre serviteur, de faire en sorte que, si cette règle d'exception n'était pas retenue ...

M. Denis Grimberghs. — Je disais à M. André que quand on ne veut pas quelque chose, on n'anticipe pas sur sa mise en œuvre !

M. Eric André. — Sauf si c'est inéluctable !

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 n'anticipe pas !

M. Denis Grimberghs. — Alors, je dirai qu'il faut « manger un peu d'épinards » ! Il faut tenir bon. Pourquoi dire que nous allons être battus.

Allez, Monsieur Chabert, un peu de courage !

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. — Mais non ! Nous devons nous préparer à toute éventualité, c'est cela la sagesse. Gouverner, c'est prévoir. Si cette exception n'est pas retenue, vous me direz : « vous auriez quand même pu prévoir cette éventualité ! ».

M. Denis Grimberghs. — Mais la Belgique pourrait se mouiller un peu pour maintenir cette exception !

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. — Monsieur Grimberghs, vous avez dit tout à l'heure : « On avait prévu que vous ajouteriez 250 millions pour le contrat social du personnel ».

M. Denis Grimberghs. — Oui.

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. — Mais, mon cher ami, nous le savions. Mais si j'inscris cela dans un budget, il ne faut plus négocier ! Car alors, que diront les syndicats ?

M. Denis Grimberghs. — Mais, Monsieur le Ministre, c'est le même argument ici ! Si vous ne souhaitez pas que le règlement européen s'applique pour la STIB, n'inscrivez pas dans le contrat de gestion que vous souhaitez qu'il s'applique !

C'est écrit noir sur blanc !

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. — Mais non !

Je me prépare à toute éventualité et j'estime que, ce faisant, nous allons augmenter la transparence financière, nous aurons une attention accrue pour la qualité du service et nous aurons davantage de clarté sur la répartition des tâches entre pouvoirs publics et opérateur.

De toute façon, la STIB disposera, lors de la prochaine législature, des instruments indispensables au cas où le Conseil des ministres européen l'exigerait. Mais, s'il ne l'exige pas – tant mieux – nous disposerions d'un instrument important de contrôle de la STIB.

Je pense ainsi avoir répondu à tous ceux qui m'ont posé des questions à propos de la libéralisation.

Monsieur Moock, tout ce que le Conseil a décidé dans son extrême sagesse, en ce qui concerne l'environnement, est repris dans les préambules du nouveau contrat de gestion.

En ce qui concerne le bouclage, l'exploitation se fera à partir de 2006.

Madame Meunier, je vous ai déjà répondu qu'il n'était pas question de nouveaux projets souterrains. Ce que nous avons commencé sera terminé mais tous les autres projets concernent la circulation de surface et le matériel roulant et ils seront réalisés le plus rapidement possible.

J'ai déjà répondu sur les contrats d'axe. Il faut aller de l'avant. Vous savez à quoi ils vont servir. J'espère que, bientôt, notre manager pourra aller de l'avant avec la STIB et les différentes communes. Je crois que c'est important.

J'ajoute qu'en ce qui concerne le matériel roulant, il y aura des consultations importantes – qui sont d'ailleurs déjà en cours – avec les usagers. De plus, je vous signale qu'il y aura des maquettes grandeur nature. Il serait peut-être utile que la commission puisse aller les voir et venir ensuite nous donner son avis.

En ce qui concerne les handicapés, je dispose d'un programme d'adaptation des stations de métro : ascenseurs, etc.

Lors des travaux prévus pour l'installation d'ascenseurs dans les stations de métro, les services veilleront à faire exécuter tous les autres travaux nécessaires aux quais, escaliers, mezzanines, etc.

Les recouvrements de sol et de plafond, l'éclairage, les guichets, et autres, sont changés afin de faciliter l'entretien, pour offrir plus de confort aux voyageurs et au personnel et pour donner plus de visibilité et un meilleur sentiment de sécurité aux clients des transports en commun.

Les travaux exécutés dans la station Maelbeek comportent l'installation d'ascenseurs et d'escalators, de même que des travaux d'égouttage, du nouveau mobilier, des nouveaux locaux techniques, l'installation d'une œuvre d'art, l'éclairage, une salle de guichets et une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

La gare Centrale est renouée, pour sa partie métro, dès le mois de mai de cette année.

Outre l'installation d'ascenseurs et d'escalators, les sols recevront des couleurs plus claires, les oblitérateurs vont être déplacées, un meilleur éclairage sera installé et les guichets seront remplacés par un grand guichet avec des parois en verre.

Un nouvel accès direct depuis la surface vers chaque quai sera réalisé. L'accès nord est déjà mis en service.

Dans la station De Brouckère les travaux ont démarré aussi en mai et trois ascenseurs seront placés.

Ici aussi un pavage et un sol en caoutchouc seront aménagés avec couleurs claires, des nouveaux guichets seront placés, un meilleur éclairage, une signalisation pour malvoyants, accessibilité pour personnes à mobilité réduite et une grande fresque ornera le mur le long du trottoir roulant entre la ligne 1 et l'axe nord-sud.

Dans la station Arts-Loi des nouveaux accès sont déjà installés.

En ce qui concerne les ascenseurs dans les stations précitées, je mentionne les prescriptions urbanistiques du 3 juin 1999, qui imposent aux institutions publiques de réaliser l'accessibilité aux bâtiments publics – donc aussi aux stations de métro – pour les personnes à mobilité réduite.

Des rénovations similaires, comme décrits ci-dessus, seront exécutées à l'horizon 2004 dans 19 stations et les améliorations ayant trait à l'évacuation des voyageurs et la sécurité en général seront chaque fois prioritaires.

Nous devons également procéder à des travaux d'adaptation dans toutes les stations où arriveront les trains du RER. Il y a donc encore beaucoup de pain sur la planche.

Une question m'a été posée en ce qui concerne la ligne 55.

Dans le cadre des dotations complémentaires d'un demi-milliard « sécurité » et « fréquence », une expérience pilote de nettoyage des sites de cette ligne pendant la journée sera réalisée

et évaluée. Les résultats de cette opération pourront mener à étendre l'action.

Par ailleurs, les bus et les trams commandés ou à commander doivent satisfaire aux normes européennes – qui sont au top au point de vue technologique – qui doivent encore être introduites dans la législation belge. N'oublions pas non plus que les bus CITO sont déjà du type hybride, en ce sens qu'ils combinent le diesel et l'électricité, le but étant de faire diminuer la pollution.

Mme Schepmans a souligné – je l'ai beaucoup apprécié – les aspects positifs du plan de mobilité. J'ai déjà répondu à la remarque selon laquelle toute précipitation inconsidérée doit être évitée.

L'accord de gouvernement prévoit – je tiens à le préciser une nouvelle fois – que la STIB ne pourra pas être privatisée. Il est en effet clairement établi dans cet accord qu'il s'agit d'une entreprise publique. De grâce, ne m'interpellez plus à ce sujet. Cette disposition figure dans l'accord; ne craignez rien !

Vous avez raison; en ce qui concerne les feux, la situation doit être améliorée. C'est la raison pour laquelle nous allons, au sein de l'administration, créer une cellule en vue de la coordination de cette politique des feux.

Nous allons déjà commencer dans un premier contrat d'axe par les lignes 23 et 90.

Quant à la question des retards, – vous avez été échevin d'une commune pendant de longues années, donc vous connaissez la musique – vous savez qu'il faut un certain temps avant d'obtenir les autorisations. Cela traîne parfois trois ou quatre ans ...

M. Marc Cools. — C'est la Région qui délivre ces permis, Monsieur Chabert !

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. — Peut-être. Pour certains projets, les communes ont leur mot à dire; elles ont voix au chapitre, Monsieur Cools.

J'ai déjà répondu à M. Grimberghs au sujet de la direction et de certains propos qui ont été tenus. Tout le monde ne peut pas être diplomate, mais c'est le résultat qui compte. Nous jugerons ces responsables en fonction des résultats qu'ils auront engendrés. Force est de constater, au terme de la première année, eu égard à l'augmentation du nombre de voyageurs, que le résultat ne semble pas du tout négatif.

A. M. Grimberghs, je dirai que, en effet, le matériel roulant devrait déjà être disponible. Mes prédécesseurs n'ont pas pu le commander, mais nous avons déjà passé des commandes.

Mme Geneviève Meunier. — Depuis deux ans !

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. — Nous sommes en train de préparer, avec la STIB, les commandes pour les futurs trams. Les budgets sont prévus et seront exécutés.

J'ai déjà répondu en ce qui concerne le taux de couverture.

Mevrouw Byttebier vraagt zich af of de opsplitsing van tram, bus en metro geen problemen zal geven voor de coördinatie. Dat kan een probleem geven als er geen goede afspraken worden gemaakt. De beslissing om tot drie directies te komen is binnen de MIVB gevallen en alle voorzorgen zijn genomen om coördinatieproblemen te vermijden. De coördinatie zal nauwlettend in het oog worden gehouden, want de MIVB wil niet dat de ene directie zich achter de andere verschuift.

Wat de personen met een beperkte mobiliteit betreft, waarvoor mevrouw Byttebier ook aandacht heeft gevraagd, kan ik zeggen dat de MIVB tegen 31 maart 2002 een globaal en gedetailleerd voorstel zal uitwerken voor de ontwikkeling van een openbare vervoerdienst voor genoemde personen. Dat staat in artikel 3.4 van het beheerscontract.

Mevrouw Byttebier heeft ook gezegd dat de auto te weinig wordt otraden. Mijn antwoord daarop is dat het beheerscontract niet het globale mobiliteitsprobleem aanpakt. Het beheerscontract gaat over meer, beter en sneller openbaar vervoer. Als die doelstelling wordt gehaald, zal het aantal auto's vanzelf wel verminderen. Het spreekt vanzelf dat de uitvoering van het beheerscontract het algemeen mobiliteitsbeleid mee zal bepalen.

Staatssecretaris Delathouwer en ikzelf zetten ons in de ICMIT fors in om het federale niveau ertoe aan te zetten fiscale maatregelen te treffen om het openbaar vervoer te stimuleren. Op de vraag van mevrouw Byttebier of de regering de tarifiering uit de hand geeft, zeg ik formeel neen. En dat staat ook duidelijk in het beheerscontract ingeschreven. De beperkte autonomie die aan de MIVB werd gegeven, is een toepassing van het principe dat de overheid en de operator elk hun eigen taak hebben. Een duidelijke bevoegdheidsbepaling is de basis van goed beheer. De overheid neemt de strategische beslissingen, de operator de praktische beslissingen. Een zekere tariefautonomie gaat gepaard met commerciële responsabilisering. Als we verantwoordelijkheid geven aan de MIVB moeten we de maatschappij ook een zekere inspraak in de tarieven geven. Dat is een kwestie van evenwicht. De autonomie van de MIVB is beperkt, want de regering behoudt zich het recht voor om de voorstellen jaarlijks te analyseren en te oordelen of de voorwaarden van het beheerscontract worden nageleefd.

Bovendien heeft de regering in alle gevallen het laatste woord. Ik voeg eraan toe dat de preferentiële tarieven de exclusieve bevoegdheid van de regering blijven. De regering kan op elk ogenblik bijzondere tarieven opleggen in het kader van haar beleid. Zo hebben wij vanmorgen beslist dat de oud-strijders zullen genieten van het WIGW-voorkeurtarief.

Volgens het beheerscontract kan de MIVB daarvoor dan wel de rekening aan de regering presenteren.

Mevrouw Byttebier heeft gezegd dat het beheerscontract minder ver gaat dan het Irisplan. Dat klopt niet. We willen het Irisplan realiseren, maar doordat we vijf jaar vertraging hebben opgelopen met het GEN, staat het Irisplan minder ver dan verhoopt. Nu komt er schot in het GEN : de federale regering heeft belangrijke beslissingen genomen, vanmorgen hebben we onderhandeld over het investeringscontract met de NMBS.

Ter attentie van mevrouw Byttebier herhaal ik dat alle nieuwe investeringen gericht zijn op het bovengronds vervoer.

Wat het taalincident met de dame aan het MIVB-loket betreft, ben ik even ongelukkig als de heer Demol dat er nog altijd personen aan een loket staan die niet tweetalig of meertalig zijn. Dat getuigt van een gebrek aan respect voor de klant. In Parijs is het toch ook ondenkbaar dat een Parijzenaar die zich aan een loket aanmeldt in het Frans als antwoord zou krijgen *on ne vous comprend pas*.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Cela se produit aussi pour les francophones dans d'autres administrations.

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 parle de la capitale, Monsieur Cornelissen. C'est un problème fondamental, que nous ne pourrions pas résoudre ici. Comment est-il possible, alors que le fait de pouvoir parler plusieurs langues est essentiel pour l'avenir des enfants, que, souvent, ils quittent l'enseignement en n'en parlant qu'une seule ?

On ne trouve même plus d'unilingues pour le métier d'infirmière.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — On ne trouve même plus de professeurs pour enseigner le néerlandais dans certaines écoles !

Savez-vous que certains élèves n'ont pas eu d'examen de néerlandais à Noël pour cette raison ?

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. — La semaine passée, j'ai rencontré des collègues au Canada, à Ottawa. Ils ont décidé que tous les habitants devraient, à l'avenir, être bilingues anglais-français, et vont mener des campagnes dans les écoles pour que l'enseignement soit dispensé dans les deux langues. C'est parfait ! Je ne comprends pas comment on peut s'opposer à cela.

Si ce que M. Demol vient de raconter est vrai, c'est profondément regrettable.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Il faut voir si ce que M. Demol vient raconter ici est vrai.

M. Johan Demol. — J'ai donné la date. On peut vérifier, Monsieur Cornelissen !

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. — Cela irrite tout le monde, mais cela peut arriver ... Aussi longtemps que nous vivons ensemble dans une grande ville où l'on parle peut-être vingt ou trente langues différentes, ce genre d'irritation continuera à se produire. Tous les partis politiques doivent fournir un gros effort pour faire face à cette multilinguisation irréversible de Bruxelles. (*Applaudissements.*)

M. le Président. — La discussion est close.

De bespreking is gesloten.

INTERPELLATIONS — INTERPELLATIES

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

Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION DE JEAN-PIERRE CORNELISSEN A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT « LES MESURES DESTINEES A FAVORISER LA FLUIDITE DES MODES DE TRANSPORT PUBLIC »

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEAN-PIERRE CORNELISSEN TOT DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « DE MAATREGELEN OM DE VERKEERSDOORSTROMING VAN HET OPENBAAR VERVOER TE VERBETEREN »

Bespreking

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

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Président, nous venons d'évoquer les différentes facettes du contrat de gestion.

L'une d'entre elles, très importante, capitale même pour la crédibilité de la promotion du transport public, concerne l'amélioration de la vitesse commerciale des transports de surface.

Une mesure essentielle à cet égard a trait à la réalisation de 60 nouveaux itinéraires sur lesquels les trams et autobus recevront des sites propres ou des sites protégés.

L'ensemble de ces tronçons devrait atteindre 50 km et les investissements nécessaires sont estimés aujourd'hui à 60 millions d'euros ou 3,2 milliards de francs belges.

Je crois qu'on peut féliciter la Région et la STIB pour ces choix volontaristes.

De fait, Monsieur le Ministre, nous trouvons à cette occasion le moyen de procéder à un partage plus équilibré de la voirie entre les divers modes de circulation. Après 50 ans du « tout à la voiture », on songe enfin à remettre les pendules à l'heure. On va réinscrire physiquement dans la ville la place réservée au transport public. Et ce d'une manière très visible !

C'est aussi le moment idéal pour faire évoluer les mentalités, pour réfuter un certain nombre de préjugés malheureusement bien ancrés, pour éviter les positions-prétexes du type « pour que les gens renoncent à leur automobile, il faudrait que les transports en

commun fonctionnent mieux, et tant que ce n'est pas le cas, je continue à utiliser ma voiture ».

Tout cela requiert un courage politique qui nécessite de dépasser les raisonnements à visée électorale à court terme. Les mesures à prendre ne seront pas toutes populaires, dans la mesure où elles exigent certaines remises en question, certains changements d'habitudes et d'attitudes.

Mais les exemples abondent ...

Tout le monde ne me semble toutefois pas au courant. J'ai entendu quelques bêtises, notamment de la part du groupe qui siège à l'extrême droite ! En ce qui concerne le tram, les exemples abondent dans nombre de villes comparables à Bruxelles, qui ont opté pour cette démarche et ont considérablement augmenté la qualité de la vie dans leur entité. Le cas de Strasbourg est exemplaire. J'ai eu l'occasion de m'y rendre avant et après les transformations. Le climat y est, tout à fait différent, et bien meilleur.

On a évoqué le coût des investissements prévus. Le montant est, certes, élevé.

A cet égard, comme j'ai pu le rappeler en commission de l'Infrastructure, il ne faut pas toujours opter pour les formules les plus onéreuses. Il y a parfois possibilité de le faire à moindre coût.

J'ai déjà eu l'occasion de vous signaler l'exemple d'Amsterdam, où des couloirs de circulation très performants ont été réalisés en plaçant dans certaines artères, parfois seulement à l'approche de carrefours, des petites bornes de béton qui empêchent physiquement les véhicules individuels de s'y engouffrer. On connaît le pragmatisme et le sens de l'économie de nos amis hollandais. Je vous invite à aller vous rendre compte sur place de l'efficacité de ce système.

Cela nous amène clairement au passage des principes à leur réalisation concrète.

Je souhaiterais que vous nous fassiez rapidement connaître la liste des sites qui entreront en ligne de compte à Bruxelles pour cette politique nouvelle, avec une définition très précise quant aux solutions retenues sur le plan pratique. Il serait bon que vous nous présentiez très rapidement en commission les éléments très concrets de cette politique, site par site, ainsi que la programmation mise au point quant au calendrier à respecter.

Voici quelques instants, vous avez évoqué l'axe 90-23. C'est un très bon itinéraire à améliorer. On y trouve déjà une infrastructure en site propre, et un certain nombre d'endroits où cela coince ... En menant cette politique sur quelques tronçons, nous devrions avoir une ligne périphérique extrêmement performante. C'est un aspect technique qui se prête bien à un examen en commission.

Aujourd'hui, j'aimerais que vous précisiez déjà quelque peu le type d'aménagement auquel vous songez. Et à cet égard, après toutes les fleurs que je vous ai lancées, malheureusement un gros pot va suivre ... J'espère que ces aménagements ne s'incrivent pas dans la ligne de ce qui est envisagé pour un site que je connais bien, dans le parc Elisabeth. En effet, la lecture d'une récente livraison de « Brussel deze week » – vous voyez que je cherche mon information auprès de sources tout à fait objectives ! – m'apprend que vous auriez

donné votre accord pour l'aménagement d'un site propre pour le bus 87, le long de l'avenue des Gloires nationales sur les territoires des communes de Koekelberg et Ganshoren.

Il est clair qu'il s'agit d'un axe où la congestion s'observe chaque jour à l'heure de pointe de l'avant-soirée, congestion dont sont victimes le bus 87 et les services de De Lijn reliant Bruxelles à Alost, puisque la vitesse commerciale y serait de 12 km à l'heure, à ce moment de la journée.

Un jogger fait manifestement beaucoup mieux !

Sur le principe, nous sommes d'accord. Moins sans doute sur la manière dont il est concrétisé.

En effet, il serait question de couler, sur une largeur de 3 mètres, du béton dans le Parc Elisabeth sur ce qui fut naguère l'allée cavalière avant que celle-ci ne soit utilisée par l'ancien tram 10, pour redevenir de nombreuses années après la disparition de celui-ci – et sur l'insistance des autorités communales – une partie agréable du parc très fréquentée par les promeneurs, joggeurs et cyclistes.

Je ne puis marquer mon accord avec la conception du projet, pour différentes raisons.

Tout d'abord, précisément pour une question de principe. S'il est clair que le transport public doit faire l'objet de mesures assurant sa primauté sur le trafic automobile individuel, cela doit se faire sans ambiguïté.

En l'occurrence, ce n'est pas le cas. On choisit ici une solution de facilité qui, certes, fait gagner de précieuses minutes aux bus empruntant l'avenue des Gloires nationales mais qui se fait, non au détriment de la voiture individuelle, mais à celui des piétons, des cyclistes et d'une manière générale de tous les usagers du Parc Elisabeth.

On ne tente pas de dissuader l'automobiliste, souvent « auto-soliste », en le freinant par rapport aux transports en commun plus rapides. On diminue de ce fait la capacité de concurrence et d'attrait de ces derniers.

Et pourtant, l'alternative existe, c'est cela qui est extraordinaire ! Dans une avenue qui n'est bâtie que d'un seul côté, les deux rives permettent le stationnement de véhicules et notamment de voitures-ventouses – je vous invite à comparer la situation avec celle de l'avenue du Panthéon qui est, elle, bidirectionnelle et ne comporte qu'une seule bande de circulation.

Une solution pertinente consisterait à supprimer l'une des bandes de stationnement en la réservant dorénavant à la circulation des bus. D'autres moyens existent pour décourager les flux d'automobilistes qui empruntent aujourd'hui massivement cette voirie.

Par ailleurs, la solution annoncée par l'hebdomadaire « Brussel deze week » est désastreuse sur le plan de l'environnement et de la gestion d'un espace vert comme le Parc Elisabeth. En déplaçant les bus pour les insérer dans ce parc, on y multiplie le bruit et les pollutions dues aux gaz d'échappement. En outre, on accroît le ruissellement des eaux au détriment de l'infiltration, ce qui nuit à l'humidification des racines des arbres et végétaux situés de part et

d'autre du couloir en béton. Sans oublier les dégâts quasi inévitables que l'aménagement même de la bande causera à ces arbres.

Enfin, il y a aussi un évident problème de sécurité qui résulte du passage à vive allure de bus dans un espace vert fréquenté par de nombreux jeunes enfants.

Et puis, – j'allais presque l'oublier, – j'ai parlé du bus 87 mais il se fait qu'étant aussi échevin dans ma commune, j'ai été averti que les services de De Lijn tentaient de faire implanter un couloir qui reliait, pratiquement sans embûche, le CCN – le Centre Rogier – jusqu'à Asse. Finalement, je me demande pour le compte de qui on travaille. Est-ce pour la STIB ou pour De Lijn, en lui permettant d'avoir demain des services extrêmement concurrentiels par rapport à ceux de la STIB ?

J'en arrive à la conclusion que vous devinez, Monsieur le Ministre.

D'accord, pour assurer une meilleure fluidité du transport en commun, là comme à beaucoup d'autres endroits de notre Région, mais en prenant ses responsabilités et en redéfinissant la juste place des différents modes de transport dans notre ville.

Ce dossier a pour moi la valeur d'un test qui doit nous permettre de jauger la politique brillante que vous annoncez et que vous voulez mettre en œuvre.

Je vous engage donc à revoir fondamentalement la manière dont la priorité au bus doit être assurée et je vous assure de toute ma vigilance quant au traitement futur de ce dossier. (*Applaudissements sur les bancs PRL-FDF*)

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

M. Joël Riguelle. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je souhaite me joindre à l'interpellation de notre collègue Jean-Pierre Cornelissen relative à la fluidité des modes de transport public, pour évoquer comme lui la problématique du site propre. Il s'agit, en effet, du projet d'installer un site propre pour le bus à l'avenue Charles Quint, essentiellement pour le bus De Lijn, et de prolonger celui-ci dans le boulevard Léopold II. Monsieur Cornelissen, vous venez d'y faire allusion. Que les choses soient claires, je n'en fais pas un problème communautaire.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Ce n'est pas de cela qu'il s'agit.

M. Joël Riguelle. — Nous sommes bien sur la même longueur d'onde !

J'ai reçu récemment du ministre une réponse à ma question écrite concernant, précisément le réaménagement de l'avenue Charles Quint, qui m'indique clairement qu'aucun projet pour un réaménagement global de celle-ci n'est à l'étude actuellement et qu'il n'est même pas question de lancer une telle étude à court terme. Cependant, comme vous le dites très bien, Monsieur le Ministre, dans votre réponse, cela ne veut pas dire que rien n'est prévu sur cette artère. Vous indiquez notamment qu'une étude est en cours, afin de prévoir une bande réservée aux bus entre la chaussée de Zellik et la rue de Termonde. A ma connaissance, il n'y a là aucun bus, aucune ligne, de

la STIB qui passe sur ce tronçon et il s'agit donc bien du bus De Lijn pour lequel, par ailleurs, une demande de permis d'urbansime a été déposée afin d'installer un contre-sens pour les bus de cette société dans la chaussée de Zellik, entre le rond-point situé sur le territoire de la Région flamande et l'accès à l'avenue Charles Quint.

Bien que l'on puisse marquer bien entendu son accord sur cette modification ponctuelle, on peut se poser la question de savoir pourquoi tant de sollicitude par rapport à la société De Lijn alors que la politique des sites propres est reprise comme une des toutes grandes priorités de la politique régionale bruxelloise pour ses propres transports en commun. On peut se demander si l'on a encore les moyens d'investir au profit d'autres sociétés de transport.

Et le hasard m'a mis en possession d'un document qui n'est pas « Brussel deze week » mais qui est tout à fait intéressant. Il est édité par la société Tritel, dont le siège est situé au boulevard Baudouin, à 1000 Bruxelles, et qui a été chargée d'une mission par la société De Lijn en collaboration avec la Région de Bruxelles-Capitale, pour étudier les mesures à mettre en œuvre afin d'augmenter la fluidité d'une artère pénétrante importante de la Région bruxelloise qu'est la Nationale 9, Bruxelles-Asse ou Asse-Bruxelles, suivant le sens dans lequel on l'emprunte. L'objectif de cette étude est très clairement d'améliorer la vitesse commerciale des bus de la société De Lijn sur l'axe Alost-Bruxelles, ce qui est tout à fait légitime de la part de cette société. Dans ce cadre, l'étude met en avant un certain nombre de solutions possibles pour améliorer cette vitesse commerciale, notamment sur le territoire de Bruxelles-Capitale.

Dans les solutions proposées, on peut lire, à la page 6 de ce rapport tout à fait intéressant, que l'une de ces solutions est l'installation d'une bande bus sur le boulevard Léopold II.

Etonnante constatation lorsque l'on sait que cette bande bus-tram existe déjà en partie. S'agirait-il d'une bande bus spécialement réservée à la société De Lijn, à l'exclusion de toute autre société de transport ? Et on peut lire, à la suite de cette proposition, que « dès que l'on aura réalisé cette bande bus réservée à De Lijn, la liaison sera facilitée avec le CCN à Bruxelles par une ligne rapide Alost-Asse-Bruxelles » et plus loin, « en attendant, ce service sera limité à la station Simonis ». Phrase intéressante ...

On peut déjà se poser la question de savoir à quel point il est nécessaire de prolonger une ligne directe de la société De Lijn jusqu'au cœur de Bruxelles, c'est-à-dire jusqu'au CCN, alors qu'une rupture de charge tout à fait confortable peut manifestement être organisée à la station Simonis avec le métro et avec d'autres lignes bus de la Région de Bruxelles-Capitale, dans le cadre de l'unité tarifaire souhaitée par beaucoup.

Les aménagements évoqués dans le rapport de la société Tritel coûteront inévitablement beaucoup d'argent si la décision est prise de les réaliser.

De là ma question. A-t-on assez d'argent pour nos propres sites propres ? J'ai remarqué, par exemple, que l'on proposait la suppression de trappes d'accès aux tunnels – qu'il fallait donc les déplacer –, une bande bus exclusivement De Lijn au boulevard Botanique pour assurer un virement à gauche vers le CCN. Une variante de cette proposition fait sauter toutes les places de parking dans le sens ville et, donc, détruit tous les aménagements financés

par la Région lors de la première législature, mais vous allez me dire que faire et défaire c'est toujours travailler.

J'ai pu constater également qu'il y a des arbres à abattre pour assurer la bande de sortie du bus, à hauteur de la Basilique. Je constate également que l'implantation de la bande centrale réservée aux bus tout au long de l'avenue Charles Quint depuis son entrée dans la Région bruxelloise diminuera la facilité de traverser cette artère, ce qui risque en outre de ne pas être intéressant pour les quartiers adjacents. Cet ensemble d'aménagement coûtera donc inévitablement de l'argent, beaucoup d'argent, en refaisant, sur le boulevard Léopold II notamment, des aménagements réalisés lors de la première législature.

Ma question est donc de savoir qui finance ces travaux qui sont essentiellement au bénéfice de la société De Lijn, au moment où, le rapport de M. Moock nous le rappelle, les sites propres STIB sont considérés comme une nouvelle priorité et nécessitent donc des moyens financiers importants de la part de la Région bruxelloise.

Je m'étonne par ailleurs que l'on s'engage dans une telle étude, au moment où toute l'énergie de notre Région, en collaboration avec nos régions voisines, devrait être consacrée à la réalisation rapide d'un réseau express régional qui permettrait de soulager la pression automobile à Bruxelles. (*Applaudissements.*)

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

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Mijnheer de Voorzitter, ik sluit mij graag aan bij het debat en wil het meer bepaald over één punt hebben, namelijk de rol van een gecoördineerd parkeerbeleid en de invloed daarvan op het openbaar vervoer.

Ik heb hier enige tijd geleden de Minister-President gefeliciteerd met zijn oproep om een gecoördineerd parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te voeren.

Ik ben er van overtuigd dat een weldoordracht parkeerbeleid een noodzaak geworden is waar wij niet meer om heen kunnen. Een performant beleid kan echter pas gevoerd worden als alle gemeenten samen, op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, hun parkeerbeleid op elkaar afstemmen.

Zulk een parkeerbeleid omvat vele facetten. Vandaag wil ik graag een lans breken voor een beleid dat ernaar streeft om via het herorganiseren van het parkeren meer mobiliteit te creëren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ik roep met andere woorden op tot het hervormen van de parkeergewoontes ten voordele van een vlottere bereikbaarheid, in hoofdzaak door gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Bussen en trams staan vandaag in de spitsuren meer stil dan zij rijden. Er zijn nu eenmaal te veel auto's in onze straten en op onze wegen. We moeten dit durven erkennen. We mogen ons niet langer verschuilen achter het alibi dat we er toch niets of weinig aan kunnen doen. Ik ben er integendeel van overtuigd dat, met een proactief beleid, de overheid een grote bijdrage kan leveren aan een betere mobiliteit.

Openbaar vervoer dat een snelle mobiliteit verzekert, is hierbij onontbeerlijk. Daarom moet dringend werk gemaakt worden van

openbaar vervoer in eigen bedding. Straten die op dit ogenblik nog vol staan met geparkeerde auto's, moeten worden omgevormd tot wegen met een aparte rijstrook voor het openbaar vervoer. Hiervoor zullen er uiteraard parkeerplaatsen moeten worden opgeofferd. Het verwijderen van deze parkeerplaatsen zal immers ruimte vrijmaken voor een eigen bedding voor trams en bussen. In andere steden van het land is dat al gebeurd.

Ik pleit dan ook voor een drastische vermindering van de parkeerplaatsen langs de openbare weg. Dit moet gepaard gaan met het terugdringen van de vraag naar parkeerplaatsen, door bijvoorbeeld het parkeren alleen toe te laten voor korte perioden zodat er meer auto's op een dag op eenzelfde plaats kunnen parkeren. Bovendien moeten wij het durven uitspreken dat er niet alleen anders geparkeerd moet worden, maar dat er ook werk gemaakt wordt van het algemeen verminderen van het aantal auto's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het verwijderen van bovengrondse parkeerplaatsen zal deels ook opgevangen kunnen worden door de bestaande parkeergebouwen beter toegankelijk te maken en chauffeurs ertoe aan te moedigen deze parkings te gebruiken. Dat betekent evenwel niet dat er her en der nieuwe grote parkeerbuildings in het centrum van de gemeenten moeten worden aangelegd. Maar daar waar nodig en waar het past in een integraal mobiliteitsbeleid ter vermindering van het autoverkeer, moet in extra parkeergarages worden voorzien. Het mag echter niet leiden tot een massale stijging van het aantal parkeergarages, want dan bestaat het gevaar dat deze slechts extra wagens aantrekken, wat uiteraard niet de bedoeling kan zijn.

Ik roep de minister daarom op om terzake een dubbele norm in te stellen : enerzijds moeten er jaarlijks steeds meer bovengrondse parkeerplaatsen sneuvelen ten voordele van het openbaar vervoer in eigen bedding en anderzijds moet voor elke twee parkeerplaatsen op straat die verdwijnen er één plaats bijkomen in een parkeergarage. Dit betekent ook dat de bestaande parkings makkelijk bereikbaar moeten zijn via aangepaste signalisatie.

In het kader van het verminderen van het autoverkeer in de binnenstad en het verminderen van de hoeveelheid blik op straat is de onderbenutting van de parkeergarages een onacceptabele situatie. De aanpak van de onderbenutting van de parkeergarages kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van de overlast, veroorzaakt door de auto in de binnenstad. Met name de mogelijkheden voor parkeren op straat leiden tot erg veel zoekverkeer en tot overlast van foutief geparkeerde auto's. Ook het verbeteren van de bewegwijzering en het geven van informatie over het beschikbaar aantal parkeerplaatsen per garage zal een bijdrage leveren aan het verminderen van het rijden van garage naar garage, zodat het zogenaamde zoekverkeer wordt beperkt.

Er wordt ons nu al zo lang door verschillende beleids mensen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gezegd dat het plaatsen van deze bewegwijzering en deze borden nakend is, omzeggens klaar is, eerder vandaag dan morgen wordt gerealiseerd. Al meer dan twee jaar zegt men ons dit ! Brussel is ondertussen omzeggens de laatste grote stad die deze bewegwijzering zal moeten installeren ! Het antwoord dat de Minister-President mij hierover enige tijd geleden gaf, was wazig en onduidelijk. Sta me daarom toe vandaag deze vraag te herhalen, in de hoop nu wel een afdoend antwoord te krijgen.

Mijnheer de Minister, wanneer zal een aangepaste signalisatie en bewegwijzering naar de parkeergebouwen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden aangebracht en operationeel zijn ?

En dan nog een laatste vraag. Kan in Brussel een parkeerbeleid worden gevoerd dat het parkeren op straat drastisch vermindert om ruimte te maken voor openbaar vervoer in eigen bedding, zodat het openbaar vervoer een echt alternatief wordt voor de auto ?

M. le Président. — La parole est à M. Michel Van Roye.

M. Michel Van Roye. — Monsieur le Président, je tenterai d'être aussi bref que devrait l'être un trajet en tram ! Je plaiderai en faveur d'une politique globale.

Les transports en commun ne sont absolument pas fluides au milieu de « rien », mais au milieu de « trop de voitures ».

La fluidité des transports en commun se heurte à une circulation automobile qui, jusqu'à preuve du contraire, depuis 1989, n'a cessé de s'accroître malgré les nombreux plans mis en œuvre. Visiblement, il y a un problème à ce niveau-là.

L'intérêt d'une politique globale est donc bien réel. Il est évident que les sites propres de trams et de bus sont une solution et que les contrats d'axe, dans la mesure où ils seront respectés, semblent une piste intéressante.

Cependant, depuis un certain temps, les sites propres sont à l'ordre du jour, mais combien ont-ils été annoncés, puis réalisés ?

Je ne viens pas plaider, comme mes prédécesseurs, en faveur de sites propres dans ma commune.

Je prendrai une série d'exemples. Le goulet Louise a été réalisé à coups de millions. Actuellement, il est tout à fait légal de rouler sur les rails du tram parce qu'il manque deux traits de peinture blanche à gauche et à droite de ce site propre qui est créé mais qui n'existait pas, alors que si on peignait – et à la limite une petite collecte pourrait être organisée pour acheter un pot de peinture – deux traits de peinture le long du goulet Louise, de même que tout le long de la rue de la Régence, le site propre serait complet du bois de la Cambre à l'Eglise Royale Ste Marie.

Un deuxième exemple : les rues d'Assaut et de l'Ecuyer. Des autorisations communales existent, depuis quelques années, afin de réaliser un site propre. Rien n'a été fait.

Accuser l'inertie des communes, comme vous l'avez fait tout à l'heure, n'est pas toujours exact, d'autant que sur un certain nombre de voiries régionales, des sites propres possibles n'ont pas encore été réalisés.

Au sujet des contrats d'axe, il me semble évident que vous allez vous heurter à l'immobilisme ou à la non-adhésion de certaines communes au programme régional.

Je plaide donc pour augmenter les subventions aux communes en les liant à la réalisation des contrats d'axe, également pour rechercher une piste en vue de lier la réalisation de ces derniers au fonds des communes ou, éventuellement, pour prévoir des pénalités

à l'encontre des communes qui ne s'engageraient pas dans cette politique régionale.

La politique globale dont je parle permettrait d'évaluer les mesures prises contre la fluidité des voitures.

Il est évident que, tant que le nombre de voitures en ville ne diminue pas la fluidité restera un vœu pieux, même si le nombre de sites propres augmente.

Par rapport à l'intervention que nous avons entendue en faveur du stationnement, où en êtes-vous dans l'élaboration d'une politique globale du stationnement ? Car il est évident que le contrôle de la circulation implique de maîtriser le stationnement, afin de limiter le nombre de voitures entrant en ville.

On se trouve face à une confrontation – et celle-ci se situe au sein du gouvernement dont vous faites partie – entre les tenants de la fluidité automobile et les tenants – dont vous êtes, je suppose – de la fluidité des transports en commun.

Y a-t-il unanimité au sein du gouvernement en faveur de la fluidité des transports en commun ?

Car je citerai le Ministre-Président qui s'est fait le chevalier de la fluidité automobile, et va à l'encontre de la politique que vous nous annoncez aujourd'hui. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

M. le Président. — La parole est à M. Jos Chabert, ministre.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Monsieur le Président, chers Collègues, je répondrai tout d'abord à M. Cornelissen.

Vous m'interrogez sur la politique en général pour l'amélioration de la vitesse et en arrivez à des points tout à fait ponctuels.

Ainsi nous savons de quoi nous parlons : les propos ne restent pas dans la vague, mais collent à la réalité.

Je rappellerai tout d'abord que le plan de déplacements Iris, adopté par le gouvernement en 1998, fixe comme objectif d'atteindre 18 km/h de vitesse commerciale en moyenne à l'heure de pointe sur le réseau de surface et 24 km/h sur les axes en site propre (contre 15,8 km/h pour les trams et 16,7 km/h pour les bus actuellement). Le contrat de gestion a repris ces objectifs à atteindre.

Nous devons donc faire des efforts importants, Monsieur Van Roye. C'est la politique globale de notre gouvernement, y compris du Ministre-Président.

C'est ainsi que 40 km de sites propres existants doivent bénéficier d'une gestion améliorée des carrefours, de manière à augmenter la priorité des trams et bus lors de leur franchissement.

En outre, un programme de mise en site protégé de 49 km de voiries est prévu. En faire la liste ici serait fastidieux, dans la mesure où chaque problème structurel reçoit une réponse proportionnée.

L'éventail des sites envisagés s'étend du projet de site propre de plusieurs kilomètres de long, comme celui du Boulevard du Souverain, à celui de quelques dizaines de mètres comme celui de la rue Scailquin.

A chaque fois, il s'agit de remonter les files de voitures.

Vous savez très bien que l'espace disponible n'est pas extensible à souhait puisque nous sommes en milieu urbain.

Les solutions tiennent compte de la politique régionale définie dans le plan Iris.

C'est ainsi que dans les zones à prédominance de bureaux, la suppression du stationnement de longue durée fait partie des moyens utilisés pour créer de l'espace pour les transports en commun.

En revanche, dans des zones densément habitées, de telles mesures ne peuvent être envisagées, sous peine de voir les habitants désertier ces zones. Et la Région ne peut se permettre un exode supplémentaire d'habitants.

Les immeubles d'habitation construits avant la guerre de 1940-1945 sont rarement dotés d'un garage; les immeubles plus récents n'en possèdent pas toujours suffisamment.

Les principaux projets concernent le boulevard du Jubilé, le boulevard Léopold II (amélioration des sites existants), le boulevard Botanique, l'avenue des Communautés, l'avenue Marcel Thiry, l'avenue d'Auderghem, la rue de Trèves, la chaussée de Charleroi, la chaussée de Mons, le boulevard Léopold III, l'avenue du Pont de Luttre, la rue du Charroi, l'avenue Bossaert, l'avenue Sermon, l'avenue Charles Quint et l'avenue des Gloires nationales.

Des micro-investissements en divers endroits et des plans communaux de circulation complètent ce dispositif.

Puisque vous abordez la question de l'avenue des Gloires nationales, je saisis l'opportunité pour rappeler que le bus 87 y connaît des problèmes depuis plus de 10 ans.

Un de mes prédécesseurs avait tenté d'y porter remède, mais il s'est vu opposé à un refus catégorique de la commune en raison de la suppression de près de cent places de stationnement dans une zone d'habitation.

Une alternative à ce plan avait également été rejetée, car elle rétrécissait les trottoirs afin de maintenir ce stationnement.

La solution envisagée se rapprochait fortement des racines des arbres.

Aussi la solution qui vient de faire l'objet d'une demande de permis d'urbanisme et qui a recueilli l'accord de la commune de Ganshoren (riveraine à 98 % du projet) consiste à réutiliser un espace qui avait été créé en son temps pour les transports en commun, et plus particulièrement pour les trams.

(Les lignes vicinales d'Alost, ainsi que diverses lignes de la STIB tels le 10 et le 87 y ont circulé jusqu'en 1970.)

Le projet a été conçu pour minimiser l'impact de l'aménagement sur la convivialité des lieux, vu que tout y est fait pour limiter la vitesse des bus et la surface de roulement.

En aucun cas il n'est porté atteinte au cheminement des promeneurs.

Vous admettez que l'aménagement projeté est l'aboutissement d'une série de refus et qu'il n'est pas correct de continuer à faire évoluer les bus dans des embouteillages alors qu'il existe une solution alliant la prise en compte des riverains, des clients de la STIB et des promeneurs tout en garantissant la pérennité des arbres.

Vous savez aussi bien que moi que l'obtention d'un permis de bâtir est un processus démocratique, dès lors lent et difficile, et à répéter souvent, 19 fois ! Ce n'est pas chose aisée.

C'est un processus démocratique.

S'il apparaissait lors de la procédure que les riverains préfèrent la suppression d'une bande de stationnement (au lieu de la bande verte), alors je suis disposé à adapter le plan dans ce sens.

Je vois déjà votre sourire ! ... C'est vous dire que nous ne sommes pas fermés à des solutions alternatives. Cependant, on ne peut avoir le beurre et l'argent du beurre. A un certain moment, il faut savoir ce que l'on veut. Je répondrai tout à l'heure à Mme Grouwels à ce sujet.

On ne peut, dans le même temps, tout vouloir et ne pas accepter de supprimer quoi que ce soit !

En fin de compte on n'a pas l'argent et on n'a plus de beurre !

A l'attention de M. Riguelle, je dirai qu'en ce qui concerne l'avenue Charles Quint, les travaux en cours sont notamment destinés aux bus De Lijn, qui effectuent la liaison avec Alost. Mais, les bus de la STIB en profiteront également. Dans le cadre d'un accord que nous avons conclu avec De Lijn, nous réalisons l'infrastructure, mais j'ajoute que ces travaux en faveur de la société De Lijn s'inscrivent dans le plan global de développement du RER, pour les bus qui relient les gares.

M. Joël Riguelle. — Il n'y a pas de bus de la STIB au début de l'avenue Charles Quint !

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. — Peu importe ! Que ce soit pour le TEC ou De Lijn, on ne va pas en faire un problème communautaire. L'essentiel est que la mobilité s'améliore, que ce soit des Flamands ou des francophones, ceci n'a rien à voir avec cela !

M. Joël Riguelle. — Je répète qu'il n'y a pas de bus STIB au début de l'avenue Charles Quint, Monsieur le Ministre. Du début de l'avenue Charles Quint, jusqu'à la Basilique il n'y a pas de bus STIB, donc la STIB ne va pas profiter des travaux.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Ni sur l'ensemble du boulevard Léopold II !

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. — Si, si !

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Il faudra me montrer lequel.

Mme Geneviève Meunier. — Vous concrétisez déjà le RER.

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. — Oui, nous anticipons déjà le RER et c'est pour tout le monde. Nous payons tous dans le cadre des accords conclus avec la Flandre et probablement avec la Wallonie aussi. Mais cela améliore la mobilité. Cela a été négocié par la STIB. Les négociations sont toujours en cours entre les différentes sociétés et à l'occasion, vous pouvez encore me poser des questions à ce sujet. Nous vous répondrons avec précision sur ce qui est supporté par les uns et par les autres.

Ik zal nu antwoorden op de vragen van mevrouw Grouwels. Ik ben voorstander van parkeerplaatsen op de openbare weg. Ik heb nooit beweerd dat dit probleem gemakkelijk kan worden opgelost. De mensen die geen garage hebben, hebben uiteraard het recht hun wagen in de buurt van hun huis te parkeren. Daarmee moeten we in elk geval rekening houden. We willen niet zo ver gaan als in Tokyo, waar men pas een wagen mag aanschaffen op voorwaarde dat men over een garage beschikt.

Er moeten meer parkeergarages komen en ze moeten beter worden benut. De heer Van Roye kent dit probleem zeer goed. We hebben thans de nodige middelen en uitrusting om de parkeergarages beter zichtbaar te maken, maar sommige uitbaters hebben nog altijd niet ingezien dat het aantal beschikbare plaatsen van buitenaf en liefst van op een afstand zichtbaar moet zijn.

Het Gewestelijk Bestemmingsplan bepaalt dat de gemeenten meer plaatsen moeten vrijmaken voor het openbaar vervoer. Ik wil merrouw Grouwels erop wijzen dat aangezien het parkeerbeleid hoofdzakelijk een gemeentelijke bevoegdheid is, het Gewest op dit vlak geen normen kan opleggen. De gemeenten bepalen zelf hoeveel parkeerplaatsen er komen. De controle wordt steeds door de gemeenten uitgevoerd, ook op de gewestwegen.

De uitbatingsvergunningen van sommige parkeergarages moeten binnenkort worden vernieuwd. Dat is een perfecte gelegenheid om in het kader van de bestaande vergunningen nieuwe voorwaarden op te leggen en de uitbaters te verplichten in de nodige infrastructuur te voorzien om het aantal beschikbare plaatsen zichtbaar te maken.

Ik ben ervan overtuigd dat dit probleem binnenkort van de baan zal zijn.

M. Van Roye, je connais très bien l'avenue Louise et son goulet. J'y passe souvent, en tram, à vélo, ou à pied.

Vous voulez tirer des lignes blanches mais vous savez bien que la ligne blanche n'est pas la solution.

Que se passe-t-il dans ce goulet ? Il est légal d'y rouler au milieu : c'est un site propre.

Si on y met une ligne blanche, beaucoup seront dans l'illégalité car à partir de 8 heures jusqu'à 18 heures, on y trouve des camions à l'arrêt. En conséquence, on est obligé de commettre un péché !

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Sauf si les heures de livraison étaient réglementées.

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. — Effectivement.

M. Michel Van Roye. — Actuellement, la police ne peut pas intervenir lorsque les voitures roulent sur le site propre du tram.

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. — Pourquoi la police n'interviendrait-elle pas afin d'interdire aux camions de stationner ?

Je suis tout à fait conscient que les chauffeurs doivent livrer leurs marchandises, donc s'arrêter. Le problème est justement qu'il n'y a pas d'heures fixées pour les livraisons, et cela concerne la commune.

M. Michel Van Roye. — Vous avez dans votre gouvernement un tenant des axes rouges.

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. — Ne croyez pas que la ligne blanche va résoudre le problème.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — J'ai, un jour, interpellé votre prédécesseur, Jean-Louis Thijs, afin d'interdire le stationnement dans l'avenue Louise pour le réserver entièrement aux livraisons. Là est le problème ! Les gens qui y stationnent ne sont pas nécessairement clients des magasins qui s'y trouvent. Ils y stationnent de manière tout à fait illégale et les contrôles sont rares ! Lorsque des contrôles sont effectués, ce qui est rare, je puis vous assurer que la circulation est plus fluide dans le goulet de l'avenue Louise.

De Voorzitter. — Mijnheer de Minister, staatssecretaris Delathouwer vraagt even het woord voor een toelichting.

Het woord is aan staatssecretaris Robert Delathouwer.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mijnheer Chabert, een witte lijn aanbrengen is niet nodig. Men moet gewoonweg de geldende reglementering doen respecteren. Een vrachtwagen die goederen komt leveren, moet vaak op de openbare weg stilstaan omdat de parkeerstrook door personenwagens is ingenomen. Vaak gaat het om plaatsen die de handelaars speciaal voor hun klanten reserveren.

Als men in Elsene en Sint-Gillis gedurende enkele weken zou controleren, waarbij het uiteraard duidelijk moet zijn dat het parket zal vervolgen, zouden de problemen vlug verdwijnen. Er worden

momenteel afspraken gemaakt met de nieuwe meerderheden in de gemeenteraden en met het parket over het vervolgingsbeleid bij verkeersovertredingen.

Ten slotte mag men niet denken dat het probleem van de leveringen in Brussel kan worden opgelost met nieuwe verkeersreglementen. In feite zijn de regels om het leveren te beperken tot bepaalde tijdstippen van de dag, onwettig omdat ze niet in de wegcode zijn opgenomen. We hebben minister Durant verzocht de uurregelingen voor de bestellingen in de wegcode op te nemen omdat processen-verbaal inzake het overtreden van deze regels anders geen enkele wettelijke basis hebben.

De Voorzitter. — Dames en heren, ik stel voor dat we ons strikt beperken tot het onderwerp van de interpellatie.

Het woord is verder aan minister Jos Chabert.

De heer Jos Chabert, minister van de Brussels hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Ik ben het eens met staatssecretaris Delathouwer dat het probleem kan worden opgelost via een efficiënte controle door de gemeenten.

Ik heb nog een indrukwekkende lijst van werken in uitvoering en werken die binnenkort van start gaan om de commerciële snelheid te verhogen. Ik zal verzoeken deze lijst aan het verslag toe te voegen.

M. le Président. — La parole est à M. Jean-Pierre Cornelissen.

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

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

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, comme d'habitude je vous ai écouté avec beaucoup d'attention et beaucoup de plaisir. Outre le fait que vous êtes un brillant homme politique, vous auriez aussi pu être un brillant funambule parce que vous parvenez, toujours et dans toutes les situations, à garder un équilibre remarquable et à utiliser à peu près tous les arguments. Je crois que vous pourriez, avec la même habileté, plaider le contraire de ce qui a été dit.

Nous n'allons pas refaire le débat, nous n'en avons pas le temps, vous non plus.

Nous sommes convaincus qu'il faut améliorer la fluidité du transport en commun de surface. Ce postulat posé, la seule question est de savoir quels moyens choisir pour le faire. Dans le cas précis que je vous ai signalé, il existe une alternative, qui consiste à supprimer une bande de stationnement. Je vous invite à observer le gabarit des immeubles qui se trouvent entre l'avenue de Jette et l'avenue Sermon, qui sont beaucoup plus bas que ceux situés entre l'avenue Sermon et l'avenue Charles Quint. Beaucoup de ces maisons sont unifamiliales. Va-t-on défendre les deux voire trois voitures par famille, qui doivent toutes trouver un emplacement sur la voie publique ?

Je constate que l'avenue du Panthéon, en face, ne comporte qu'une seule bande de stationnement, alors qu'elle est construite

pratiquement de la même manière que l'avenue des Gloires nationales. En outre, elle est bidirectionnelle alors que l'avenue des Gloires nationales est en sens unique, remontant vers la basilique.

Vous nous dites que cette alternative a été refusée autrefois par la commune de Ganshoren. Savez-vous que cette avenue hébergeait un riverain particulièrement illustre et influent, M. Beauthier, notre ancien collègue, par ailleurs bourgmestre de la commune ? Je pense que ces deux éléments sont importants.

Dire qu'on aurait refusé à l'époque cette solution parce qu'on se rapprochait trop des racines des arbres, c'est assez piquant car si on applique la solution prônée ici, où va-t-on ? Dire que cette voie a été créée pour le tram, c'est un anachronisme incroyable et je m'adresse à un « Koekelbergeois » dont la famille est de souche. Vous vous trompez ! Autrefois c'était une allée cavalière. A un certain moment, on a fait circuler le tram 10 et le « boerentram » à cet endroit-là. Je vous signale aussi que les communes se sont battues, à l'époque, pour recréer à cet endroit un site convenable.

Je note avec beaucoup d'amusement la volonté d'en appeler à la démocratie et à l'avis des riverains, en espérant qu'ils seront très altruistes !

Petite question complémentaire, qui touche De Lijn. Il est bien évident qu'il ne s'agit pas d'agir selon que les compagnies sont flamande, wallonne ou bruxelloise. Si c'était le TEC, le raisonnement serait le même.

Je fais une différence entre une compagnie supportée par les deniers de la Région bruxelloise et une autre. Vous avez dit : ces travaux sont liés au RER. Et vous avez admis qu'on les paie. D'où ma question : est-ce normal que l'on paie dans ce cadre-là pour une société qui n'est pas bruxelloise ? Si c'est le cas en vertu de l'accord de coopération qui a été signé sous votre prédécesseur, quelles sont les compensations qu'obtient Bruxelles à d'autres endroits ? Je suppose qu'en ce qui concerne le RER, on ne va pas payer à certains endroits « pour le plaisir », sans avoir quelques compensations.

C'est un problème de principe qui se pose.

Mme la Présidente. — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. JOEL RIGUELLE A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT « LE RAPPORT ANNUEL 2000 DU SERVICE DE MEDIATION DE LA STIB »

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOEL RIGUELLE TOT DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE

HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « HET JAARVERSLAG 2000 VAN DE OMBUDSDIENST VAN DE MIVB »

Bespreking

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

M. Joël Riguelle. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, le rapport annuel 2000 du service de Médiation de la STIB vient de nous parvenir et mérite qu'on s'interroge sur la suite donnée à un certain nombre de remarques et suggestions qu'il contient. Sa lecture est, par ailleurs, extrêmement intéressante.

Il faut souligner que, depuis sa création en 1991, le nombre de cas soumis au médiateur n'est pas en augmentation sensible. On notera que le nombre de cas traités dans le cadre de la fraude est important et que les surtaxes atteignent un montant de 100,5 millions en 2000 contre 79 millions en 1999. Le renforcement du contrôle est-il à l'origine de cette augmentation ou les clients auraient-ils une tendance croissante à la fraude ?

Je voudrais par ailleurs pointer quelques points concrets soulignés dans ce rapport.

Suite aux remarques de clients aveugles concernant le nouveau moyen d'ouverture des portes sous forme de boutons poussoirs, la direction de la STIB a informé le médiateur que les besoins des aveugles seraient mieux pris en compte à l'avenir. Dans ce cas précis comme dans d'autres, la concertation, voire la simple information via La Maison des Aveugles et la Ligue Braille, s'impose. La STIB a-t-elle mis en place cette concertation de manière structurelle ? De manière générale, la concertation est-elle organisée avec les représentants de personnes à mobilité réduite ?

La suppression de certains abribus sur le tronçon des lignes 92, 93 et 94 à hauteur du Sablon mais aussi de la Place Royale, rue de la Régence et Montagne de la Cour, place les clients dans des situations d'attente peu confortables. L'aménagement du tracé royal serait à l'origine de cette situation. Le médiateur a demandé en septembre 2000 à la STIB d'intervenir auprès de la ville de Bruxelles. Cette intervention a-t-elle eu lieu et quelles en furent les résultats ?

Le stationnement sauvage des automobiles sur les aires d'arrêts pose toujours problème, apparemment, et certains conducteurs de bus, sans doute résignés, prennent l'habitude de mal se ranger aux arrêts, ce qui handicape l'accès de certains voyageurs. A cet égard, la STIB et l'AED poursuivent-ils l'installation d'arrêts avancés et à quel rythme ? Et la collaboration avec les polices locales est-elle poursuivie efficacement afin d'éviter le comportement peu convivial des automobilistes ?

Parmi les incidents de perception relatés dans le rapport, il est fait allusion au fait qu'un père de famille qui avait demandé le remboursement d'un abonnement scolaire pour raisons médicales s'était fait débouter dans un premier temps par le service commercial pour obtenir, dans un deuxième temps satisfaction, suite à l'inter-

vention du médiateur. Au-delà de ce cas ponctuel, quelle est l'attitude de la STIB vis-à-vis de demandes de remboursement pour raisons médicales, notamment dans le cas de maladies de longue durée, et ce tant pour les adultes que pour les enfants ?

A plusieurs reprises, il est fait allusion à la difficulté d'accès en chaise roulante dans les stations de métro, mais aussi au refus de certains chauffeurs de bus de laisser accéder les clients en voiturette aux véhicules. Globalement, la STIB examine-t-elle la possibilité de répondre concrètement à ces demandes, tant dans le cadre d'investissements dans les stations que pour la formation des agents ?

Enfin, une formation est-elle proposée aux préposés en mezzanine, au personnel de conduite ou aux stewards pour qu'ils puissent avoir les réactions adéquates lorsqu'ils rencontrent des problèmes avec de très jeunes enfants ou, par ailleurs, avec des jeunes adolescents au comportement difficile ? (*Applaudissements sur les bancs PSC.*)

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, ik zal ook vlug antwoorden.

De MIVB houdt onmiddellijk rekening met alle opmerkingen die binnenkomen.

L'augmentation des constats de fraudes et de surtaxes est due au renforcement de la sécurité.

En effet, le nombre de personnes contrôlées par le service compétent est monté à 1.652.000 en 2000 contre 1.040.000 en 1999, soit une augmentation de 59 %.

Une concertation structurelle régulière est également prévue avec la Maison des Aveugles et la Ligue Braille. Bien entendu, le problème du stationnement sauvage se pose toujours : les automobiles rendent difficile l'accès des handicapés aux transports en commun. Mais comme nous avons déjà longuement parlé de cela aujourd'hui, je ne vais pas y revenir.

Il y a aussi la question des quais et des trottoirs. Nous sommes en train de les réaménager dans les stations de métro.

Quant aux demandes de remboursement pour raisons médicales, notamment dans le cas de maladies de longue durée, aussi bien pour les adultes que pour les enfants, la STIB examine méticuleusement les cas qui donnent droit à un remboursement de l'abonnement annuel contracté, au prorata de l'utilisation.

Les membres du Comité Consultatif des Usagers n'ont pas encore reçu ce nouveau rapport car le renouvellement et la nomination des membres viennent seulement d'être arrêtés et la prochaine réunion de ce comité est prévue en juillet.

Voilà, Madame la Présidente, j'en termine. Je pense avoir été suffisamment bref. Si certaines questions n'ont pas reçu de réponse, je suis prêt à répondre à des questions orales ou écrites.

Mme la Présidente. — Si des compléments de réponse doivent être donnés, on peut les fournir en commission. Nous aurions voulu consacrer un grand débat à ce problème mais presque toutes les questions posées ont déjà été évoquées au cours du débat relatif au contrat de gestion. Nous en avons reparlé parce que nous avons voulu respecter la transparence de ce Parlement.

La parole est à M. Joël Riguelle pour une très courte réplique.

M. Joël Riguelle. — Madame la Présidente, comme cette manière de travailler est un peu frustrante, je poserai à nouveau mes questions par écrit pour obtenir des réponses précises.

Mme la Présidente. — Le sujet est important. Mais, de toute manière, les questions n'auront pas beaucoup d'écho.

M. Joël Riguelle. — Je suis désolé mais le rapport du médiateur fait état d'un certain nombre de problèmes notamment pour les handicapés et les malvoyants. Dès lors, dire que les questions n'auront pas beaucoup d'écho, c'est dommage car pour ces personnes-là, elles ont beaucoup d'importance.

Mme la Présidente. — Ce n'est pas ce que je veux dire, Monsieur Riguelle. Je veux simplement vous rappeler que, dans la discussion du contrat de gestion, les intervenants ont déjà évoqué ces problèmes. Mme Meunier, notamment, a fait largement écho aux problèmes des personnes à mobilité réduite. Elle a parlé de la problématique des personnes malentendantes, malvoyantes ou à mobilité réduite.

Ce débat peut se poursuivre si vous le souhaitez mais je vous propose d'y consacrer une journée en commission, en présence du ministre.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Je suis toujours présent en commission. Je n'ai jamais répondu à autant de questions que ces dernières années !

Mme la Présidente. — C'est exact, Monsieur le Ministre. On pourrait donc reprendre ce débat plus longuement en commission.

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. — Si l'on me pose des questions écrites, je serai en mesure de fournir tous les renseignements voulus.

Mme la Présidente. — Vous êtes le ministre qui avez le moins mauvais bulletin !

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

**INTERPELLATION DE MME DOMINIQUE BRAECKMAN A
M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES
TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE**

**CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE,
CONCERNANT « LES CATEGORIES DE PERSONNES
POUVANT BENEFICIER D'UN ABONNEMENT DE LA
STIB »**

Discussion

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW DOMINIQUE
BRAECKMAN TOT DE HEER JOS CHABERT, MINISTER
VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRAND-
BESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BE-
TREFFENDE « DE CATEGORIEEN VAN PERSONEN DIE
RECHT HEBBEN OP EEN MIVB-ABONNEMENT »**

Bespreking

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Dominique Braeckman pour développer son interpellation.

Mme Dominique Braeckman. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, on peut lire, dans le rapport de 1999, que la STIB se définit comme une entreprise publique à missions de service public, n'envisageant pas seulement ses prestations en fonction d'une efficacité maximale, mais aussi en se voulant proche de chaque catégorie de citoyens. Cette affirmation de principe ne peut qu'entraîner l'adhésion de tout un chacun. Mais elle suppose un travail sémantique qui passe, notamment, par la définition de ce qu'est un citoyen, de ce que sont « les catégories de citoyens », notions évoquées par le texte. Cela équivaut à se poser la question suivante : « Existe-t-il certaines femmes, certains hommes ne faisant pas partie des citoyens ? ». Si on s'en réfère au dictionnaire, « un citoyen n'est autre que l'habitant d'une ville ». Ou bien : « celui qui est habilité à jouir du droit de cité sur son territoire. ». Mais qu'est-ce qu'un « droit de cité » ?

Apparemment, la STIB a pu y voir clair dans la définition des catégories de citoyens, puisque certains habitants de notre Région ont la faculté de se procurer des abonnements, d'autres pas. Je pense, notamment, à certaines catégories d'usagers qui subissent une discrimination par rapport à d'autres, dans leur volonté d'acquérir un abonnement.

Pour tirer ces conclusions, je me base sur des articles de presse relayant un communiqué de l'association NoMo, communiqué relatif à l'impossibilité pour certaines personnes d'acquérir un abonnement à la STIB. En effet, l'association rappelle que pour acheter un abonnement, il faut être en possession de papiers d'identité en règle. Les militants de NoMo l'ont d'ailleurs vérifié par eux-mêmes en se présentant dans diverses agences commerciales de la STIB, dépourvus de pièces d'identité. Ils ont dû se rendre à l'évidence : sans papiers, pas d'abonnement. Sans abonnement, il ne reste qu'à acquérir des titres de transport plus coûteux en cas d'usage régulier, que ce soit des billets de 1, 5 ou 10 voyages.

La STIB a réagi vivement à ce communiqué, trouvant étranges les propos de NoMo. Tirons donc les choses au clair et précisons-les au maximum.

Le ministre peut-il confirmer ces constatations émises par l'association et nous faire savoir, le plus précisément possible, quelles

sont les consignes et critères imposés pour la délivrance ou pour le refus d'abonnement ? En d'autres termes, quelles sont les personnes qui peuvent prétendre à un abonnement ? Où se situe la frontière de la citoyenneté – version STIB – au milieu de la profusion de statuts qui existent ?

En effet, il y a pléthore de statuts différents. Quelles sont, parmi les personnes suivantes celles qui peuvent prétendre à un abonnement ? Sans être exhaustive, je voudrais citer quelques statuts :

— l'attestation d'immatriculation modèle B – carte mauve – et modèle A – carte orange;

— le CIRE – certificat d'inscription au registre des étrangers – carte souvent valable 1 an;

Ces personnes ont-elles droit à un abonnement ?

— les personnes hors UE, inscrites régulièrement au registre de la population;

— il y a encore les personnes en procédure de demande de régularisation. Même si cette procédure de régularisation prend un retard considérable, ont-elles droit à un abonnement ?

— il y a les personnes en demande d'asile, attachées à un centre d'accueil ou inscrites dans une commune avec un code 207. Cela devient très technique mais il faut savoir qu'aux différents stades de leur procédure, les demandeurs d'asile bénéficient de statuts différents : annexes 25 et 26, annexe 25bis ou 26bis, annexe 35.

Qui peut prétendre à un abonnement ? Produire un passeport avec une identité et une nationalité étrangères permet-il l'accès à un abonnement ? Il y a les usagers des transports en commun et habitants de la cité qui vivent en dehors de ces procédures, appelés généralement « clandestins ». Peuvent-ils avoir accès au système des abonnements ?

Il semblerait, en tout cas, que ce soit principalement pour cette dernière catégorie de personnes, qu'il y ait un obstacle qui me paraît peu compatible avec la notion de service public censé placer tous les usagers sur un pied d'égalité. A moins qu'il y ait des raisons pour les exclure ? J'aimerais savoir lesquelles.

Certains avancent qu'il y a des milliers de personnes concernées dans notre région par la clandestinité : ces personnes vivent ici parfois depuis longtemps et se déplacent comme tout un chacun. Il y a fort à parier que ces « sans-papiers » vivent souvent des situations difficiles, tant d'un point de vue humain que financier.

A l'heure où la politique des transports en commun en Région bruxelloise s'oriente vers la gratuité ou quasi pour nombre de ses usagers – pensionnés, personnes handicapés, enfants ... – ce qui est une décision plus que louable, l'exclusion d'une partie des usagers de certaines formules n'est sans doute pas logique.

Dans le même ordre d'idées, depuis le 16 avril dernier, les personnes bénéficiant du statut de VIPO peuvent obtenir un abonnement au prix réduit de 300 francs belges par mois. Dans un courrier adressé par le ministre aux Parlementaires, nous trouvons la définition

de VIPO : veuves, pensionnés, handicapés, chômeurs âgés de longue durée ... vivant en dessous d'un certain seuil de revenus.

Or, les catégories de personnes citées dans la première partie de mon interpellation sont aussi parfois veuves, invalides, orphelins. Le ministre peut-il nous préciser qui, parmi toutes ces personnes « venues d'ailleurs », peut prétendre à l'abonnement réduit ?

Les enfants jusqu'à 12 ans bénéficieront de la gratuité des transports en commun. C'est une initiative que je me permets de saluer ! Mais tous les enfants, qu'ils soient nés de parents belges ou relevant d'une des multiples catégories citées précédemment, bénéficieront-ils de la gratuité à partir du 1^{er} septembre ?

En conclusion, ne serait-il pas plus simple et plus cohérent que les abonnements puissent être mis en vente pour n'importe quel demandeur pourvu d'une photo lui correspondant, ou peut-on imaginer l'une ou l'autre solution alternative pour remédier à l'exclusion du système des abonnements d'une partie des usagers ?

Ne serait-ce pas juste par rapport à des personnes qui, souvent déjà cumulent bon nombre de difficultés dans leur existence et ne serait-ce pas cohérent par rapport à vos objectifs qui sont notamment l'incitation à utiliser plus régulièrement les transports en commun, ainsi qu'un « focus client » qui doit permettre une nouvelle relation avec les utilisateurs et plus de souplesse dans les réponses apportées ? (*Applaudissements.*)

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

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la Présidente, chers Collègues, comme la STIB qui a eu l'occasion de répondre par courrier à une question du Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme en novembre dernier, je vous confirme qu'elle n'exclut aucune personne des transports en commun, en général, et de l'achat d'un abonnement, en particulier.

En ce qui concerne l'application du règlement, les employés de la STIB demandent aux acquéreurs d'abonnements un document légal qui prouve leur identité. Cette mesure ne permet pas seulement à la STIB de mieux connaître les usagers et de les informer, elle est surtout utile aux abonnés eux-mêmes, en cas de contrôles ou de vols d'abonnement, par exemple pour faire établir des duplicata.

Chaque Belge ou personne résidant en Belgique doit pouvoir s'identifier, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 28 juillet 1985 ou à la loi du 15 décembre 1980, respectivement.

L'accusé de réception délivré et signé par la commune de résidence du candidat à la régularisation est une pièce justificative valable, à défaut d'autres pièces d'identité.

Il en est de même pour les personnes dont le séjour en Belgique n'est valable que durant un temps précis et qui sont munies d'un document d'expulsion du territoire.

Les services concernés de la STIB tiennent compte de ces preuves administratives.

En conclusion, je confirme que toutes les personnes ont droit à un abonnement STIB, en ce compris les candidats à la régularisation, du moment qu'ils peuvent s'identifier.

Les militants NoMo ne sont évidemment pas des candidats à la régularisation, et ne disposent, dès lors, pas de ce formulaire.

Ne déclinant aucune pièce d'identité ou document valable, aucune suite n'a évidemment été donnée aux demandes des militants du NoMo dans les agences de la STIB.

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Dominique Braeckman.

Mme Dominique Braeckman. — Madame la Présidente, je remercie le ministre de sa réponse. Vous dites, Monsieur le Ministre, que les personnes doivent montrer un document prouvant leur identité. Dès lors, une personne en situation illégale mais qui peut prouver son identité pourrait-elle obtenir un abonnement de la STIB ?

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. — La réponse est oui.

Mme Dominique Braeckman. — Je vous remercie.

J'en viens à ma deuxième question : tous les enfants, sans exclusion, s'ils ont moins de 12 ans, peuvent-ils bénéficier de la gratuité à partir du 1^{er} septembre prochain ?

Mme la Présidente. — J'ai l'impression que le ministre a déjà répondu à votre question.

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. — Oui, Je l'avais déjà dit et je le répète.

Mme Dominique Braeckman. — Je voulais que ce soit acté. Je vous remercie.

Mme la Présidente. — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME GENEVIEVE MEUNIER A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT « LA PROLONGATION DU METRO A SCHAERBEEK ET A BERCHEM-SAINTE-AGATHE »

Discussion

INTERPELLATIE VAN MEVROUW GENEVIEVE MEUNIER TOT DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUS-

**SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET
OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING
EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « DE
VERLENGING VAN DE METROLIJN IN SCHAARBEEK
EN IN SINT-AGATHA-BERCHEM »**

Bespreking

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Geneviève Meunier pour développer son interpellation.

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, je vous ai interrogé il y a très peu de temps sur les suites données au rapport de synthèse de l'étude pré-métro pour l'axe Nord/Sud.

Je me dois de revenir sur cette question car j'ai eu connaissance d'un élément neuf important. Lors de la discussion du contrat de gestion de la STIB, votre représentant a parlé d'un projet de tunnel partant de la gare du Nord vers la rue Rogier pour le tram 90.

De plus, lors d'une rencontre récente entre les responsables communaux de Schaerbeek et ceux de la STIB, ceux-ci ont évoqué en termes de projets très clairs et presque définitifs le fait qu'un tunnel sera construit dans quatre ans en dessous de la rue Rogier; un tunnel serait aussi construit de la gare du Nord à la place Liedts.

En tant que parlementaire membre effective de la commission de l'Infrastructure, je suis extrêmement choquée sur la forme et sur le fond.

Je ne comprends pas qu'en réponse à ma question bien précise sur l'axe Nord/Sud, le ministre ait omis de mentionner ce projet qui est présenté comme certain par les responsables de la STIB.

Je ne comprends pas sur le fond comment le ministre peut me dire « qu'une analyse et une discussion quant au fond n'ont pas encore eu lieu » alors que pour la STIB, ce projet semble acquis. Je ne comprends pas non plus pourquoi le ministre a omis de mentionner cette alternative alors que ce dossier d'étude a été décidé en Conseil des Ministres.

La parcour des trams 52, 55, 56 sur le tronçon gare du Nord/Cage aux Ours est fort fréquenté et il est normal que des études examinent une extension de sa capacité.

J'ai appris par ailleurs qu'on envisage de supprimer le terminus du 56 de la Cage aux Ours pour le faire passer avenue Rogier. Le tram 52 serait lui aussi dévié par le Quai des Usines et perdrait sa desserte Liedts/Lambermont.

Ce tronçon ne serait, dès lors, plus desservi que par le 55, ce qui est nettement insuffisant.

Je pense que derrière tous ces projets de modifications, il y a une stratégie délibérée de couper les différentes branches d'un même tronçon pour le limiter à un seul tronc qui est la préfiguration d'un métro et où les deux projets de tunnels n'en sont que les conséquences logiques. Je voudrais aussi rappeler au ministre que ce périmètre fait, en ce moment, l'objet d'un contrat de quartier Aerschot et que ce projet de tunnel risque d'anéantir les efforts faits par la commune pour le réhabiliter.

Dans le cadre de mon interpellation sur le bouclage, je conclusais là aussi qu'un scénario caché était organisé pour continuer le métro vers la chaussée de Gand, car avoir seulement un bouclage technique sans transporter plus de voyageurs n'a pas beaucoup de sens et est fort coûteux pour peu d'améliorations en termes de mobilité.

Dans ce dossier aussi, vous mettez en place toutes les pièces d'un puzzle qui va logiquement aboutir à un seul choix : le métro lourd et coûteux alors qu'un tram rapide, moins cher, peut facilement s'intégrer sur cet axe. Tout ce scénario sans aucun débat public et en l'absence totale de transparence, ce n'est pas acceptable.

Il me revient d'ailleurs que le Conseil des Ministres aurait décidé récemment des études complémentaires sur la liaison Nord/Sud, la déviation du tram 56 et, bien logiquement, l'extension du métro sous la chaussée de Gand.

Il me semble que cela mérite débat en toute transparence. Le grand reproche que je vous fais, Monsieur le Ministre, c'est que vous répondez ponctuellement aux questions des parlementaires, en en disant le moins possible; vous refusez un débat ouvert avec les parlementaires, mais aussi avec les citoyens, les usagers, sur la politique à moyen et long termes, sur les investissements qui y seront consacrés dans les prochaines années.

Ecolo reconnaît que le métro est un moyen efficace pour de nombreux voyageurs, mais tient à rappeler que le métro coûte cher – 1 km métro coûte 4 milliards pour 200 millions pour le tram – que les travaux qu'il engendre sont traumatisants pour les quartiers traversés, qu'il n'est pas utile partout car il faut un nombre suffisant de voyageurs – cela a été confirmé par l'étude de l'IGEAT/ULB – et qu'un tram rapide en site propre peut être tout aussi efficace.

Nous voulons donc qu'il y ait à temps un débat ouvert au Parlement et dans la société sur la possibilité d'un prolongement du métro, et surtout que le débat ne reste pas confiné aux mains de quelques techniciens et de quelques politiciens. Je voudrais dès lors, Monsieur le Ministre, que vous répondiez à ces quelques questions :

1. Pouvez-vous confirmer que le gouvernement a marqué son accord sur les études précitées ?

2. Est-il normal que la STIB présente ce projet de tunnel Rogier aux responsables communaux comme un fait certain, alors que vous m'avez répondu à une récente question parlementaire qu'il n'y avait encore eu aucune discussion de fond ?

3. Pouvez-vous anticiper un débat ouvert et transparent sur le prolongement du métro ou du tram dans les cinq ou dix prochaines années en Région bruxelloise, débat qui se tiendrait au sein de ce Parlement et qui associerait les usagers plus âgés sans vous contenter, comme vous en avez l'habitude, d'un débat *a posteriori* ?
(*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

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

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je pense que Mme Meunier a de bonnes raisons de poser le problème comme elle le fait, y compris en termes de transparence vis-à-vis des parlementaires.

J'ai régulièrement interrogé le ministre dans le même sens en ce qui concerne le réaménagement de l'espace public de la Place Liedts, notamment en fonction de la vitesse commerciale des transports en commun, ce qui est tout à fait raisonnable. Il était légitime de trouver des solutions pour y améliorer la vitesse des trams. Aujourd'hui encore, un certain nombre de problèmes similaires se posent.

Quel n'est pas mon étonnement d'entendre certains dire aujourd'hui, quand on évoque les réaménagements nécessaires Place Liedts, que c'est déjà trop tard, que c'est du passé !

On aurait pris à la Région la décision de construire un tunnel, de sorte que les trams ne passeraient plus en surface Place Liedts.

Il semble que sur ce point aussi nous avons le droit de comprendre, Monsieur le Ministre, d'autant que vous avez dit que vous ne feriez plus rien en sous-sol si ce n'était pas déjà engagé par vos prédécesseurs. Nous voudrions être sûrs que vous n'allez pas engager une nouvelle solution qui permettrait à un successeur de dire la même chose que vous !

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

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la Présidente, tout comme la STIB l'a déjà dit à plusieurs reprises, je voudrais répondre que l'extension du réseau des transports en commun requiert bon nombre d'études. Parfois, ces études aboutissent à une décision, mais pas toujours.

Les différents plans et projets pour agrandir le réseau peuvent être subdivisés en trois catégories.

Une première catégorie prévoit des extensions et des modifications, par exemple, le prolongement de la ligne 55. Des projets sont en cours d'exécution.

Une deuxième catégorie concerne les projets d'extension qui sont également prévus dans le contrat de gestion, mais dont les nouveaux frais d'exploitation ou frais modifiés en matériel roulant éventuels donneront lieu à une nouvelle convention. Il s'agit de projets dont le contrat de gestion prévoit la réalisation, mais dont la réalisation ne sera pas nécessairement intervenue pour la fin du contrat.

Pour la troisième catégorie enfin, je mentionnerai des extensions qui ne sont pas décrites dans le contrat de gestion, mais pour lesquelles le gouvernement a décidé de réaliser une étude dans le cadre de l'actualisation du plan Iris. Exemples : la liaison Nord/Sud, en ce compris la construction éventuelle d'un tunnel – il ne s'agit aucunement d'un métro – entre le CCN et l'avenue Rogier, la déviation de la ligne 56 par Meiser vers l'avenue Marcel Thiry.

Voilà ce qui est prévu dans les décisions éventuelles pour l'avenir.

M. Denis Grimberghs. — Pourquoi ne lisez-vous pas la fin de la phrase ? « Et l'extension du métro par la chaussée de Gand ».

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. — Parce que je ne la lis pas !

M. Denis Grimberghs. — Vous avez remis ce texte. Tout le monde a ce texte. C'est la réponse à ma question, que vous m'avez transmise.

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. — Ce qui compte, c'est ce que je dis ici. J'ai dit qu'il n'y aurait pas de nouvelle décision en ce qui concerne le métro, pendant que je serai ministre des transports.

C'est dans cette troisième catégorie que je vous demande de situer l'étude réalisée par l'association de bureaux d'études Semaly-Agora, que je vous ai transmise. Je n'ai rien caché. Vous m'interrogez comme si j'étais un homme coupable, dangereux, qui cache des choses, puis qui va construire un petit tunnel sans vous en avertir. Il ne faut pas exagérer !

Cette étude a montré diverses faiblesses structurelles de l'axe Nord/Sud, qui se traduisent par une faible part modale des transports en commun dans certains secteurs desservis par cet axe.

Il faut pouvoir en discuter sereinement, et pas toujours en pointant un doigt accusateur comme si nous commettions des crimes. Dites à vos collaborateurs, quand ils vous préparent de bonnes interventions, qu'ils ne doivent pas toujours nous attaquer. Il ne faut pas toujours vous fâcher, ce n'est pas bon pour votre santé, ni pour la mienne !

Mme Geneviève Meunier. — Je vous ai interpellé il y a deux mois. Vous ne m'avez pas parlé de ce tunnel-là !

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. — Au niveau des communes, cette étude fait apparaître que Uccle et Evere, et dans une moindre proportion Schaerbeek, sont des communes d'où viennent un nombre important de voitures à l'heure de pointe du matin.

L'étude s'est donc attachée à trouver des solutions optimales pour augmenter fortement l'attractivité des lignes de tram desservant cet axe.

Parmi les actions à mener, le consultant a identifié la création éventuelle – cela n'a donc pas été décidé en « stoemelings » – d'un tunnel entre la station Nord et l'avenue Rogier comme alternative à un plan de circulation drastique supprimant tout trafic dans la rue Rogier.

En effet, le tram 90 connaît depuis quelques années des difficultés pour parcourir les quelque trois cents mètres qui séparent la rue des Palais de la chaussée de Haecht, dans les 2 sens.

C'est un problème, essayons de le résoudre ! Je ne le fais pas pour le plaisir de creuser des tunnels !

La solution du tunnel éviterait le détour par la place Liedts – qui reste desservie par d'autres lignes – et permettrait de réaliser un gain de six à onze minutes sur la durée de parcours selon l'heure.

Il ne faut pas à la fois vouloir la fluidité et ne pas la vouloir ! Je ne dis pas que c'est cette solution que je vais retenir. Si vous en avez de meilleures, présentez-les nous.

Cela démontre qu'il ne faut pas rejeter *a priori* des solutions.

Néanmoins je préférerais que la commune opte pour un plan de circulation libérant cette rue du trafic, les trams y restent bloqués là pendant une bonne dizaine de minutes !

Ne peut-on pas discuter de ce problème sereinement ?

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Un axe que l'on veut rendre plus performant par ailleurs, comme vous l'avez dit à propos du 23 et du 90, sur une autre partie de son itinéraire !

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, il faudrait libérer les rues Gallait et Van Oost de cette circulation.

C'est trop facile pour les communes de dire : « C'est scandaleux, on va à nouveau construire un tunnel ! ». Mais quand je demande aux communes si elles peuvent libérer les rues pour laisser passer les trams, elles me répondent par la négative. C'est facile de critiquer, mais il faut aussi savoir prendre ses responsabilités à un certain moment. Il ne suffit pas de venir répéter ici que rien n'est bon, que tout ce que je fais ne ressemble à rien.

Mais quelle est votre solution, Madame Meunier ?

Mme Geneviève Meunier. — Je l'ai dite.

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. — Non, vous n'avez rien dit du tout ! Vous n'avez pas de solution à ce problème et nous cherchons ensemble cette solution. Ici, je sais que vous n'êtes pas responsable puisque vous n'êtes pas dans la majorité.

Mme Geneviève Meunier. — Nous y sommes à Schaerbeek et nous prendrons nos responsabilités.

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. — A un certain moment, il faut prendre vos responsabilités. Vous ne pouvez pas en même temps me dire que c'est scandaleux, ces trams sont bloqués pendant dix minutes, et ne pas être d'accord quand je propose une solution.

Je trouve que cette attitude n'est pas responsable vis-à-vis des personnes qui subissent ce blocage.

Nous allons donc libérer ces rues et les trams pourront alors circuler très vite.

M. Denis Grimberghs. — Mais, Monsieur le Ministre, ce Parlement est prêt à avoir des débats avec vous en commission sur ce genre de sujet.

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. — Ne faites pas de populisme !

M. Denis Grimberghs. — Pas dans l'autre sens non plus ! Nous n'allons pas avaler tout le plan de la PTU des années 60 ! Faites-nous confiance ! Cette ère-là est terminée !

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. — Les solutions de surface ne peuvent en effet avoir un caractère efficace que moyennant une politique volontariste.

Si des représentants de la STIB et de l'AED ont abordé le sujet avec la commune, c'est pour la rendre consciente des enjeux et des besoins de ses clients.

A aucun moment, il n'a été fait mention d'une décision définitive, pour la bonne raison qu'il n'y en a pas.

Si lors de la réunion de la commission de l'Infrastructure du 25 avril 2001, je ne vous ai pas explicitement parlé d'un tunnel entre le CCN et la place Liedts, c'est parce que votre question, qui était posée de façon générale, concernait le suivi des différents scénarios, dont ce tunnel de liaison. Ce scénario était d'ailleurs mentionné parmi d'autres dans l'étude qui vous a été transmise en décembre 2000.

Le plan qui consiste à améliorer l'axe Nord/Sud « tous azimuts », comme préconisé dans l'étude Semaly, est tout le contraire de la mise en métro de l'axe Nord/Sud puisqu'il y a dispersion géographique de la zone d'attractivité vers le nord-est (avenue Rogier), le nord (Haren) et le nord-ouest (Neder-Over-Heembeek et Laeken), en lieu et place de la concentration, dont Mme Meunier parle.

Je le répète, le gouvernement n'a pas encore statué sur le devenir de cet axe.

Le Plan régional d'Affectation du Sol, qu'il a arrêté en janvier 2001, n'exclut toutefois aucune solution mais n'en n'impose *a contrario* aucune.

Une étude d'accessibilité de Berchem-Sainte-Agathe est à mener avant la fin 2001, sur la base notamment des éléments contenus dans le PRAS.

Cette étude concerne évidemment aussi la chaussée de Gand, qui traverse la commune sur 1,8 km.

Je n'en envisage pas d'autres extensions du métro de ce côté de la Région que le bouclage, étant donné que les transports en commun y drainent actuellement déjà 40 % de la part de marché des déplacements mécanisés à l'heure de pointe, alors que des besoins pressants en mobilité alternative se font sentir ailleurs.

Ainsi que je l'ai exposé lors de la présentation du contrat de gestion en commission de l'Infrastructure, ma priorité porte sur :

— l'achèvement du programme en cours;

— le bouclage avec terminus éventuel d'une branche de l'axe Est-Ouest à la Gare de l'Ouest;

— la commande du matériel roulant complémentaire qui en résulte;

— l'achat de trams de grande capacité pour faire face à l'augmentation de clientèle.

Quant au débat sur le devenir du métro dans les prochaines années, je pense qu'il doit être mené dans le cadre de la mise à jour du plan des déplacements Iris.

Les moyens de transports en commun doivent en effet être calibrés en fonction du nombre attendu de clients.

L'étude Semaly a identifié ces marges et a préconisé une solution basée sur des tramways de grande capacité pour l'axe Nord/Sud pour la prochaine décennie.

Réitérant ma demande d'il y a quelques semaines, je vous prie de ne réengager le débat concernant les extensions du métro que vers la fin 2001 ou en 2002, mais cela ne se fera plus sous cette législature, vu que les études de la STIB sur les « besoins métro 2005-2010 » ne me parviendront qu'à ce moment.

Donc, continuons le dialogue mais de grâce, faisons-le dans la sérénité ! (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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. — Mevrouw de Voorzitter, het Bureau heeft beslist een groot mobiliteitsdebat te organiseren. Blijkbaar houden sommigen thans een interpellatie met de bedoeling de vraagstelling te verruimen en er het gewestelijk bestemmingsplan bij te betrekken.

Ik bevestig de verklaring van minister Chabert dat wij ervoor hebben geopteerd om noch in de loop van deze regeerperiode, noch daarna het thema metro prioritair te onderzoeken. We moeten ons evenwel over de toekomst bezinnen en met alle mogelijke elementen rekening houden.

De voorbije jaren hebben de groenen kritiek geformuleerd op de mogelijkheden om Erasmus te bereiken. Hun kritiek was volgens mij terecht want, hoewel met betrekking tot dat probleem een zevental alternatieven werden bestudeerd, hadden deze allemaal met de metro te maken.

We mogen evenmin het tegengestelde doen. Toekomstige verbeteringen voor de metro op de noord-zuidverbinding moeten in het gewestelijk bestemmingsplan als zware ondergrondse infrastructuur worden ingeschreven. De werkzaamheden, zowel voor de metro als voor de pre-metro, worden als metrowerken aangeduid. Als men alternatieven wil onderzoeken, moet de metro er in elk geval bij worden betrokken. Ik heb een onderzoek gelast in het kader van de actualisering van het Irisplan. Dit geldt ook voor het verlengen van de lijn van Molenbeek naar Sint-Agatha-Berchem. Op het gewestelijk bestemmingsplan loopt de lijn helemaal niet naar Sint-Agatha-Berchem, maar

tot een stukje voorbij het station Ossegem omdat daar een afslag moet komen. Ik wil er de nadruk op leggen dat de regering heeft beslist deze mogelijkheid niet prioritair te onderzoeken.

Bovendien zal er in het bestemmingsplan nog een derde versie komen. Ik heb beslist dat er in de eerste plaats aandacht moet worden besteed aan een betere verbinding met het AZ van de VUB. Dit onderzoek heeft voorrang op de studies over de noord-zuidverbinding en over de Gentssteenweg. Ik pleit voor deze verbinding niet voor de metro, maar ik sta erop dat alle mogelijkheden grondig worden onderzocht.

Men kan uiteraard eindeloos vragen blijven stellen over deze materie. Ik heb reeds herhaaldelijk gezegd dat we in het verleden niet voldoende rekening hebben gehouden met de mening van de burgers. Deze fout zullen we voortaan niet meer maken, we zullen de burgers uitgebreid aan het woord laten. Dit zal leiden tot de actualisering van het Irisplan, waarover we over twee jaar zullen kunnen beschikken.

Mme la Présidente. — Après avoir entendu les différents intervenants, je pense qu'un large débat en commission sera indiqué.

La parole est à Mme Geneviève Meunier.

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, en ce qui concerne ma question sur l'axe nord-sud, il est étrange que le ministre n'ait pas mentionné les deux projets de tunnel qui ne sont pourtant pas négligeables.

Par ailleurs, et sur ce point, le ministre n'a pas répondu, comment se fait-il que des hauts responsables de la STIB aient présenté aux responsables communaux ces deux projets comme quasiment définitifs ? J'ai en ma possession des PV à ce sujet; je puis vous les communiquer si vous le souhaitez, Monsieur le Ministre. C'est ce qui a attiré mon attention sur l'état d'avancement de ce dossier, puisque j'avais été rassurée par la réponse que vous aviez donnée à ma question orale, Monsieur le Ministre. Dire que l'on n'a pas de projet, c'est faux.

Vous ne m'avez pas entendue dans mon intervention en ce qui concerne le contrat de gestion et, dans cette interpellation, on propose un tram en site propre, de l'avenue de la Reine, en passant par la rue Gallait pour aller jusqu'à la Cage-aux-Ours. Donc, nous avons un projet précis.

En ce qui concerne ma question sur le bouclage, vous n'avez pas dit non plus qu'il y avait un projet d'étude pour prolonger le métro jusqu'à la chaussée de Gand.

Nous, écologistes, demandons simplement d'avoir un débat transparent en commission de l'Infrastructure. Jusqu'à présent, j'ai l'impression que cela n'a pas été le cas.

Mme la Présidente. — Toutes les clarifications seront les bienvenues.

Il convient de vérifier si les informations communiquées par d'autres canaux sont conformes à ce que le ministre et le secrétaire d'Etat viennent nous dire, ici, au Parlement, dans le cadre de leurs responsabilités politiques.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. DENIS GRIMBERGHS A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT « L'AVIS DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE AU SUJET DU PLAN D'INVESTISSEMENT DECENNAL DE LA SNCB »

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS TOT DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « HET ADVIES VAN DE BRUSSELSSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING OVER HET TIENJARENINVESTINGSPLAN VAN DE NMBS »

Bespreking

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la Présidente, compte tenu de mes obligations, je dois vous quitter à 18 heures 45. Dès lors, je pense que nous n'aurons le temps de traiter cette interpellation et je vous demande de la reporter à la prochaine séance. Entre-temps, des éléments nouveaux et importants, devraient par ailleurs m'être communiqués. Je n'ai pas à ce stade connaissance des positions de la Wallonie et de la Flandre.

Mme la Présidente. — Nous avons inscrit ce débat à la séance d'aujourd'hui parce que, pour des raisons importantes, que je comprends fort bien, vous ne pouviez assister à nos travaux demain.

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. — Autre proposition : je propose que M. Robert Delathouwer réponde à ma place.

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

M. Marc Cools. — Madame la Présidente, j'appuie la proposition du ministre car il me paraît intéressant d'avoir ce débat aujourd'hui sans que le gouvernement doive prendre un engagement formel dans sa réponse. De cette façon, le gouvernement pourra entendre les différents groupes, ce qui pourrait influencer les contacts qu'il aura dans les prochains jours, voire dans les prochaines semaines. Cela n'empêche pas qu'un bilan soit fait ou que des explications soient fournies après que les décisions auront été prises officiellement. Sinon, je crains que nos interventions arrivent à un moment où elles n'auront plus de sens.

Mme la Présidente. — Nous devons entendre M. Denis Grimberghs ainsi que trois autres intervenants. Le ministre Chabert sera encore parmi nous pendant un certain temps. M. Robert Delathouwer assistera à nos travaux et il répondra en lieu et place de M. Jos Chabert.

La parole est à M. Denis Grimberghs pour développer son interpellation.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, M. Cools a raison. C'est sans doute là un espoir vain, mais ce débat pourrait nous permettre d'influencer les démarches du gouvernement régional concernant le plan d'investissement décennal de la SNCB et l'accord de coopération RER qu'il est censé négocier pour l'instant.

Le gouvernement fédéral a fini par trouver en son sein un compromis pour adopter le projet de plan décennal de la SNCB. L'épure du projet établi par la SNCB à hauteur de 644 milliards a été retenue par le gouvernement, qui a toutefois limité son intervention financière à hauteur de 499 milliards et a invité la SNCB à mettre en œuvre des financements alternatifs. On a appris aussi que, pour faire de la politique autrement, on a arrêté un projet de plan décennal en 12 ans !

Cet artifice de l'arc-en-ciel n'a peut-être pas beaucoup d'importance puisque l'on sait que ce qui compte vraiment, ce sont les investissements qui peuvent se réaliser durant les 5 premières années.

En effet, les plan décennaux qui existaient dans le passé ont tous été revus après cinq ans. Donc, cela ne coûte rien d'annoncer un plan pour 12 ans puisque dans 5 ans, on pourra en refaire un autre, de 10, 12 ou 14 ans, en fonction de l'évolution de l'arc-en-ciel.

On a également pris acte de ce que ce projet de plan contient une alternative qui est d'importance et liée au RER, donc, qui nous concerne directement. C'est la question des lignes raides ou de la mise à 4 voies des lignes 161 et 124. Le gouvernement wallon devait en décider ce matin. Vous aurez sans doute appris, cher Collègue, que ce point est reporté à plus tard, faute d'accord au sein des composantes de la majorité.

Il est utile de prendre connaissance de l'avis du Conseil économique et social de la Région wallonne, que l'on peut résumer de la façon suivante : oui, aux lignes rapides, si et seulement si, cela se fait rapidement, donc, avec l'accord des deux autres régions.

Monsieur le Ministre, il me semble légitime de vous interroger sans polémique sur les contacts que vous avez avec les deux autres régions au sujet des investissements repris dans le plan décennal, qui concerne également la Région bruxelloise. A noter d'ailleurs que le gouvernement wallon souhaitait disposer d'une évaluation des plans 91/2000 et 96/2005 réalisés par un organisme indépendant. C'est une bonne idée. Nous devrions la soutenir, de même que l'idée d'une procédure de suivi de l'exécution du plan décennal, quel qu'il soit.

Vous nous avez proposé, il y a quelques instants, d'attendre car, pour la prochaine séance, les problèmes seraient partiellement résolus étant donné que des décisions auraient été prises à d'autres niveaux. Personnellement, cela ne me rassure pas tellement. J'aimerais que l'esprit de collaboration fraternel qui peut exister entre les ministres des différentes entités régionales – je me souviens de photos à La Hulpe, à la Place des Martyrs etc. – puisse être mis en pratique sur

un sujet concernant les trois régions dans leurs rapports avec l'Etat fédéral. Il me paraît donc utile que le gouvernement bruxellois sorte de son silence, qu'il indique dans quel sens il compte se positionner sur les investissements prévus dans le plan décennal et sur le projet d'accord de coopération qui a été préparé concernant le RER.

Je souhaiterais d'ailleurs vous interroger très précisément, Monsieur le Ministre, sur la question de savoir depuis quand et dans quelles circonstances le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a été appelé à rendre un avis sur le projet de plan décennal et dans quels délais cet avis doit être rendu.

Il y a eu une petite polémique sur le fait de savoir si l'on avait écrit ou non à M. de Donnea. Un jour, en commission, vous nous avez dit avoir été saisi du problème lors d'une conférence interministérielle. Je voudrais savoir dans quels délais on doit statuer et aussi, qui fait quoi. Je suppose qu'à un moment donné, le gouvernement bruxellois va s'exprimer; autant que ce soit avant les vacances parlementaires afin que nous puissions nous en saisir et contrôler son action. Cela me paraît légitime car il s'agit d'un débat important.

Je souhaiterais savoir si le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a pris attitude sur le principe du cofinancement de travaux en matière de génie civil. En effet, parmi les modalités de financements alternatifs, il en est une qui permet à la SNCB de négocier avec les régions, à leur demande, la prise en charge de travaux préparatoires relatifs à de grands investissements ferroviaires en vue d'accélérer la mise en œuvre du plan d'investissement.

Tout le monde pense que cela concerne principalement des investissements qui doivent avoir lieu à Anvers. Mais c'est une règle qui vaut pour tous. Il doit donc y avoir une décision politique sur la question de savoir ce que l'on va en faire à Bruxelles. Le gouvernement bruxellois entend-t-il faire application de cette méthode de financement ? Le cas échéant, pour quel type de travaux ? La prise de position du gouvernement à ce sujet s'applique-t-elle également au financement qui pourrait être organisé dans le cadre de l'accord de coopération — je pense à celui de 1993 pris en application de l'article 43 de la loi spéciale sur Bruxelles ?

Parallèlement au plan décennal de la SNCB, se négocie pour l'instant la mise en œuvre du RER et en particulier, l'accord de coopération entre l'Etat et les régions relatif au RER de, vers, dans et autour de Bruxelles.

Certes, on pourrait considérer qu'il s'agit là d'un autre dossier.

Je pense néanmoins que l'intérêt de la Région est de les lier. Il faut se souvenir d'ailleurs que c'est la Région de Bruxelles-Capitale qui lors du plan Star 21 a été la première à indiquer, dans l'avis qu'elle avait remis sur ce plan, la volonté de voir se développer, dans les meilleurs délais, une déserte de type RER dans et autour de Bruxelles.

La mise en œuvre du projet de RER a été inscrite comme objectif prioritaire tant par le gouvernement bruxellois sur la base du plan régional des déplacements que par le gouvernement fédéral. La ministre fédérale des Communications a, à plusieurs reprises, annoncé un calendrier serré de négociations avec les différentes régions et les sociétés d'exploitation concernées pour négocier à la fois le type de réseau retenu, les travaux d'infrastructures nécessaires, l'échéancier

relatif à la mise en service des différentes lignes RER, les modalités de financement du RER ainsi que les mesures d'accompagnement de celui-ci.

Pour rappel, le 30 mars 1999, les 4 ministres des Transports réunis au sein de la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure décidaient de mettre en œuvre le RER et de créer un groupe de travail « RER » chargé de déposer, fin septembre 1999, un projet d'accord de coopération entre l'Etat et les 3 régions, relatif à la mise en œuvre du RER.

Le deuxième avenant au Contrat de Gestion entre la SNCB et l'Etat fédéral — paru au Mointeur belge le 10 juin 2000 — prévoit, en son article 19, 2°, que : « le projet d'accord de coopération entre les trois régions et l'Etat fédéral à la mise en œuvre du RER sera finalisé au plus tard pour le 30 juin 2000. ». Or, le 9 juin 2000, le gouvernement fédéral a unilatéralement décidé de reporter la finalisation de l'accord de coopération à la fin du mois d'octobre 2000. Le 20 juillet 2000, le gouvernement fédéral a adopté une note relative aux options de base, aux aspects organisationnels et au financement du RER. Fin octobre 2000, on annonce que l'accord de coopération devrait être signé avant la fin de l'année.

Et pourtant, il a fallu attendre le mois d'avril 2001 pour qu'un projet d'accord de coopération circule ... Il se dit même qu'il aurait été approuvé par le gouvernement fédéral, qui aurait mandaté sa vice-première ministre de la Mobilité pour le négocier avec les régions. C'est dire si, effectivement, les choses semblent bien liées, puisque c'est au moment où le gouvernement fédéral avance sur le plan décennal d'investissement qu'il mandate la vice-première ministre pour négocier ce fameux accord de coopération avec les régions.

Le projet de RER tant attendu pour permettre une alternative crédible pour les navetteurs à l'accès à la capitale, en particulier pour les relations domicile/travail, est, certes — tout le monde en convient — un projet de grande ampleur qui ne peut être réalisé en un jour. Raison de plus pour commencer rapidement.

Dans l'accord de coopération, Monsieur le Ministre — j'y insiste — vous serez tenu d'indiquer des objectifs concrets relatifs aux mesures d'accompagnement. C'est une bonne chose. C'est d'ailleurs l'occasion — et j'attire votre attention sur ce point — d'obtenir du fédéral des cofinancements nécessaires, en application de l'article 43 de la loi spéciale du 12 janvier 1989.

Cela pourrait viser, par exemple, les sites propres de trams ou les aménagements des arrêts RER et de leurs abords. C'est aussi l'occasion de voir si on ne peut résoudre certains aspects de la réglementation restée fédérale qu'il faudrait pouvoir modifier pour mettre en œuvre une politique coordonnée de stationnement. Mais inévitablement, cela nous renvoie à la définition concrète des mesures d'accompagnement; je n'évoquerai comme seul exemple de cette difficulté la question de la circulaire De Saegher, l'Arlésienne des gouvernements bruxellois.

J'ai lu le communiqué de presse de la vice-première ministre où elle indique que, dans les mesures concernant le stationnement, elle souhaite qu'on puisse indiquer les objectifs ...

Mme Geneviève Meunier. — On ne peut pas en parler ici !

M. Denis Grimberghs. — Si, c'est un communiqué de presse ! Je peux tout de même évoquer un communiqué de presse de la vice-première ministre ! ... que la Région va fixer en matière de stationnement, y compris pour les stationnements dans les immeubles, donc pas seulement en surface.

Cela renvoie inéluctablement à la circulaire De Saeger. Il faudra donc bien qu'un jour ou l'autre, le gouvernement bruxellois dise dans quels délais il prendra des décisions à ce sujet.

Je constate que dans l'accord de coopération, certains objectifs précis doivent être fixés, à l'initiative de la Région, sous peine de pénalités. C'est ce que le fédéral veut obtenir. Je répète donc qu'il faudra que le gouvernement bruxellois, indépendamment des initiatives parlementaires, qui sont sans doute inutiles puisque tout le monde est bien conscient qu'il faut progresser, fixe donc son attitude sur cette question-là ... mais je ne cite plus le nom !

Je voudrais également évoquer la question du financement du RER et de son exploitation. Au risque d'étonner un peu, je me dois de rappeler les termes de votre accord de gouvernement, Monsieur le Ministre. Normalement, cela ne devrait pas être la bible de l'opposition mais j'y découvre qu'il est bien prévu que « le budget régional ne sera pas mis à contribution, sauf en ce qui concerne l'éventuel aménagement du réseau de la STIB. Le réseau SNCB du RER doit être financé par le pouvoir fédéral. Il ne pourra notamment plus être fait appel, dans l'avenir, à l'accord de coopération. ».

C'est là textuellement votre accord de gouvernement. En conséquence, le budget régional ne peut être mis à contribution pour financer le réseau SNCB du RER; ni d'ailleurs le réseau De Lijn du RER, M. Riguelle l'a rappelé, et je ne reviendrai pas sur ce point. Ce financement doit être réalisé exclusivement par le fédéral, à l'exception de l'éventuel aménagement du réseau de la STIB.

Soyons positifs et concrets. Le PSC déposera une motion motivée en ce sens et espère que les autres groupes pourront s'y rallier. Ce texte est limité à l'adresse de notre seul gouvernement. Il ne fait pas de commentaires sur des décisions qui ont été prises par d'autres niveaux de pouvoir. Pour éviter toute polémique, nous nous limitons à vous demander de vous en tenir aux engagements que vous avez pris en la matière, dans le cadre de votre accord de gouvernement.

Monsieur le Ministre, chers Collègues, Mme Schepmans ne comprendrait pas que je n'évoque pas pour conclure l'actualité du tunnel Schuman-Josaphat. Cette question est incontestablement liée, c'est un maillon que l'on disait indispensable au RER.

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. — C'est décidé !

M. Denis Grimberghs. — Je vais précisément vous rappeler ce qui a été décidé ici, Monsieur le Ministre. A l'unanimité du Parlement bruxellois, il a été décidé que, préalablement à toute décision de réalisation du tunnel Schuman-Josaphat, il y aurait le dépôt d'un schéma d'exploitation de ce nouvel ouvrage par les services de la SNCB. Nous vous demandions et nous vous demandons toujours qu'au moment de la délivrance des permis d'urbanisme ...

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. — Mais ils sont délivrés ! ...

M. Denis Grimberghs. — Vous n'avez pas délivré de permis ! Vous avez délivré un certificat d'urbanisme. Ce n'est pas la même chose.

... faisant précisément référence au certificat d'urbanisme, Monsieur le Ministre, le Parlement, à l'unanimité, vous a demandé de veiller à ce que, lors de la délivrance des permis d'urbanisme, cette condition d'inscription du projet dans un ensemble plus vaste et cohérent soit rencontrée, car nous mettions clairement en évidence que ce projet n'était pas compatible avec d'autres demandes de la SNCB et, en particulier, avec sa manière de revendiquer la réalisation d'un deuxième terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation. Bref, pour nous c'est l'un ou c'est l'autre mais pas les deux ! Et certainement pas d'abord l'un et puis l'autre !

Donc, Madame Schepmans, je n'ai pas changé d'avis. Mon scepticisme quant à l'intérêt de cet investissement reste très grand, tant que je ne vois pas un schéma d'exploitation, tant qu'on ne l'inscrit pas dans une logique d'ensemble ... Mais je veux bien me souvenir qu'à l'unanimité, nous avons pris une décision nuancée sur ce sujet. J'ai contribué à l'époque à formaliser un accord qui me semblait très équilibré. Je demande donc au gouvernement que l'équilibre qui avait été trouvé, qui était assez subtil, soit respecté et qu'on n'y aille pas, dans ce dossier comme dans d'autres, par « tranches milanaïses » à nous faire approuver tous les plans des bétonneurs, rien que les plans des bétonneurs, à la petite cuiller ! Cela, non !

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

M. Marc Cools. — Madame la Présidente, Messieurs les Ministres, chers Collègues, je trouve normal que nous ayons ce débat aujourd'hui. Il y a quelques instants, le ministre Chabert a rappelé l'intérêt des contacts et de la négociation entre le fédéral et les régions. Je voudrais encourager le gouvernement à mener cette négociation et à privilégier la concertation avec les autres régions et avec le niveau fédéral. Cela me paraît beaucoup plus important que de multiplier les déclarations à la presse car les positionnements médiatiques répétés finissent par rendre le consensus entre les acteurs concernés difficile à trouver.

Cela dit, dialoguer, se concerter, signifie aussi mettre ses idées en avant en vue d'atteindre ses objectifs. Les deux résolutions adoptées par notre Conseil en juin de l'année dernière et en février de cette année ont déjà fixé des balises qui constituent autant de repères pour notre gouvernement. Je crois qu'il est bon que nous restions attachés à l'accord du 30 mars 1999 et que nous confirmions certains points de cet accord, notamment la mise à quatre voies de la ligne 161 entre Watermael et la limite régionale ainsi que, de manière générale, l'amélioration de la desserte ferroviaire entre Namur et Bruxelles. Savez-vous que, les trains circulant entre Namur et Bruxelles ne vont pas plus vite qu'en 1935, à l'époque du train à vapeur ?

M. Grimberghs a fait allusion au débat entre les partisans de l'option consistant à porter la ligne actuelle de deux à quatre voies et ceux qui voudraient créer une ligne nouvelle — c'est notamment l'avis du Conseil économique et social de la Région wallonne.

En ce qui me concerne, j'invite le gouvernement à la prudence et lui suggère de défendre *a priori* la première solution, car une ligne nouvelle nécessiterait des investissements considérables, le financement du plan décennal n'est pas évident donc chacun pourrait se réjouir d'économiser quelques milliards. En outre, cela risquerait de reporter à très longue échéance la réalisation de cette liaison rapide. Alors que les 2/3 des expropriations sont déjà effectuées, les travaux pourraient être remis à 2008, 2010, de sorte que la concrétisation du RER serait reportée de 15 ans.

Quant à la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat, elle devrait devenir réalité. Il y a quelques jours, une habitante de Gembloux me disait mettre une heure 30 pour aller de Gembloux à Zaventem. Demain, si le tunnel est réalisé, ce sera moins d'une demi-heure. Ce tunnel est vraiment nécessaire si l'on veut concrétiser un RER.

Cela étant, il faut bien entendu tenir compte d'un certain nombre de conditions, notamment environnementales.

On a souvent parlé dans cette assemblée de Schaerbeek-Formation, d'un arrêt du TGV et d'un terminal de l'aéroport. Je crois que cela doit rester dans nos perspectives à long terme. Toutefois, cette infrastructure doit être réalisée en réservant la plus grande surface possible à des activités non ferroviaires sur le site actuel de Schaerbeek-Formation, en s'inspirant de notre résolution du 23 février 2001 qui indiquait clairement qu'il fallait veiller en priorité à la finalisation des aménagements prévus dans et aux abords de la gare du Midi. Il faut attendre qu'il y ait saturation de l'arrêt du TGV au Midi avant d'implanter un deuxième arrêt.

Mme Geneviève Meunier. — Et la ligne 124 ?

M. Marc Cools. — Je suis Ucclois. Je connais bien la ligne 124. J'en parlerai tout à l'heure.

Je crois aussi, en ce qui concerne le TGV, qu'il faut insister pour que les trains qui traversent Bruxelles continuent à s'y arrêter, en particulier à Bruxelles-Midi, et pour que les TGV qui contourneraient éventuellement le centre ville en passant par la ligne 28 soient vraiment l'exception.

Outre son rôle de transport de masse entre la périphérie et la ville, le RER doit également améliorer la mobilité intrabruelloise. Il doit donc desservir les gares prévues dans le PRD et dans le PRAS car si le RER ne devait que favoriser l'exode des classes moyennes de Bruxelles vers la périphérie, l'objectif serait manqué. Il faut donc, dans le phasage des travaux, commencer à améliorer un certain nombre d'infrastructures sur le territoire des 19 communes, d'autant que ces investissements peuvent être faits très rapidement et à faibles coûts financiers. Le PRD et le PRAS prévoient, par exemple, la création d'une nouvelle halte sur la ligne 26 au Vivier d'Oie, estimée par le bureau d'études de la SNCB à un micro-investissement de 60 millions. Faire circuler les trains le samedi et le dimanche sur nos lignes de chemin de fer, ici à Bruxelles, n'exige pas d'investir des centaines de milliards. L'idée générale de réaliser un RER avec des liaisons plus rapides vers le nord et le sud du pays n'aurait guère de sens si les navetteurs étaient encore confrontés à des difficultés de déplacement en arrivant à Bruxelles. Il faut donc améliorer l'organisation des transports en commun bruxellois en saisissant l'opportunité que représentent les lignes de chemin de fer qui traversent notre Région. Je suis d'ailleurs convaincu que le choix d'un mode de transport ne

repose pas seulement sur le minutage du trajet. La qualité du service rendu en matière de sécurité, de fréquences, de régularité, de stationnement, intervient aussi dans la prise de décision. Aujourd'hui, nous sommes dans une situation où les communes doivent louer ou acheter des terrains à la SNCB pour faire des parkings à côté des gares au profit de ses clients ! Voilà la politique de la SNCB pour faciliter la mobilité à Bruxelles !

La capacité de la jonction Nord-Midi doit être poussée à ses limites en améliorant les accès à la gare Centrale, la signalisation, la régulation des trains et la réduction des cisaillements dans les faisceaux des gares du Nord et du Midi.

Au niveau financier, subsistent aussi quelques inquiétudes. Le plan décennal porte sur 687,5 milliards. J'ai entendu le chiffre de 490 milliards; j'ai trouvé dans les chiffres de la SNCB qu'il y avait un financement assuré de 590 milliards par le fédéral et par les moyens propres ... Il reste toujours un solde net à financer de 97,5 milliards. On nous dit que ce solde sera financé par le cofinancement des travaux de génie civil. Cofinancé par qui ? Par les régions, le cas échéant ? Comment ? Dans quelle mesure ? Mon groupe souhaite, lui aussi, que l'on reste cohérent vis-à-vis de la déclaration gouvernementale. On nous parle de partenariat public, privé, de *leasing*, notamment en ce qui concerne le matériel. Et même, dans les financements dits « assurés », on nous donne des chiffres pour les réalisations foncières de la SNCB.

Je suis très sceptique sur la capacité de réaliser les chiffres annoncés. Je constate que la SNCB se comporte souvent comme un des plus gros spéculateurs immobiliers de Bruxelles en voulant vendre des terrains – avec, parfois, des options d'achat – à des prix extrêmement élevés. Cela provoque d'ailleurs des guerres d'usure pour la délivrance des permis d'urbanisme, car dans certains cas, il est inimaginable de délivrer des permis pour les projets escomptés par des promoteurs en fonction du prix des terrains qu'ils offrent à la SNCB.

Par conséquent, la capacité de réaliser ces estimations me laisse rêveur, d'où l'intérêt de bien réfléchir au caractère indispensable des investissements projetés.

Mme Meunier voulait connaître mon point de vue sur la ligne 124.

J'y viens donc. On peut discuter de l'opportunité de porter la ligne 124 à quatre voies jusqu'au carrefour de la ligne 124 et de la ligne 26, surtout s'il s'agit d'implanter une gare au diabolos qui serait ainsi créée. Je suis en tout cas dubitatif sur la prolongation de ces quatre voies jusqu'à la gare de Calevoet comme envisagé dans les plans de la SNCB. Cela nécessiterait des travaux considérables pour doubler le viaduc de Calevoet, avec des coûts élevés, pour gagner 30 secondes, voire, à la rigueur, une minute, alors que cet argent, bien utilisé, permettrait de concrétiser une multitude d'investissements favorables à la mobilité dans et autour de Bruxelles.

Quant à l'idée d'aller au-delà de la gare de Calevoet, c'est de la pure démesure. Il faudrait abattre des maisons en rangs continus dans un certain nombre de rues. C'est vraiment du *wishful thinking*. Heureusement, ce projet semble aujourd'hui abandonné.

Mais ce qui m'inquiète vraiment c'est que le matériel roulant pour le RER n'est pas prévu dans les budgets de financement et qu'il est question d'en faire supporter le coût par les budgets d'exploit-

tation, ce qui ne manquera pas de peser sur les déficits d'exploitation. Il est impensable, surtout si l'on revoit certains budgets d'infrastructure, d'inscrire l'acquisition de ce matériel dans les budgets d'investissement. Les bureaux d'études et les entreprises chargées de réaliser les constructions, les ouvrages d'art pourraient faire d'excellentes affaires. Fort bien ! Le libéral que je suis est évidemment partisan de l'enrichissement personnel, mais, disposera-t-on du matériel roulant requis ? J'en doute, d'autant que déjà aujourd'hui les infrastructures existantes à Bruxelles ne sont parfois pas exploitées à des fins de transport de voyageurs faute de matériel roulant adapté, le matériel intervalles de la SNCB ayant des coûts énergétiques trop importants en cas d'arrêts fréquents. Donc, il faut aller rapidement de l'avant en ce qui concerne l'achat de ce matériel roulant.

Après avoir formulé ces quelques remarques, je conclus en encourageant le gouvernement à défendre en priorité l'amélioration des voies de chemin de fer et leur desserte, à Bruxelles, en agissant de façon à ce que les investissements nécessaires puissent être réalisés rapidement. Je suis convaincu qu'il vaut mieux privilégier des investissements réalisables à court terme – 2, 3, 4 ou 5 ans – par rapport à d'hypothétiques investissements à long terme, dans 10 ans. Nous connaissons l'évolution institutionnelle de notre pays. Qui peut dire où nous en serons dans 10 ans ? Qui sait si la SNCB ne sera pas régionalisée ? De toute façon, il est impossible d'attendre encore 10 ou 15 ans pour concrétiser le RER, qui est une des solutions pour désengorger quelque peu la circulation dans notre Région. *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Evelyne Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Madame la Présidente, pour commencer, je dirai bravo à M. Cools. Notre groupe se demande cependant s'il est intervenu à titre personnel ou si son intervention reflète le point de vue de son groupe ?

M. Marc Cools. — Je me suis exprimé au nom de mon groupe.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Nous sommes rassurés.

Je dirai d'emblée à M. Chabert, avant qu'il ne nous quitte, que l'heure n'est plus à attendre sur le quai de la gare en ce qui concerne les projets ferroviaires à Bruxelles. Je sais que M. Chabert est un homme trop actif pour le faire. Je lui enjoins donc de réagir très rapidement puisqu'il est prévu que les régions donnent leur avis au fédéral quant au projet de plan décennal de la SNCB pour la semaine prochaine. Il nous semble que cet avis sera déterminant et que Bruxelles devra probablement donner de la voix pour se faire entendre, ce qu'elle n'a pas encore assez fait jusqu'à présent, contrairement aux deux autres régions. *(Protestations de M. Chabert.)* Nous vous avons entendu en commission, d'accord, mais pas à l'extérieur ...

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 me suis exprimé en séance publique du Conseil mais les médias n'y ont pas fait écho. J'ai déjà répondu à de nombreuses interpellations relatives au RER. J'ai insisté sur le respect intégral des accords intervenus en 1999. Nous en avons rediscuté ce matin au gouvernement et nous rendrons un premier avis, comme convenu, au comité de concertation, où j'étais présent, à la demande de Mme Durant et du

premier ministre. Nous sommes donc bien présents et nous rendrons certainement notre avis avant le gouvernement flamand. Ne craignez rien. Nous avons poussé à la charette et nous continuerons à le faire.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Vous avez certes pris position sur le RER mais, par contre, vous êtes resté muet à propos des lignes 124 et 161, sauf en commission, où vous vous êtes effectivement exprimé sur la question des quatre voies. Il est d'autant plus temps d'affirmer clairement les positions bruxelloises que nous entendons des propos, de la part des autres régions, qui sont de nature à nous faire craindre que des décisions néfastes pour Bruxelles soient prises prochainement.

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 suis tout à fait d'accord. Les compte rendus de nos débats antérieurs peuvent attester que j'ai dit exactement ce que vous venez de dire, à savoir que rien ne peut empêcher l'exécution de l'accord intervenu entre les différents gouvernements en 1999. Les nouveaux plans qui apparaissent maintenant ne peuvent en aucun cas avoir la moindre influence sur cet accord, qui doit être exécuté. Si tel n'était pas le cas, nous irions effectivement au devant de grandes aventures.

Nous restons fermement accrochés à notre position et nous la défendrons jeudi prochain.

Mme la Présidente. — Il était important de pouvoir l'acter une nouvelle fois avant votre départ, Monsieur le Ministre.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Vous l'avez dit en commission et, peut-être, en séance publique, mais en ce qui concerne cette fameuse ligne 161, nous n'avons pas encore entendu le gouvernement bruxellois prendre position clairement, que ce soit au sujet de l'option des quatre voies ou par rapport à la crainte des Bruxellois vis-à-vis d'un tunnel.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Alle sprekers hebben ons daarstraks verweten dat wij het Parlement niet eerst inlichten. Tegelijkertijd zijn ze van oordeel dat we te weinig openbaarheid aan de zaak hebben gegeven.

Zodra de Walen hierover een publiek standpunt hebben ingenomen, zijn wij naar de pers gestapt, waarna we daarover in het parlement door uw fractie werden ondervraagd. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat er toen ten persoonlijke titel werd gereageerd omdat er nog geen teksten waren. De NMBS heeft deze teksten nu pas bezorgd. We moeten thans namens de regering een advies geven. De enige twee die tegen dat standpunt hebben gereageerd, zijn hier thans aanwezig.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Ce qui a été dit en commission est public.

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. — Cela a été dit en séance publique !

Mme la Présidente. — Tout est de plus en plus clair et réaffirmé. On en tirera les conséquences.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Je me répète peut-être. Il n'y a pas encore d'avis du gouvernement bruxellois. Peut-être la semaine prochaine ? Mais jusqu'à présent, il n'y en a pas ...

M. Grimberghs a très peu parlé de la ligne nouvelle, que certains appellent ligne express. Je pense qu'il n'a pas encore été réellement prouvé que cette ligne était plus rapide que d'autres. C'est le cas pour la ligne Gosselies vers Bruxelles, oui mais, en ce qui concerne Namur, il n'a pas encore été prouvé qu'elle était plus rapide. Je n'ai entendu aucune option de votre part. Celle de M. Cools est tout à fait claire par rapport à cette ligne nouvelle. J'espère que le choix du gouvernement bruxellois pour quatre voies sur la ligne 161 sera clair, et qu'il s'opposera à un futur tunnel ou viaduc au-dessus d'Auderghem au départ de Watermael.

Il y a deux alternatives. On risque soit le tunnel, soit le viaduc. Nous ne voulons aucun des deux.

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. — Nous sommes très clairs, ce qui n'est pas encore le cas pour le gouvernement wallon. Nous attendons son avis.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Je pense qu'il ne faut pas attendre l'avis du gouvernement wallon pour vous exprimer, sinon vous allez le subir !

M. Denis Grimberghs. — Bien sûr, Madame Huytebroeck. C'est ce que j'ai dit tout à l'heure !

Mme Evelyne Huytebroeck. — Peut-être suis-je trop influencée par les médias ...

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. — Vous avez tellement peur du gouvernement wallon ?

Mme Evelyne Huytebroeck. — J'ai peur plutôt de l'absence de réaction, jusqu'à présent, du gouvernement bruxellois. Je le répète. J'aime que vous réagissiez !

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. — On avait déjà pris position ici. Lorsque Ecolo nous a interpellés, nous avons été clairs et précis. Revoyez les textes !

M. Denis Grimberghs. — En commission, pas ici, en séance plénière !

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. — Non, ici aussi !

M. Denis Grimberghs. — Monsieur le Ministre, la question est de savoir si, à un moment donné, vous ferez clairement comprendre au gouvernement wallon qu'il n'y aura pas de permis pour cela !

Mme Evelyne Huytebroeck. — On a entendu beaucoup de choses en commission et en séance publique. Je ne serai rassurée que lorsque nous aurons sous les yeux cet avis du gouvernement bruxellois et que vous pourrez le communiquer très clairement, qu'il s'agisse de la ligne 161 ou 124.

J'ai encore une autre suggestion à vous faire, Monsieur Chabert, avant que vous partiez.

Il y a les lignes 161, 124. Il y a aussi une ligne 28 dont on n'a pas encore beaucoup parlé – peut-être M. Moock le fera-t-il – qui passe par Molenbeek, à la gare de l'Ouest.

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 la connais. J'en ai parlé tout à l'heure.

Mme Evelyne Huytebroeck. — J'attire votre attention parce que ce problème ne sera abordé par la SNCB qu'en 2009, ce qui me semble beaucoup trop tard. Dans votre avis, vous pourriez aussi glisser une priorité pour la ligne 28.

Je ne vais pas reparler du RER, mes collègues ont été très clairs à ce sujet.

Quant au tunnel Schuman-Josaphat, je ne veux pas passer en-dessous ou au-dessus ! Comme il a fait couler beaucoup d'encre ces derniers jours, puisque le Conseil des ministres fédéral en a récemment approuvé la construction, je répète, pour ceux qui l'auraient oublié, que le certificat d'urbanisme avait été délivré en 1999, avec la « bénédiction », même s'il sort de l'ULB, du ministre régional de l'époque, M. Hasquin. Comme on le sait, il n'a pas manqué – avec le métro Erasme et d'autres – de laisser des traces pas toujours appréciées dans le paysage bruxellois.

Pour la suite, vous insérez la recommandation de juin 2000 dans votre avis. Pour nous, c'est bon ! ...

M. Denis Grimberghs. — Et pour nous aussi !

Mme Evelyne Huytebroeck. — ... Y compris sur le tunnel Schuman-Josaphat. Je vais en lire un très bon passage. Si vous le reprenez dans l'avis, nous serons très contents.

Le certificat d'urbanisme a donc été délivré en 1999 mais le projet a toujours suscité les craintes des riverains des 6 communes concernées qui appréhendent, et on peut les comprendre, les nuisances qu'un tel ouvrage pourrait provoquer.

Nous sommes d'accord avec tous ceux qui demandent que les 38 conditions mises lors de la commission de concertation pour ce tunnel et qui vont des mesures sonores à l'isolation, soient réalisées conjointement au creusement du tunnel; les habitants de ces quartiers sont déjà lourdement éprouvés par l'installation de bon nombre de bâtiments européens.

La décision a été prise en 1999, elle doit donc être appliquée avec les mesures d'accompagnement et dans un esprit de grande concertation avec les communes concernées, mais aussi avec les associations et les riverains. Cela dit, je tiens à reprendre l'un des

passages importants de notre recommandation de juin 2000 à ce sujet : « Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au gouvernement de prendre acte que la justification de cet investissement (le tunnel), au regard de l'éventuelle saturation de la jonction Nord-Midi, n'est pas compatible avec les argumentations qui sont développées pour la réalisation d'un deuxième terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation ». En clair : le tunnel Schuman-Josaphat enterre le projet Schaerbeek-Formation, nous attendons de notre gouvernement qu'il le répète haut et fort aux autorités fédérales et à la SNCB.

En conclusion – sans être catastrophistes – mais nous avons pu observer ce que les décisions de responsables politiques successifs, grands bâtisseurs, ont provoqué comme dégâts dans Bruxelles – il ne faudrait pas que, dans quelques années, les Bruxellois se retrouvent avec un tunnel Schuman-Josaphat, un tunnel sous la Forêt de Soignes, un viaduc à Auderghem et un projet mastodonte à Schaerbeek-Formation. La caricature est peut-être osée et le tableau trop noir, mais Bruxelles a vécu tant de traumatismes urbanistiques que les images doivent être fortes pour que nos responsables politiques réagissent en conséquence.

Pour terminer, Monsieur de Donnea, Monsieur Chabert, Monsieur Delathouwer, vous qui êtes de « vieux routiers » de la politique, pour une fois, tentez de sauter dans le train en marche et, s'il le faut, tirez la sonnette d'alarme, le moment est crucial. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

Mme la Présidente. — J'espère que, dans ces grands bâtisseurs, vous n'incluez pas Sa Majesté le Roi Léopold II.

(*M. Jean-Pierre Cornelissen, remplace Mme Magda De Galan, Présidente, au fauteuil présidentiel.*)

(*De heer Jean-Pierre Cornelissen, vervangt mevrouw Magda De Galan, Voorzitter, in de voorzitterszetel.*)

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

M. Michel Moock. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, chers Collègues, à l'heure de l'élaboration de l'avis du gouvernement bruxellois, le groupe socialiste entend tout d'abord rappeler que notre Parlement a adopté deux résolutions relatives aux investissements de la SNCB à Bruxelles.

Si j'évoque ces recommandations, ce n'est pas pour ressasser les gloires et mérites de notre travail parlementaire; mais parce qu'elles illustrent clairement les priorités pour notre Région à l'égard des investissements fédéraux à Bruxelles, que nous avons à l'unanimité défendues.

A savoir :

Que le nouveau plan « décennal » prévoit l'ensemble des moyens nécessaires à la réalisation du futur RER. Je dis bien l'ensemble, car il ne faut pas que des charges nous tombent ensuite sur la tête parce qu'on ne sait « soi-disant » pas les payer.

Que ce réseau soit conçu comme un élément d'un projet de mobilité qui profite aussi aux Bruxellois. Nous l'avons dit à plusieurs

reprises. Nous insistons sur ce point. En effet, dans les autres régions, on continue à prôner un RER qui serait une espèce de pompe à navetteurs. Nous ne voulons pas avoir les ennuis sans bénéficier du moindre avantage. Ce qui passe notamment par la concrétisation dans de brefs délais des investissements sur les infrastructures ferroviaires à l'Ouest de Bruxelles c'est-à-dire sur la ligne 28 par le réaménagement, la réaffectation et la modernisation des gares bruxelloises de proximité et par l'achèvement prioritaire des travaux à la gare du Midi.

Que les investissements à Bruxelles soient réalisés dans le respect des quartiers et des populations riveraines et que des mesures d'accompagnement soient garanties tant en ce qui concerne la protection du tissu urbain pendant et après les travaux qu'en ce qui concerne les mesures favorisant le transfert modal de la voiture vers les transports en commun.

C'est dans ce sens que notre Parlement déplorait tout particulièrement le fait « 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 si les inquiétudes, relayées par M. Grimberghs, de voir la Région supporter en partie le poids financier de l'achat du matériel roulant par le biais du déficit d'exploitation ne sont certes pas nouvelles, elles n'en demeurent pas moins justifiées.

Dans le même ordre d'idées, il semblerait, du moins à ma connaissance, que les mesures d'accompagnement c'est-à-dire information et compensation pour les riverains, murs antibruit, système de diminution des vibrations, stationnement des véhicules automobiles dans les environs des points d'arrêts à desservir par le RER, ... ne sont toujours pas budgétisées. Le ministre pourrait peut-être nous informer à ce sujet ?

Pour toutes ces raisons, il nous paraît inévitable d'examiner le plan décennal en ayant un œil sur le projet d'accord de coopération entre l'Etat et les régions relatif au RER.

Car c'est justement dans ce projet d'accord de coopération que sont regroupés sur un plan fonctionnel l'ensemble des investissements RER à Bruxelles et surtout c'est par le biais de celui-ci que doit être trouvé un consensus sur la manière dont ce réseau sera conçu, mis sur pied et financé. Et il est vital pour notre Région que le RER ne soit pas conçu comme un moyen d'amener les navetteurs à Bruxelles.

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

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

En conclusion, au nom du groupe socialiste, j'insiste auprès du gouvernement pour que les priorités que je viens d'évoquer soient rappelées dans l'avis qu'il remettra au sujet du plan décennal d'investissement.

De plus, sachant que le plan d'investissement est un plan glissant, il importe que les investissements qui touchent plus directement l'amélioration de la mobilité intra-bruxelloise se retrouvent

dans la première tranche du plan, sous peine de ne jamais les voir venir. Nous pouvons nous réjouir que la SNCB prévoise enfin la remise en état de la ligne 28 et la couverture de la gare de l'ouest afin d'y permettre le transport de voyageurs. Il est urgent de rééquilibrer le développement du trafic ferroviaire sur le territoire régional, en prévoyant notamment des haltes RER sur le pôle de la Gare de l'Ouest. Nous demandons dès lors à ce que ces investissements prioritaires se retrouvent dans la première tranche du plan.

De même, il nous paraît essentiel d'avoir la garantie que le financement des investissements d'équipements ainsi que celui de la couverture du déficit d'exploitation du RER ne pèse pas sur la Région bruxelloise. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Madame la Présidente, je rassure mes amis Ecolo : M. Cools a exprimé amplement le point de vue de la fédération PRL-FDF et du groupe de travail qui s'est penché sur ce problème.

Ma propre formation politique, a elle aussi, fait un choix très clair en ce qui concerne la ligne 161.

Ces lignes que certains appellent nouvelles et d'autres rapides ou expressives ne correspondent pas tout à fait à la philosophie qui doit encadrer le débat sur le RER. Nous sommes bien entendu dans un tout autre débat. Le RER est un chemin de fer de proximité dans une zone bien déterminée de 30 km autour de Bruxelles alors que ce débat dépasse de loin ce cadre.

La ligne 161 a certainement été négligée dans l'ensemble des plans décennaux de notre pays. Ce qui avait été envisagé dans le plan d'investissement précédent pour la ligne 161 n'a pas été réalisé. J'ai entendu au début de la semaine que l'on entamait des travaux pour une durée de neuf ans entre Namur et Luxembourg, qui vont permettre de gagner dix minutes. J'invite à faire la comparaison avec toutes ces lignes qui en Flandre ont été portées à 200 km/h à la faveur du TGV ou de compensations TGV. J'ai le regret de constater que malheureusement, la communautarisation sur ce plan-là joue à fond dans le débat du chemin de fer et a en tout cas pénalisé une ligne qui se situe, certes, en Wallonie dans sa plus grande partie mais qui est une ligne internationale.

Il s'agit en effet de la liaison qui va non seulement vers Luxembourg mais aussi vers Strasbourg, Bâle et Milan. Il y a bien longtemps que l'on aurait dû améliorer cette ligne sur le territoire belge.

Cela dit, sur le territoire bruxellois, notre option n'est pas la ligne rapide, mais la mise à quatre voies. Je viens de voir apparaître M. Draps que je salue au passage. Sous sa houlette, nous avons constitué un groupe de travail qui a rédigé d'excellentes recommandations, qui ont été votées à l'unanimité par cette assemblée. Je souhaiterais que le contenu de ces recommandations serve de ligne de conduite à l'avis que vous allez émettre. Dans cet avis très complet qui reprend l'ensemble de la problématique du plan d'investissement, vous disposez de tous les éléments pour étayer un bon avis sur cette question.

Je n'ai pas parlé de la ligne 124 mais puisque M. Draps est là, je me rappelle qu'il nous a amené un horaire des années 60 dans lequel on pouvait constater que l'on faisait circuler davantage de trains qu'aujourd'hui. C'est un détail qui ne m'est pas sorti de l'esprit. Alors qu'aujourd'hui on voudrait multiplier les infrastructures à certains endroits, on ferait bien de vérifier sur le plan technique si c'est vraiment nécessaire. C'était du reste une demande que nous avons expressément formulée dans ces recommandations. Nous avons en effet demandé que cela soit soumis à expertise objective.

En conclusion, Monsieur le Ministre, examinez toutes nos recommandations et faites pour le mieux !

De Voorzitter. — Het woord is aan staatssecretaris Robert Delathouwer die antwoord namens minister Chabert.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de Voorzitter, de NMBS heeft in januari 2001 aan de federale regering een investeringsplan 2001-2010 voorgesteld, dat 644 miljard vergt. Zij merkte daarbij op dat zij, rekening houdend met de middelen die de federale regering in het vooruitzicht stelde en met haar eigen middelen, slechts over 497 miljard beschikte, wat een te financieren saldo van 147 miljard veronderstelde.

Ik zal enkele krachtlijnen van het programma opsommen : de uitbreiding van de spoorinfrastructuur, ook naar Brussel, met onder meer een nieuwe lijn naar Sart Bernard in de provincie Namen; investeringen ten bedrage van 62 miljard voor het GEN; verhoging van de veiligheid van het treinverkeer ten bedrage van ongeveer 8 miljard na de treinramp te Pécreaux.

Le 30 mars 2001, le Conseil fédéral des ministres acceptait ce plan mais décidait d'étaler le plan d'investissement sur une période de 12 années (2001-2012) afin de compenser en partie ce solde à financer de 147 milliards.

Le 1^{er} juin 2001, le conseil d'administration de la SNCB a adapté son plan sur la base de cette décision gouvernementale. Cependant, un solde à financer de 97,5 milliards BEF subsiste. Pour pallier ce solde, le gouvernement a suggéré un certain nombre de financements alternatifs, comme :

- cofinancement (par les Régions) de projets de génie civil : 25 à 35 milliards;
- *leasing* : 25 à 30 milliards;
- coopération public-privé : 7 à 12 milliards;
- réalisations d'éléments de l'actif : 18 à 22 milliards.

C'est ce programme actualisé qui a été soumis le 5 juin 2001 par la ministre fédérale Durant pour avis aux régions. A la demande du gouvernement fédéral, les trois régions se sont engagées lors du comité de concertation du 7 juin 2001 à transmettre pour le 22 juin 2001 leurs premiers avis concernant ce plan d'investissement, après quoi de nouvelles concertations auront lieu.

Op dit ogenblik onderzoekt de Brusselse hoofdstedelijke regering dit investeringsplan en bereidt zij een gemotiveerd advies voor. Zodra dit advies is uitgebracht, zal ook het Parlement erover worden ingelicht.

Zonder op dit advies vooruit te lopen, wil ik erop wijzen dat het uiteraard zal gebaseerd zijn op een aantal principiële stellingen. In de eerste plaats moet de spoorinfrastructuur kaders in het beleid inzake ruimtelijke ordening en moet er rekening worden gehouden met milieu en bewoning. Voorts moet er duidelijkheid en zekerheid zijn voor het GEN, zowel inzake planning als inzake financiering. Ten slotte moet er duidelijkheid en zekerheid zijn over de financiering van het gehele investeringsprogramma. Financiële lasten voortspruitend uit het te financieren saldo van 97,5 miljard mogen geen gevolgen hebben voor de realisatie van de projecten, noch voor de exploitatieresultaten van het GEN.

Op de andere vragen van de leden kan ik antwoorden dat de NMBS nog geen cofinanciering aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft voorgesteld. Eventuele voorstellen kunnen enkel worden onderzocht op voorwaarde dat het belang voor het Gewest duidelijk wordt aangetoond. Hetzelfde geldt voor de eventuele prefinanciering van bepaalde werken.

A ce propos, je peux souligner sur la base des informations qui me parviennent du gouvernement fédéral et de la SNCB que c'est surtout de la part de la Région flamande que l'on attend une certaine collaboration.

Etant donné que les investissements à Bruxelles (surtout ceux pour le RER) concernent en principe toutes les régions, j'estime que le gouvernement fédéral doit prévoir les moyens nécessaires.

Cela confirme également que les frais pour le RER ne peuvent être inscrits sur l'Accord de coopération Etat fédéral - Région bruxelloise. Cela est d'ailleurs stipulé dans la déclaration gouvernementale.

En ce qui concerne le RER, l'honorable membre a raison quand il dit que la Région de Bruxelles-Capitale a toujours été le grand défenseur d'un RER. Lors des réunions du groupe de travail pour le RER à haut niveau, je l'ai d'ailleurs rappelé à plusieurs reprises. Ce groupe de travail RER a fait du bon travail jusqu'en octobre 2000, et a formulé un certain nombre de conclusions qui doivent à présent être intégrées en partie au plan d'investissement et reprises partiellement dans un accord de coopération à conclure.

Het is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alleszins een uitgemaakte zaak dat het Gewestelijk Expresnet nu moet worden gerealiseerd volgens de voorziene planning en dat ondertussen reeds een aanvang wordt gemaakt met het treinaanbod van het type GEN.

Het definitieve advies dat de Brusselse regering zal uitbrengen over het investeringsplan, wordt ongetwijfeld mee bepaald door de afspraken die wij inzake het GEN zullen maken.

De vraag wie het exploitatietekort zal dragen, is een van de belangrijke punten die in de verdere onderhandelingen daaromtrent aanbod zullen moeten komen.

Wat de vraag betreft over de repercussies van de financiering van het rollend materieel op het exploitatieresultaat, moet men rekening houden met drie mogelijkheden.

— Acquisition de matériel roulant (avec des moyens d'investissement fédéraux) : pas de charges financières.

— Opération de *sale* ou de *lease-back* : charges financières limitées mais aussi des profits;

— *Leasing* opérationnel : il s'agit d'un *leasing* sans plus qui grève lourdement le compte d'exploitation.

Het is duidelijk dat we hiervoor niet zullen opteren.

Op dit ogenblik voorziet het voorgestelde investeringsplan niet in een financiering van het GEN-treinmaterieel. Dit doet het vermoeden rijzen dat de NMBS of de federale minister een *leasing*operatie overwegen. Er zal dan ongetwijfeld een discussie ontstaan over wie de financiële lasten moet dragen die daaraan verbonden zijn. Het is duidelijk dat deze lasten de exploitatierekening van het GEN in geen geval mogen bezwaren.

Ik wil niet vooruitlopen op de discussie die nog in de regering moet worden gevoerd, maar we kunnen er alvast van uitgaan dat het akkoord dat op het einde van de vorige regeerperiode werd gesloten, integraal moet worden gerealiseerd. In februari 2000 heeft de regering reeds een ernstig advies geformuleerd op het eerste plan van de NMBS, dat overigens in de resolutie van het Parlement werd opgenomen. Voorts wil ik onderstrepen dat het Gewestelijk Expresnet absolute voorrang moet krijgen. Wat de procedure betreft, zal er op 22 juni aanstaande een eerste advies worden gegeven. Een definitief advies is nog niet mogelijk, zeker niet in Vlaanderen, waar de procedure verschillend is. Het is overigens niet zeker dat er een procedure bestaat om een advies binnen twee of drie weken te krijgen. Het is evenmin zeker dat er volgende week vrijdag zelfs maar een mondelinge toelichting zal worden gegeven over de stand van zaken.

Sommigen schijnen te vrezen dat wij onder druk staan van de andere gewesten. Ik wil in dat verband onderstrepen dat wij onze eigen agenda bepalen. Ik zie bijvoorbeeld niet in hoe de Waalse regering druk zou kunnen uitoefenen. Ik ben helemaal niet op de hoogte van een advies van de Waalse regering dienaangaande. Het is eigenaardig dat die vraag wordt gesteld, dat betekent immers dat sommigen de slagkracht van de Waalse regering in twijfel trekken.

De federale overheid, de NMBS en het GEN zullen samenwerkingsakkoorden moeten sluiten met het oog op de samenhang van de akkoorden op het vlak van de investeringen en van het GEN. Zelfs al is het advies dat we zullen geven, slechts voorlopig, we mogen gerust zijn dat er een definitief advies komt. De federale overheid is immers verplicht ons te betrekken bij het sluiten van de samenwerkingsakkoorden.

Wat de nieuwe lijnen betreft, waren wij de eersten die tegen een aantal initiatieven hebben gereageerd. Ik heb al herhaaldelijk gezegd dat ik, als lid van de Brusselse regering en als Brussels politicus, in de eerste plaats Brusselaar ben. Ik wens deze dossiers dus vanuit een Brussels oogpunt te benaderen. Dat is ongetwijfeld ook het standpunt van de andere leden van de regering. Bij het benaderen van dit soort dossiers moeten wij het belang van de Brusselaars en van de

mensen die in Brussel komen werken, voor ogen hebben. Het Gewestelijk Expresnet speelt op dat vlak een belangrijke rol. De NMBS heeft dit initiatief jarenlang geblokkeerd. De studies zijn thans afgerond. Thans worden er nieuwe ideeën gelanceerd. We moeten rekening houden met alle huidige en toekomstige omstandigheden. Men kan uiteraard niet alles voorzien, maar we moeten stap voor stap vooruitgaan. Wie nu weigert het Gewestelijk Expresnet te realiseren, zet de toekomst van Brussel op het vlak van de mobiliteit op de helling. Dat betekent dat er dan andere maatregelen moeten komen om de mobiliteit intern te regelen. Een dergelijk alternatief zal de bereikbaarheid van Brussel voor Vlamingen en Walen niet ten goede komen.

We zullen deze redenering volgende week op een rustige manier herhalen. We mogen geen enkele mogelijkheid uitsluiten, alles kan worden onderzocht voorzover het enigszins redelijk is.

We zullen de opmerkingen over de lijn 28 op de vergadering van volgende vrijdag ter sprake brengen. Voorts hebben we tijdens de regeringsvergadering van vanmorgen een aantal nuttige opmerkingen genoteerd.

Wat de Josaphattunnel betreft, wil ik wijzen op de afspraak die in 1999 werd gemaakt. Het stedenbouwkundig attest bepaalt een aantal voorwaarden, maar men mag de wettelijke procedures niet uit het oog verliezen. Het Parlement kan geen nieuwe voorwaarden opleggen. Alle voorwaarden moeten in het stedenbouwkundig attest zijn vastgelegd. Ik heb minister Durant, nadat zij de beslissing had bekendgemaakt, verzocht ons de nodige informatie te bezorgen over de timing en over het aantal lijnen dat door de tunnel zal lopen. Ook al kunnen we geen voorwaarden opleggen, moeten we in elk geval over de nodige informatie beschikken voor de eventuele afgifte van een vergunning.

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

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, sur les lignes 161 et 124, je suis prêt à m'en tenir à l'accord de 1999. J'ai simplement dit ici quelles étaient les conditions du CSRW. La position de la Région bruxelloise aiderait peut-être le gouvernement wallon à prendre enfin une attitude, c'est-à-dire que la Région bruxelloise puisse dire non à une modification du plan régional de développement, non à une modification du PRAS, non à une autorisation de bâtir les ouvrages les plus fous que certains ont imaginés en dernière minute. C'est tout ce que j'ai dit. Ce qui a suscité l'irritation de nos amis wallons, c'est que le manque d'investissements sur la ligne 161 et le manque de crédibilité sur ce point ont donné des rêves un peu fous à un certain nombre de personnes qui s'imaginaient qu'il suffisait de mettre un coup de crayon le long d'une autoroute pour faire passer des lignes rapides.

Deuxièmement, en ce qui concerne la ligne 124, rappelons que M. Hasquin avait signé le dédoublement de cette ligne en 1999 jusqu'à Bruxelles Midi. Pour une fois, félicitons les ingénieurs de la SNCB d'avoir mis le doigt sur l'erreur des politiques.

Pour le plan décennal, il y a une bible : ce sont les recommandations qui ont été prises par le Parlement bruxellois. Le gouvernement va s'en servir pour baliser son avis. Dans les heures et les jours qui viennent, il faudra prendre le temps de décomposer le plan décennal d'investissement et voir tout ce qui pourrait sortir si l'on

suivait notre logique. Je vois en effet beaucoup de choses inscrites dans le plan décennal d'investissement qui ne sont pas conformes au vœu que nous avons émis d'avoir une cohérence qui dépasse les enjeux politiques. Nous devons donc demander le report, voire le retrait, d'un certain nombre de choses qui ne sont pas dans le plan décennal. Mais, comme M. Cools l'a dit, le plan décennal devrait prévoir davantage d'investissements pour l'optimisation de la jonction Nord-Midi.

Troisièmement, vous l'avez dit vous-même, il n'y a rien dans le plan décennal concernant le coût du matériel roulant pour le RER. On nous répond alors qu'il y a moyen de faire du *leasing*. J'aimerais que le gouvernement bruxellois exige la même cohérence pour tout le matériel roulant de la SNCB. Si, demain, toute la SNCB estime qu'il suffit de retenir l'option du *leasing* pour le coût du matériel roulant, alors il faut sortir tout le matériel roulant du plan décennal. Il n'y a pas une logique pour le RER et une autre logique pour le reste du matériel roulant de la SNCB. Vous devez dire qu'il n'est pas légitime que le plan décennal d'investissement ne retienne pas certains investissements. Il est trop tard pour faire des calculs mais je peux vous montrer que le surcoût annoncé de l'opération de *leasing* du matériel roulant RER est gravissime et va handicaper d'une manière évidente le coût de fonctionnement du RER demain. C'est donc aujourd'hui qu'il faut prendre attitude à ce sujet. Puisque nous sommes dans une logique de négociations il convient dans un premier temps de demander le parallélisme pour tout le matériel roulant. Il n'y a que deux types de matériel roulant à la SNCB. Je réfute cette vision du monde qui consiste à dire que le RER, ce n'est pas vraiment du transport de personnes. Il fait pourtant incontestablement partie du métier de base de la SNCB !

Enfin, je vous ai entendu donner des indications assez précises sur les délais dans lesquels vous alliez prendre l'avis du gouvernement relatif au plan décennal. Je n'entends pas autant de précisions sur l'avis que vous allez donner concernant le projet d'accord de coopération relatif au RER. J'ai pu lire ce projet. Il est extrêmement précis et touche à des questions très concrètes. Il aborde par exemple des points que nous devons mettre en œuvre demain. J'ai cité l'exemple de la circulaire De Saeger qui a causé quelque émoi. Il y a aussi des objectifs en matière de stationnement et des précisions quant aux lignes rapides de bus De Lijn arrivant à Bruxelles. Tout cela se trouve dans ce projet.

Sur l'accord de coopération que nous attendons tous, j'aimerais que nous soyons des négociateurs vigilants pour que ce qui a été demandé par d'aucuns à la tribune, soit réalisé, c'est-à-dire que ce RER, s'il se fait un jour, se fasse en respectant notre volonté qu'il profite à la mobilité à l'intérieur de notre Région, y compris des temps en temps pour quelques Bruxellois qui pourraient l'utiliser.

ORDRE DU JOUR

Dépôt

MOTIE

Indiening

Mme la Présidente. — En conclusion de ces interpellations un ordre du jour motivé a été déposé signé par M. Riguelle, Mme

Huytebroeck, MM. Cerexhe, Vervoort, Béghin, Vanraes et Cools, libellé comme suit :

Tot besluit van deze interpellaties werd een gemotiveerde motie ingediend, ondertekend door de heer Riguelle, mevrouw Huytebroeck, de heren Cerexhe, Vervoort, Béghin, Vanraes en Cools, luidend als volgt :

« Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

Ayant entendu l'interpellation de M. Denis Grimberghs à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant le plan d'investissement décennal de la SNCB;

Ayant pris note de la possibilité émise par le plan décennal de la SNCB de reporter une partie du coût des investissements en matière de RER sur les régions;

Conformément à l'accord de gouvernement régional de 1999, lequel précisait ce qui suit :

« Les efforts en faveur de la construction du RER seront poursuivis en collaboration avec le pouvoir fédéral et les autres régions, en évitant ses effets pervers éventuels et en prévoyant des mesures d'accompagnement favorisant le transfert de la voiture vers le transport en commun. Le budget régional ne sera pas mis à contribution sauf en ce qui concerne l'éventuel aménagement du réseau de la STIB. Le réseau SNCB du RER doit être financé par le pouvoir fédéral. Il ne pourra notamment plus être fait appel, dans l'avenir, à l'Accord de coopération. ».

Estime que le budget régional ne peut être mis à contribution pour financer le réseau SNCB du RER;

Estime que ce financement doit être réalisé exclusivement par le fédéral, à l'exception de l'éventuel aménagement du réseau de la STIB;

Estime qu'il ne peut être fait appel au mécanisme de l'Accord de coopération. ».

Le vote sur cet ordre du jour aura lieu ultérieurement.

Over deze motie zal later worden gestemd.

— La discussion est close.

De bespreking is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEAN-LUC VANRAES TOT DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « DE MIVB-STEWARDS »

Bespreking

INTERPELLATION DE M. JEAN-LUC VANRAES A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT « LES STEWARDS DE LA STIB »

Discussion

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Jean-Luc Vanraes heeft het woord voor het ontwikkelen van zijn interpellatie.

De heer Jean-Luc Vanraes. — Mevrouw de Voorzitter, mijn vraag handelt over de MIVB-stewards en het gevoel dat zij bij de Brusselse gebruikers van het openbaar vervoer wekken.

Enkele jaren geleden werd het lovenswaardige initiatief genomen een stewarddienst op te richten om de veiligheid te verhogen. Niemand kan betwisten dat deze dienst zeer goed werk levert, maar toch rijzen er een aantal vragen met betrekking tot de efficiëntie en de rendabiliteit van deze dienstverlening.

Het beheerscontract 2001-2005 van de MIVB bevat geen apart artikel over de veiligheid en de MIVB-stewards. Het is dus bijzonder moeilijk de kostprijs van deze dienst te achterhalen.

Voorts is het niet duidelijk op welke manier de MIVB-veiligheidsdiensten in contact staan met de politie. Verloopt deze samenwerking optimaal? Welke criteria hanteert de MIVB om te beslissen op welke lijnen de stewards worden ingezet? Bestaat er een concreet operationeel plan dat ervoor zorgt dat de stewards in voldoende mate aanwezig zijn op de risicolijnen? Wordt hier ook samengewerkt met de politie?

Vele reizigers hebben reeds opgemerkt dat de stewards vaak in groep opereren en zich niet over het volledige metrostel verspreiden. Als ze de groepen zouden splitsen, zouden ze meer lijnen kunnen controleren.

Mevrouw de Voorzitter. — Het woord is aan staatssecretaris Robert Delathouwer, die antwoordt namens minister Jos Chabert.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de Voorzitter, ik zal het antwoord van minister Chabert voorlezen.

« Het kan niet worden ontkend dat het veiligheidsteam van de MIVB, waarvan de stewards deel uitmaken, reeds een positieve invloed heeft gehad op de veiligheid en dat het een vaak subjectief gevoel van onveiligheid onderdrukt. Hierdoor is de sfeer rond het openbaar vervoer te Brussel aanzienlijk verbeterd.

Eind 1999 besliste ik geld vrij te maken in de vorm vanjaarlijkse dotaties voor een verhoging van de veiligheid op het MIVB-net. Deze dotaties staan vermeld in het beheerscontract.

De bijkomende dotatie voor de verwezenlijking van het MIVB-programma 2001 voor de verbetering van de veiligheid en van de kwaliteit van de aangeboden diensten werd goedgekeurd op basis van het voorstel dat de MIVB vóór 1 april heeft ingediend.

De MIVB heeft haar voorstel dus wel degelijk tijdig ingediend, zoals bepaald in het beheerscontract.

Een aantal klanten van de MIVB hebben trouwens hun lof geuit over het werk van de verschillende stewardsteams.

De criminaliteitscijfers dalen en de agressie, waarvan het rijdend personeel van het MIVB het voorwerp uitmaakt, vermindert zien-derogen.

De agressie tegenover het personeel en de reizigers daalde in 2000 met 29 % ten opzichte van 1999 en zelfs met 41 % ten opzichte van 1998. Wat de diefstallen betreft, werd een vermindering vastgesteld met 51 % ten opzichte van 1999. Dit is ongetwijfeld het gevolg van de verhoogde fysieke aanwezigheid van stewards op alle lijnen van het net. De teams van stewards vormen vanzelfsprekend een aanvulling van het overige veiligheidspersoneel van de dienst Controle en Bewaking.

Er worden regelmatig gemeenschappelijke controle- en veiligheidsoperaties georganiseerd.

De samenwerking met de verschillende ordediensten is goed, maar de opdrachten en taken lopen sterk uiteen. Er worden dan ook zelden operaties met de ordediensten georganiseerd.

De opdrachten van de stewards op de verschillende lijnen worden gekozen op basis van nauwe contacten met de verschillende stelplaatsen van de MIVB. Hiertoe worden maandelijks vergaderingen georganiseerd. De deelnemers aan deze vergaderingen houden rekening met de inlichtingen verstrekt door de bestuurders, die de sfeer op een lijn het best kunnen beoordelen. Bij die gelegenheid wordt ook beslist over de uren van tussenkomst, de keuze van de lijnen en de haltes.

Het is ook op dit niveau dat in aanwezigheid van verantwoordelijken van de gemeenschappelijke politiezones de uitwisseling van informatie en de samenwerking met de politie wordt besproken.

De stewards krijgen bij hun aanwerving een opleiding van drie weken, waarbij zij lessen volgen over de kennis van het net, de procedures die moeten worden gevolgd bij incidenten, de communicatiemiddelen evenals algemene informatie over de MIVB. Zodra deze opleiding achter de rug is, ontvangen zij dagelijks hun opdrachten. Hierbij worden zij op het net vergezeld door begeleidingspersoneel, dat hen wegwijs maakt in hun dagelijkse taken.

Het experiment met de stewards is natuurlijk recent en er is een proces aan de gang voor de optimalisering van hun prestaties.

De heer Vanraes heeft terecht gewezen op het gezamenlijk opereren van de stewards. Vaak vormen zij inderdaad te grote groepen. Het is dan ook de bedoeling kleinere teams te vormen, vooral in de daluren. Men mag evenwel niet vergeten dat de stewards steeds in groep moeten blijven opereren. Dit is noodzakelijk om eventuele veiligheidsproblemen te vermijden en om ervoor te zorgen dat er altijd toezicht door collega's wordt uitgeoefend. »

Mevrouw de Voorzitter. — Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. YARON PESZTAT A MM. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRIETE PUBLIQUE ET DU COMMERCE EXTERIEUR, 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, 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, CONCERNANT « LA MOBILITE DANS LE QUARTIER NORD »

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER YARON PESZTAT TOT DE HEREN DIDIER GOSUIN, MINISTER VAN DE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, NATUURBEHOUD, OPENBARE NETHEID EN BUITENLANDSE HANDEL, 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, BETREFFENDE « DE MOBILITEIT IN DE NOORDWIJK »

Bespreking

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

M. Yaron Pesztat. — Madame la Présidente, Monsieur le Secrétaire d'Etat, chers Collègues, mon interpellation porte sur la mobilité dans le quartier Nord. Elle a pour point de départ mon observation attentive des demandes de permis introduites depuis de nombreuses années déjà pour la construction d'immeubles de bureau dans ce quartier. Ces demandes sont systématiquement accompagnées de demandes de permis pour la réalisation d'importantes infrastructures de parkings. Plus récemment, des demandes portaient sur des immeubles de bureaux de taille considérable. J'ai été étonné de constater qu'elles étaient accompagnées de demandes de permis pour des parkings de 1.000, voire 2.000 places.

Mon étonnement s'explique de la manière suivante : le quartier Nord, « reconstruit » durant les dix dernières années seulement, compte aujourd'hui d'importantes surfaces de bureaux, qu'on peut évaluer à plus d'un million de mètres carrés. Elles se sont développées dans ce quartier pour répondre à la logique préconisée par le Plan régional de Développement (PRD) et traduite pour partie dans les plans régionaux d'affectation du sol, qu'on appelle communément « logique ABC » qui consiste à localiser les activités en fonction du type de mobilité qu'elles entraînent. Etant entendu que les bureaux de type tertiaire administratif public génèrent une mobilité qui peut être rencontrée principalement par l'offre de transports en commun, on a jugé utile, depuis une dizaine d'années, en Région bruxelloise, de

privilegier, pour ce type d'immeubles de bureaux, une localisation à proximité des nœuds de communication les plus importants, précisément pour favoriser les déplacements vers ces pôles de bureaux par les transports en commun.

Le quartier Nord, que je considère par ailleurs, d'un point de vue urbanistique, comme une véritable catastrophe pour Bruxelles, répond au moins à cette cohérence : en termes de localisation, c'est conforme à la politique que la Région bruxelloise entend mener en la matière et détaillée tant dans le PRD que dans le Plan régional d'affectation du sol (PRAS).

D'où mon étonnement de voir que, depuis des années, beaucoup de demandes de permis pour la réalisation de ces importants immeubles de bureaux sont accompagnées de demandes pour d'importantes infrastructures de parkings. Cela choque évidemment le sens commun, alors qu'on a décidé, logiquement, de localiser ce type d'activités à proximité d'un pôle important de communication précisément pour permettre, inciter, encourager, voire même à certains égards obliger, contraindre les travailleurs à se rendre sur leur lieu de travail en utilisant les transports en commun, dont l'offre est considérable au quartier Nord, qui est probablement le nœud de communication le plus important de la Région bruxelloise. On comprend mal pourquoi, néanmoins, les demandes de permis pour l'érection de bâtiments sont systématiquement accompagnées de demandes de permis pour la réalisation de parkings.

Si l'on comprend difficilement que ces demandes de permis soient formulées, on comprend encore plus difficilement qu'elles soient accordées par l'autorité régionale. Non seulement, elles sont accordées, mais elles le sont dans des proportions difficilement évaluables, mais qu'on peut le faire, en constatant que, depuis des années, les problèmes de mobilité dans et autour du quartier Nord sont de plus en plus difficilement gérables et que la pression automobile croît évidemment de façon proportionnelle aux superficies de bureaux construites, ce qui est logique.

Dans ce dossier, plusieurs ministres sont compétents. Vous-même, Monsieur Delathouwer, en tant que responsable de la politique de la mobilité, vous avez fait des déclarations fort intéressantes sur la question : vous avez annoncé récemment qu'il fallait absolument supprimer un certain nombre d'emplacements de parking en Région bruxelloise, pour résoudre le problème de la mobilité. Ce dossier concerne aussi M. Gosuin, ministre de l'Environnement, dont l'administration délivre les permis d'environnement. Il concerne enfin M. Draps dont l'administration délivre les permis d'urbanisme.

Mes questions sont les suivantes. Comment expliquez-vous que, sur une question aussi cruciale, qui fait l'objet d'une politique assez clairement établie dans les plans de politique régionale, il y ait des positions, par rapport à des demandes ponctuelles, qui soient totalement contradictoires entre M. Gosuin et son administration, M. Draps et la sienne et vous-même, mais à un niveau beaucoup plus général ?

Si vous le permettez, je voudrais prendre un seul exemple, non pour que vous me répondiez sur l'exemple, mais uniquement pour étayer mes questions. Il s'agit de l'îlot 68, qui fait l'objet d'un projet de construction d'une surface très importante de bureaux. Voilà un projet qui a fait l'objet d'une demande de permis qui portait dans un

premier temps sur un millier d'emplacements de parking. Je ne ferai pas le détail de la saga, je la résumerai en quelques mots.

M. Draps, ministre de tutelle de l'administration de l'Urbanisme, a fait délivrer un permis appliquant une norme de 1 % d'emplacements. M. Gosuin, ministre de tutelle de l'IBGE, a fait, lui, délivrer un permis appliquant une norme de 1 pour 300 emplacements. De son côté, la commune de Schaerbeek a essayé de faire valoir l'existence d'un plan communal de développement (PCD) qui préconisait une norme de 1 pour 300 emplacements. Aujourd'hui, on se retrouve dans ce dossier avec un permis d'urbanisme, qui risque probablement d'être délivré conformément au certificat d'urbanisme déjà délivré antérieurement, par le gouvernement parce que c'était sur recours, avec une norme de 1 %, avec un permis d'environnement qui, semble-t-il, a déjà été délivré sur la base d'une norme de 1 pour 300, un avis de la commune s'appuyant sur le PCD. Il semblerait que, ce PCB n'ayant pas été approuvé par le gouvernement en fin de procédure, il ne puisse pas servir de référence. De toute façon, un PCD n'a pas de valeur réglementaire pour les normes de parkings.

Par ailleurs, la fameuse circulaire d'un ancien ministre, que je ne citerai pas, préconise une norme de 1 pour 50 que, semble-t-il, plus personne ne respecte. Tout le monde parle de cette circulaire, mais elle n'est même plus d'application en Région bruxelloise. La plupart du temps, l'administration ne la suit pas et on se demande pourquoi on en parle encore !

Il y a des normes contradictoires ainsi que des positions prises par les administrations, voire par les ministres de tutelle lorsqu'ils ont à intervenir sur recours. Je souhaiterais que vous fassiez la clarté sur la position du gouvernement, que vous me disiez s'il y a une politique cohérente de sa part en la matière, particulièrement pour le quartier Nord dont divers exemples mettent en évidence des positions contradictoires : sans entrer dans le détail, je citerai la tour Martini qui a suscité des attitudes contradictoires tant de la commune que de la Région que des ministres de l'Urbanisme et de l'Environnement. Y a-t-il concertation entre vous-même, M. Draps et M. Gosuin sur ces questions ? Y a-t-il concertation avec les communes ? Finalement, quelle est la norme d'application ? Y a-t-il seulement une et une seule norme d'application, que ce soit la circulaire De Saeger « ancienne version » mais toujours d'application et que personne ne suit, une espèce d'adaptation que semble opérer d'autorité l'administration de l'Urbanisme qui, dit-elle, applique la circulaire De Saeger revue et corrigée, manifestement à la baisse (c'est une bonne chose puisque cela va dans le bon sens), ou les « normes » fixées dans les plans communaux de développement ou toute autre norme ?

Je vous le demande en tant que parlementaire mais n'importe quel autre demandeur pourrait se poser cette question : quelle est la norme ? Il règne une insécurité juridique en ce qui concerne l'instruction des permis sur cette question : aujourd'hui, on ignore quelle est la norme d'application; en introduisant un permis, on peut s'attendre à ce que le ministre de l'Urbanisme dise blanc et le ministre de l'Environnement noir, alors que la commune dira gris.

Finalement, de manière générale, pour le cas particulier du quartier Nord, avez-vous une politique spécifique en matière de mobilité ? En effet, c'est un cas particulier : c'est une zone exclusivement

dévolue au tertiaire et particulièrement au tertiaire administratif public, avec des immeubles de bureaux qui génèrent une mobilité plutôt homogène puisque la plupart des gens qui y circulent sont statistiquement de la même origine. On peut imaginer ainsi que, sur un quartier aussi homogène en termes d'affectation du sol, d'activités « économiques » et de mobilité générée par le type d'activités, on puisse avoir une politique globale cohérente.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat, qui répondra au nom de ses collègues Chabert et Gosuin.

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. — Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, je tâcherai d'être exhaustif car ce problème me semble important; en outre, trois de mes collègues m'ont fourni certains éléments de réponse. C'est pourquoi, je me permettrai de les lire afin d'être plus complet.

En ce qui me concerne, j'essaierai tout d'abord de dresser l'historique d'un plan de mobilité ayant trait à tout ce qui entoure l'endroit dont il est question.

Dès 1991-1992, les autorités concernées ont pris conscience que le développement des bureaux le long et dans la zone du boulevard Albert II (supplément de 750.000 m², de 40.000 emplois et de près de 8.000 places de parking) attirerait d'ici 2005 entre 40.000 et 50.000 déplacements mécanisés pour les motifs « travail » et « école » et qu'il aurait un impact négatif sur la circulation dans la zone.

L'objectif était que les transports en commun acheminent au moins 75 % des travailleurs du quartier. Des dispositions se devaient donc d'être prises afin que les transports publics ne soient pas bloqués dans la congestion. A noter aussi la nécessité d'assurer de bonnes conditions de mobilité dans le Quartier Nord, notamment pour le service 100, installé avenue de l'Héliport.

Dans le cadre des travaux de construction du siège de l'administration de la Région, il s'agissait aussi de réaménager les abords du CCN participant ainsi à l'effort de requalification de l'espace public dans tout le quartier.

Afin d'intégrer ces différents éléments, un de mes prédécesseurs confiait en 1992 à l'association momentanée Espaces-Mobilités/Van Wunnik l'étude du plan d'organisation des circulations du Quartier Nord dont la version définitive du rapport final a été déposée le 15 mars 1994.

Le périmètre d'étude principal était limité à la Petite Ceinture, à la Chaussée d'Anvers, à l'axe De Mol-Quatrecht et à l'axe Brabant/Gineste. La gestion des circulations devait toutefois être évaluée dans un cadre plus large s'étendant à l'ouest jusqu'au canal et à l'est jusqu'à la rue de la Reine.

Le plan a été approuvé le 14 juillet 1994 et a ensuite été progressivement mis en œuvre.

Pour chacun des modes en présence – classés par ordre de priorité décroissante pour garantir l'accessibilité du quartier –, les mesures concrètes suivantes ont été énoncées :

1. Maillage piéton et cycliste : comme vous le savez, depuis deux ans, je commence à parler d'abord de ce qui est moins dérangent pour terminer par ce qui concerne l'automobile.

Un maillage piéton dense et complet offrant des trajets courts, confortables et variés a été créé autour d'axes principaux reliant la gare, les arrêts de transports en commun et les concentrations de bureaux et de commerces.

Le boulevard Bolivar entre le boulevard Albert II et le CCN est réaménagé en place piétonne (accessible aussi aux bus et taxis). Des aires de dépôt et de prise en charge des voyageurs par les taxis sont prévues près de l'escalier principal du CCN. Tandis que la rue du Progrès entre le CCN et la place Rogier est l'autre axe fort fréquenté par les piétons.

La promotion de l'usage du vélo se développe, comme complètement au trajet en train ou en métro, par des possibilités de parcage et de location au CCN. Le plan de circulation leur laisse une liberté de mouvement optimale (rues accessibles dans les deux sens partout, petits aménagements aux carrefours, balisage de deux itinéraires régionaux).

Par ailleurs, je vous signale qu'au niveau de l'administration régionale, nous faisons des efforts particuliers aujourd'hui pour le vélo : tout ce qui se fait au sein de la cellule, même si elle n'est pas grande, y compris les initiatives ayant trait au vélo, commence à porter ses fruits dans l'administration. C'est bon : c'est de là que doit venir l'exemple.

2. Transports en commun

Afin d'assurer une meilleure vitesse commerciale, le principe retenu est de séparer autant que possible les axes empruntés par les bus des voies de circulation automobile. La rue du Progrès (entre la Place Rogier et le CCN) et la chaussée d'Anvers (entre la Petite Ceinture et la rue Masui) sont réservées aux autobus, aux piétons et à la desserte locale.

Un nouveau pont en cours d'étude est proposé sur le canal entre le boulevard Bolivar et la rue Picard, réservé aux piétons, vélos et transports en commun venant de l'Ouest.

Le bus venant de la Petite Ceinture dessert la Place Rogier, proche de pôles d'origine/destination pour ensuite gagner le CCN par la rue du Progrès.

J'ai ici une liste fournie par mon collègue Jos Chabert. Je vais vous en donner lecture.

Excusez-moi aussi d'entrer dans le détail mais il me semble bon de rappeler tous ces éléments pour répondre à votre question : « Avez-vous un plan de mobilité ? » Il est intéressant de connaître ce que nous sommes en train de faire, même si ce n'est pas toujours évident pour certains : cela fait partie d'un concept que nous sommes en train de mettre en route.

Voici le texte de la réponse fournie par le ministre Chabert :

J'ai l'honneur de communiquer à l'honorable membre les éléments d'information suivants :

Le Quartier Nord est une location A par excellence qui est accessible en train, bus, métro et prémétro.

Cela implique logiquement qu'il faut donner dans ce quartier priorité à la solution des problèmes de mobilité des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun.

C'est suite à ce constat que j'ai chargé l'administration régionale de ne pas faire lors de l'évolution future du dossier de la tour Martini de concessions supplémentaires afin de favoriser l'accessibilité de ce bâtiment en voiture si cela était au détriment de l'espace public sur les voiries régionales.

J'ai également demandé à mes collègues qui sont en charge de l'Urbanisme et de l'Environnement d'adopter une position identique au moment de délivrer le permis de bâtir et le permis d'environnement pour le parking.

En matière de l'amélioration de la fluidité et de l'accessibilité du Quartier Nord avec les transports en commun également, j'ai pris un certain nombre de mesures concrètes, à savoir :

— le projet de l'aménagement du pont Picard qui rendra le Quartier Nord mieux accessible aux transports en commun, aux cyclistes et aux piétons par la réalisation d'une liaison entre l'avenue du Port, la rue Picard, le quai de Willebroeck et le boulevard Simon Bolivar; cette liaison sera d'ailleurs réservée exclusivement à ces modes de transport;

— la mission que j'ai confiée à l'administration régionale pour la réalisation d'une étude qui a pour but d'optimiser le fonctionnement du carrefour à la place Rogier en ayant recours aux techniques de détection les plus modernes;

— le développement des lignes RER, avec l'aménagement de bandes de circulation réservées dans cette zone qui amélioreront la fluidité du passage des bus de la société De Lijn;

— les travaux déjà réalisés pour améliorer considérablement la liaison avec les transports en commun entre le Quartier Nord et la zone de Neder-Over-Heembeek et Vilvorde en rendant la liaison entre le quai des Usines et le pont Van Praet accessible aux bus;

— les travaux qui seront réalisés à l'infrastructure du prémétro dans la Gare du Nord afin d'y améliorer également l'accessibilité (troisième et quatrième voie);

— l'étude de réaménagement du boulevard du Jardin Botanique qui donne également la priorité aux transports en commun et aux cyclistes;

— le réaménagement du square Jules de Trooz où, outre la construction des ponts pour cyclistes, l'attention requise sera également consacrée à une meilleure fluidité des transports en commun.

3. Réseau automobile hiérarchisé

Etant donné les incertitudes quant à l'option urbanistique pour la zone comprise entre les rues Simons et Demol, il a été décidé de laisser dans une première phase la circulation venant du quai de Willebroeck sur le boulevard Bolivar. Le trafic venant du canal est

ensuite dévié sur la droite du boulevard Albert II par la rue des Charbonniers et l'axe Demol-Quatrecht qui se prolongent sous le chemin de fer.

Toutes les voiries sont à double sens ce qui raccourcit le parcours de certaines lignes de transports en commun. Des plateaux surélevés le long des parvis Sud et Nord du CCN mettent en évidence les zones fort fréquentées par les piétons.

Voilà pour ce qui concerne la première partie de ma réponse qui touche à l'existence d'un plan de mobilité. C'est ce que nous mettons en œuvre et qui prouve que nous avons une certaine cohérence dans ce que nous faisons au niveau public.

J'en arrive à présent à un autre élément : je craignais un peu de ne pas pouvoir en parler puisqu'il s'agissait de la réponse de mon collègue William Draps, c'est-à-dire l'application de la circulaire De Saeger.

En effet, de temps en temps, on peut s'étonner d'encore entendre parler de cette circulaire. Mais je poursuivrai en lisant son texte.

« L'application de la circulaire De Saeger a déjà fait couler beaucoup d'encre à Bruxelles. En juin 2000, mon prédécesseur répondait à une demande écrite en ce sens de M. le Conseiller Denis Grimberghs.

Il est bien évident que l'administration applique la circulaire De Saeger, mais pas pour imposer la construction de parkings, comme on pourrait le croire.

En effet, ce qui semble avoir échappé (à certains), cette circulaire prévoit explicitement que son application n'est pas souhaitable dans les noyaux urbains saturés, lorsqu'il ne convient pas d'attirer un trafic supplémentaire important. En outre, une circulaire du mois d'août 1975 atténue la norme « De Saeger ».

Sur la base de ces dispositions, le fonctionnaire délégué n'impose plus depuis longtemps l'augmentation des emplacements de parkings pour respecter les normes de ces circulaires, à savoir un minimum d'un emplacement pour 100 m² de bureaux dans le centre (Pentagone et les quartiers de bureaux de la première couronne) et d'un emplacement pour 50 m² dans le reste de la Région.

Il n'en reste pas moins que l'on ne peut refuser des parkings en se référant uniquement à la circulaire De Saeger.

Les autorités s'appuient donc sur les rapports d'incidences, sur les études d'incidences et plus rarement sur un PPAS, lorsqu'ils souhaitent limiter les parkings lors de la délivrance des permis d'urbanisme.

Je rappelle aussi que, conformément à l'accord de gouvernement, je travaille actuellement à une révision de la circulaire De Saeger.

Les contradictions entre les décisions administratives prises sur les permis d'urbanisme et les permis d'environnement (exemples : tout Martini, îlot 68, etc.).

Dès qu'un projet de construction dépasse 24 emplacements de parkings couverts, il requiert à la fois un permis d'urbanisme et un

permis d'environnement de classe 1 B (de 25 à 200 emplacements) ou 1 A (plus de 200 emplacements).

L'Ordonnance Organique de la Planification et de l'Urbanisme (OOPU) précise que pour ces projets mixtes, le permis d'urbanisme est suspendu tant qu'un permis d'environnement définitif n'a pas été obtenu.

L'ordonnance est toutefois muette lorsque le permis d'environnement et le permis d'urbanisme imposent des conditions différentes, ce qu'il faut évidemment éviter dans toute la mesure du possible.

Le problème n'est pas simple, car les autorités délivrantes sont le plus souvent différentes : la Région, via l'IBGE, pour les permis d'environnement de classe 1, le plus souvent la commune pour les permis d'urbanisme, avec ou sans avis du fonctionnaire délégué suivant que l'on se trouve dans un PPAS ou non.

Pour ce qui concerne les permis pour la tour Martini et l'îlot 68, les précisions suivantes peuvent être données :

Tour Martini : le dossier est toujours à l'instruction, toutefois dans l'avis de la commission de concertation, l'administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire et la SDRB demandent une réduction du nombre de parkings, tandis que la commune de Saint-Josse et l'IBGE précisent que les parkings doivent être réduits à un emplacement pour 200 m² de bureaux. La Ville de Bruxelles, pour sa part demande qu'il n'y ait pas d'augmentation du nombre de parkings tout en faisant référence dans sa motivation à la ligne de conduite de la ville de n'autoriser qu'un seul emplacement par 200 m² de bureaux.

Je constate donc une convergence des avis pour accorder un emplacement pour 200 m² de bureaux, tant dans le permis d'urbanisme que dans le permis d'environnement qui sera délivré par l'IBGE.

Pour l'îlot 68, à Schaerbeek, le PPAS en vigueur limite les parkings à un emplacement par 100 m², soit environ 1.000 parkings.

Toutefois, il faut noter que le 14 janvier 1999 le gouvernement a approuvé le dossier de base d'une modification de ce PPAS, qui prévoit notamment que les parkings seront limités à 1 emplacement par 300 m² de bureaux.

La société North Galaxy a cependant obtenu postérieurement à cette approbation des certificats d'urbanisme et d'environnement autorisant un emplacement pour 100 m².

L'IBGE a récemment délivré un permis d'environnement, mais pour ce point, je vous renvoie à la réponse du ministre Gosuïn, qui suivra.

La commune n'a pas encore délivré le permis d'urbanisme.

On ne peut donc parler à ce stade-ci de la procédure de discordance entre les permis d'urbanisme et d'environnement.

Le respect des dispositions des plans communaux de développement (Bruxelles-Ville et Schaerbeek : un emplacement pour 300 m² de bureaux).

Le dossier de base de la commune de Saint-Josse propose de limiter les parkings à un emplacement pour 300 m² de bureaux dans la zone proche des grandes gares, ce qui est évidemment le cas du Quartier Nord.

Dans le commentaire de cette proposition, Saint-Josse évoque le fait que cette même norme est également proposée par Bruxelles et Schaerbeek.

Nous avons beau relire les documents des dossiers de base de ces deux communes, nous n'y avons pas trouvé cette norme.

Par contre, comme je l'ai déjà précisé, la commune de Schaerbeek a proposé cette norme dans le dossier de base de la modification du PPAS du Quartier Nord.

Pour les deux projets de tours qui vous préoccupent, la responsabilité du respect de ces normes revient à l'autorité délivrante du permis d'urbanisme, c'est-à-dire à la commune de Saint-Josse pour la tour Martini et à la commune de Schaerbeek pour le North Galaxy. »

Le 4bis concernera le point de vue du ministre Gosuïn.

« La réponse du ministre de l'Environnement à l'interpellation de M. Pesztat ne peut qu'être brève.

Tout d'abord, une correction dans les faits présentés par l'honorable membre s'impose : il n'y a pas de contradiction entre les décisions administratives pour les exemples qu'il cite. Ainsi, pour ce qui concerne l'îlot 68, le Collège d'environnement a délivré en son temps un certificat d'environnement pour un parking d'une capacité identique à celle figurant dans le permis d'urbanisme délivré sur recours par le gouvernement.

Pour le reste, l'honorable membre évoque des dossiers ponctuels, spécialement l'îlot 68, pour lequel des recours ont été ou seront incessamment introduits au collège d'environnement contre la décision de l'IBGE, intéressant non plus le certificat mais le permis d'environnement. Etant susceptible de connaître de tels recours, le ministre de l'Environnement est tenu par un devoir de réserve qui l'empêche de faire des déclarations l'amenant à préjuger du dossier avant d'en être saisi.

De façon générale, en matière de certificat et de permis d'environnement, le ministre de l'Environnement ne dispose d'ailleurs et n'exerce aucun pouvoir d'injonction à l'égard de l'IBGE comme du Collège d'environnement. Il n'intervient donc pas dans les dossiers ponctuels en-dehors de l'hypothèse d'un recours introduit devant lui. »

M. Yaron Pesztat. — Il est hypocrite de dire qu'il n'y a pas d'injonction. Un de ces jours si vous le voulez, je vous apporterai des preuves que pour un certain nombre de dossiers bruxellois, le ministre à l'intention de se faire déléguer.

Je voudrais faire un sort à cette hypocrisie. Je peux vous produire des lettres signées du ministre de l'Urbanisme à son fonctionnaire délégué ou du ministre de l'Environnement au directeur général de l'IBGE lui enjoignant un certain nombre de choses.

Voilà pourquoi il est hypocrite de dire qu'il n'y a pas d'injonction du ministre à ses fonctionnaires. C'est inacceptable.

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. — J'en prends note. J'en arrive à ce qui concerne mes compétences.

Actions futures et concertations région/communes

La Région en collaboration avec les communes a mis en œuvre sur le terrain un plan d'organisation des circulations se traduisant également par une requalification de l'espace public.

L'effort devrait désormais se concentrer sur les employés des administrations, sociétés et entreprises du quartier par la mise en œuvre des plans de transport d'entreprise.

Afin d'améliorer les déplacements dans le Quartier Nord, bien desservi par les transports publics, il faut encourager les administrations, sociétés et entreprises qui y sont établies à réaliser et à mettre en œuvre des plans de transport pour leur personnel. L'administration de la Région de Bruxelles-Capitale, localisée à côté de la gare du Nord, a déjà établi un plan de transport, et les premières mesures concrètes de ce plan seront prises dans les prochaines semaines (on est en train de le finaliser).

L'administration se doit bien sûr de montrer l'exemple dans un tel dossier. Il serait d'ailleurs souhaitable que l'Administration et les entreprises voisines se rencontrent afin de partager leurs expériences et de mettre en œuvre un plan de transport du personnel du Quartier Nord. Il est bon de rappeler que la Région de Bruxelles-Capitale et le fédéral préparent un cadre légal à la réalisation des plans de transport d'entreprise. Au niveau régional, l'ordonnance Air, approuvée en mars 99, prévoit la réalisation de plans de transport, pour les entreprises de plus de 200 personnes. L'arrêté d'application est en préparation.

Plusieurs interpellations en ont déjà traité et le ministre compétent vous l'a déjà signalé.

Une concertation est toutefois nécessaire avec le niveau fédéral, qui envisage de rendre obligatoire, pour les employeurs de plus de 100 membres de personnel, l'établissement d'un diagnostic des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail (la piste du recours à la réglementation relative au bilan social a été abandonnée suite aux avis rendus par le Conseil national du Travail et le Conseil central de l'Economie).

En ce qui concerne la coordination entre la Région et les communes concernées, le plan d'organisation des voiries dont question précédemment a été mis en œuvre avec la collaboration des communes qui ont également reconnu très vite l'importance de la problématique. Outre la coordination des plans de transport d'entreprises, trois outils devraient nous permettre dans l'avenir d'affiner l'optimisation de l'offre et de la demande de mobilité dans le quartier.

— L'approbation par la Région des plans communaux de développement, et particulièrement de leur volet mobilité. Les nouvelles majorités en place dans les communes concernées devraient pouvoir insuffler une impulsion nouvelle à ce dossier. J'ai, d'ores et déjà, demandé à l'AED de se concerter avec l'AATL sur le niveau de développement attendu pour les propositions en matière de mobilité.

— La réactualisation du plan Iris qui va être entamée fin de l'année, avec l'appui du modèle dynamique de gestion des déplacements élaboré en 98-99, devrait nous permettre de mieux redéfinir les « conditions aux limites » de la zone d'étude dans le nouveau paysage de l'an 2010-2015 (le RER nouveau est arrivé !).

— La mise en œuvre des conventions de mobilité avec les communes, en matière de zone 30 dans le réseau de quartier, de stationnement, de politique vélo, de formation de conseillers en mobilité, de brigades cyclistes à vélo, mais aussi de contrats d'axe développés avec la STIB en matière de vitesse commerciale des transports publics. (*Applaudissements.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Yaron Pesztat.

M. Yaron Pesztat. — Je tiens à remercier tous les ministres pour leur réponse. A l'exception d'un, j'y reviendrai.

D'une part, les réponses, comme nous commençons à en avoir l'habitude en matière de mobilité, mettent clairement en évidence que les instruments existent, qu'ils sont nombreux et qu'ils ont été forgés progressivement depuis dix ans que la Région bruxelloise existe. Encore faut-il les utiliser et le faire de manière concertée, coordonnée et cohérente. Vous en avez cité plusieurs au travers de vos réponses : plan de déplacement d'entreprise, permis d'environnement, permis d'urbanisme, circulaire De Saeger, plans communaux de développement, ... j'en passe et des meilleurs. Voilà largement de quoi mener une politique de mobilité cohérente, que ce soit au Quartier Nord ou ailleurs. Mais, je le répète, encore faut-il qu'il y ait concertation, coordination et cohérence.

Un petit mot pour terminer. Je vous disais remercier l'ensemble des ministres qui ont répondu, sauf un. En effet, je ne veux pas laisser passer sans réagir la réponse du ministre Gosuin.

Effectivement, en Région bruxelloise, il existe un consensus pour ne pas dire un certain nombre de choses. Tant que l'on ne dit pas qu'il n'y a pas d'injonction du ministre, alors, en tant que parlementaire, je veux bien ne pas relever qu'il y en a; dès le moment où il est dit publiquement et officiellement, dans une réponse, qu'il n'y a pas d'injonction du ministre, alors que depuis dix ans, l'urbanisme bruxellois fonctionne sur injonctions du ministre aux fonctionnaires, dans tous les dossiers délicats, je trouve cela franchement une hypocrisie inacceptable.

Je rajoute, par rapport à la réponse de M. Gosuin, qu'il est facile, pour ne pas dire ridicule, d'affirmer qu'il n'y a pas de contradiction entre la décision prise en matière d'urbanisme et en matière d'environnement, sous prétexte que l'une a été prise par rapport au certificat d'urbanisme et l'autre par rapport au permis. C'est exactement le même projet. Je suis désolé de devoir redire qu'une décision a été prise par M. Draps, sur recours sur le certificat d'urbanisme impliquant une norme de un pour cent et qu'il y a une décision de l'IBGE, sur injonction ou non du ministre, peu importe, imposant une norme de un pour trois cents. Et il y aura un recours du demandeur contre la norme de un pour trois cents, ce qui mettra M. Draps dans une situation délicate : précédemment, après un recours sur la base du certificat d'urbanisme, il a imposé lui-même une norme de un pour trois cents. Il y aura bien un moment où les deux ministres, ou les deux administrations puisque, paraît-il, les ministres ne se mêlent pas de ces affaires, devront se mettre ensemble et décider de la norme d'application.

Je trouve lamentable que cela doive se faire à l'occasion de recours de demandeurs, sur la base de permis, alors qu'avec une politique concertée, cohérente et globale, mettant en œuvre l'ensemble des instruments dont vous avez rappelé l'existence et concourant tous vers le même but, ce genre de situation pourrait être évité et mon interpellation devenir inutile par voie de conséquence.

Mme la Présidente. — Il sera tenu compte de vos observations.

— L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

De plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

Prochaine séance plénière : demain, vendredi 15 juin, à 9 h.

Volgende plenaire vergadering : morgen, vrijdag 15 juni, om 9 uur.

— *La séance plénière est levée à 20 h 15.*

De plenaire vergadering wordt om 20.15 uur gesloten.

ANNEXES

COUR D'ARBITRAGE

En application de l'article 77 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie :

— les questions préjudicielles concernant l'article 23 de la loi du 26 décembre 1956 sur le service des postes, tel qu'il était en vigueur avant le 18 août 1999, posées par le tribunal de commerce de Huy et par le juge de paix du premier canton de Liège (nos 2089 et 2168 du rôle – affaires jointes);

— la question préjudicielle concernant les articles 377, alinéa 2, 378, alinéa 2, et 381 du Code des impôts sur les revenus 1992, posée par la Cour de cassation (n° 2159 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 156 de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnées le 14 juillet 1994, posée par la commission d'appel instituée auprès du service de contrôle médical de l'INAMI (nos 2196, 2197 et 2198 du rôle).

En application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie les arrêts suivants :

— arrêt n° 69/2001 rendu le 30 mai 2001, en cause :

— la question préjudicielle concernant l'article 135, § 2, du Code d'instruction criminelle, posée par la Cour d'appel de Gand (n° 2152 du rôle);

— arrêt n° 70/2001 rendu le 30 mai 2001, en cause :

— les recours en annulation partielle de :

• l'article 20 du décret de la Région flamande du 11 mai 1999 modifiant le décret du 23 janvier 1991 relatif à la protection de l'environnement contre la pollution due aux engrais et modifiant le décret du 28 juin 1985 relatif à l'autorisation écologique,

• l'article 9 du décret de la Région flamande du 3 mars 2000 portant modification du décret du 23 janvier 1991 relatif à la protection de l'environnement contre la pollution due aux engrais,

introduits par l'a.s.b.l. De Vlaamse Landeigendom et autres (nos 1888 et 1977 du rôle);

— arrêt n° 71/2001 rendu le 30 mai 2001, en cause :

— la question préjudicielle relative à l'article 57, § 2, alinéas 3 et 4, de la loi du 8 juillet 1976 organique des centres publics d'aide

BIJLAGEN

ARBITRAGEHOF

In uitvoering van artikel 77 van de bijzonder wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van :

— de prejudiciële vragen betreffende artikel 23 van de wet van 26 december 1956 op de postdienst, zoals het van kracht was vóór 18 augustus 1999, gesteld door de rechtbank van koophandel te Hoei en de vrederechter van het eerste kanton Luik (nrs. 2089 en 2168 van de rol – samengevoegde zaken);

— de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 377, tweede lid, en 381 van het Wetobek op de inkomstenbelastingen 1992, gesteld door het Hof van Cassatie (nr. 2159 van de rol);

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 156 van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkering, gecoördineerd op 14 juli 1994, gesteld door de commissie van beroep ingesteld bij de dienst voor geneeskundige controle van het RIZIV (nrs. 2196, 2197 en 2198 van de rol).

In uitvoering van artikel 113 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van de volgende arresten :

— arrest nr. 69/2001 uitgesproken op 30 mei 2001, inzake :

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 135, § 2, van het Wetboek van Strafvordering, gesteld door het hof van beroep te Gent (nr. 2152 van de rol);

— arrest nr. 70/2001 uitgesproken op 30 mei 2001, inzake :

— de beroepen tot gedeeltelijke vernietiging van :

• artikel 20 van het decreet van het Vlaams Gewest van 11 mei 1999 tot wijziging van het decreet van 23 januari 1991 inzake de bescherming van het leefmilieu tegen de verontreiniging door meetstoffen en tot wijziging van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning,

• artikel 9 van het decreet van het Vlaams Gewest van 3 maart 2000 tot wijziging van het decreet van 23 januari 1991 inzake de bescherming van het leefmilieu tegen de verontreiniging door meetstoffen,

ingesteld door de v.z.w. De Vlaamse Landeigendom en anderen (nr. 1888 en 1977 van de rol);

— arrest nr. 71/2001 uitgesproken op 30 mei 2001, inzake :

— de prejudiciële vraag over artikel 57, § 2, derde en vierde lid, van de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de openbare centra

sociale, tel qu'il a été modifié par l'article 65 de la loi du 15 juillet 1996, posée par le Tribunal du travail de Bruxelles (n° 1921 du rôle);

— arrêt n° 72/2001 rendu le 30 mai 2001, en cause :

— la question préjudicielle relative au décret du Conseil culturel de la Communauté culturelle néerlandaise du 13 juillet 1972 modifiant la loi du 7 août 1931 sur la conservation des monuments et des sites, posée par le Conseil d'Etat (n° 1935 du rôle);

— arrêt n° 73/2001 rendu le 30 mai 2001, en cause :

— la question préjudicielle concernant l'article 29 de la loi du 20 décembre 1995 portant dispositions fiscales, financières et diverses, posée par la cour d'appel de Gand (n° 1892 du rôle);

— arrêt n° 74/2001 rendu le 31 mai 2001, en cause :

— le recours en annulation des articles 408bis, 408ter, 409, 412, 412bis, 412ter, 413bis, 413ter et 414 du Code judiciaire, tels qu'ils ont été remplacés ou insérés par la loi du 7 mai 1999, introduit par L. Strangherlin et autres (n° 1877 du rôle);

— arrêt n° 75/2001 rendu le 31 mai 2001, en cause :

— le recours en annulation de l'article 8 du décret du Parlement flamand du 18 mai 1999 contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 1999, introduit par la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars et des organisateurs de voyages et par la s.a. Autocars Van Mullen (n° 1891 du rôle);

— arrêt n° 76/2001 rendu le 31 mai 2001, en cause :

— la question préjudicielle relative au décret de la Région wallonne du 1^{er} avril 1999 modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, posée par le Conseil d'Etat (n° 1782 du rôle);

— arrêt n° 77/2001 rendu le 7 juin 2001, en cause :

— les questions préjudicielles concernant les articles 11bis, 12bis et 15ter de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux, insérés par la loi-programme du 6 juillet 1989, puis remplacés par la loi du 26 juin 1992, tels qu'ils étaient applicables avant l'entrée en vigueur de la loi du 23 mars 1994, posées par la Cour d'appel de Gand et le tribunal de première instance d'Ypres (n^{os} 1839 et 1948 du rôle);

— arrêt n° 78/2001 rendu le 7 juin 2001, en cause :

— les questions préjudicielles relatives à l'article 137, alinéa 2, de l'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme, posée par le Tribunal de première instance de Bruxelles (n° 1841 du rôle);

— arrêt n° 79/2001 rendu le 7 juin 2001, en cause :

— la question préjudicielle concernant les articles 620 et 621 du Code judiciaire, posée par la cour d'appel de Gand (n° 1898 du rôle).

voor maatschappelijk welzijn, zoals gewijzigd bij artikel 65 van de wet van 15 juli 1996, gesteld door de arbeidsrechtbank te Brussel (nr. 1921 van de rol);

— arrest nr. 72/2001 uitgesproken op 30 mei 2001, inzake :

— de prejudiciële vraag betreffende het decreet van de Cultuurraad voor de Nederlandse Cultuurgemeenschap van 13 juli 1972 tot wijziging van de wet van 7 augustus 1931 op het behoud van monumenten en landschappen, gesteld door de Raad van State (nr. 1935 van de rol);

— arrest nr. 73/2001 uitgesproken op 30 mei 2001, inzake :

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 29 van de wet van 20 december 1995 houdende fiscale, financiële en diverse bepalingen, gesteld door het hof van beroep te Gent (nr. 1892 van de rol);

— arrest nr. 74/2001 uitgesproken op 31 mei 2001, inzake :

— het beroep tot vernietiging van de artikelen 408bis, 408ter, 409, 412, 412bis, 412ter, 413bis, 413ter en 414 van het Gerechtelijk Wetboek, vervangen of ingevoegd door de wet van 7 mei 1999, ingesteld door L. Strangherlin en anderen (nr. 1877 van de rol);

— arrest nr. 75/2001 uitgesproken op 31 mei 2001, inzake :

— het beroep tot vernietiging van artikel 8 van het decreet van het Vlaams Parlement van 18 mei 1999 houdende diverse bepalingen naar aanleiding van de begroting 1999, ingesteld door de Federatie van de Belgische autobus- en autocarondernemers en van reisorganisatoren en door de n.v. Autocars Van Mullen (nr. 1891 van de rol);

— arrest nr. 76/2001 uitgesproken op 31 mei 2001, inzake :

— de prejudiciële vraag over het decreet van het Waals Gewest van 1 april 1999 houdende wijziging van de wet van 18 juli 1973 betreffende de bestrijding van de geluidshinder, gesteld door de Raad van State (nr. 1782 van de rol)

— arrest nr. 77/2001 uitgesproken op 7 juni 2001, inzake :

— de prejudiciële vragen over de artikelen 11bis, 12bis en 15ter van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten, ingevoegd bij de programmawet van 6 juli 1989, en daarna vervangen bij de wet van 26 juni 1992, zoals ze van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de wet van 23 maart 1994, gesteld door het hof van beroep te Gent en door de rechtbank van eerste aanleg te Ieper (nrs. 1839 en 1948 van de rol);

— arrest nr. 78/2001 uitgesproken op 7 juni 2001, inzake :

— de prejudiciële vragen over artikel 137, tweede lid, van de ordonnantie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 29 augustus 1991 houdende organisatie van de planning en de stedenbouw, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 1841 van de rol);

— arrest nr. 79/2001 uitgesproken op 7 juni 2001, inzake :

— de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 620 en 621 van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door het hof van beroep te Gent (nr. 1898 van de rol).

**MODIFICATIONS
DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS**

— Par lettre du 31 mai 2001, le groupe Ecolo communique les modifications suivantes :

**COMMISSION DES AFFAIRES INTERIEURES, CHARGEE
DES POUVOIRS LOCAUX ET DES COMPETENCES
D'AGGLOMERATION**

— la désignation de M. Bernard IDE comme membre suppléant de la Commission des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'Agglomération, en remplacement de Mme Evelyne HUYTEBROECK.

* * *

— Par lettre du 14 juin 2001, le groupe PS communique les modifications suivantes :

**COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, CHARGEE DES
TRAVAUX PUBLICS ET DES COMMUNICATIONS**

— la désignation de M. Alain BULTOT comme membre suppléant de la Commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications, en remplacement de M. Jean DEMANNEZ.

* * *

**COMMISSION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE,
DE L'URBANISME ET DE LA POLITIQUE FONCIERE**

— la désignation de M. Alain BULTOT comme membre effectif de la Commission de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de la Politique foncière, en remplacement de M. Jean DEMANNEZ.

* * *

**COMMISSION DU LOGEMENT ET DE LA RENOVATION
URBAINE**

— la désignation de M. Alain BULTOT comme membre suppléant de la Commission du Logement et de la Rénovation urbaine, en remplacement de M. Jean DEMANNEZ.

* * *

**COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSER-
VATION DE LA NATURE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU**

**WIJZIGINGEN
VAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES**

— Bij brief van 31 mei 2001, deelt de Ecolo-fractie de volgende wijzigingen mee :

**COMMISSIE VOOR BINNENLANDSE ZAKEN, BELAST
MET DE LOKALE BESTUREN EN DE AGGLOMERATIE-
BEVOEGDHEDEN**

— de aanwijzing van de heer Bernard IDE als plaatsvervangend lid van de Commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden, ter vervanging van mevrouw Evelyne HUYTEBROECK.

* * *

— Bij brief van 14 juni 2001, deelt de PS-fractie de volgende wijzigingen mee :

**COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, BELAST
MET OPENBARE WERKEN EN VERKEERSWEZEN**

— de aanwijzing van de heer Alain BULTOT als plaatsvervangend lid van de Commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen, ter vervanging van de heer Jean DEMANNEZ.

* * *

**COMMISSIE VOOR DE RUIMTELIJKE ORDENING, DE
STEDENBOUW EN HET GRONDBELEID**

— de aanwijzing van de heer Alain BULTOT als vast lid van de Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, de Stedenbouw en het Grondbeleid, ter vervanging van de heer Jean DEMANNEZ.

* * *

**COMMISSIE VOOR DE HUISVESTING EN STADS-
VERNIEUWING**

— de aanwijzing van de heer Alain BULTOT als plaatsvervangend lid van de Commissie voor de Huisvesting en Stadsvernieuwing, ter vervanging van de heer Jean DEMANNEZ.

* * *

**COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN
WATERBELEID**

— la désignation de M. Alain BULTOT comme membre effectif de la Commission de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, en remplacement de M. Jean DEMANNEZ.

* * *

COMMISSION DES AFFAIRES INTERIEURES, CHARGÉE
DES POUVOIRS LOCAUX ET DES COMPETENCES
D'AGGLOMERATION

— la désignation de M. Alain BULTOT comme membre suppléant de la Commission des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'Agglomération, en remplacement de M. Jean DEMANNEZ.

— de aanwijzing van de heer Alain BULTOT als vast lid van de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid, ter vervanging van de heer Jean DEMANNEZ.

* * *

COMMISSIE VOOR BINNENLANDSE ZAKEN, BELAST
MET DE LOKALE BESTUREN EN DE AGGLOMERATIEBEVOEGDHEDEN

— de aanwijzing van de heer Alain BULTOT als plaatsvervangend lid van de Commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden, ter vervanging van de heer Jean DEMANNEZ.