

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

**Séance plénière
du vendredi 1^{er} mars 2002**

**Plenaire vergadering
van vrijdag 1 maart 2002**

SEANCE DE L'APRES-MIDI

NAMIDDAGVERGADERING

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

	Pages
EXCUSES	781
QUESTIONS D'ACTUALITE	
— De Mme Marion Lemesre à M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement, concernant « la réforme de la législation sur l'expansion économique »	781
Question d'actualité jointe de M. Jean-Luc Vanraes concernant « l'adaptation de la politique de subsidiation des PME »	781
Question d'actualité jointe de M. Benoît Cerexhe concernant « la politique d'expansion économique en faveur des PME et des indépendants »	781
Question d'actualité jointe de M. Alain Daems concernant « la réforme des critères d'aide à l'expansion économique »	781
— De M. Jos Van Assche à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, concernant « l'étude de l'administration sur l'implantation d'un casino bruxellois »	784

	Blz.
VERONTSCHULDIGD	781
DRINGENDE VRAGEN	
— Van mevrouw Marion Lemesre aan de heer Eric Tomas, Mminister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting, betreffende « de hervorming van de wetgeving op de economische expansie »	781
Toegevoegde dringende vraag van de heer Jean-Luc Vanraes betreffende « de aanpassing van het subsidie-beleid van de Brusselse KMO's »	781
Toegevoegde dringende vraag van de heer Benoît Cerexhe betreffende « het Beleid inzake economische expansie ten gunste van de KMO's en de zelfstandigen »	781
Toegevoegde dringende vraag van de heer Alain Daems betreffende « de hervorming van de criteria voor steun aan de economische expansie »	781
— Van de heer Jos Van Assche aan de heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, betreffende « de studie van de administratie over de inplanting van een Brussels casino »	784

	Pages		Blz.
— De Mme Evelyne Huytebroeck à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, concernant « le dépôt de la candidature de Bruxelles pour le championnat du monde d'athlétisme »	785	— Van mevrouw Evelyne Huytebroeck aan de heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, betreffende « de indiening van de kandidatuur van Brussel voor het wereldkampioenschap atletiek »	785
— De M. Michel Lemaire à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, concernant « la proposition de mise en œuvre d'un plan bruxellois de sécurité »	787	— Van de heer Michel Lemaire aan de heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, betreffende « het voorstel voor de uitvoering van een Brussels veiligheidsplan »	787
— De Mme Béatrice Fraiteur à M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature, de la Propreté publique et du Commerce extérieur, concernant « le souhait du ministre de rendre obligatoire un modèle de sac poubelle »	788	— Van mevrouw Béatrice Fraiteur aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel, betreffende « de wens van de minister om een model van vuilniszak verplicht te maken »	788
— De Mme Brigitte Grouwels à M. Alain Hutchinson, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Logement, concernant « la suppression de la prime unique à la construction ou à l'acquisition d'un logement — diffusion d'informations »	789	— Van mevrouw Brigitte Grouwels aan de heer Alain Hutchinson, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting, betreffende « de afschaffing van de eenmalige premie voor oprichting of verwerving van een woning — informatieverstrekking »	789
— De Mme Adelheid Byttebier à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, concernant « l'audition sur la construction des bâtiments D4-D5 »	790	— Van mevrouw Adelheid Byttebier aan de heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, betreffende « de hoorzitting over de bouw van D4-D5 »	790
— 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 « le courrier de la STIB demandant aux communes de livrer des fichiers sur support informatique »	791	— Van de heer Jean-Pierre Cornelissen aan de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de brief van de MIVB waarbij de gemeenten verzocht worden computerbestanden te verstrekken »	791
INTERPELLATIONS		INTERPELLATIES	
— De M. Sven Gatz à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, concernant « l'application de l'accord de courtoisie linguistique »	793	— Van de heer Sven Gatz tot de heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, betreffende « de toepassing van het taalakkoord »	793

	Pages		Blz.
	—		—
Discussion — <i>Orateurs</i> : MM. Sven Gatz, Jean-Pierre Cornelissen, Mme Brigitte Grouwels, M. Dominiek Lootens-Stael	793	Bespreking — <i>Sprekers</i> : de heren Sven Gatz, Jean-Pierre Cornelissen, mevrouw Brigitte Grouwels, de heer Dominiek Lootens-Stael	793
— De M. Denis Grimberghs à 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, 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 de Personnes, et Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « le renouvellement du contrat de gestion du Port de Bruxelles et la position du gouvernement à propos du projet de BILC »	801	— Van de heer Denis Grimberghs tot de heren Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, 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 verlenging van het beheerscontract van de Haven van Brussel en het standpunt van de regering in verband met het BILC-project »	801
Interpellation jointe de Mme Marie-Jeanne Riquet concernant « les déclarations du secrétaire d'Etat concernant l'installation d'un centre de distribution urbain »	801	Toegevoegde Interpellatie van mevrouw Marie-Jeanne Riquet betreffende « de verklaringen van de staatssecretaris over de vestiging van een stedelijk overslagcentrum »	801
Interpellation jointe de Mme Geneviève Meunier concernant « l'installation d'un centre de distribution urbain »	801	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Geneviève Meunier betreffende « de vestiging van een stedelijk overslagcentrum »	801
Interpellation jointe de M. Marc Cools concernant « l'organisation du trafic par camions dans Bruxelles »	801	Toegevoegde interpellatie van de heer Marc Cools betreffende « de regeling van het vrachtverkeer in Brussel »	801
Discussion — <i>Orateurs</i> : MM. Denis Grimberghs, 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, François-Xavier de Donnea , Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, Mmes Marie-Jeanne Riquet, Geneviève Meunier , MM. Marc Cools, Joseph Parmentier , Mmes Marion Lemesre, Evelyne Huytebroeck	801	Bespreking — <i>Sprekers</i> : de heren Denis Grimberghs, Robert Delathouwer , staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, François-Xavier de Donnea , Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, mevr. Marie-Jeanne Riquet, Geneviève Meunier, de heren Marc Cools, Joseph Parmentier, mevr. Marion Lemesre, Evelyne Huytebroeck	801
— De M. Bernard Ide à 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, 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 sécurité routière dans la Région bruxelloise »	814	— Van de heer Bernard Ide tot de heren Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, en Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de verkeersveiligheid in het Hoofdstedelijk Gewest »	814
Discussion — <i>Orateurs</i> : M. Bernard Ide, Mme Marion Lemesre , MM. Jan Béghin, Joël Riguelle, Robert Delathouwer , secrétaire d'Etat		Bespreking — <i>Sprekers</i> : de heer Bernard Ide, mevrouw Marion Lemesre, de heren Jan Béghin, Joël Riguelle, Robert Delathouwer , staatsse-	

	Pages		Blz.
	—		—
à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente	814	cretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp	814
QUESTIONS ORALES		MONDELINGE VRAGEN	
— De Mme Geneviève Meunier à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, concernant « l'octroi de primes à la rénovation de façades »	824	— Van mevrouw Geneviève Meunier aan de heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, betreffende « de toekenning van premies voor de renovatie van gevels »	824
— De M. Michel Van Roye 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 quasi-disparition des brigades de surveillance du métro »	825	— Van de heer Michel Van Roye aan de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de bijna volledige verdwijning van de metrobrigade »	825
— De Mme Sfia Bouarfa à M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur, concernant « le nouveau statut des attachés commerciaux et des problèmes que celui-ci suscite »	827	— Van mevrouw Sfia Bouarfa aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel, betreffende « het nieuwe statuut van de handelsattachés en de problemen die dit teweegbrengt »	827
VOTES NOMINATIFS		NAAMSTEMMINGEN	
— Vote réservé et vote sur l'ensemble de la proposition de résolution relative à la résorption de l'arriéré judiciaire dans l'arrondissement de Bruxelles (nos A-263/1 et 2 — 2001/2002)	831	— Aangehouden stemming en stemming over het geheel van het voorstel van resolutie betreffende het wegwerken van de gerechtelijke achterstand in het arrondissement Brussel (nrs. A-263/1 en 2 — 2001/2002)	831
— Vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution concernant le maintien du service public intégral de l'offre de transport en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale (nos A-234/1 et 2 — 2001/2002)	833	— Naamstemming over het geheel van het voorstel van resolutie betreffende het behoud van het gehele openbaar-vervoersaanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als openbare dienst (nrs. A-234/1 en 2 — 2001/2002)	833

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 vendredi 1^{er} mars 2002.

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van vrijdag 1 maart 2002 geopend.

EXCUSES — VERONTSCHULDIGD

Mme la Présidente. — Ont prié d'excuser leur absence : Mmes Martine Payfa, Caroline Persoons, MM. Eric André et Rufin Grijp.

Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid : mevr. Martine Payfa, Caroline Persoons de heren Eric André en Rufin Grijp.

QUESTIONS D'ACTUALITE — DRINGENDE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de dringende vragen.

QUESTION D'ACTUALITE DE MME MARION LEMESRE A M. ERIC TOMAS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'EMPLOI, DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE ET DU LOGEMENT, CONCERNANT « LA REFORME DE LA LEGISLATION SUR L'EXPANSION ECONOMIQUE »

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE AAN DE HEER ERIC TOMAS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, ENERGIE EN HUISVESTING, BETREFFENDE « DE HERVORMING VAN DE WETGEVING OP DE ECONOMISCHE EXPANSIE »

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JEAN-LUC VANRAES BETREFFENDE « DE AANPASSING VAN HET SUBSIDIEBELEID VAN DE BRUSSELSE KMO'S »

QUESTION D'ACTUALITE DE M. JEAN-LUC VANRAES CONCERNANT « L'ACTUALITE DE LA POLITIQUE DE SUBSIDIATION DES PME »

QUESTION D'ACTUALITE JOINTE DE M. BENOIT CEREXHE CONCERNANT « LA POLITIQUE D'EXPANSION ECONOMIQUE EN FAVEUR DES PME ET DES INDEPENDANTS »

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER BENOIT CEREXHE BETREFFENDE « HET BELEID INZAKE ECONOMISCHE EXPANSIE TEN GUNSTE VAN DE KMO'S EN DE ZELFSTANDIGEN »

QUESTION D'ACTUALITE JOINTE DE M. ALAIN DAEMS CONCERNANT « LA REFORME DES CRITERES D'AIDE A L'EXPANSION ECONOMIQUE »

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER ALAIN DAEMS BETREFFENDE « DE HERVORMING VAN DE CRITERIA VOOR STEUN AAN DE ECONOMISCHE EXPANSIE »

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Marion Lemesre pour poser sa question.

Mme Marion Lemesre. — Madame la Présidente, nous aimerions être rassurés en ce qui concerne la réforme des lois d'expansion économique que le ministre nous annonce et que nous attendons avec beaucoup d'impatience parce qu'il est vrai qu'il est important de les faire évoluer, notamment pour les faire coïncider avec les objectifs du plan régional de développement. Les objectifs de ce dernier tiennent compte de cette nécessaire revitalisation du commerce, notamment du commerce de détail. On n'insistera jamais assez sur le fait que les PME constituent les premiers pourvoyeurs d'emplois en Région bruxelloise, une base de stabilité d'une région, de fixation de l'habitat, une base d'animation, de sécurité dans les rues, bref un des éléments les plus fondamentaux de la qualité de la vie dans une ville. Un article de La Libre Belgique a mis le feu aux poudres et les PME se sont senties menacées. Je voudrais simplement savoir si cet article de presse correspond vraiment à votre volonté, Monsieur le Ministre. J'ai déjà été rassurée en apprenant qu'il entrerait dans vos intentions de liquider les subsides promis. Il n'y aurait donc pas de décisions rétroactives. Une confirmation de votre part nous rassurerait.

Comme vous pouvez le constater, ce sont des questions et certainement pas des accusations. Je voudrais vous rendre attentif à la nécessité de créer ce climat positif dont les commerçants ont besoin, car il est vrai qu'ils peuvent, parfois à tort, se sentir les plus mal-aimés des politiques économiques. Dans le cadre de la réforme des lois d'expansion économique, je vous remercierais de porter une attention particulière à ce soutien précis au commerce de détail qui a besoin d'aide, notamment pour sa modernisation, laquelle est importante pour faire évoluer le commerce, et surtout de le soutenir et de le protéger. Quand un commerce disparaît, le cercle vicieux de la dégradation s'installe : la vitrine reste vide, elle se dégrade, elle est taguée. Après le départ du commerçant intervient celui des habitants et la situation est beaucoup plus difficile à réhabiliter. On fait alors de la réparation au lieu de la prévention.

Je souhaiterais que les lois d'expansion économique fassent de la prévention et pas seulement de la réparation dans le cadre des noyaux commerciaux. C'est une politique judicieuse, bien entendu, mais elle participe davantage à la revitalisation de la région qu'à un soutien aux PME.

Mevrouw de Voorzitter. — Het woord is aan de heer Jean-Luc Vanraes.

De heer Jean-Luc Vanraes. — Mevrouw de Voorzitter, Brussel telt 28 KMO's en nog veel meer families die ervan leven. Ik heb ook het artikel in La Libre Belgique gelezen waarin maatregelen voor de KMO's worden aangekondigd.

Wat is vandaag de concrete situatie ? Hoeveel dossiers zijn er hangende ? Zullen dankzij de aangekondigde maatregelen KMO's voortaan een grotere bestaanszekerheid hebben ? Hoe zit het met de concrete dossierbehandeling ? Wordt die eenvoudiger ? Zal er vlug een antwoord komen ? Zal desnoods gezegd worden dat er geen hulp mogelijk is, zodat de mensen het tenminste weten ?

De KMO-sector is van groot belang voor het gewest en het lijkt mij dan ook onontbeerlijk dat er verder in wordt geïnvesteerd.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Benoît Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe. — Madame la Présidente, en complément de ce qui vient d'être dit par Mme Lemesre et M. Vanraes, j'aimerais connaître la motivation de la décision du ministre de priver un grand nombre de PME de la Région bruxelloise de toute aide financière. Tout le monde connaît — d'autres l'ont souligné — l'importance du tissu des petites et moyennes entreprises, les plus créatrices d'emplois dans notre région.

Quelle est donc votre motivation, Monsieur le Ministre, indépendamment du fait qu'il y aurait trop peu de crédits au budget pour assurer les aides et répondre à toutes les demandes qui ont été introduites ? Cette décision a-t-elle été prise en concertation au sein du gouvernement ? Je m'étonne en tout cas de l'attitude de votre partenaire libéral, s'il a marqué son accord sur ce type de proposition.

Je voudrais aussi connaître le nombre de dossiers en suspens à l'heure actuelle ? Quel est le délai de traitement de ces derniers ? Quand peut-on espérer que les entreprises qui ont introduit un dossier puissent voir leur demande satisfaite ? D'après ce que j'ai cru

comprendre, le délai d'attente est extrêmement long, ce qui paralyse le développement d'un certain nombre de ces entreprises.

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

M. Alain Daems. — Madame la Présidente, j'ai également lu les articles de presse dont il est question. J'ai non seulement pris connaissance des projets de réforme du ministre mais j'ai aussi constaté l'opposition catégorique de Mme Lemesre quoique, apparemment, cette opposition semble s'être nettement améliorée en 48 heures.

Il y avait manifestement une imprévoyance budgétaire, un manque de préparation de la part du ministre à une réforme qu'il nous annonçait pourtant périodiquement. A cela a répondu une défense sans nuances des effets d'aubaine.

Quoi qu'en dise M. Vanraes, nous sommes tous d'accord sur la nécessité d'aider un secteur, apparemment pas de n'importe quelle manière, pas sans sélectivité. J'entends qu'au sein d'Agoria même, on n'est pas tout à fait d'accord pour cette défense sans nuance des effets d'aubaine. Ce n'est en tout cas pas la position d'Ecolo.

Je voudrais rappeler que, lors de chaque débat budgétaire, Monsieur le Ministre, nous vous avons demandé où en était la plus grande sélectivité en fonction de critères. Vous nous avez parlé d'études préalables et d'évaluations de la politique économique. Nous avons chaque fois dit qu'il était regrettable d'attendre ces évaluations économiques car, à un moment donné, nous serions obligés de bricoler des réformes. C'est un peu ce que nous regrettons à présent, loin des escarmouches et des polémiques entre partenaires de la majorité.

Je vous poserai une seule question. J'en avais d'autres sur la sécurité juridique de ceux qui ont déjà introduit des demandes, sur l'attitude manifestement proactive des banques à l'égard des PME qui s'adressent à elles pour faire des investissements. En effet, les banques encouragent systématiquement à introduire une demande d'aide, même en l'absence de demande de l'entreprise. Les banques ont donc manifestement un intérêt. Ce dernier est-il parfaitement sain ?

Au-delà de ces questions qui concernent la réforme actuelle, j'aimerais surtout savoir où l'on en est dans les étapes de l'élaboration d'une ordonnance qui reprendrait la loi de 1978. Ce qui permettrait d'avancer en matière de sélectivité, tant sur les taux que sur les critères.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Eric Tomas.

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Madame la Présidente, je voudrais tout d'abord remercier M. Daems d'avoir resitué cette question dans une problématique plus large, celle de la future réforme des lois d'expansion économique au niveau de la Région bruxelloise. Tout le monde est bien convaincu que le système actuel n'est ni très sélectif ni très efficace. Il doit probablement être reciclé en fonction de l'économie et de l'emploi dans la Région bruxelloise.

Les questions qui sont posées aujourd'hui ne concernent pas la modification des lois d'expansion économique mais la modification, en discussion pour l'instant, de la circulaire B6 qui, dans sa version

actuelle, date de 1997. On est dans le cadre général de la réglementation; au cours du temps, une circulaire permet d'adapter cette réglementation en acceptant ou non un certain nombre de dossiers et en accordant un certain nombre de taux d'intervention. Ces dernières années, dans un climat qui n'était pas très propice à l'investissement, les dossiers qui étaient rentrés au niveau de l'administration correspondaient, en coût budgétaire, aux estimations qui avaient été faites. Aucun problème de liquidation de ces primes ne se posait donc. Je précise au passage à M. Cerexhe que ces primes ne sont pas nécessaires pour l'investissement; elles arrivent bien après ce dernier et elles ne sont donc en rien décisives au moment de l'investissement; c'est simplement une facilitation du remboursement des crédits.

M. Benoît Cerexhe. — C'est ce que vous dites, Monsieur le Ministre.

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Vous avez dit qu'on bloquait des investissements. Je peux vous dire, Monsieur Cerexhe, qu'il n'y a aucun investissement bloqué !

M. Benoît Cerexhe. — Vous mettez en difficultés un certain nombre d'entreprises qui comptaient sur cette prime dans le cadre des investissements. C'est cela la réalité !

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Vous racontez n'importe quoi !

Je voudrais répondre de manière très précise à vos questions. La situation est la suivante. Pour liquider les primes qui ont été demandées et qui ont été traitées par l'administration, si on applique la circulaire B6 telle qu'elle existe actuellement, les moyens budgétaires nécessaires s'élèvent à 519 millions. Or, les moyens inscrits au budget 2002 s'élèvent à 506 millions. Cela veut dire que, si toutes les primes actuellement bloquées par l'Inspection des Finances étaient libérées en vertu de la circulaire B6, elles dépasseraient les capacités budgétaires de 2002 et il n'y aurait aucune possibilité d'octroyer des primes pour les dossiers introduits entre-temps.

La proposition de modification de la circulaire B6 actuellement en discussion est double. Tout d'abord, tant cette circulaire que la loi prévoient que ces primes soient accordées dans la limite des crédits budgétaires disponibles. Cette circulaire a été modifiée à plusieurs reprises. Quand les demandes étaient peu nombreuses, les possibilités ont été élargies; quand ces demandes étaient plus nombreuses, il y a eu une restriction assez naturelle du montant de ces primes.

La proposition que j'ai faite est que, pour tous les dossiers éligibles et qui répondent aux conditions, les primes soient octroyées mais leur montant serait moins élevé par rapport à ce que les entreprises auraient pu espérer recevoir en fonction de la circulaire telle qu'elle existait. Sur le fond, aucun de ces dossiers ne serait rejeté.

Pour le futur et pour permettre d'avoir un système qui reste efficace et qui soit plus sélectif, il est en effet proposé au stade actuel — mais c'est en discussion au sein du gouvernement — de restreindre l'accès à ces primes et d'exclure un certain nombre de secteurs et sous-secteurs. C'est déjà le cas. Je précise à Mme

Lemesre — mais nous aurons encore certainement l'occasion de le dire — qu'un ensemble de secteurs, de sous-secteurs économiques, de petites et moyennes entreprises, d'indépendants, de professions libérales sont déjà exclus du système. Il s'agit donc simplement de recibler le système d'octroi de ces primes sur un nombre moins importants de bénéficiaires.

L'autre branche de l'alternative consiste à ne rien changer, à conserver un système qui n'est ni sélectif ni décisif de l'investissement, mais il faudra alors des moyens supplémentaires conséquents.

La proposition qui est maintenant sur la table vise à modifier cette circulaire. C'est la première fois qu'elle est discutée par le gouvernement. Précédemment, cela se faisait sans intervention de ce dernier. Vous avez vu, notamment dans la presse, qu'un certain nombre de personnes ne sont pas favorables à ce qui conduira, dans certains secteurs, à un nonaccès à ces primes. Mais je constate que d'autres facteurs tout aussi importants de la vie économique y sont plus favorables parce que les primes seront mieux ciblées.

Le débat reste ouvert. Il est soumis au gouvernement et je reviendrai sur le sujet lorsque nous aurons pris une décision à ce niveau, avec les éventuelles conséquences budgétaires qu'elle impliquera.

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

Mme Marion Lemesre. — Madame la Présidente, je voudrais formuler une brève remarque et poser une question complémentaire.

Ma remarque porte sur l'attitude consistant à affirmer que ces primes ne sont en rien décisives de l'investissement. J'ai lu dans L'Écho paru ce matin qu'Agoria soutenait ce point de vue. Je trouve que c'est un peu injuste à l'égard de tous les petits commerces et de toutes les PME qui souscrivent parfois des emprunts bancaires pour réaliser les investissements indispensables à la poursuite de leurs activités. Ils y vont de leur poche mais tiennent compte de cette prime dans leur calcul économique final. Je ne partage donc pas du tout la vision du grand Capital, telle que défendue par Agoria pour des sociétés telles qu'IBM, Philips ou Volkswagen. Il faudrait d'ailleurs faire le compte des emplois réels créés pour les Bruxellois par ces secteurs au regard des emplois véritablement bruxellois, correspondant en plus à la sous-qualification générale des emplois offerts en Région bruxelloise. Le recours à l'expression péjorative « effet d'aubaine » à propos de ces primes est choquant. J'estime que l'on pourrait réserver de temps à autre des aubaines à nos commerçants bruxellois.

J'en viens à ma question complémentaire. Par rapport au passé, vous avez déclaré qu'une prime serait octroyée aux dossiers éligibles mais qu'elle serait moins importante. Puis-je savoir dans quelles proportions ? En ce qui concerne le futur, je ne suis pas opposée à une politique qui se recentrerait sur l'aide aux PME, mais à valeur et volume budgétaires inchangés. Je voudrais donc que cette masse budgétaire soit clairement identifiée à l'aide au secteur des PME et du commerce de détail, salons de coiffure, etc. dont la ville à besoin.

Mevrouw de Voorzitter. — Het woord is aan de heer Jean-Luc Vanraes.

De heer Jean-Luc Vanraes. — Mevrouw de voorzitter, ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag binnen welke termijn op de subsidieaanvraag zal worden geantwoord.

Om het franchise-systeem te ontmoedigen, kan het gewest best een beleid ontwikkelen dat kleine middenstandszaken stimuleert. Vandaag stellen de KMO's 700.000 mensen tewerk. Het is onze taak na te gaan of we de middelen voor de kmo's niet moeten optrekken en ook een aantrekkelijk werkklimaat voor de sector creëren.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Benoît Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe. — Madame la Présidente, j'ai entendu le ministre affirmer que je n'y connaissais rien. Manifestement, Mme Lemesre n'y connaît rien non plus puisqu'elle pense exactement la même chose que moi, à savoir qu'un certain nombre de petites entreprises intègrent ces primes à leur plan financier. Les délais relativement longs qu'elles mettent à les obtenir les obligent à recourir à des emprunts, à des emprunts de soudure ou à des crédits-pont pour financer leurs investissements.

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Mais non !

M. Benoît Cerexhe. — Mais si ! Vous méconnaissiez malheureusement la réalité économique de ces entreprises.

Par ailleurs, il est assez paradoxal de modifier les règles du jeu en cours de partie en ce qui concerne les entreprises qui ont déjà introduit un dossier. Elles continueront certes à être éligibles, mais à concurrence d'un montant inférieur à celui qu'elles escomptaient. Je trouve qu'il s'agit d'une manière très particulière de travailler.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Alain Daems pour une réplique.

M. Alain Daems. — Madame la Présidente, la longueur du premier tour et la longueur du deuxième tour m'amènent à penser que la discussion démocratique relative à cette réforme fondamentale de la loi et sa transformation en ordonnance pourrait avoir lieu en commission. Chaque fois que nous avons abordé ce point dans le cadre de la discussion budgétaire, les intervenants d'aujourd'hui étaient absents. Il est sans doute plus difficile d'entreprendre une réforme par filières économiques, basée sur des critères de sélectivité, que de défendre aveuglément un secteur.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Eric Tomas.

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures. — Madame la Présidente, je tiens à préciser qu'aucune prime n'est octroyée en fonction d'une éventuelle création d'emplois supplémentaires ou non. Il est clair que les différents secteurs économiques sont pourvoyeurs d'emplois mais aucun de ces investissements n'est évalué en termes d'accroissement ou non de l'emploi à Bruxelles.

Certains secteurs que je propose de ne plus aider ne le sont déjà plus à l'heure actuelle par la Flandre et par la Wallonie.

J'ajouterai à l'intention de Mme Lemesre que le volume budgétaire des aides sera maintenu et, si possible, augmenté. Si le gouvernement veut éviter de prendre des mesures de restriction à l'égard de certains sous-secteurs — en s'écartant de la logique qui est la mienne — il faudra en tout cas dégager des moyens supplémentaires.

Je dirai à M. Cerexhe que le délai de liquidation des primes est, depuis des années, de l'ordre de dix-huit mois. L'explication réside dans le fait que les dossiers sont introduits en même temps ou après que l'investissement est consenti et jamais avant. Par conséquent, cette prime ne saurait être un élément décisif quant à la réalisation de l'investissement.

En outre, l'accès à ces primes est tributaire des moyens budgétaires disponibles. Quant à l'inspection des finances, elle refuse un système dans lequel le premier entré est le premier servi. Sur ce plan, il y a aussi un problème d'équité à prendre en considération.

DRINGENDE VRAAG DE HEER JOS VAN ASSCHE AAN DE HEER FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BETREFFENDE « DE STUDIE VAN DE ADMINISTRATIE OVER DE INPLANTING VAN EEN BRUSSELS CASINO »

QUESTION D'ACTUALITE DE M. JOS VAN ASSCHE A M. FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, CONCERNANT « L'ETUDE DE L'ADMINISTRATION SUR L'IMPLANTATION D'UN CASINO BRUXELLOIS »

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Jos Van Assche heeft het woord voor het stellen van de vraag.

De heer Jos Van Assche. — Mevrouw de Voorzitter, volgens een studie van de diensten Huisvesting en Ruimtelijke Ordening zouden uiteindelijk nog alleen Ukkel of Brussel-Stad in aanmerking komen voor de inplanting van een casino. Anderlecht en Sint-Gillis, de twee andere kandidaat-gemeenten, zouden hun kansen hebben verspeeld omdat de inplanting rond het Zuidkwartier die zij hadden voorgesteld, ongeschikt is bevonden.

De Anspachgalerij in Brussel-Stad wordt ideaal bevonden wegens de interessante centrale ligging en de bereikbaarheid. De omgeving van de hippodroom van Ukkel wordt interessant bevonden omdat er veel parkeerruimte is. Het nadeel is wel dat er weinig horeca-infrastructuur is.

Uiteindelijk moet de federale regering de knoop doorhakken en mag het Brussels Gewest alleen een advies geven. Dat advies laat al lang op zich wachten. Vindt de minister niet dat er klaarheid moet worden geschapen in dit dossier ? Tegen wanneer verwacht de minis-

ter het advies ? Klopt het dat er op de gemeentelijke baronniën die nog in de running zijn, zware druk wordt uitgeoefend, reden waarom de zaak zolang aansleept ? Is het juist dat er effectief nog maar twee gemeenten meespelen ?

Mevrouw de Voorzitter. — Het woord is aan de Minister-President François-Xavier de Donnea.

De heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek. — Mevrouw de Voorzitter, de conclusies van de studie van de administratie worden door mij anders geïnterpreteerd dan door sommige journalisten.

Volgende week zal ik een ontwerp van beslissing voorleggen aan de regering. Ik denk niet dat we te veel tijd besteed hebben aan het bestuderen van het dossier. We hebben dat dossier pas eind november van de minister van Justitie ontvangen. We zijn daar ongeveer drie maanden mee bezig geweest, wat niet overdreven lang is voor een zo belangrijk dossier. Ik heb geen enkele druk ondervonden, van welke baronniën ook. Mensen zijn vrij om in de pers te schrijven of te laten schrijven wat ze willen.

Volgens mij komen er nog meer dan twee gemeenten wettelijk in aanmerking voor de inplanting van een casino. Maar het lijkt mij vandaag niet het ogenblik om bekend te maken wat ik binnenkort aan de regering zal voorstellen. Ik wacht de discussie binnen de regering af en daarna zal het Parlement over de beslissing worden geïnformeerd. Blijkbaar circuleren er vele verkeerde lezingen van voormelde studie. Overigens moet de regering zich niet alleen baseren op die studie om een beslissing te nemen.

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Jos Van Assche heeft het woord.

De heer Jos Van Assche. — Mevrouw de voorzitter, ik heb begrepen dat de beslissing nakend is. De Minister-President mag dan wel zeggen dat zijn regering het dossier pas recent kreeg toegespeeld, bij de publieke opinie leeft de indruk dat het dossier al lang hangende is. Al een aantal jaren geleden werd bij de opmaak van de gewestbegroting rekening gehouden met de inkomsten van het in te planten casino.

Mevrouw de Voorzitter. — Minister-President François-Xavier de Donnea heeft het woord.

De heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek. — Mevrouw de voorzitter, geen enkele inwoner van de stad heeft mij geschreven dat hij wakker ligt omdat het casino er nog altijd niet is. Een aantal belanghebbende partijen liggen daar misschien wel wakker van, maar de bevolking zeker niet.

QUESTION D'ACTUALITE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK A.M. FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES

POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, CONCERNANT « LE DEPOT DE LA CANDIDATURE DE BRUXELLES POUR LE CHAMPIONNAT DU MONDE D'ATHLETISME »

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK AAN DE HEER FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BETREFFENDE « DE INDIENING VAN DE KANDIDATUUR VAN BRUSSEL VOOR HET WERELDKAMPIOENSCHAP ATLETIEK »

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Evelyne Huytebroeck pour poser sa question.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre-Président, nous avons appris hier le dépôt de la candidature de Bruxelles pour le championnat du monde d'athlétisme. Toutefois, plusieurs pays sont en lice et il n'est pas certain que la Belgique sera finalement retenue. Le groupe Ecolo se réjouit de cette candidature car il s'agit d'un événement d'envergure pour un sport trop peu souvent promu en Belgique en dépit de l'intérêt du public. Le mémorial Ivo Van Damme, par exemple, est une manifestation très attendue, qui amène chaque année beaucoup de monde à Bruxelles.

Les modalités concrètes relatives à l'organisation éventuelle de ce championnat restent encore vagues, nonobstant vos déclarations ce matin à Bruxelles-Capitale.

Qui a déposé cette candidature ? Nous savons que c'est la Ligue belge d'athlétisme qui fait acte de candidature, mais elle a besoin d'un partenaire institutionnel. Qui sera ce partenaire : l'Etat fédéral, une communauté, la région ou la ville de Bruxelles ? Quelles sont les implications financières de ce projet ? Selon l'audit qui a été réalisé, le budget nécessaire pourrait dépasser un milliard. Cela aura des répercussions pas toujours quantifiables. Il y aura des répercussions financières, des répercussions hôtelières et, nous l'espérons, des répercussions sportives. L'audit prévoit que les répercussions financières seront principalement des répercussions fiscales qui tomberont dans l'escarcelle de l'Etat fédéral. Les répercussions financières seront en tout cas très limitées pour la région.

Je voudrais donc savoir, même si, de manière bien compréhensible, tout n'est pas encore finalisé, quels sont les termes de l'accord. Nous avons entendu que la ville de Bruxelles avait accepté de mettre ses équipements à disposition, de construire une piste d'athlétisme à côté et de s'engager. C'est une bonne chose, même si les finances de la ville ne sont pas vraiment florissantes et s'il existe des impondérables, en matière de sécurité notamment.

J'aimerais aussi connaître la nature de l'engagement de la Région bruxelloise. Est-ce principalement par le biais de l'accord de coopération ? Cette question m'interpelle car je pense que l'accord de coopération a souvent bon dos. Est-ce que ce sera l'accord de coopération en planifiant cette somme sur plusieurs années ? L'Etat

fédéral, qui sera le grand bénéficiaire des retombées de l'événement, s'engage-t-il en dehors de cet accord de coopération ?

Enfin, quant aux répercussions sportives, je plaide en faveur d'une opération « Sport pour tous » et j'insiste pour que les fédérations d'athlétisme de Bruxelles puissent pleinement profiter de l'opportunité.

Mme la Présidente. — La parole est à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président.

M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — Madame la Présidente, je me réjouis que Mme Huytebroeck pense, tout comme nous, qu'il est important que Bruxelles se positionne par rapport à ce genre d'événement. Nous sommes d'ailleurs dans la ligne du PRD, puisque le projet de PRD indique que la région a l'intention de développer et de se positionner par rapport à des projets phares, qui peuvent être soit des événements, soit des réalisations physiques d'ordre architectural, patrimonial, culturel ou urbanistique.

La candidature de Bruxelles est déposée officiellement par la Ligue royale belge d'athlétisme, seule habilitée à réaliser ce type de demande auprès de l'Association internationale d'athlétisme. Il est évident que la Ligue royale belge d'athlétisme ne peut se risquer à entreprendre cette démarche que si elle est appuyée par les différents niveaux de pouvoirs publics concernés. Dans le « dossier type » à rentrer pour la candidature, il est demandé un engagement du gouvernement du pays qui accueillerait les championnats du monde. Cet engagement couvre, entre autres, l'accessibilité pour les athlètes et les délégations, quel que soit leur pays d'origine — il s'agit donc d'accorder les visas aux athlètes en s'abstenant de faire des distinctions, pour quelque raison que ce soit, entre pays —, la garantie que tout sera mis en œuvre pour assurer la sécurité des athlètes, la mise à disposition des équipements médicaux ainsi que l'acceptation de la présence des drapeaux des différentes nations sur le territoire belge.

(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.)

En outre, il y a des engagements à prendre pour assurer aux athlètes qu'ils pourront importer et réexporter leurs équipements sportifs ainsi que leurs biens personnels. Cet engagement, qui concerne des matières fédérales, a été signé hier par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, M. Michel qui, vous le savez, a en permanence les pleins pouvoirs de l'État. L'État fédéral, les Communautés française et flamande ont décidé de s'associer à la Région de Bruxelles-Capitale pour couvrir le montant à financer par les pouvoirs publics. La ville de Bruxelles, quant à elle, s'est engagée à mettre à disposition le stade du Heysel, à prendre en charge les contraintes d'entretien et de sécurité extérieure au stade mais également à mettre tout en œuvre pour aider l'organisation de ces championnats et faire certains investissements mineurs. L'aménagement de la piste d'entraînement au stade Victor Bouin sera à charge de la région et de l'État dans le cadre de l'accord de coopération.

Une garantie a été obtenue auprès des différentes entités fédérale et fédérées concernant le financement du projet mais — et c'est la raison pour laquelle je ne suis pas encore en mesure de vous donner des chiffres tout à fait précis — les garanties fournies par les uns et par les autres pourraient être sujettes à modification après le 13 avril, lorsque la décision de l'Association internationale d'athlétisme sera prise. Il ne servait à rien de faire des comptes d'apothicaire et de finaliser des accords financiers alors que nous en sommes seulement au stade de la candidature.

Sachez toutefois qu'il existe un accord global ferme garantissant que le financement de l'événement serait assuré. Il n'y a aucun doute à ce sujet, même s'il se peut que certaines modalités précises à l'intérieur de l'enveloppe globale fassent encore l'objet de discussions le jour où la candidature de Bruxelles sera effectivement retenue.

En ce qui concerne les différentes retombées économiques, je ne vais pas ici vous faire un inventaire chiffré de chacune d'entre elles. Mais il n'y a pas que l'Etat fédéral qui bénéficierait de retombées au niveau de la TVA ou au niveau des cotisations sociales perçues auprès de ceux qui seraient mis au travail grâce à cet événement. Il y aurait aussi, et ce serait un bénéfice net étant donné que la manifestation doit avoir lieu entre le 26 juillet et le 9 août, à une époque où les hôtels bruxellois sont vides, les très importantes taxes sur les chambres d'hôtel.

Globalement, même si ces chiffres doivent être pris avec des pincettes, le bureau d'études Deloitte & Touch, qui a une grande expérience, estime les retombées à quelque 33 à 34 millions d'euros pour l'ensemble des pouvoirs publics. Ce montant, s'il est exact, couvrirait largement les dépenses exposées. Je rappelle que ces championnats rassembleront 3 000 athlètes, 3 000 journalistes, 2 000 membres de délégation et 500 000 spectateurs *in situ*. Par ailleurs, 4 milliards de téléspectateurs suivront le déroulement des épreuves sur leur petit écran. En plus, il convient de préciser que dans ce genre d'événement, les tribunes sont surtout occupées l'après-midi, mais bien des compétitions ont aussi lieu le matin. Par conséquent, les jeunes de notre pays, Bruxellois, Flamands et Wallons, se verront offrir des places afin de participer à l'événement. Cela signifie 17 000 places par jour, essentiellement le matin. Il est également prévu de leur octroyer des places à tarif préférentiel puisqu'un des objectifs de l'opération est de populariser l'athlétisme et de susciter un engouement pour ce sport dans le chef des jeunes, ce qui est de nature à favoriser leur épanouissement personnel et, aussi, à promouvoir la santé publique.

Cet événement devrait donc offrir de grandes potentialités à la région et à la Belgique tout entière puisqu'il y aura des retombées pour les deux autres régions. En effet, certains stades situés en Flandre et en Wallonie seront utilisés pour les entraînements.

M. le Président. — La parole est à Mme Evelyne Huytebroeck pour une réplique.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Monsieur le Ministre-Président, je comprends bien que vous ne puissiez pas encore indiquer des chiffres exacts puisqu'on ne sait pas encore si la candidature de la Belgique sera retenue.

Je vous invite cependant à être excessivement vigilant. Il ne faudrait pas que la Région bruxelloise soit seule à supporter cet

événement, certes d'envergure, pour lequel nous devons investir beaucoup d'argent.

Il me semble que c'est aussi le rôle du fédéral d'investir dans ce genre d'événement qui dépasse de loin les frontières de notre région.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. MICHEL LEMAIRE A M. FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, CONCERNANT « LA PROPOSITION DE MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN BRUXELLOIS DE SECURITE »

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER MICHEL LEMAIRE AAN DE HEER FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWINGEN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BETREFFENDE « HET VOORSTEL VOOR DE UITVOERING VAN EEN BRUSSELS VEILIGHEIDSPLAN »

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

M. Michel Lemaire. — Monsieur le Président, je voudrais faire référence à un plan de sécurité bruxellois qui a été présenté par un conseiller communal de Schaerbeek à l'occasion d'une émission de Télé-Bruxelles. La teneur des propos a été tellement vive qu'à la fin de l'émission, j'ai éprouvé l'envie de lever les bras et de dire : « je me rends » tant ces propos relatifs à la sécurité me semblaient de nature à exacerber encore les peurs et les sentiments d'insécurité qui peuvent parfois légitimement exister en Région bruxelloise. La volonté était d'éliminer « des zones de non-droit, de veiller à la répression à l'égard des meneurs, de promouvoir une action forte sur les dealers, une présence policière vingt-quatre heures sur vingt-quatre, la sécurité dans les écoles, etc. ».

Vous avez marqué votre adhésion à cette proposition. Le gouvernement partage-t-il totalement ce point de vue ?

Je vous fais part de mon étonnement dans l'écrit que je vous ai envoyé. Il me paraît quelque peu outrecuidant d'exprimer une telle mâle volonté alors qu'actuellement, dans la première phase de la réorganisation des polices — et vous l'avez regretté à plusieurs reprises —, les résultats ne sont pas particulièrement brillants.

Deuxième question : dans la foulée de la première question, avez-vous des informations sur la nature soit financière, soit morale, soit intellectuelle de la collaboration qui est prévue, selon les déclarations faites par M. Ducarme, par M. le ministre Duquesne ?

Troisième réflexion : j'entends que, dans l'élaboration de ce plan, des missions seront confiées à la Conférence des bourgmestres de la Région bruxelloise. Cet aspect des choses m'étonne dans la mesure où nous savons, vous plus que d'autres encore puisque vous avez

été bourgmestre de Bruxelles-ville, que cette conférence n'a jusqu'à présent aucun pouvoir légal.

Monsieur le Ministre-Président, j'aimerais connaître le taux d'adhésion de votre gouvernement à ces déclarations de M. Ducarme.

M. le Président. — La parole est à M. François-Xavier de Donne, Ministre-Président.

M. François-Xavier de Donne, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — Monsieur Lemaire, je vous remercie de l'intérêt que vous portez aux propos de M. Ducarme. Je ne manquerai pas de lui relayer l'information selon laquelle vous l'avez attentivement écouté.

M. Ducarme a surtout voulu rappeler — et il a eu raison de le faire; personnellement, j'essaye d'en faire autant — que la sécurité est une préoccupation légitime de tous nos concitoyens. Il a principalement envoyé un appel à toutes les parties intéressées, les bourgmestres et le ministre de l'Intérieur. Il leur a demandé de prendre certaines initiatives de façon à améliorer la sécurité dans notre région.

A plusieurs reprises le gouvernement bruxellois, par ma voix, a également interpellé amicalement le ministre de l'Intérieur, lui a signalé les problèmes que nous connaissons et lui a demandé d'être étroitement associé à l'évaluation de l'impact de la réforme des polices sur les communes de la région.

A l'heure actuelle, différents groupes de travail composés entre autres de représentants de l'Union des villes et communes, de receveurs communaux, de chefs de corps ont déterminé les paramètres permettant d'établir les surcoûts réels admissibles, zone de police par zone de police. Le ministre de l'Intérieur, à qui j'en ai encore parlé pas plus tard que la semaine dernière, a promis de me communiquer, ainsi qu'à mes collègues flamand et wallon, les résultats de ces travaux.

Il est clair qu'il appartient aux seules zones de police, et donc aux bourgmestres et aux collèges ou conseils de police, d'élaborer et d'adapter leurs plans de sécurité en s'inspirant du Plan national de sécurité. Je pense que M. Ducarme voulait notamment sensibiliser toutes les parties intéressées à la nécessité d'accélérer la mise au point de ces plans et de les traduire efficacement dans la réalité.

Il est clair aussi que les efforts de prévention de la région sont importants puisque nous y consacrons 560 millions. Il faut savoir que nous dépensons beaucoup plus par habitant, mais aussi en termes absolus, que la Région wallonne ou la Région flamande.

Nous devons veiller — nous participons à cet effet à des groupes de travail avec le fédéral et avec l'ensemble des communes — à ce que nos efforts en matière de prévention soient cohérents et complémentaires aux plans de sécurité qu'établiront les zones de police.

Je pense que c'est dans cet esprit que M. Ducarme s'est exprimé, après m'avoir tenu au courant de ce qu'il allait dire. Je ne puis donc que souscrire à ses propos. J'estime qu'il a utilisé un langage qui, tout en étant ferme, n'avait absolument rien de choquant. En effet, je

pense que les discours un peu « mollassons » n'ont plus leur place face à la montée de l'insécurité que nous connaissons aujourd'hui.

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

M. Michel Lemaire. — Monsieur le Ministre-Président, je voudrais très rapidement poser une question complémentaire. Je suis régulièrement « cornaqué », et c'est tout à fait légitime, par les gestionnaires de cette Assemblée pour que je reste sur les rails d'une question. J'attends bien sûr que la personne interpellée réponde en faisant de même.

Je ne voulais pas m'attarder sur les états d'âme de M. Ducarme, même si c'est lui qui était à l'origine de ma question. Je demandais s'il y avait une adhésion totale du gouvernement à ses propos. Si c'est tout à fait le cas, tout cela a fait l'objet de conversations entre vous.

Peut-être aurons-nous une délibération à ce sujet dans les prochains jours et peut-être une communication puisque l'injonction de M. Ducarme vous a amené à réaliser un plan dans les six mois. Je vous fais très largement confiance. Nous sommes le 1^{er} mars. Me promettez-vous que cela sera fait pour le 1^{er} septembre ? A-t-on une idée de ce que seront les surcoûts admissibles ?

M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — Monsieur Lemaire, je pense que les préoccupations de M. Ducarme concernaient essentiellement la conception et la mise en œuvre des plans zonaux de sécurité, qui sont de la responsabilité des bourgmestres, sous le contrôle du ministre de l'Intérieur et, pour les matières qui le concernent, du ministre de la Justice. Pour le reste, la région n'est compétente qu'en matière de prévention, d'une part, et, d'autre part, elle a une responsabilité en ce qui concerne l'équilibre des comptes communaux.

Nous avons eu l'occasion de débattre de la prévention lors de la présentation du budget. Hier encore, j'ai répondu à de très intéressantes questions de M. Lahssaini et vous étiez d'ailleurs présent. J'ai pu lui expliquer quelle était ma philosophie en la matière.

Je peux également vous annoncer que je publierai, aux environs de Pâques, un livre blanc sur la politique de prévention du gouvernement en Région bruxelloise. Je pense donc être sur la même longueur d'onde en la matière que M. Ducarme et tous ceux qui se préoccupent de la sécurité dans notre pays.

M. Michel Lemaire. — Vous ne cessez de me parler de prévention, mais M. Ducarme n'a parlé que de répression.

M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — Mais la prévention est ma seule compétence.

Pour le reste, vous n'allez pas semer la discorde entre M. Ducarme et moi car, après l'avoir écouté attentivement, je suis tout à fait d'accord sur ce qu'il a dit.

M. Michel Lemaire. — Et par rapport aux injonctions du gouvernement ?

M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — Il souhaite simplement que nous soyons, comme c'est le cas depuis belle lurette, très actifs en matière de prévention.

**QUESTION D'ACTUALITE DE MME BEATRICE FRAITEUR
A M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DU GOUVERNEMENT
DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE
L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,
DE LA CONSERVATION DE LA NATURE, DE LA
PROPRETE PUBLIQUE ET DU COMMERCE EXTERIEUR,
CONCERNANT « LE SOUHAIT DU MINISTRE DE
RENDRE OBLIGATOIRE UN MODELE DE SAC
POUBELLE »**

**DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW BEATRICE FRAITEUR
AAN DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST
MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, NATUURBEHOUD,
OPENBARE NETHEID EN BUITENLANDSE HANDEL,
BETREFFENDE « DE WENS VAN DE MINISTER OM EEN
MODEL VAN VUILNISZAK VERPLICHT TE MAKEN »**

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

Mme Béatrice Fraiteur. — Monsieur le Ministre, comme beaucoup de personnes j'ai appris, par la presse, votre souhait de rendre obligatoires les sacs poubelle. Il s'agirait de sacs poubelle uniques.

Sur le fond du problème, je partage le souci du ministre d'avoir une ville propre. Cela est très important pour la qualité de la vie et cela maintient les habitants à Bruxelles. Toutefois, je souhaiterais vous poser quelques questions, Monsieur le Ministre, sur le système qui est mis en place.

Vous parlez de sacs uniques et obligatoires. Quel type de sac prévoyez-vous ?

Quel en sera le coût ? Il est question d'une enquête et d'une campagne d'information aux habitants. Quel en sera le coût pour chaque Bruxellois ? Je pense plus particulièrement à ceux dont les revenus sont les plus faibles, comme les pensionnés ou les grandes familles.

Le fait de rendre obligatoires des sacs uniques ne risque-t-il pas d'entraîner un accroissement des déversages de détritiques privés dans les poubelles publiques ? Avez-vous prévu des mesures à ce sujet ?

Autre question plus fondamentale : ne s'agit-il pas là des prémisses aux sacs payants obligatoires ?

Dans le « Vlan » du 20 février dernier, vous répondez : « incontestablement ». Comptez-vous l'imposer au cours de cette législature-ci ou votre successeur s'en chargera-t-il ?

Cela se fera-t-il en concertation avec les communes ? N'aurait-il pas été plus adéquat, comme je le pensais, de rendre gratuits les sacs de recyclage jaunes et bleus afin d'encourager la population à recycler les déchets ?

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

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature, de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Monsieur le Président, chers Collègues, votre question, Madame Fraiteur, était mieux formulée par écrit que celle que vous venez de m'adresser oralement car, dans votre question écrite, vous parliez de l'obligation d'un modèle. En réalité, le sac poubelle est obligatoire depuis 1993.

Si vous lisez le *Moniteur belge*, vous constaterez que c'est bien le cas. Je n'ai donc rien changé à ce dispositif.

Tout simplement, il est peut-être intéressant aujourd'hui de prévoir un modèle de sac qui soit résistant, qui n'éclate pas lorsqu'on y met un peu trop d'immondices ...

Mme Béatrice Fraiteur. — Cela va coûter cher.

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature, de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — C'est possible, mais il y aurait une solution moins chère : celle de mettre les déchets en vrac sur le trottoir. On ferait ainsi l'économie de quelques centimes pour des sacs qui ne résistent à rien. Il est vrai qu'un sac plus résistant coûtera sans doute quelques centimes de plus qu'un sac qui ne résiste pas à l'attaque de prédateurs ou au fait qu'il soit simplement trop chargé.

Je suis convaincu que les Bruxellois souhaitent une certaine normalisation en la matière plutôt que de prévoir n'importe quel sac, de n'importe quelle couleur...

Mme Béatrice Fraiteur. — Donc, on s'achemine vers le sac payant ?

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature, de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — et s'acheminer vers un modèle obligatoire.

Quant aux sacs payants, vous avez, tout comme moi, pris connaissance de la déclaration gouvernementale et de mon intervention. La réponse est « non ».

Mme Béatrice Fraiteur. — Vous confirmez que la réponse est négative, en tout cas sous cette législature !

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature, de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Bien entendu ! C'est « non » ! J'ignore si cette initiative prévaudra pendant dix générations. C'est « non » sous cette législature en tout cas et personnellement, je considère

que c'est « non ». Je ne suis évidemment pas éternel. Peut-être siégeriez-vous un jour à ma place et prendriez-vous une autre décision ?

Je voudrais simplement qu'il y ait davantage d'ordre et de civisme et que l'on ne dépose plus n'importe quoi. De plus, le sac qui contiendra les immondices devra être résistant et ne plus se déchirer à la moindre manutention. Il est désagréable de retrouver nos déchets dans les rues. C'est un débat. Peut-être estimez-vous que la situation actuelle est meilleure ? Pour ma part, je la trouve plutôt désordonnée !

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS AAN DE HEER ALAIN HUTCHINSON, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR HUISVESTING, BETREFFENDE « DE AFSCHAFFING VAN DE EENMALIGE PREMIE VOOR OPRICHTING OF VERWERVING VAN EEN WONING — INFORMATIEVERSTREKKING »

QUESTION D'ACTUALITE DE MME BRIGITTE GROUWELS A M. ALAIN HUTCHINSON, SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DU LOGEMENT, CONCERNANT « LA SUPPRESSION DE LA PRIME UNIQUE A LA CONSTRUCTION OU A L'ACQUISITION D'UN LOGEMENT — DIFFUSION D'INFORMATIONS »

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

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Mijnheer de Voorzitter, op 25 januari jongstleden heb ik een vraag gesteld aan staatssecretaris Hutchinson over de afschaffing van de huisvestingspremie voor mensen die een woning kopen om er zelf in te wonen. Die beslissing is in het *Belgisch Staatsblad* verschenen en in werking getreden op 15 januari 2002.

In zijn antwoord van 25 januari zei staatssecretaris Hutchinson dat degenen die over een authentieke akte of een stedenbouwkundige vergunning beschikten, die dateert van zes maanden voor de inwerkingtreding op 15 januari, nog in aanmerking komen voor de premie.

De staatssecretaris zei ook dat hij nog een extern advies zou vragen, waarover hij dacht dat het positief zou zijn. Zodra hij met zekerheid wist dat het advies positief was zou hij een circulaire maken. Mocht het negatief zijn, dan zou hij aan de Ministerraad een overgangsmaatregel voorstellen.

Ondanks die positieve geluiden heb ik moeten vaststellen dat de dienst Huisvesting en de GOMB en ook de gemeenten tot op vandaag niet op de hoogte zijn van het antwoord van staatssecretaris Hutchinson. Dat betekent dat mensen die toch nog in aanmerking komen voor de premie, het antwoord krijgen dat het niet zo is. Op het terrein schijnt niemand dus correct ingelicht te zijn.

Mijn vraag is dan ook of de betrokken diensten zijn ingelicht over de overgangsmaatregel. Zo nee, zal dat nog gebeuren ? Zullen ook de vastgoedkantoren, de notarissen worden ingelicht over de afschaffing van de premie en de overgangsmaatregel ?

De Voorzitter. — Minister Eric Tomas heeft het woord namens staatssecretaris Hutchinson.

De heer Eric Tomas, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting. — Mijnheer de Voorzitter, de bouw- en aankooppremies die werden ingesteld door het besluit van de regering van 15 mei 1998 zijn opgeheven door een besluit van de regering van 6 december 2001. Dat is echter pas op 11 januari 2002 in het *Belgisch Staatsblad* verschenen omdat de diensten overstelpt waren.

De afschaffingsmaatregel was al langer gepland en werd in de commissie Huisvesting in november 2001 aangekondigd. Op een persconferentie op 19 december 2001 werd de maatregel publiek gemaakt.

Wat het opheffingsbesluit niet regelt, is de situatie van de mensen die voorafgaand aan de verkoop, een authentieke akte hebben ondertekend tijdens de zes maanden die de opheffing van het besluit voorafgaan. Zoals al meegedeeld, is hierover extern juridisch advies gevraagd. Er zijn twee mogelijkheden. Ten eerste een wijzigingsbesluit, ten tweede een circulaire gericht aan de dienst Huisvesting. Het kabinet van de staatssecretaris bestudeert beide opties die ons in een juridisch advies zullen worden aangereikt. We zullen in functie hiervan de communicatie voeren, zodat alle betrokkenen over precieze informatie beschikken.

Tot slot kan ik namens staatssecretaris Hutchinson zeggen dat de administratie het *Belgisch Staatsblad* aandachtig leest en dat de dienst Huisvesting van het gewest in tegenstelling tot wat mevrouw Grouwels suggereert, bijzonder goed op de hoogte is van de problemen.

De Voorzitter. — Mevrouw Brigitte Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Mijnheer de Voorzitter, het spijt me dat ik dat aan minister Tomas moet zeggen — die niet rechtstreeks betrokken is —, maar de praktijk wijst uit dat de overgangsmaatregel die staatssecretaris Hutchinson hier op 25 januari aankondigde, niet bekend is. De dienst Huisvesting van het gewest, de GOMB en de gemeenten weten niet van die overgangsmaatregel en zeggen aan kandidaat-eigenaars dat ze niet in aanmerking komen voor de premie. Er is duidelijk een probleem van informatie tegenover die verschillende diensten.

Mag ik minister Tomas vragen de staatssecretaris daarover in te lichten zodat de diensten vlug weten wat er van aan is en de mensen die recht hebben op een premie, niet wandelen sturen ?

De heer Eric Tomas, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting. — Dat zal ik doen.

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER AAN DE HEER FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMEN-

TEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BETREFFENDE « DE HOORZITTING OVER DE BOUW VAN D4-D5 »

QUESTION D'ACTUALITE DE MME ADELHEID BYTTEBIER A.M. FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, CONCERNANT « L'AUDITION SUR LA CONSTRUCTION DES BATIMENTS D4-D5 »

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

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Mijnheer de Voorzitter, begin deze week was er de lang verwachte hoorzitting georganiseerd op initiatief van het Bureau van het Europees Parlement. Waren daarop aanwezig de omwonenden, de handelaars, het Brussels Gewest, afgevaardigden van de Minister-President, de promotoren, de NMBS en last but not least de gemeente Elsene.

Het verheugt mij dat het Europees Parlement zelf de beslissing tot een hoorzitting heeft genomen, namelijk op 12 november. Dat is een primeur. We zien dus dat het Europees Parlement in tegenstelling tot vroeger niet meer arrogant zegt dat de omwonenden moeten wijken omdat het Europees Parlement uitbreidt. Met de uitbreiding van D4-D5 wil het luisteren.

Ik vind wel dat het Brussels Parlement maximaal moet anticiperen op de keuzes van het Europees Parlement. Ik ben altijd een voorstander geweest van de Europese Unie. Tien jaar lang heb ik mij in het kader van Europa ingezet voor de jeugdsector.

Ik blijf wel kritisch omdat ik beseft dat we waakzaam moeten blijven bij de uitbreiding van de Europese Unie in onze stad. Om het wantrouwen weg te nemen moet er overleg zijn met de Brusselse verantwoordelijken.

Ik weet dat de Minister-President een task force heeft opgericht waarbij hij nauw betrokken is. Maar ik zie ook dat alles wat daar gebeurt, nogal cryptisch is en niet goed doorstroomt, ook de verslagen niet. Daarom moeten we in ons Brussels Parlement en bij de Brusselaars zelf een draagvlak creëren zodat we kunnen anticiperen op de Europese uitbreidingsplannen.

Tot mijn verbazing heeft de Minister-President twee medewerkers naar de hoorzitting gestuurd die van meet af gezegd hebben dat ze er als waarnemers bijzaten omdat er een beroep is ingediend. Dit was nogal ontgoochelend voor Europarlementsleden die de Minister-President persoonlijk hadden verwacht.

Ik heb twee concrete vragen. Wat hebben die twee waarnemers na de hoorzitting aan de Minister-President verteld ? Ik maak me minder zorgen over de compensaties in de vorm van huisvesting, dan over de waarborgen inzake de authenticiteit van het station en de publieke ruimten. Hebben de twee waarnemers de Minister-President daarover ingelicht ?

Hoe denkt de Minister-President met het Brussels Parlement een draagvlak te creëren voor de uitbreidingsplannen van de Europese Unie in Brussel? Dat draagvlak is heel belangrijk om het wantrouwen niet te doen toenemen.

De Voorzitter. — Minister-President François-Xavier de Donnea heeft het woord.

De heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen. — Mijnheer de voorzitter, ik kan mevrouw Byttebier meteen geruststellen. Ik ben heel actief betrokken geweest bij dit dossier. Maar in dit soort dossiers werken de Minister-President en de andere ministers in stilte.

In de voorbije maanden had ik talrijke ontmoetingen zowel met leden van het Europees Parlement als met de wijkbewoners en met de verantwoordelijken van de gemeente Elsene. Dat gebeurde bijna altijd onder vier ogen.

Om juridische redenen konden we niet in het openbaar treden. Op 24 april 2001 heeft de Société Promotion Léopold namelijk een beroep ingediend bij de Brusselse regering op basis van de artikelen 131 tot 138 van de ordonnantie betreffende de planning en de stedenbouw. Het zou heel gevaarlijk zijn geweest naar die vergadering te gaan. De Brusselse regering heeft nog geen beslissing genomen over dat beroep, maar het zal over enkele dagen gebeuren. Mochten we naar voormelde vergadering zijn geweest, dan hadden we door te reageren op vragen en opmerkingen, de indruk kunnen wekken al een standpunt te hebben ingenomen, of al een oordeel te hebben geformuleerd nog voor alle juridische stappen waren gedaan.

Om geen problemen te creëren hebben we twee technici gestuurd: een van het kabinet van staatssecretaris Draps en een van mijn kabinet. Die hebben ons natuurlijk volledig verslag uitgebracht.

De overeenkomst die we wellicht binnenkort zullen ondertekenen met het Europees Parlement, de promotor en waarschijnlijk ook met de gemeente Elsene — van het akkoord van de gemeente ben ik bijna voor honderd procent zeker — bevat voldoende garanties voor de huisvesting. Er wordt ons 38.000 m² voor woningbouw en collectieve voorzieningen gegarandeerd. Ik heb aan het Europees Parlement gevraagd de gevels te laten hertekenen zodat het uitzicht mensvriendelijker zou worden, weliswaar zonder het project daarom aan te tasten. Ik heb ook gevraagd dat de ingang zich aan de voorkant zou bevinden, en niet aan de zij- of achterkant. Er komt een NMBS-parking en nog een aantal andere zaken.

Ik heb vandaag een brief gekregen van het Europees Parlement waaruit blijkt dat het rekening wil houden met de eisen van het Brussels Gewest die overeenkomen met die van de gemeente en van de omwonenden. Heel binnenkort zullen we een beslissing kunnen nemen in het algemeen belang. Anderzijds ben ik ervan overtuigd dat de inplanting van de Europese instellingen in Brussel voor onze stad echt troeven biedt. De ziel van de stad mag er natuurlijk niet door in het gedrang komen en dat is een punt dat de task force altijd voor ogen heeft gehouden. De Brusselse regering heeft geregeld contacten met de Europese instellingen en die verlopen uitstekend. We worden als een betrouwbare partner aangezien, niet alleen door het Europees

Parlement, maar ook door de andere Europese instellingen in Brussel.

De Voorzitter. — Mevrouw Adelheid Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Mijnheer de Voorzitter, de Minister-President heeft een wijs antwoord gegeven, maar ik blijf vrezen dat de publieke ruimten weinig publiek zullen zijn. De keuze van een monolithisch blok doet het ergste vrezen, zowel voor de ambtenaren die erin moeten werken, als voor de inwoners van de stad. Ik wil wel geloven dat de contacten tussen de Brusselse regering en de Europese instellingen verbeterd zijn, maar er moet ook een goede verstandhouding zijn met het Brussels Parlement, anders zal de kloof nog vergroten. Ik kan de Minister-President verzekeren dat ik de zaak van nabij blijf volgen en dat er nog vragen zullen komen.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. JEAN-PIERRE CORNELISSEN A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE CONCERNANT « LE COURRIER DE LA STIB DEMANDANT AUX COMMUNES DE LIVRER DES FICHIERS SUR SUPPORT INFORMATIQUE »

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JEAN-PIERRE CORNELISSEN AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULPBETREFFENDE « DE BRIEF VAN DE MIVB WAARBIJ DE GEMEENTEN VERZOCHT WORDEN COMPUTERBESTANDEN TE VERSTREKKEN »

M. le Président. — La parole est à M. Jean-Pierre Cornelissen pour poser sa question.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Messieurs les Ministres, chers Collègues, en date du 11 février dernier, l'administrateur-directeur général de la STIB a adressé un courrier aux collègues des bourgmestre et échevins des 19 communes. Ce courrier concerne directement la préparation de la délivrance des futurs livres parcours gratuits pour les personnes de plus de 65 ans. La demande, elle-même, porte sur la fourniture de supports informatiques.

En vertu de l'article 7 de l'arrêté royal du 16 juillet 1992, ce sont effectivement les collègues des bourgmestre et échevins qui doivent se prononcer. Mais, des problèmes techniques semblent se poser. Ils sont dus aux exigences particulières posées par la STIB pour la fourniture de ces renseignements. Par exemple, les paramètres de la date de naissance ne correspondent pas à la manière dont ils sont repris au registre national. D'autres problèmes concernent la pertinence de certains renseignements demandés. Par exemple, quelles sont les raisons qui poussent la STIB à demander la nationalité des personnes de plus de 65 ans qui feraient la demande? Ensuite, et c'est peut-être la question qui me heurte le plus, pour quelle raison est-il nécessaire que les communes fournissent les numéros de carte d'identité de leurs administrés de plus de 65 ans?

Je crois savoir, Monsieur le Ministre, que certains collèges des bourgmestres et échevins ont déjà refusé la délivrance de ces renseignements. En conséquence, vous n'en recevrez probablement qu'une partie.

N'auriez-vous pas peut-être intérêt à envisager une décentralisation de la délivrance de ces cartes de libre parcours à partir des communes elles-mêmes, ce qui faciliterait les choses ?

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, cher Collègue, comme vous le savez, le gouvernement a décidé d'instaurer la gratuité des titres de transport pour les personnes de plus de 65 ans. En Région bruxelloise, plus de 158 mille personnes pourront bénéficier de cette gratuité. J'ai demandé à la STIB de me faire parvenir des propositions pour l'organisation pratique de cette mesure car il faut éviter que les personnes âgées de plus de 65 ans se retrouvent dans de longues files pour obtenir leur abonnement gratuit. Je suis bien d'accord avec vous. Je n'ai pas encore reçu les propositions de la STIB.

En Wallonie, les plus de 65 ans devaient demander eux-mêmes leur abonnement alors qu'en Flandre, ils l'ont reçu à leur domicile. C'est De Lijn qui l'a envoyé à tout le monde, et cela s'est passé sans aucun problème. La discussion n'a pas eu lieu puisque tous le monde était content, ayant reçu son abonnement par la poste, sans faire quelque effort que ce soit.

Je crois qu'il est possible de résoudre ce problème mais chacun doit vouloir collaborer. En Flandre, De Lijn a reçu toutes les listes des communes sans aucune difficulté. L'avantage pour les seniors est qu'ils n'ont pas dû effectuer des démarches administratives.

En outre, tout traitement administratif de demande par la société de transport devient superflu.

Dans la perspective de l'introduction de la gratuité pour les plus de 65 ans, la STIB a adressé une demande aux ministères de l'Intérieur et de la Justice afin d'avoir accès au registre national, pour pouvoir atteindre en permanence les catégories de bénéficiaires. Il m'a semblé que cette solution était la plus pratique et la plus centralisée.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Mais un peu longue parfois !

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 la procédure est effectivement compliquée, nous savons que plusieurs mois seraient nécessaires pour obtenir une telle autorisation. C'est ainsi qu'il faudra notamment prendre un arrêté royal spécial. Dans l'attente de cette autorisation, j'ai demandé aux communes de fournir ces informations; nous suivons les deux pistes en même temps.

Il va sans dire que ces données seront uniquement utilisées par la STIB pour le traitement des abonnements et pour leur envoi. Je ne vois donc pas les raisons pour lesquelles cette démarche serait contraire à la loi sur la protection de la vie privée. La loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée permet en effet que les

données soient collectées pour « des finalités déterminées, explicites et légitimes, à condition de ne pas être traitées ultérieurement ».

Enfin, je peux vous communiquer que la STIB a d'ores et déjà reçu les données d'un certain nombre de communes. Les autres communes n'ont pas encore transmis leurs données; certaines, me semble-t-il, auraient à première vue refusé, mais des contacts ont lieu actuellement pour leur donner les explications nécessaires et peut-être que ce que je vous dis aujourd'hui pourrait modifier la situation. Peut-être pourrait-on également donner des explications à la conférence des bourgmestres, etc. Je suis à leur disposition. Je compte également sur la collaboration de vous tous ici présents, qui avez souvent des responsabilités municipales, afin que vous interveniez dans vos communes respectives pour que cela puisse se faire et que tous les seniors en Région bruxelloise obtiennent de manière aisée et rapide leur abonnement gratuit. Toutes les difficultés seront alors résolues.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — J'ajouterai brièvement quelques petites remarques complémentaires.

Premièrement, il est évident que si vous demandez de bénéficier des services du registre national, cela devrait vous être accordé; mais le problème est effectivement une question de temps. Vous savez que de nombreux organismes font la demande et que, souvent de nombreux mois s'écoulent avant que l'arrêté paraisse au *Moniteur*. Dans le cas qui nous occupe, nous serions hors délai, cela me paraît clair.

Deuxièmement, vous n'avez pas répondu à la question précise de la carte d'identité. Il me semble que c'est ce qui crée le plus de problèmes. Je ne vois pas la nécessité, pour la STIB, de bénéficier de ces numéros de cartes d'identité, dès le moment où elle a l'assurance que les demandeurs sont bel et bien domiciliés dans telle ou telle commune, que des éléments attestent leur présence, leur domicile, leur date de naissance. Je ne vois pas en quoi la carte d'identité peut apporter un complément d'information et je crains fort que cela ne soit la raison pour laquelle un certain nombre de collèges des bourgmestres et échevins aient jusqu'ici émis une opinion négative.

Il ne faudrait pas que vous n'ayez que la moitié des données des communes — dans le cadre de la mienne il n'y a encore eu aucune décision et ce sera soumis à un très prochain collègue. Je ne vois vraiment pas ce que vous feriez alors au 1^{er} juillet. Il faut en être extrêmement conscient et c'est pourquoi je fais référence à la question à laquelle vous ne m'avez pas répondu non plus, d'une éventuelle décentralisation au départ des communes qui serait peut-être une piste à envisager.

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 vais vérifier les raisons pour lesquelles la STIB demande le numéro de carte d'identité car je n'imagine pas que ce soit simplement pour le plaisir de l'avoir. Sans doute est-ce requis. Je n'ai pas actuellement cette information technique, mais je vous répondrai à cette question ultérieurement.

Deuxièmement, il est vrai que si une série de communes envoient toutes les données, leurs habitants — les plus de 65 ans — auront

leur abonnement. Il sera alors très difficile aux autres communes de l'expliquer à leurs citoyens ...

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Il s'agit là d'une sorte de chantage vis-à-vis des communes un peu scrupuleuses en matière de délivrance de renseignements à titre privé.

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 ne vais surtout pas inciter les communes à être peu scrupuleuses, mais ce que vous venez de dire revient à présenter les communes qui nous ont déjà envoyé les données comme étant peu scrupuleuses.

Nous allons trouver une solution.

M. le Président. — Nous interrompons ici nos travaux pour entamer l'ordre du jour de l'Assemblée réunie de la Commission communautaire commune.

Wij onderbreken hier onze werkzaamheden om de agenda van de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie aan te vatten.

La séance plénière est suspendue à 16 h 05.

De plenaire vergadering wordt geschorst om 16.05 uur.

Ze wordt hervat om 16.10 uur.

Elle est reprise à 16 h 10.

De Voorzitter. — De vergadering wordt hervat.

La séance est reprise.

INTERPELLATIES — INTERPELLATIONS

De Voorzitter. — Aan de orde zijn de interpellaties.

L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SVEN GATZ TOT DE HEER FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWINGEN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BETREFFENDE « DE TOEPASSING VAN HET TAALAKKOORD »

Bespreking

INTERPELLATION DE M. SVEN GATZ A M. FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, CONCERNANT « L'APPLI-

CATION DE L'ACCORD DE COURTOISIE LINGUISTIQUE »

Discussion

De Voorzitter. — De heer Sven Gatz heeft het woord voor het ontwikkelen van zijn interpellatie.

De heer Sven Gatz. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister-Voorzitter, Collega's, ik hoop dat we ons allemaal bewust zijn van het belang van de gemaakte afspraken tussen de beide gemeenschappen in ons gewest voor de goede werking van de Brusselse instellingen. Het taalakkoord is voor mij een van die afspraken.

Ik overloop even kort de geschiedenis ervan. Hoewel we die allemaal kennen, is het goed even alle data op een rijtje te zetten. Op 14 en 27 november 1996 werd het akkoord gesloten. Het is moeilijk van start gegaan omdat het politieke akkoord op het terrein niet werd uitgevoerd. In december 1997, iets meer dan een jaar later, is er een eerste omzendbrief gestuurd aan de gemeenten en de OCMW's om het politiek akkoord juridisch te vertalen. In augustus 2000 is het akkoord verlengd om de bekende redenen, maar ik kom daar straks op terug. Dat betekent dat op 31 augustus 2002 de eerste verlenging verloopt. Het is de bedoeling dat het akkoord tegen dan niet alleen geëvalueerd en bijgestuurd wordt, maar zeker dat degenen die dan in bepaalde gevallen vier jaar de tijd zullen hebben gekregen om een taalexamen af te leggen, dat ook hebben gedaan. Ik zal ook uiteenzetten waarom dat zo moet zijn.

Concreet gaat het taalakkoord over het feit dat contractuelen moeten voldoen aan de taalvereisten in de Brusselse gemeenten onder bepaalde voorwaarden. Een van de discussiepunten was dat alle bepalingen van het akkoord moesten worden uitgevoerd, alvorens het op het terrein toepasselijk kon zijn. Ik zal u straks even de verschillende geledingen van het akkoord in herinnering brengen en de eventuele problemen opsommen die er bij de uitvoering ontstaan zijn en nog steeds niet zijn opgelost, in de vorm van een aantal bedenkingen en vragen. Ik zal ook mijn voorwaarden schetsen om tot een correcte naleving van het akkoord te komen.

Sta me toe twee voorafgaande bedenkingen mee te geven. Het is duidelijk niet waar dat het akkoord niet wordt nageleefd, maar anderzijds is het even duidelijk dat het niet overal wordt nageleefd zoals het hoort. De toepassing ervan is zeer verschillend. Aangezien ik het heb over de politieke context, zal ik de situatie bij de gemeenten en de OCMW's in één adem bespreken. In mijn gemeente bijvoorbeeld leeft het gemeentebestuur het akkoord correct na, maar dat kan niet worden gezegd van het OCMW aldaar. Daarentegen kan ik bij wijze van voorbeeld zeggen dat de OCMW's van Evere en van Etterbeek dan weer wel het akkoord respecteren en andere niet genoeg of helemaal niet.

Een andere voorafgaande opmerking is dat taalwetten wetten zijn — dat is nogal evident — en dat de daaraan vastgeknoopte akkoorden vertaald in een omzendbrief en gebaseerd op de wet, moeten worden toegepast in de eerste plaats in het belang van de bevolking. Het akkoord vraagt niet het onmogelijk, maar de eenvoudige toepassing van de wet. Bij de evaluatie van het akkoord zullen we moeten oordelen of alle partijen die het akkoord destijds zijn aangegaan, bereid zijn het naar behoren te doen naleven. Van degenen die in november rond de tafel zaten, zijn enkel de VLD en Agalev er

later bij gekomen. A la limite zouden zij het thema naast zich kunnen leggen, maar ik heb niet de indruk dat zulks het geval is.

Welke knelpunten resten er nog ?

Ten eerste, het akkoord voorzag in de prioritaire aanwerving door de lokale besturen uit een wervingsreserve van de BGDA. Die reserve bestaat voor een aantal functies en voor andere niet; dat heeft ook te maken met de beschikbaarheid van bepaalde arbeidskrachten op de arbeidsmarkt. Het feit is dat het vandaag nog steeds ontbreekt aan een doorzichtige wervingsreserve en aan geformaliseerde afspraken met de BGDA. Er zijn wel mondelinge contacten en misschien zelfs enkele documenten, maar een conventie tussen de gewestelijke overheid, de BGDA en de gemeentelijke overheden bestaat nog niet en dat is een zwak punt.

Ten tweede, als er geen kandidaten in de wervingsreserve beschikbaar zijn, kunnen de gemeenten van de regel afwijken mits motivatie en op voorwaarde dat de persoon die zij wensen aan te werven, binnen twee jaar na aanwerving een taalbrevet behaalt. Daar kom ik straks op terug.

Ten derde, de gewestelijke school voor het openbaar bestuur werd gelast met de taalopleiding als voorbereiding op het examen van toen nog het Vast Wervingssecretariaat, nu het Selor. Volgens mijn informatie — u mag dat tegenspreken, Mijnheer de Minister-President — worden de budgetten voor de taalopleidingen door de GSOB nog onvoldoende benut. Ik beweer niet dat de middelen niet worden besteed, maar wel dat er geen optimale operationalisering is. Lokale besturen en Iris-ziekenhuizen maken er nog niet voldoende gebruik van. Bovendien houdt de GSOB geen cijfers bij van de opleidingen om eventueel de efficiëntie te toetsen.

Ten vierde — en hiermee raak ik de kern van het probleem —, was er een engagement van het Selor om de taalexamens aan te passen aan de vereisten van de functie in overleg met het gewest. Sommigen proberen mij dat nu te kwader trouw in de mond te leggen, maar ik heb nooit gezegd dat de examens gemakkelijker moesten worden. Wel heb ik onderstreept dat de examens moeten worden gemoderniseerd : een politieagent en een verpleegster kunnen misschien wel een gemeenschappelijke elementaire kennis van een taal nodig hebben, maar op andere punten mag de kennis van de taal verschillen.

Er is inderdaad overleg geweest tussen de kabinetten van federaal minister Luc Van den Bossche, van de Minister-President en van ministers Vanhengel en Tomas. Wij hebben vastgesteld dat het Selor de examens sinds 2001 stapsgewijs heeft aangepast, tenminste wat de mondelinge proef betreft. De examens zijn sindsdien doorzichtiger; de jury's zijn niet langer meer enkel bemand met filologen — het gaat er minder academisch aan toe dan vroeger, zal ik er maar uit afleiden —; de examens zijn veel meer aangepast aan de functie die de examinant op het terrein zullen moeten uitoefenen. De gemeenten kunnen trouwens nog steeds een afgevaardigde als waarnemer naar de examens sturen. Ook de computergestuurde schriftelijke proef zal in mei 2002 in orde zijn. Wat dat betreft heeft men de verhouding grammatica-woordenschat duidelijk aangepast en de nadruk op de woordenschat gelegd. De examens zijn ook functioneler opgesteld. Bovendien kan men binnenkort bij het Selor terecht voor de aankoop van een cd-rom die alle kandidaten kunnen gebruiken als voorbereiding op het examen. Uit goede bron heb ik vernomen dat collega

Cornelissen, samen met collega Vanraes, zo'n modern examen is gaan afleggen en dat er, behoudens een aantal informaticatechnische problemen, geen moeilijkheden in verband met de inhoud overeind blijven. Hij kan dat straks tegenspreken, want hij is ook in het debat ingeschreven. Mijns inziens kan men ook niet verder gaan met de versoepeling van het examen. Op de duur stelt men pro forma vragen en dat is ook niet de bedoeling.

Een ander punt van modernisering is dat kandidaten zich voortaan te allen tijde zelf kunnen inschrijven en dat niet langer via de openbare besturen hoeft te geschieden. Bovendien kunnen zij zich aan de hand van cd-rom opleidingsformules perfect voorbereiden op het examen.

Mijn politieke bedenking is dat we in mei 2002 zullen moeten vaststellen dat wat mogelijk was, ook gebeurd is. De federale regering — ik dank minister Van den Bossche daarvoor — heeft onze verwachtingen ingelost. Bijgevolg ligt de bal terug in het kamp van het Hoofdstedelijk Gewest en wel in het bijzonder bij de regering.

Daarom kom ik tot mijn vragen. Ik zal mijn uiteenzetting niet nodeloos rekken; we weten allemaal waar de schoen knelt.

Ten eerste, hoeveel contractuelen bij de plaatselijke besturen vallen onder de regeling en zijn nog niet in orde met de vereiste van de taalkennis ?

Ten tweede, hoe zal de regering optreden ten aanzien van gemeenten die niet in orde zijn op het moment van de deadline in augustus ? Zal ze alle aanwervingsbeslissingen van contractuelen die nog altijd geen taalbrevet hebben behaald, vernietigen of niet ?

Ten derde, wat zal de regering ondernemen tot augustus 2002 ? Zal ze een extra offensief lanceren om de betrokken werknemers aan te sporen alsnog het taalbrevet te behalen ? Wat zal ze doen ten aanzien van de betrokken lokale besturen om hen aan te moedigen hun werknemers naar de examens te leiden ?

Ten vierde, is het belangrijk dat we op gezette tijden het hele plaatje kunnen overzien. Daarom zou het zeer nuttig zijn dat een databank wordt samengesteld, nodig voor de toetsing van het akkoord, waarin de verschillende stappen, vanaf de aanwerving over het zenden van het dossier naar de algemene toezichthoudende overheid, naar de vice-gouverneur, het al dan niet gebruiken van de reserve van de BGDA, al dan niet volgen van een opleiding, al dan niet schorsing, vernietiging, tot de examens en de resultaten ervan staan vermeld. De gedetailleerde beschrijving is de enige manier om objectief te achterhalen of het akkoord al dan niet wordt toegepast. Zal de regering daartoe een informatiesysteem opzetten ?

Tot slot, herhaal ik het nogmaals. Het belang van de lokale besturen is een kant van de medaille; ze moeten kunnen functioneren met voldoende personeel. Het belang van de Brusselaars en de bevolking is een andere zaak. De burger moet in zijn taal kunnen worden bediend. De dienstverlening aan de burger door de gemeente is de kern van de zaak en daar is het mij om te doen. Mijnheer de Minister-President overweegt u om de gemeentelijke dienstverlening op bepaalde punten eens door te lichten en te onderzoeken of ze wel voldoende klantvriendelijk is en voldoet aan de vereisten van een moderne administratie in de 21^e eeuw ?

Ik kijk met enige spanning uit naar uw antwoorden.

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

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, tout comme mon collègue Sven Gatz, je commencerai par un préambule afin de bien rappeler d'une part, ce que la loi dit réellement en matière d'exigences linguistiques et, d'autre part, ce que l'accord de courtoisie linguistique contient effectivement.

On le sait bien, le libellé de l'article 21, § 5, des lois sur l'emploi des langues en matière administrative n'utilise que les termes « nomination » et « promotion ». Ces deux concepts juridiques, définis dans l'arrêté royal du 2 octobre 1937 portant le statut des agents de l'Etat, font référence expressément à des agents statutaires. Les lois sur l'emploi des langues ne concernent donc pas stricto sensu les autres situations dont celle des contractuels.

Ik doe de heer Gatz opmerken dat de taalwet inderdaad de wet is, maar wat niet letterlijk in de taalwet is geschreven, is zeker niet de wet. Dat is het probleem.

Et la lettre du texte correspond à l'esprit d'une bonne gestion du service public.

Il serait pour le moins illogique de vouloir imposer la lourde épreuve que constitue l'examen linguistique à des travailleurs temporaires sous contrat qui n'ont aucune certitude de faire carrière ou qui sont recrutés pour des missions spécifiques. C'est encore plus vrai dans le cas des personnes engagées dans des contrats à durée déterminée ou en remplacement de travailleurs en interruption de carrière.

Il est vrai qu'à l'époque de l'élaboration des lois linguistiques de 1963, les contractuels employés par les pouvoirs locaux étaient peu nombreux par rapport aux statutaires, contrairement à la situation actuelle.

Les néerlandophones ont dès lors tiré argument de cette situation et ont développé une interprétation divergente mais erronée visant à assimiler les agents contractuels au personnel statutaire.

C'est pour tenter de résoudre cette divergence d'appréciation entre francophones et néerlandophones héritée de la période antérieure à la reconnaissance de l'autonomie de notre région que la majorité bruxelloise a voulu conclure un accord dit de « courtoisie linguistique ». Un accord multifacettes, peut-être complexe, mais cohérent et équilibré. Un accord qui constitue un tout solidaire. Pas question de n'en retenir que les éléments favorables à une thèse.

Notre collègue a rappelé les multiples éléments de l'édifice : réserve de recrutement de personnel muni du brevet linguistique Selor, dérogations dûment motivées possibles mais soumises à la tutelle régionale, formations à l'ERAP, épreuves accessibles à tous les Bruxellois, adaptation des examens linguistiques en vue de leur adéquation aux fonctions concernées.

On a largement fait la critique des épreuves linguistiques actuelles du Selor. On a fréquemment constaté les taux d'échecs importants attachés à ces épreuves. Près de 80%, tant chez les néerlandophones

que chez les francophones ! Je renvoie à cet égard aux statistiques contenues dans l'ouvrage d'une néerlandophone, Madame Anja Detandt, paru dans la collection Tema's aux Presses de la VUB et qui décrivait l'application des lois linguistiques à Bruxelles.

J'ai enseigné les langues pendant plus de 20 ans. Je puis vous assurer que si, dans une classe du secondaire, on constatait un taux d'échec de 80 %, l'inspection, la direction et les parents feraient davantage le procès du prof que des élèves !

On a déjà abordé à plusieurs reprises les pièges de l'examen écrit sur ordinateur, le système ATLAS, qu'il s'agisse du vocabulaire, de l'usage des prépositions, de la conjugaison ou de la morphosyntaxe !

J'ai avec moi le catalogue qui nous a été remis lors de notre visite : je puis vous assurer qu'il y a déjà des problèmes dans les exemples cités : pour ma part, j'aurais traduit « courber » par « *bui-gen* », eh bien non : c'est « *doorbuigen* », et pas de chance, on donne l'initiale D sur le tableau; pour « céder à », on trouve « *bezwijken voor* », alors que ceci signifie habituellement « succomber à ». On constate que quand on utilise un vocabulaire hors contexte, toutes les surprises sont permises.

Pour le personnel administratif, soignant, les médecins, les policiers, etc., on trouve quelques termes spécifiques, par exemple, « l'énurésie », terme qui n'est déjà pas connu de tous en français ! Sans parler des propositions qui posent un problème dans toutes les langues ...

M. Vanraes et moi-même, avons encore pu en constater les bizarreries de ce système lors d'un récent passage à Selor dans le cadre d'une réflexion sur les procédures de recrutement pour notre Assemblée. Je plains sincèrement les gens nerveux, stressés ou facilement impressionnables.

En effet, quand vous n'avez plus les instructions sous la main et que vous devez jouer avec la souris de votre ordinateur pour essayer d'accorder correctement les adjectifs qualificatifs, c'est problématique !

Dès le départ, il a été bien convenu que l'accord de courtoisie linguistique ne serait véritablement exécutoire dans son intégralité qu'après adaptation des examens linguistiques par Selor. La conclusion est aussi limpide que de l'eau de roche : cela signifie qu'aucun licenciement de personnel contractuel engagé ou à engager ne peut être opéré avant l'adaptation réelle de ces examens. En tout état de cause, la réussite ou la non-réussite de l'examen linguistique ne pourra être déclarée effective que dans le délai de deux ans qui suivra l'adaptation des examens linguistiques par Selor. En conséquence, l'application des principes relatifs à la situation linguistique du personnel contractuel énoncée dans la circulaire du 3 décembre 1997 est donc soumise à la condition *sine qua non* d'adaptation des examens linguistiques par Selor.

Et oui, c'est bien tout cela l'accord de courtoisie linguistique !

La chose a du reste été expressément reconfirmée par l'accord de gouvernement régional du 8 juillet 1999.

A cet égard, il ne faut pas perdre de vue que le ministre fédéral de la Fonction publique a chargé, à l'automne 2000, l'Université de Liège de vérifier le contenu des 60.000 questions du logiciel ATLAS par rapport aux objectifs des examens linguistiques et ce, afin de garantir une meilleure adéquation de ces épreuves aux nécessités communales. Parallèlement, l'Université d'Anvers a été chargée de mettre au point une nouvelle banque de données de formation appropriée au système d'examen ATLAS. Ce double travail concerne une analyse des résultats sur la période 1995-2000 et une analyse des fautes, laquelle doit nous donner une image assez précise des difficultés les plus courantes rencontrées par les candidats, et servirait donc de base aux formations. Compte tenu de ces recherches, la fonctionnalité des examens sera mieux axée sur les exigences de la fonction publique. Le Selor s'est engagé à intégrer les résultats de l'étude dans son stock de questions.

L'étude confiée à l'ULG devait durer une quinzaine de mois. Je ne sais, Monsieur le Ministre-Président, si vous disposez aujourd'hui d'indications quant à l'avancement de ce volumineux travail. Mais force est de constater qu'à ce stade, on ne dispose pas des résultats et qu'en conséquence, les examens n'ont pu être adaptés, contrairement à ce qu'affirme M. Gatz.

Il y a eu des changements, mais pas des adaptations. Et quand il y a eu des changements, la situation s'est même aggravée.

De heer Sven Gatz. — Mag ik een vraag stellen, Mijnheer Cornelissen? U vindt dat de examens niet aangepast zijn en dat het taalhoffelijkheidsovereenkomst dus niet kan worden toegepast. Waarom vernietigt de FDF-minister de jongste tijd dan een aantal schorsingen? Hij past dan toch het overeenkomst toe?

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Pour ma part, je n'ai pas vu les cas inhérents aux annulations. Peut-être sont-ils tellement flagrants qu'il n'y a pas d'autre solution et que cela n'a aucun rapport avec la problématique dont nous discutons ici.

Il semblerait, disais-je, que les choses se soient aggravées. On m'a signalé en effet que le système de notation aurait subi des modifications mais, si je suis bien informé, pas dans un sens qui soit de nature à améliorer les situations que nous dénonçons.

Ainsi, un degré de certitude aurait été introduit dans les réponses aux questions. Précédemment, celui qui se trompait ne marquait pas de point pour la question; actuellement, le fait d'avoir donné une fausse réponse serait pénalisé par un point négatif. Mieux vaut s'abstenir en cas de doute.

Peut-on rappeler au passage que ces fameux degrés de certitude que j'ai connus au cours de ma carrière militaire, lors de rappels, et qui devaient permettre de s'assurer que les candidats ne prenaient pas les choses à la légère, ne s'appliquent que dans les questionnaires multiple choice.

Quant aux examens oraux qui auraient été adaptés, il n'existe aucune garantie pour éviter la subjectivité éventuelle.

Il est donc faux de prétendre que le fédéral a fait tout ce qu'il devait faire et que la balle serait à présent dans notre camp. La balle roule encore du côté de Liège ...

Le char est donc toujours embourbé au milieu du gué.

En conséquence, il ne peut être question de sanctionner les communes qui, à ma connaissance et selon ma propre expérience, font absolument tout ce qu'il faut pour disposer d'un personnel raisonnablement bilingue, ce que les chiffres du vice-gouverneur pour 2001 confirment pleinement avec 75 % de dossiers conformes à l'accord linguistique.

Le vice-gouverneur, Hugo Nys, s'y livre à une attaque en règle contre le gouvernement et plus particulièrement contre le ministre Tomas. Il se complait à verser de l'huile sur le feu: si le gouvernement, dit-il, continue à refuser d'annuler des nominations contraires à la législation linguistique, cela signifie la fin de l'accord de courtoisie linguistique.

Quant à la suggestion reprise dans la cinquième question de M. Gatz d'envisager à ce stade l'intervention d'organes de contrôle externes, cela n'a actuellement aucun sens et ne serait qu'une dépense importante inutile.

En fait, cette interpellation doit nous inquiéter. Elle me donne l'impression que d'aucuns veulent rallumer un brülölinguistique alors que la volonté générale est de faire fonctionner convenablement nos administrations locales en permettant que chacun soit accueilli correctement, également sur un plan linguistique, mais en évitant que des avantages abusifs soient accordés à une communauté bien particulière, toujours la même.

Et je me demande si on n'assiste pas à une offensive coordonnée. Un article tout récent puisque publié le 26 février 2002 dans le Financieel Economische Tijd le donne à penser.

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

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

De heer Sven Gatz. — Als u vindt dat de taalexamens niet adequaat zijn en dat een deel van het taalovereenkomst bijgevolg niet kan worden toegepast, waarom vernietigt de FDF-minister de jongste tijd wel systematisch een aantal schorsingen? Hij past het overeenkomst dan toch toe.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — C'est en tout cas ce qu'on lui fait dire! Qui est-il, pour lancer de telles imprécations, ce vice-gouverneur anachronique dans notre paysage politique, simple machine de guerre du flamingantisme radical? C'est le Lucky Luke de la suspension: il suspend plus vite que son ombre! Il intervient dans un débat politique où il n'a pas sa place.

Mme la Présidente. — Veuillez conclure, Monsieur Cornelissen.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Je croyais que l'objectif était de disposer d'un personnel bilingue. Apparemment, certaines interventions seraient malheureuses sur ce plan-là!

En conclusion, pour le groupe PRL-FDF, il convient de travailler dans la sérénité et dans le respect des engagements pris, de tous les engagements, y compris celui d'adapter les examens linguistiques à

la réalité des fonctions concernées. C'est une condition sine qua non. Comme le processus est toujours en cours, nous serons obligés d'attendre et s'il le faut, de prolonger les délais. Ce n'est pas souhaitable, mais cela dépendra de ce que l'on voudra bien nous livrer.

De heer Jean-Luc Vanraes. — Mevrouw de Voorzitter, het is geenszins mijn bedoeling een polemieek te openen; ik wil alleen maar mijn ervaring met het taalexamen schetsen.

Samen met de heer Cornelissen heb ik aan zo'n examen deelgenomen. Eigenlijk hebben we met het grootste gemak de vragen beantwoord; wel hadden we een technisch probleem als gevolg van het gebruik van de computer. Ik wil de zaken dus ietwat relativeren. Misschien was er een probleem met een aantal van de 500 tot 600 vragen. Toch meen ik te mogen stellen dat noch de heer Cornelissen, noch ikzelf problemen hadden met de inhoud van het examen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen. — Niet iedereen is een germanist.

De heer Jean-Luc Vanraes. — En ik ben geen romanist.

Ter verduidelijking doe ik de collega's opmerken dat, wanneer de vertaling wordt gevraagd, reeds de eerste letter van het te vinden woord in een van de kolommen genoteerd is. Dat helpt soms. Anderzijds kan het de zaak bemoeilijken, precies omdat een specifiek woord moet worden gevonden.

Tot zover mijn toelichting, Mevrouw de Voorzitter.

Mme la Présidente. — Deux de nos amis se sont rendus au Selor pour voir comment cela se passait. Pour ma part, j'ai vu les questions que l'on posait aux candidats diplomates, dans le cadre de l'épreuve linguistique. Le problème est de pouvoir manier l'ordinateur correctement : si vous laissez un espace à un endroit inadéquat, vous êtes pénalisé.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Et on ne peut pas corriger !

Mme la Présidente. — Pour ma part, j'ai obtenu un A+, ce qui n'est pas mal. Mais avec un ordinateur, cela serait peut-être plus difficile. Je préfère encore apprendre une autre langue que de devoir utiliser un ordinateur !

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Madame la Présidente, cette remarque serait plus appropriée dans un séminaire, mais je peux vous assurer que j'ai préféré mon examen linguistique de major à celui du Selor.

Mevrouw de Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Brigitte Grouwels.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Mevrouw de Voorzitter, ik verwijs naar de uiteenzetting van de heer Cornelissen. Die wekt bij mij de indruk dat de aanval blijkbaar de beste verdediging is. Ik vind het niet zeer aanvaardbaar dat een ambtenaar, die zich niet kan verdedigen, hier publiek wordt aangevallen. Ik betreur dat.

De heer Jean-Pierre Cornelissen. — Ik heb dat gelezen in de Financieel Economische Tijd.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Ik hoop dat het op een of andere manier kan worden rechtgezet. Het bevestigt de indruk die ik vaak heb van sommige beleidsmensen, met name dat ze de fout altijd bij anderen leggen.

Laat ik ingaan op de interpellatie van collega Gatz, waar ik mij graag bij aansluit. Ik ben het namelijk met hem eens dat het gaat om een zeer belangrijke kwestie.

Ten eerste is het belangrijk omdat het hier gaat om de kwaliteit van de essentiële dienstverlening aan de bevolking. Er wordt hier door sommige collega's, terecht overigens, opgemerkt dat de gerechtelijke achterstand een gevaar betekent voor het vertrouwen van de burgers in onze democratische instellingen. Wat moet het voor die burgers dan niet betekenen indien de lokale overheid niet in staat zou zijn om hen te bedienen in hun eigen taal ? We zijn het er, hoop ik, toch allemaal over eens dat de diensten en het personeel van de lokale overheden er voor de burgers zijn en niet omgekeerd. Bijgevolg moeten die diensten en dat personeel dan ook beantwoorden aan essentiële voorwaarden onder andere inzake kwaliteit van de dienstverlening en inzake tweetaligheid. Dat zijn voorwaarden die trouwens wettelijk vastgelegd zijn.

Ik open hier even een parenthesis door in te spelen op een opmerking van collega Vanraes in een ander debat. Hij had het erover dat we over problemen met de kennis van de andere landstaal niet zouden hoeven te discussiëren indien het onderwijs een goede taalopleiding bood. Dat is een verantwoordelijkheid van de gemeenschappen. Een goede taalopleiding via de scholen zou al zeer veel problemen verhelpen, zeker in een stad als Brussel. De taal leren van de landgenoot, van de stadsgenoot, van de buur, dat is overal ter wereld een voor de hand liggende zaak, maar dat lijkt hier niet het geval te zijn. De taal leren van de andere gaat uit van een positieve houding en motivatie ten aanzien van de andere. Daarentegen is beweren dat men de taal van de andere niet kan leren zeer betekenisvol.

Ik kom terug op mijn betoog over het taalhoffelijkheidsakkoord. Ik wijs erop dat de tijdelijke contractuelen nu 2 jaar, en sommigen zelfs 4 jaar, de tijd hebben gekregen om de tweede landstaal te leren. Dat is lang. Als men er op 2 of 4 jaar tijd niet in slaagt de tweede landstaal te leren, dan mag men niet in een tweetalige openbare dienst werken. Dat moet heel duidelijk zijn.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — On ne respecte pas une des conditions de l'accord linguistique qui concerne l'adaptation de l'examen.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Men gaat altijd de schuld elders zoeken. Wanneer men vier jaar de tijd krijgt om een taal te leren, dan heeft men zeer veel tijd gehad. Slaagt men daar niet in, dan moet men niet solliciteren voor een job in een openbare dienst waar de tweetaligheid vereist is.

Het is een essentiële vaststelling dat we in Brussel een regeling hebben aanvaard die eigenlijk tegen de wet ingaat. Laten we dat duidelijk zeggen. Dat was echter ingegeven door onze bereidheid om oplossingen te vinden voor het probleem en door ons streven om de problematiek menselijk aan te pakken.

Ten tweede is de interpellatie belangrijk, omdat — ik herinner er nog maar eens aan — er afspraken gemaakt zijn. Die afspraken zijn

herhaaldelijk bevestigd. Ze moeten dan ook worden nagekomen en — dit is cruciaal — het moet ook duidelijk zichtbaar en merkbaar zijn dat de afspraken nagekomen worden. In dat verband ben ik ervan overtuigd dat we opnieuw een soort van rapportage moeten invoeren. Vroeger was er het driemaandelijks vooruitgangsrapport inzake het taalhoffelijkheidsakkoord. Dat hoeft niet per se om de 3 maanden, maar elke zes maanden tot maximaal 1 jaar moeten we over de nieuwe gegevens kunnen beschikken. Zo'n rapport zal ons toelaten na te gaan hoe het taalhoffelijkheidsakkoord in de praktijk wordt toegepast en welke resultaten het oplevert. Ik pleit daarvoor, omdat precies het gebrek aan duidelijke documentatie in de kaart speelt van degenen die het taalhoffelijkheidsakkoord en de goede samenwerking tussen de taalgroepen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest willen opblazen. De regering heeft er, mijns inziens, alle belang bij om in de aangelegenheid zoveel mogelijk duidelijkheid te scheppen en zoveel mogelijk informatie te geven.

Daarom heb ik trouwens een hele reeks zeer specifieke en gedetailleerde vragen over de uitvoering die de voorbije 4 jaar gegeven is aan het taalhoffelijkheidsakkoord. De vragen lenen zich echter meer tot een schriftelijke vraagstelling en beantwoording. Ik zal dan ook niet nalaten ze in die vorm opnieuw in te dienen, tenzij de Minister-President hier vandaag blijk geeft van telepathische gaven en een uitgebreid antwoord formuleert met alle relevante gegevens. Voorts heb ik in aanvulling van wat collega Gatz reeds gevraagd heeft, toch ook enkele duidelijke vragen waarvoor hij geen omvangrijke gegevens hoeft op te zoeken.

Ten eerste, zal de regering, naar aanleiding van het feit dat het taalhoffelijkheidsakkoord nu reeds 4 jaar effectief van toepassing is, een globale evaluatie maken? Zo ja, zal die evaluatie ook worden bezorgd aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad en wanneer? Zo'n globale evaluatie moet, aan de hand van duidelijke en volledige cijfers, aangeven wat het taalhoffelijkheidsakkoord in de voorbije 4 jaar opgeleverd heeft.

Ten tweede, door de zogenaamde verlenging van het taalhoffelijkheidsakkoord konden de lokale besturen aan hun tijdelijke contractuelen die na twee jaar nog niet over een taalbrevet beschikten, alsnog éénmaal een tweede tijdelijk contract voor twee jaar aanbieden. Niets meer of niets minder. Zal de Minister-President elke beslissing van een lokaal bestuur, waarbij een tijdelijke contractuele ambtenaar, die na een tweede contract van 2 jaar nog geen taalbrevet heeft, opnieuw aangesteld wordt, vernietigen?

Ten slotte zal de Minister-President ons in de toekomst een periodiek evaluatierapport bezorgen, zodat we de verdere uitvoering van het taalhoffelijkheidsakkoord van zeer nabij kunnen volgen?

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Dominiek Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mevrouw de Voorzitter, Mijnheer de Minister-President, Collega's, eind vorig jaar heb ik in het kader van de begrotingsbespreking in de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie opgemerkt dat het bijzonder stil was rond het taalhoffelijkheidsakkoord en heb toen aangekondigd dat ik in het voorjaar 2002 de regering hierover zou interpellieren. Uiterekend Sven Gatz is mij in deze voor, maar ik vind dat een goede zaak, omdat, wanneer ik een interpellatieverzoek over de kwestie had ingediend, ze ongetwijfeld in het beste geval naar een commissie was

verwezen en in het slechtste geval omgezet was in een schriftelijke vraag. Nu wordt ten minste aan die belangrijke aangelegenheid aandacht besteed in de plenaire vergadering.

De taalhoffelijkheidsakkoorden werden gesloten in een kader van totale wetteloosheid. Mevrouw Grouwels bevestigt dat hier. Stellen dat het taalhoffelijkheidsakkoord de problemen heeft opgelost, zou van een al te verregaand cynisme getuigen. Maar anderszits — dit weten de Franstaligen in het Parlement zeker — was het ook nooit de bedoeling van dat akkoord. De enige bestaansreden van het taalhoffelijkheidsakkoord was, naast het rap-rap oplossen van een dreigende regeringscrisis, het institutionaliseren van de illegaliteit, het efficiënter doen verlopen van de ééntalige aanwervingen en de wettelijke tweetaligheid verder uithollen. Het werd, stel u voor, een akkoord over het niet-toepassen van de wet! Het Brusselse Gewest profileerde zich daarmee als een eerste klas bananenrepubliek. We moeten dan ook niet langer spreken over een taalhoffelijkheidsakkoord, maar over een taalwetovertreddingsakkoord.

Vanaf 1998 steeg het aantal illegale benoemingen aanzienlijk, terwijl het aantal vernietigingen wat de gemeenten betreft onaantvaardbaar laag bleef, en wat de OCMW's betreft zelfs een nieuw dieptepunt bereikte. Ook over het taalrapport dat nu enkele weken af is, zegt de Brusselse vice-gouverneur Hugo Nys duidelijk dat er geen noemenswaardige verschillen zijn met de voorbije jaren, toen hij ongeveer 30 % van de benoemingen schorste omdat ze niet in orde zijn met de taalwetgeving. Het aantal onregelmatige benoemingen dat door de regering werd vernietigd, blijft ook status-quo op nul procent. De taalwet is voor de regering en voor minister Tomas blijkbaar een wet die wél mag worden overtreden.

Hoewel de Vaste Commissie voor Taaltoezicht dus in vroegere uitspraken duidelijk te kennen gaf dat de omzendbrief betreffende het taalhoffelijkheidsakkoord onwettig was, werd volhard in de boosheid, en capituleerden de « Vlaamse » partijen, met name CD&V, SP.A-Aga, VU vroeger Spirit vandaag en de VLD, met uitzondering van het Vlaams Blok. Ze capituleerden allemaal voor de francofone ondemocratische politieke cultuur van wetsovertredingen, mede omdat zij, ondanks adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht en ondanks verscheidene arresten van de Raad van State, bij hoog en laag blijven beweren dat contractuelen, niet onder de taalwetgeving vallen. De heer Cornelissen zegt dat de wet de wet is en wat er niet expliciet in staat, geen wet is. Welnu, ik zeg hem dat hij niet bevoegd is om de wet te interpreteren, het Parlement is niet bevoegd om de wet te interpreteren, de regering is niet bevoegd om de wet te interpreteren, maar ik denk dat de Raad van State daartoe wel bevoegd is. Op den duur gaat hij nog zijn eigen leugens geloven.

Intussen is ook gebleken dat de Brusselse arbeidsdienst bij het zoeken naar tweetalige kandidaten niet direct uitblinkt in veel ijver en werklust. De Franstaligen hebben er dus alle belang bij dat er geen degelijke wervingsreserve is, zodat ze naar believen de taalwet kunnen blijven overtreden. De eentaligen, die wel en masse werden aangeworven, kennen tegen het akkoord in na een periode van twee jaar nog steeds geen of bijna geen Nederlands. Het binnen de twee jaar behalen van een taalbrevet was nochtans een belangrijke vereiste bij de aanwerving. Echter, in plaats van die Nederlandsonwilligen dan na twee jaar te ontslaan, wat de logica zelf zou zijn, verlengt men doodleuk nog eens voor twee jaar hun contract. U zult zich herinneren dat men dat « stoemelings » in de vakantie heeft geregeld.

In het Vlaams Parlement verklaarde Sven Gatz, die hier vandaag over de zaak op het spreekgestoelte komt interpellieren, daarover doodleuk dat hij dat wel oké vond, daar de taalexamens naar hij meent nog niet voldoende aangepast zijn. Daarmee treedt hij de logica bij die het FDF en de vroegere Minister-President, de heer Picqué, volgen, met name dat aangezien de wet te moeilijk is, ze niet wordt toegepast.

De heer Sven Gatz. — Die conclusie laat ik voor uw rekening !

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Het taalwetovertreedingsakkoord heeft dus tot gevolg gehad dat nu meer dan ooit ééntalig Franstaligen worden aangeworven voor functies die een degelijke tweetaligheid vereisen. De dienstverlening voor de Nederlandstaligen in Brussel gaat er dan ook zienderogen op achteruit. Die praktijken, waarbij de Vlaamse minderheid systematisch terechtkomt in ronduit mensonterende situaties kan men niet anders dan als fascistisch bestempelen. Het is trouwens zo dat men de omstreden eerste generatie contractuelen bij een verlenging van hun contract op geen enkele manier kan dwingen alsnog hun taalbrevet te halen, omdat hun aanwerving na vier jaar, ook al is ze onwettig, niet meer aanvechtbaar is.

De enige controle die de Vlamingen vroeger nog hadden op de resultaten van het taalwetovertreedingsakkoord, waren de zogenaamde driemaandelijke taalrapporten, waarin zwart op wit de resultaten en cijfers van de uitvoering van het akkoord zouden te zien zijn. Die taalrapporten kwamen echter — om het met een eufemisme te zeggen — maar zeer moeilijk tot stand. U zult zich dat willen herinneren, mevrouw Grouwels. Zonder het herhaaldelijk aandringen van de Vlaams Blok-fractie zouden er waarschijnlijk zelfs helemaal geen taalrapporten zijn geweest. De reden daarvoor is nogal duidelijk : zelfs de fransdollen in de regering vonden de cijfers te beschamend om ze bekend te maken. Omdat uit de taalrapporten inderdaad bleek dat door het taalwetovertreedingsakkoord het aantal illegale benoemingen spectaculair steeg, besloot de huidige meerderheid de passus over de taalrapporten niet meer op te nemen bij de regeringsvorming. Het enige Vlaamse controlemiddel op de illegale benoemingen wordt dus gewoon overboord gekieperd. Vandaag hoor ik mevrouw Grouwels opnieuw op driemaandelijkse, desnoods zesmaandelijkse — in het slechtste geval jaarlijkse — taalrapporten aandringen terwijl zij een passage in het vroeger regeerakkoord daarover heeft laten schrappen. Het is jammer dat zij drie jaar na datum de inlassing van zo'n passage opnieuw vraagt; het regeerakkoord is geschreven en ligt er zoals het is.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Mijnheer Lootens, ik heb dat niet laten schrappen. Dat kan ik u verzekeren.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Neen, maar uw partij is toen in een regering gestapt op basis van een regeerakkoord waarin bewust de desbetreffende passage is weggelaten. Vandaag komt u huilen en bedelen aan de poort. Dat zal helaas niet meer helpen.

Het enige Vlaamse controlemiddel is dus overboord gekieperd. De Vlaamse meerderheidspartijen, de heer Gatz en mevrouw Grouwels op kop, hebben toen als vermoord gezwegen en komen nu pas met hun bede aankloppen. Het fluweel van de ministerpostjes voor hun partij was toen blijkbaar belangrijker dan de rechten van de Brusselse Vlamingen.

Wanneer binnenkort de illegaal aangenomen contractuelen zonder taalbrevet worden herbenoemd, zal dat niet meer juridisch aanvechtbaar zijn. Het taalwetovertreedingsakkoord zal dan bereikt hebben wat het wou bereiken : een nieuwe kaakslag en nederlaag voor de Brusselse Vlamingen. De geestelijke vaders van het taalwetovertreedingsakkoord zullen dan hun slag hebben thuisgehaald, mede dankzij de steun en de lafheid van hun Vlaamse waterdragers van Spirit, VLD, CD&V, SP en Agalev.

Een aantal vragen moet toch worden gesteld; een aantal ervan is al gesteld door de heer Gatz en mevrouw Grouwels.

Ten eerste, het artikel in de Financieel Economische Tijd — ik heb het hier bij mij en ik heb het wel gelezen, Mijnheer Cornelissen; u kunt het altijd opnieuw bekijken, want u citeert daar nogal vrij uit —, leert ons dat de vice-gouverneur al enkele weken geleden een taalrapport bezorgde aan de regering. Waarom krijgen de parlementsleden een dergelijk rapport niet ter beschikking gesteld ? Zijn daar zulke grote problemen mee ? Wat met de openbaarheid van bestuur ? Wanneer krijgen wij dus dat taalrapport ?

Ten tweede, waarom krijgen we de cijfers niet en waarom wil — ik verwijs naar het artikel — Hugo Nys in tegenstelling tot vorig jaar geen details kwijt over het aantal benoemingen in de Brusselse gemeenten en OCMW's die hij heeft geschorst en voor vernietiging aan de Brusselse regering heeft voorgelegd ? Waarom zwijgt de vice-gouverneur ? Is dat uit eigen beweging ? Ik denk het niet; ik durf te insinueren dat de regering de man verboden heeft om nog te spreken. Hij is, met andere woorden, door de regering het zwijgen opgelegd.

Mevrouw de Voorzitter. — Gelieve af te ronden, Mijnheer Lootens.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Ten derde, stel dat een tijdelijk contract wel wordt vernietigd op grond van het feit dat de persoon in kwestie geen taalbrevet heeft gehaald, bestaat dan de mogelijkheid dat een carrousel in gang wordt gezet ? Daarbij kan de contractueel wiens contract is stopgezet wegens gebrek aan taalbrevet, in een andere openbare dienst, hetzij een OCMW of zelfs een andere gemeente, in dienst worden genomen met een nieuw contract op grond van het taalwetovertreedingsakkoord, zodat hij opnieuw voor vier jaar vertrokken is ? Het is inderdaad in het verleden al gebeurd dat contractuelen wier benoeming vernietigd was, in een buurgemeente aan de slag gingen.

Mevrouw de Voorzitter. — Tweede waarschuwing, mijnheer Lootens, uw spreektijd is op.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Ik rond af, mevrouw de voorzitter. Het is belangrijk te weten of zo'n carrousel in gang kan worden gezet.

Ten slotte herhaal ik de vraag om taalrapporten voor te leggen.

De heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek. — Mevrouw de Voorzitter, ik neem eerst en vooral de verdediging op mij van vi-

ce-gouverneur, de heer Nys, waarmee ik de voorbije dagen nog contact heb gehad. Ik weet absoluut dat hij niet verantwoordelijk is voor wat De Financieel Economische Tijd heeft geschreven.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Dont acte.

De heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek. — Het kan zijn dat sommige documenten die hij aan bepaalde ministers heeft toegestuurd, daarna naar De Financieel Economische Tijd werden doorgeleid. Hij is alvast niet verantwoordelijk voor wat in het artikel is geschreven. Ik meen dat hier te moeten onderstrepen.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Il serait souhaitable, dans ce cas-là, qu'une mise au point soit faite auprès du journaliste qui a, à ce point, interprété ces paroles.

M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — Je puis comprendre que vous ayez été induit en erreur par une lecture rapide de l'article.

Ik wens de sprekers er in de eerste plaats aan te herinneren dat het taalhoffelijkheidsakkoord twee gedeelten omvat, met name niet alleen de verplichting voor contractuele ambtenaren om binnen een termijn van 2 jaar na hun indiensttreding in het taalexamen te slagen, maar ook de aanpassing van de taalexamens. Ik heb vernomen dat het Selor nog niet in staat is aan het laatste gedeelte van het akkoord te voldoen. Hopelijk zal dat binnenkort wel het geval zijn. In ieder geval zal ik nogmaals bij minister Luc Van den Bossche erop aandringen om zijn ambtenaren tot spoed aan te zetten.

Wat de eerste vraag van de heer Gatz betreft, bevestig ik hem dat de raadpleging van de gemeenten hierover nog steeds bezig is. Een aantal gegevens die aan de plaatselijke besturen was meegedeeld, bleken immers onvolledig. Het gaat zowel om de OCMW's als om de gemeenten. Het spreekt voor zich dat de taalwetgeving moet worden toegepast en dat de toezichhoudende overheid haar controle moet uitoefenen met naleving van de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Quant au troisième point, il convient de préciser que depuis le 1^{er} avril 2001, les agents et les candidats à une fonction dans une commune doivent prendre eux-mêmes l'initiative de s'inscrire aux examens organisés par le Selor. Dès lors, ni les communes ni la région ne sont plus susceptibles de prendre des initiatives en ce sens. J'attire au demeurant l'attention des honorables intervenants sur le fait que les personnes précitées sont suffisamment informées des obligations qui leur incombent puisque les contrats contiennent une clause stipulant expressément l'obligation d'obtenir le brevet linguistique dans les deux ans de leur engagement sous peine de licenciement.

In antwoord op de vierde en de vijfde vraag kan ik de heer Gatz meedelen dat de regering oordeelt dat de diensten van de vice-gouverneur het best geplaatst zijn om de noodzakelijke elementen te verzamelen en om in voorkomend geval een databank te gebruiken.

Het heeft bijgevolg geen enkel nut die opdracht aan een extern orgaan toe te vertrouwen, orgaan dat bovendien op geen enkele wijze de plaatselijke besturen ertoe zou kunnen verplichten om de gevraagde informatie te verstrekken.

Wat de vraag van mevrouw Grouwels betreft, ben ik altijd bereid om het Parlement de beschikbare informatie door te spelen, ook wat onderhavig dossier betreft. Ik hoop dat ik vóór het einde van het parlementair jaar een volledig verslag daaromtrent zal kunnen uitbrengen.

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Sven Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz. — Mevrouw de Voorzitter, graag neem ik het woord voor een repliek.

Mijnheer de Minister-President, ik heb uit uw antwoord twee punten kunnen afleiden. Het is aan u om mij desgevallend tegen te spreken. Ten eerste hebt u gezegd dat u inspanningen wil blijven leveren om de naleving van de wet en het akkoord mogelijk te maken. U neemt dus als Minister-Voorzitter de rol van verzoener op u.

Ten tweede heb ik begrepen dat u vandaag nog niet beschikt over een aantal gegevens, wat ik wel vreemd vind, en dat de vraag aan de gemeenten nog moet worden beantwoord. Ik ga ervan uit — dat verklaart meteen waarom ik mijn interpellatie zo lang vóór augustus 2002 houd — dat er in de lente nog bijkomende stappen zullen worden gedaan om de mist te doen optrekken, enerzijds ten aanzien van het Selor — ik vraag mij wel af wat in dat verband nog allemaal moet gebeuren — en anderzijds wat de gegevens van de gemeenten betreft, om het akkoord te kunnen doen toepassen.

Kortom, vandaag is het een « gelijkspel », maar « de kat komt weer ». Er zal binnenkort wel een nieuw element opduiken over de voortgang van het taalakkoord. Het is de bedoeling dat we vóór het reces — de parlementariërs zijn op 31 augustus nog met vakantie — meer duidelijkheid over de zaak moeten hebben dan vandaag het geval is.

Mevrouw de Voorzitter. — De heer François-Xavier de Donnea, Minister-President, heeft het woord.

De heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek. — De heer Gatz heeft perfect mijn gedachten gelezen.

Mevrouw de Voorzitter. — Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. DENIS GRIMBERGHS A MM. 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, 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 DE 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 « LE RENOUVELLEMENT DU CONTRAT DE GESTION DU PORT DE BRUXELLES ET LA POSITION DU GOUVERNEMENT A PROPOS DU PROJET DE BILC »

INTERPELLATION JOINTE DE MME MARIE-JEANNE RIQUET CONCERNANT « LES DECLARATIONS DU SECRETAIRE D'ETAT CONCERNANT L'INSTALLATION D'UN CENTRE DE DISTRIBUTION URBAIN »

INTERPELLATION JOINTE DE MME GENEVIEVE MEUNIER CONCERNANT « L'INSTALLATION D'UN CENTRE DE DISTRIBUTION URBAIN »

INTERPELLATION JOINTE DE M. MARC COOLS, CONCERNANT « L'ORGANISATION DU TRAFIC PAR CAMIONS DANS BRUXELLES »

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS TOT DE HEREN JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, 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 VERLENGING VAN HET BEHEERSCONTRACT VAN DE HAVEN VAN BRUSSEL EN HET STANDPUNT VAN DE REGERING IN VERBAND MET HET BILC-PROJECT »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARIE-JEANNE RIQUET BETREFFENDE « DE VERKLARINGEN VAN DE STAATSSECRETARIS OVER DE VESTIGING VAN EEN STEDELIJK OVERSLAGCENTRUM »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW GENEVIEVE MEUNIER BETREFFENDE « DE VESTIGING VAN EEN STEDELIJK OVERSLAGCENTRUM »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC COOLS BETREFFENDE « DE REGELING VAN HET VRACHTVERKEER IN BRUSSEL »

Bespreking

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

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, avant de commencer mon interpellation, j'aimerais savoir à qui je peux m'adresser.

J'avais espéré que ce serait M. Chabert.

M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — M. Chabert est empêché par d'autres devoirs de sa charge. Le gouvernement a convenu que M. le secrétaire d'Etat Delathouwer répondrait au nom de tout le gouvernement. Sa réponse a d'ailleurs été rédigée collectivement au sein de ce même gouvernement. Je lui fais pleinement confiance.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, je suis étonné parce que, en l'occurrence, ce qui justifie cette interpellation et le nombre d'interpellateurs, c'est la cacophonie qui a présidé dans ce débat au sein du gouvernement. Je ne doute pas que M. Delathouwer ait un point de vue. A mon avis, c'est le meilleur. Je suis content qu'il me réponde.

Mais on peut aussi répondre par écrit et supprimer les séances publiques !

M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — C'est à la Présidente de décider.

M. Delathouwer s'en tiendra strictement au texte qui a été mis au point au sein du gouvernement.

M. Denis Grimberghs. — Mais il peut en sortir ! Sinon il peut venir tout de suite donner la réponse. On n'a même plus besoin de l'interroger.

M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — Je suis désolé de vous décevoir.

M. Denis Grimberghs. — On dépose une demande d'interpellation. Vous savez donc de quoi il retourne ! Vous vous êtes mis d'accord sur la réponse et, manifestement, Monsieur Delathouwer, vous ne pouvez pas en sortir.

M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — M. Delathouwer donnera la position commune du gouvernement. Je suis désolé de devoir vous dire, sous le contrôle d'ailleurs de M. Delathouwer, que le gouvernement a une position commune en la matière et que cela ne nous a guère pris de temps pour y arriver !

M. Denis Grimberghs. — Nous avons lu cela dans la presse mais nous reviendrons sur le fond.

Néanmoins, je regrette la méthode employée, Madame la Présidente. Je demande que l'on trouve une solution pour qu'on puisse interpeller les ministres directement compétents. Notre Conseil ne se réunit pas si souvent ! Si les ministres ne parviennent pas à être disponibles pour les réunions publiques de ce Parlement, que faut-il faire ? Se réunir encore moins souvent ?

C'est M. le Ministre Chabert qui a insisté pour que cette interpellation soit discutée ici, en séance publique.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Betreft het hier geen interpellatie die vorige vergadering werd verdaagd ?

Mme la Présidente. — Etant donné que la séance précédente a eu lieu la veille d'un congé, que la plupart d'entre vous souhaitent partir, qu'un renvoi en commission a été décidé, avec l'accord de M. Cools, en ce qui concerne le problème des poids lourds, M. le Ministre Chabert a demandé que l'on réinscrive à l'ordre du jour de la séance publique l'interpellation sur les poids lourds puisqu'il n'était pas disponible lors de la réunion de la commission.

Il a été décidé en séance plénière de ne pas convoquer un Bureau élargi et de joindre cette interpellation.

Het woord is aan de heer Robert Delathouwer, staatssecretaris.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de Voorzitter, voor alle duidelijkheid, ik herinner mij zeer goed dat op de plenaire vergadering de interpellatie van de heer Cools mee in het pakket zat van alle interpellaties die werden verdaagd, al dan niet met verwijzing naar de commissie. De waarheid is dat de regering bereid was om toen op de interpellatie van de heer Cools te antwoorden. Toen ik evenwel voorstelde om ze uit te stellen, heeft minister Chabert erop gewezen dat hij de volgende plenaire vergadering — vandaag dus — niet de hele duur zou kunnen bijwonen en dat hij bereid was om ze die dag wel te beantwoorden. U kan minister Chabert dus moeilijk verwijten dat hij vandaag die interpellatie niet kan beantwoorden.

Overigens, bij een interpellatie is het perfect mogelijk dat een lid van de oppositie vraagt dat verschillende ministers antwoorden verstrekken, maar het is nog altijd het prerogatief van de regering om een eenvormig antwoord te verstrekken. Het tegenovergestelde zou bizar zijn. Als de Minister-Président zegt dat ik hier ben om één antwoord te geven, dan is het per definitie namens de regering.

M. Denis Grimberghs. — Monsieur Delathouwer, je ne vous mettais pas en cause personnellement, je pense avoir été suffisamment explicite.

Le droit d'interpellation s'adresse individuellement à des membres du gouvernement. C'est tellement vrai que la sanction peut être individuelle. Donc, si nous ne pouvons plus contrôler l'activité de M. Chabert parce qu'il ne vient pas ici, nous ne savons même pas éventuellement dire qu'il ne convient plus. Cela ne va pas. Il devait

être ici, c'est son devoir; nous pouvons nous réunir le dimanche après la messe. (*Exclamations.*)

Qu'on trouve un moment où les gens sont disponibles ! On ne parvient pas à avoir la présence des ministres qui sont responsables devant cette Assemblée !

Mme la Présidente. — Une chose est une interpellation à un ministre qui est défaillant et que le Parlement peut requérir; autre chose est ce que M. le Ministre-Président nous a expliqué. Les réponses ont été délibérées au sein du gouvernement et celui-ci a fait confiance à l'un de ses membres pour répondre. Si un ministre part sans le dire, il est en défaut. Dans ce cas-ci les réponses ont été délibérées par le gouvernement et, comme de plus, il s'agit d'une interpellation adressée aussi à M. Delathouwer, cela justifie doublement que ce dernier réponde. Nous pouvons donc continuer car le dimanche, je ne viendrai pas.

La parole est à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président.

M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — Je confirme bien que le gouvernement a chargé M. Delathouwer, qui a des compétences en la matière, de répondre au nom de l'ensemble des ministres interpellés, à savoir M. Chabert, M. Draps et M. Delathouwer. Nous n'allons quand même pas organiser ici un chœur parlé entre ces trois ministres. Le gouvernement a le droit de s'organiser comme il le souhaite et de déléguer le membre qu'il veut pour répondre à une interpellation qui s'adresse à trois de ses membres. M. Delathouwer est donc dûment mandaté pour répondre ici sur la base d'un texte délibéré au sein du gouvernement. Je pense que cette façon de procéder est conforme à ce qui se passe dans toutes les assemblées du monde pour tous les gouvernements, du moins dans les pays démocratiques.

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

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, Monsieur le Secrétaire d'Etat, chers Collègues, nul n'ignore que pour l'instant certains débats ont lieu sur la meilleure manière d'organiser le contrôle des entreprises publiques dans notre pays. Ce débat existe également au sein de notre région puisqu'au Parlement bruxellois, plusieurs propositions sont déposées visant à assurer un meilleur contrôle sur les entreprises publiques autonomes et singulièrement à organiser un débat politique autour de la négociation du contrat de gestion des entreprises publiques.

L'ordonnance organisant la société du port de Bruxelles a prévu que cette société serait liée à la région par contrat de gestion et que ce contrat de gestion serait d'une durée de cinq ans. Le premier contrat a été approuvé en décembre 1994. Il est donc venu à échéance en décembre 1999. A l'époque, le gouvernement a considéré que la clause

de reconduction possible pour deux ans pouvait être appliquée dans la mesure où la négociation avec la société du port devait être initiée par le nouveau gouvernement issu des élections de 1999.

Sans doute, peut-on y voir également une volonté des autorités régionales d'assurer une continuité des activités du port de Bruxelles en ne provoquant pas de rupture par rapport aux relations qui existaient précédemment entre le port et la région. Bref, si l'on peut se féliciter qu'une certaine continuité de l'action publique ait été à la base de cette prolongation du contrat de gestion, il faut s'interroger sur la manière dont le gouvernement a procédé pour préparer le nouveau contrat de gestion, et pour l'évaluation du contrat en cours, de telle sorte que la fixation des nouveaux objectifs à inscrire dans le nouveau contrat prenne en compte cette évaluation.

Or, force est de constater, Monsieur le Secrétaire d'Etat, que le contrat de gestion qui a donc été prolongé, est devenu une deuxième fois caduc. Force est de s'interroger sur les raisons pour lesquelles ce travail n'a pas pu être entrepris dans le délai imparti puisqu'à ce jour, il n'y a pas de nouveau contrat de gestion et que l'on a même vu naître dans la presse — c'est la raison pour laquelle de nombreuses interpellations ont été déposées — une polémique entre membres du gouvernement au sujet des dispositions qui devraient figurer dans les objectifs du nouveau contrat.

Je souhaiterais donc que le gouvernement nous indique quelle est la méthode qu'il compte utiliser pour assurer un débat plus transparent sur la fixation des objectifs du contrat de gestion et le dialogue souhaité par le gouvernement et sa majorité avec notre Parlement avant la conclusion d'un nouveau contrat. Souvenons-nous qu'au début de l'année, le Ministre-Président nous disait ne voir aucun problème à organiser des débats avant les nouveaux contrats de gestion.

A présent, on apprend que le contrat de gestion du port de Bruxelles a été prolongé mais est de nouveau devenu caduc depuis décembre 2001. Il semblerait — et c'est ce qui explique la cacophonie au sein du gouvernement — que l'on préparerait pour l'instant un nouveau contrat, mais on prend garde d'agir avec plus de transparence et de tenir le Parlement informé des termes d'évaluation du contrat en cours, ce qui permettrait de connaître les objectifs et les priorités du nouveau contrat.

Quant à la cacophonie qui s'est développée à propos du projet de BILC — Brussels International Logistic Center —, on ne peut que s'étonner de l'évolution des positions d'un certain nombre d'acteurs du gouvernement bruxellois dans ce dossier. Le projet préparé par la société du port d'installer sur le site de Tour et Taxis une extension du TIR est connu depuis des années. Il a été soutenu activement par tous ceux qui ont eu à gérer les destinées du port; je pense en particulier, Madame Riquet, aux présidents du Conseil d'administration qui se sont succédé à la tête de cet organisme. Il est conforme au PRAS qui a été adopté par votre gouvernement. Il est conforme à votre projet de PRD.

Qu'indique le PRAS à propos de ce terrain qui appartient désormais au port de Bruxelles ? Il identifie ce terrain à des zones

d'activités portuaires et de transports. Il prévoit explicitement que ces zones peuvent être affectées aux activités portuaires et logistiques, notamment le transbordement, la distribution, le conditionnement, le commerce de gros, le transport et l'entreposage. Cela semble être fait pour le fameux projet de BILC, lequel est en tout cas conforme à cette définition.

Il y a cependant un bémol : la définition de la zone d'activités portuaires, qui figure dans le PRAS, précise que la nature des activités doit être compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet ou des îlots avoisinants. En outre, que les caractéristiques urbanistiques des constructions et de l'aménagement paysager des abords doivent permettre leur intégration dans l'environnement urbain.

Bref, certains pourront prétexter que la hauteur des constructions peut porter préjudice à certains voisins.

Dans le PRAS, l'îlot voisin est couvert par les ZIR 6A et 6B. Ce qu'on appelle dans le jargon, le site Tour et Taxis, à savoir l'ancien site Music city, est couvert par la zone 6B. Celle-ci, selon le PRAS, est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de services publics ou de commerces ou aux activités productives et de bureau.

On peut donc faire beaucoup de choses !

Cependant, il n'est pas tout à fait exact de dire que c'est cette zone-là qui est contiguë au terrain du port, car la bande de terrain — la zone 6A — borde le terrain du port. A cet égard, le PRAS stipule que cette bande de terrain d'une soixantaine de mètres de large, intégrée à la zone et jouxtant la zone d'activités « portuaires et de transports, doit notamment être affectée à une zone de recul verdurisée, en vue de permettre un bon aménagement des lieux ainsi que la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et 6B, tout comme à la zone d'activités portuaires et de transports précités.

C'est donc sur le site de Tour et Taxis que des obligations d'aménagement, de verdurisation, de voisinage sont explicitement prévues dans le PRAS. C'est un élément du débat qu'il ne faut pas perdre de vue mais nous sommes manifestement face à un bel imbroglio.

Ce projet a fait l'objet d'après négociations pour assurer la maîtrise du foncier et sa compatibilité avec les intérêts de la SNCB et de ceux qui voulaient développer le projet Music City.

On peut d'ailleurs s'étonner de ce que le projet Music City une fois abandonné, les dérogations aux affectations dans la zone de développement du port aient été maintenues, voire développées, et que ceux qui sont les héritiers d'un projet qu'ils abandonnent augmentent leurs appétits et exigences à l'égard de leur voisin !

Par ailleurs, voir aujourd'hui le secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du Territoire s'inquiéter que toute réglementation sur la distribution urbaine risque d'augmenter le coût par colis transporté est, pour le moins, un argument étonnant dans la mesure où le coût environnemental et urbain n'est absolument pas pris en considération. Qui plus est, l'hypothèse d'un accroissement des

coûts financiers ne semble pas prendre en compte les coûts actuels liés à l'engorgement, qui touche tant le trafic de livraison que le trafic urbain global en ce compris les transports publics.

En toute hypothèse, il serait utile que le gouvernement indique quelle a été la motivation dans l'appui qu'il a accordé au port de Bruxelles pour acquérir les terrains sur lesquels celui-ci projette de réaliser le BILC ?

En effet, on peut s'étonner de voir les mêmes acteurs, en tout cas la même majorité politique, s'être engagés y compris envers les autorités de la SNCB, en vue de rendre la société du port maître du foncier en cet endroit précis et, manifestement, avec un projet qui existait.

A présent que ce projet veut se développer, vous vous rétractez, vous estimez que l'idée n'est pas opportune et que de plus cela pourrait provoquer de l'ombre pour les voisins.

On se demande qui défend l'intérêt général. On aurait pu s'attendre à ce que les intérêts régionaux soient défendus plus fermement et plus unanimement par le gouvernement régional. Aujourd'hui, on nous annonce une position unanime. J'espère qu'elle correspondra à la défense des intérêts régionaux et non à la défense d'intérêts particuliers. (*Applaudissements sur les bancs PSC et Ecolo.*)

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Marie-Jeanne Riquet pour développer son interpellation jointe.

Mme Marie-Jeanne Riquet. — Monsieur le Secrétaire d'Etat, chers Collègues, les projets de modernisation et d'extension de l'actuelle gare TIR visent à en faire un centre de logistique urbaine. Ces projets s'inscrivent dans une stratégie soutenue par le gouvernement depuis 1995.

Il s'agit, d'une part, de moderniser la gare actuelle, en vue d'offrir des espaces de stockage modulables pour mieux répondre aux besoins des PME et d'offrir de meilleures conditions de sécurité notamment contre le vol. D'autre part, il s'agit de construire des entrepôts modernes dits de 3^e génération.

A cette fin, le port a acquis un terrain de 8,6 ha à la SNCB, pour un montant de 533 millions de FB. Dans son plan pluriannuel d'investissement, le port a inscrit un montant de 200 millions de FB pour viabiliser ce site. Une fois le terrain acquis, il a lancé un appel à intérêt pour trouver des partenaires privés disposés à investir dans ce projet, onze entreprises se sont portées candidates.

Le gouvernement ne peut ignorer ces projets qu'il a toujours soutenus. Ils sont clairement inscrits dans le plan pluriannuel d'investissement du port. Ils ont été confirmés dans le PRAS et dans le PRD.

J'ai donc été très étonnée d'apprendre par voie de presse que le secrétaire d'Etat Willem Draps revendique avoir stoppé net ces projets. Plusieurs éléments relayés par la presse me laissent perplexe. Tout d'abord, il y est question d'un projet de centre de distribution urbain. Même si une combinaison entre un « centre de logistique » et un « centre de distribution urbain » est parfaitement envisageable, et à mon avis souhaitable, c'est malgré tout différent. J'aimerais donc savoir s'il est question de bloquer le projet de centre

de logistique, la possibilité d'en faire un centre de distribution urbain ou les deux.

Les arguments avancés pour stopper les projets du port me paraissent aussi obscurs. En quoi ces projets supposent-ils l'instauration d'un monopole ? Pourquoi cela coûterait-il plus cher aux entreprises ? Parce que l'on pourrait davantage éclater les marchandises entre des véhicules de plus petit tonnage ? Mais déjà à l'heure actuelle, la gare TIR accueille dès l'aube des camions de grand tonnage et, des marchandises sont transbordées dans des véhicules mieux adaptés à la circulation urbaine, sans que cela soulève la moindre objection. Le chiffre de 90 francs par colis est avancé. Comment ce surcoût a-t-il été calculé ?

Je crois que l'on mélange les concepts et que cela prête à confusion.

La possibilité de faire évoluer le centre de logistique vers un centre de distribution urbain à cet endroit ne manque pas d'intérêt. Cela permettrait notamment à de petits véhicules de parcourir un minimum de kilomètres pour délivrer des marchandises dans le centre ville, où il y a une forte concentration de commerces et de PME. Cette intention est clairement confirmée au chapitre 8 du projet de PRD : afin d'optimiser la fluidité de la chaîne logistique pour le transport de biens et de marchandises dans la ville, je cite « la région étudie, en collaboration avec les communes et les parties prenantes, la mise en œuvre d'un plan logistique (particulièrement pour la zone du Pentagone) qui s'appuie sur un centre de distribution urbain dans le cadre des projets d'extension du centre TIR ». Le PRD précise aussi que « la réalisation de l'extension du centre d'entrepôt TIR est soutenue afin de lui permettre de contribuer à la logistique régionale en tant que plate-forme d'éclatement et de distribution urbaine et d'améliorer les conditions de livraison ».

Changer de stratégie a un coût. D'abord le coût des investissements déjà consentis. Que va-t-on en faire si le gouvernement stoppe les projets ? Il y a aussi un coût indirect sur l'environnement, qui va continuer à peser sur la qualité de la vie des habitants pendant des années, car tant que l'on n'a pas d'infrastructure appropriée, on ne peut pas envisager la limitation de la circulation des camions de grand tonnage en ville. Or, changer de cap suppose de nouveaux investissements, de nouveaux délais, et de nouvelles incertitudes car qui garantit que le gouvernement ne changera pas encore d'avis sur base de l'une ou l'autre étude ? L'étude Stratec, évoquée aujourd'hui pour bloquer les projets, date d'il y a quatre ans et, depuis lors, il y a d'autres études en cours. Pendant combien de temps va-t-on étudier la question ?

Changer de stratégie a aussi un coût en terme de perte de confiance des entreprises dans la politique gouvernementale. Comment voulez-vous les convaincre d'investir quand le gouvernement modifie les projets d'infrastructures qui leur sont destinées ? Le domaine portuaire compte quelque 330 entreprises, qui sont représentées par la Communauté des entreprises du Port de Bruxelles, laquelle a déjà formulé à plusieurs reprises une demande d'extension et de modernisation de l'actuelle gare TIR qui ne répond plus aux besoins. Les entreprises ont besoin de nouveaux espaces de stockage et de logistique pour les activités de groupage et de dégroupage, de conditionnement, d'étiquetage, de facturation, de livraison.

Pourriez-vous préciser les raisons de cette « volte face » dans la stratégie régionale ? Ce blocage vise-t-il uniquement la réalisation

d'un centre de distribution urbain ou bien porte-t-il également sur le projet de centre de logistique urbaine ? S'agit-il d'une décision approuvée par le gouvernement ? Y a-t-il eu une concertation avec le port de Bruxelles ? Envisagez-vous des alternatives ? Dans l'affirmative, lesquelles et dans quels délais ?

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

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, Monsieur le secrétaire d'État, chers Collègues, mon intervention portera plus précisément sur l'installation d'un centre de distribution urbain. Il nous semble tout d'abord important de préciser de quoi on parle et de voir où se situe le contentieux entre M. Draps et M. Delathouwer : parle-t-on du projet d'extension du centre de logistique urbain au port de Bruxelles dans la zone TIR ou d'un centre de distribution urbain et régional, ce qui n'est pas tout à fait la même chose ?

Si l'on parle bien du projet d'extension du TIR pour en faire des entrepôts performants de la troisième génération, nous sommes, nous écologistes, résolument en faveur de ce projet dont on parle depuis des années et qui est déjà très avancé puisque le compromis de vente d'un terrain de 8 hectares a déjà été signé, il y a plus d'un an, avec la SNCB pour un montant qui est loin d'être négligeable. Ce projet est vital pour les entreprises liées au port de Bruxelles et certaines ont déjà annoncé qu'elles seraient obligées de partir si ce projet ne se concrétisait pas rapidement.

Bien sûr, nous sommes légalistes et nous nous référons d'abord aux prescriptions urbanistiques et celles-ci sont très claires, comme l'ont rappelé avant moi mes collègues : à la fois le PRAS affecte ce terrain en zone d'activité portuaire et le PRD stipule explicitement que « la réalisation de l'extension du centre d'entreposage TIR est soutenue afin de lui permettre de contribuer à la logistique régionale en tant que plate-forme d'éclatement et de distribution urbaine et d'améliorer les conditions de livraison ».

Je ne comprends donc pas comment notre secrétaire d'État, chargé de l'Aménagement du Territoire, qui a porté et supporté le PRAS et le PRD, peut si vite retourner sa veste et se mettre totalement en porte-à-faux vis-à-vis de ses collègues du gouvernement.

Par ses déclarations intempêtes, il fragilise la confiance des investisseurs potentiels et la sécurité juridique garantie par les plans d'affectation du sol.

Un troisième élément de contradiction, c'est l'avenant au contrat de gestion qui vient d'être approuvé par le conseil d'administration et qui bien sûr, avait aussi été préalablement approuvé par le gouvernement régional avec la signature de son ministre de tutelle, M. Chabert.

Ce nouvel avenant mentionne explicitement que « le prochain contrat de gestion doit prévoir les modalités d'extension de la gare TIR ».

Nous avons cependant essayé de comprendre les réticences du secrétaire d'État afin de mieux réfuter ses critiques.

Il semblerait qu'une de ses critiques porterait sur l'aspect urbanistique des nouveaux entrepôts qui se cacheraient derrière des murs de 30 mètres. D'après nos informations, il ne s'agit pas de murs de 30 mètres, mais de 10 mètres avec des entrepôts qui s'intègrent au contraire assez bien à la conception des dépôts traditionnels. Mais le Port doit évidemment respecter, lui aussi, les prescriptions urbanistiques et déposer un projet qui s'intègre harmonieusement dans le quartier.

Ne faut-il pas y voir une certaine influence de quelques promoteurs d'un site très proche qui préfèrent garder des terrains en friche qui pourraient les intéresser plus tard plutôt que voir des entrepôts industriels sous leur nez.

M. Draps invoquait également le manque d'intermodalité avec le rail; c'est évidemment un bon argument, mais qui est vite réfuté puisque cette intermodalité est possible, selon nous, dans la ZIR au TIR et le port a déjà introduit un permis à la ville de Bruxelles pour prolonger le rail sur ce site. Ce n'est pas un argument suffisant pour bloquer le dossier; l'accès au rail constituera évidemment un plus pour le projet, mais il fonctionnera très bien tel quel.

Quant à l'argument d'une plus grande proximité du ring et d'une meilleure localisation sur le site de Schaerbeek formation, nous pensons qu'il n'est pas probant; le centre de distribution doit se trouver aux portes du pentagone; le projet d'extension du TIR, n'est que l'extension de ce qui existe déjà maintenant, mais qui se spécialiserait sur la desserte du centre pour empêcher les gros camions de se retrouver coincés au centre-ville.

Cependant, dire comme M. Draps, que cela va augmenter le coût par colis transporté, ce n'est d'abord pas très juste quand on voit le temps et l'argent perdu par les camions dans les embouteillages; de plus, ce raisonnement ne prend pas en compte le coût environnemental et urbain.

Le site de Schaerbeek formation pourrait, à très long terme — on parle de 2015 — constituer lui aussi un centre de distribution régional. Quand on lit la presse et le lobbying de M. Draps, on peut avoir l'impression qu'il y a une décision sur un futur terminal TGV à cet endroit, mais je tiens quand même à rappeler qu'il ne se trouve pas dans le plan pluriannuel 2001-2012 de la SNCB et que le fédéral vient de lancer une étude sur l'opportunité d'un 2^e terminal et sur sa localisation ensuite.

Donc rien n'est encore décidé.

Ici, nous avons un projet d'extension TIR qui a mûri depuis des années et apparemment dans un grand consensus; des montants importants y ont déjà été affectés; il pourrait être concrétisé dans deux ans, avec enfin une concrétisation pour cette fin de législature et « bardaf », c'est au sein même du gouvernement que vient la torpille. C'est incompréhensible !

Un groupe de travail s'est mis en place à l'initiative de la région et j'apprends que le port de Bruxelles n'a même pas été invité. Cela ne va pas évidemment.

Je voudrais dès lors savoir qui croire dans ce gouvernement et surtout que vous concrétisiez rapidement ce projet d'extension du TIR au port de Bruxelles qui en a rapidement besoin pour son développement.

Sur la question d'un autre site de transbordement régional, nous sommes ouverts au débat.

Enfin, je termine sur la conclusion d'un contrat de gestion au port. Mon groupe a sollicité un débat préalable auprès du président de la commission Infrastructure. Il nous a répondu aujourd'hui que ce débat aurait lieu dans trois semaines mais si j'ai bien compris, ce débat aura lieu — à nouveau — lorsque le contrat de gestion sera signé entre le port et le gouvernement, ce qui est évidemment dommage. *(Applaudissements.)*

Mme la Présidente. — La parole est à M. Marc Cools pour développer son interpellation jointe.

M. Marc Cools. — Madame la Présidente, Monsieur le Secrétaire d'Etat, chers Collègues, mon interpellation a été jointe à ce débat sur le centre de distribution urbain. Il est vrai qu'elle peut être partiellement liée à cette problématique mais fondamentalement, elle abordait un sujet beaucoup plus vaste qui concerne l'organisation du trafic des camions à Bruxelles et plus particulièrement les livraisons de marchandises.

Le trafic de très gros poids lourds dans une ville comme Bruxelles pose de gros problèmes. Contrairement à d'autres villes en Belgique ou à l'étranger, il n'y a toujours pas, à Bruxelles, de limitation spécifique du tonnage des camions autorisés à circuler.

Dans une interpellation adressée au ministre Hervé Hasquin le 6 juin 1996 et dont j'ai encore le compte rendu intégral, je signalais que l'approvisionnement de Bruxelles en marchandises, matières premières et services, et leur acheminement vers la capitale sont devenus, au fil des années, un problème clé dans la gestion du trafic et de la circulation.

De ce « trafic économique » découlent une série de problèmes : celui des heures et emplacements de livraisons, la dégradation de la voirie due au tonnage des camions, la mobilité d'accès à la ville, les problèmes de circulation dus aux livraisons sauvages en double file, le stationnement des camions et semi-remorques sur le territoire de la ville. Relayant mon interpellation, notre ancien collègue M. Robert Garcia demandait également des mesures urgentes pour organiser notamment le stationnement des poids lourds.

Dans sa réponse, le ministre Hasquin annonçait qu'une étude d'une durée de quatorze mois avait été confiée en janvier 1996 au bureau « Stratec » qui, entre parenthèses, avait déjà reçu auparavant d'autres demandes d'études.

Cette étude comportait les volets suivants :

La définition des objectifs et l'analyse la plus complète possible de la situation actuelle, les analyses économiques du circuit de la distribution et de la logistique de la cité ainsi que les études de trafic à mener conjointement pour les trois modes de transport de marchandises — eau, route, fer —, de manière à élaborer des modèles mathématiques de simulation de trafic. La constitution de scénarios tendancielles économiques et de trafic vers : où va-t-on, à politique inchangée, à partir de ces modèles précédemment construits. Cela devait permettre d'établir un diagnostic. On demandait également la construction de cinq scénarios alternatifs, des mesures volontaristes pour obvier à ces évolutions tendancielles, l'évaluation en termes

économiques et de trafic de ces scénarios, la détermination d'une stratégie et le programme d'actions correspondante. Je voudrais savoir, Monsieur le Secrétaire d'Etat, quelles sont les conclusions de cette étude qui ont été concrétisées. J'ai parfois l'impression qu'il y en a bien peu. J'aimerais en particulier interroger le gouvernement sur son attitude vis-à-vis d'une limitation du tonnage des poids lourds à Bruxelles. En concertation avec les milieux économiques concernés, des propositions de règlements de police standard, adoptés après les dix-neuf conseils communaux de notre région, ont-ils été proposés à la conférence des bourgmestres par le gouvernement bruxellois ?

Au chapitre 8 du PRD, « Réconcilier la mobilité et la ville » il y a une section intéressante « Optimiser la fluidité de l'achat logistique pour le transport des biens et des marchandises dans la ville ». On y cite une série d'idées intéressantes. J'y lis : « La région envisage de concentrer la circulation des poids lourds sur le réseau principal; la région étudie la possibilité de réglementer les horaires de livraison la région étudie, en collaboration avec les communes, la mise en œuvre d'un plan logistique. » Il faudra, à un moment donné, passer de la phase de l'étude à celle de la réalisation. A Bruxelles, la compétence de la région et du gouvernement est extrêmement limitée en la matière puisque les règlements de police sont de compétence communale. Il est vrai que la région peut réaliser des études et les subventionner mais le pouvoir de décision ne lui appartient pas. Il relève des dix-neuf communes et la conférence des bourgmestres peut donner des impulsions, coordonner les règlements.

Je souhaiterais néanmoins être informé des initiatives qu'a prises le gouvernement en la matière.

Quant au problème du centre de distribution urbain, une gare TIR existe aujourd'hui à côté de Tour et Taxis. Il est envisagé de la moderniser et de l'élargir sur 8,5 hectares. C'est d'ailleurs ce choix qui a été fait dans la déclaration gouvernementale. Est-ce une localisation valable ? D'aucuns estiment qu'il eût été plus opportun de le localiser aux abords du ring. Personnellement, je n'ai pas d'idées préconçues mais je suis intéressé d'entendre la réponse du gouvernement.

Ce qui m'intéresse aussi, c'est de comprendre la philosophie qui sera celle du centre de distribution urbain. L'organisation de sa gestion sera-t-elle ou non de type monopolistique ? Il s'agit d'un élément important du débat, la localisation relevant de critères objectifs et comme l'a dit Mme Riquet, sans doute d'une certaine logique de continuité dans la réflexion et l'action politique.

Je voudrais cependant qu'on n'utilise pas le dossier du centre de distribution urbain pour finalement ne rien faire en ce qui concerne l'organisation du trafic de marchandises, en reportant les mesures à prendre en matière de limitation de tonnage, de respect des aires de livraisons, d'organisation des heures de livraison.

Le 23 novembre 1995 déjà, l'association de la ville et des communes bruxelloises organisait une journée d'études qui clôturait un cycle de séminaires ayant pour objet, avec toutes les parties concernées, de dégager des pistes communes de réflexion dans le domaine des livraisons aux commerces, du stationnement des riverains, de la tarification et du contrôle.

Dans ces différents domaines, et en particulier dans celui des livraisons aux commerces et aux entreprises, notre région pourrait utilement s'inspirer de ce qui se fait dans des villes telles que Lille, Zurich, Lausanne, Hanovre, Düsseldorf, Cologne, Maastricht, mais aussi en Belgique, Alost, Gand ou Bruges.

Le PRD a pour ambition de réconcilier la mobilité et la ville. Un certain nombre de propositions y figurent, notamment l'encouragement de solutions de transport intermodal.

Je m'étonne cependant qu'on n'aille pas fort loin dans la limitation du tonnage, étant donné que non seulement, on n'envisage pas de le limiter dans les axes principaux, ce qui peut être compréhensible, mais on envisage même des dérogations en ce qui concerne les axes secondaires. Il y aura en fin de compte des dérogations partout. N'est-il pas temps, ne fût-ce que pour notre réseau d'égouttage, dans toute une série de voiries, de nettement limiter le tonnage. Ce qui se fait à Paris ne peut-il se faire à Bruxelles ?

De manière plus générale, Monsieur le Secrétaire d'Etat, j'aimerais pouvoir être informé de l'échéancier des actions que le gouvernement envisage de prendre pour améliorer le trafic de marchandises à Bruxelles.

Un tel échéancier a-t-il été arrêté en collaboration avec les communes ? Je serais très intéressé d'entendre votre réponse dans ce dossier et je sais que votre volonté et celle du gouvernement c'est d'aller de l'avant. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Joseph Parmentier.

M. Joseph Parmentier. — Madame la Présidente, Monsieur le Secrétaire d'Etat, chers Collègues, le groupe socialiste, faut-il le rappeler, a toujours plaidé pour un projet de création d'un centre de distribution urbain à Bruxelles, non seulement déterminé comme l'un des instruments pour permettre un approvisionnement efficace de la Région bruxelloise en marchandises, mais aussi parce qu'un tel centre soulagera le tissu urbain du trafic « poids lourds » afin d'en tirer les bénéfices en terme de mobilité, de pollution et de qualité de la vie pour les Bruxellois.

De plus, il générera des activités économiques et des retombées en matière d'emploi au bénéfice de la région; en effet, les types d'emploi engendré par une telle activité économique manque cruellement dans notre région et il serait, par conséquent, absurde d'entraver l'idée de localisation d'un centre d'entrepôt.

Personne ne contestera le fait que les activités de transport constituent un maillon indispensable du processus économique dans son ensemble.

L'économie de notre région a besoin des infrastructures adéquates pour assurer l'acheminement des marchandises en amont et en aval.

Cette structure est d'ailleurs préconisée noir sur blanc dans la déclaration gouvernementale. Quant à sa localisation, la déclaration précise : « On optera pour un système de transport de marchandises par de plus petits véhicules grâce à un système de distribution urbaine à proximité du ring. ».

Cette précision découle naturellement de l'objectif poursuivi, à savoir de la volonté de limiter le trafic des poids lourds dans la ville.

Il serait en effet absurde d'implanter cette infrastructure à proximité du Pentagone.

Dans ce cas, il serait inévitable que les camions traversent une partie de la ville pour y accéder.

Dans d'autres villes d'Europe, les centres de distribution urbains sont systématiquement implantés dans la périphérie et parfois même dans une conception large, comme Garonord, pour Paris.

Monsieur le Secrétaire d'Etat, nous avons assisté depuis quelques jours à une querelle publique entre certains partenaires de la majorité pour déterminer une implantation précise.

Cette polémique à coups de déclarations tonitruantes dans la presse a pris des proportions qu'elle n'aurait jamais dû avoir. Même le président du port s'y est mis. Je rappelle qu'au moment de la nomination de l'actuel président du port, le groupe socialiste avait regretté l'entorse faite à l'accord de majorité sur l'incompatibilité entre la fonction parlementaire et la direction d'un pararégional. Les événements actuels nous confortent dans cette position.

M. Marc Cools. — Il n'est pas parlementaire régional !

M. Joseph Parmentier. — Pour en revenir aux propositions formulées par les uns et les autres, il est clair que le site de Tour et Taxis ne répond pas au principe énoncé dans la déclaration gouvernementale.

L'existence de l'actuel centre TIR, aux proportions relativement modestes, ne peut être comparée en termes de nuisances avec un centre de distribution urbain censé réaliser la rupture de charge pour l'ensemble du trafic « poids lourds » destiné à la région.

Le choix de la localisation est d'une importance capitale car il ne peut entraîner de nuisances pour les quartiers riverains, bien sûr, mais aussi pour tous ceux qui ont le malheur d'habiter le long et à proximité de tous les axes d'entrée dans Bruxelles, et ils sont nombreux.

De toute manière, les atterrissements, les tergiversations, les hésitations récemment étalés sur la place publique sont certainement préjudiciables à l'attractivité de notre région vis-à-vis des investisseurs potentiels.

C'est pourquoi nous ne devons pas nous enfermer dans les alternatives hâtivement formulées.

M. Denis Grimberghs. — Il y a dix ans que cela dure. C'est le même discours que M. Draps !

M. Joseph Parmentier. — Ne retombons pas dans les travers que nous avons dénoncés dans le dossier du second terminal TGV. Examinons, de la manière la plus large, toutes les possibilités de localisation à proximité du ring. Évaluons leur adéquation avec les besoins du port de Bruxelles et choisissons celle qui répond le mieux à l'ensemble des intérêts et des préoccupations.

Je profite de l'occasion pour souligner les efforts réalisés par ce dernier pour améliorer, ces dernières années, l'intégration urbaine de ses installations.

Enfin, le groupe socialiste soutient l'idée qu'une étude globale doit être réalisée avec l'ensemble des partenaires à savoir : la région, le port de Bruxelles, le secteur de la distribution, mais aussi les communes.

Monsieur le Secrétaire d'Etat, les différents ministres et secrétaires d'Etat en charge des matières concernées se sont-ils concertés ?

Des solutions alternatives sont-elles proposées, et à quelle échéance ?

Par ailleurs, quelles sont les études qui, à ce jour, nous donnent une idée transversale la plus large quant à la faisabilité et à la localisation d'un centre de distribution urbain ?

Enfin, pouvez-vous nous éclairer sur les réactions des communes à l'idée de voir s'implanter un centre de distribution urbain à proximité du site de Tour et Taxis ?

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Marion Lemesre.

Mme Marion Lemesre. — Madame la Présidente, Monsieur le Secrétaire d'Etat, chers Collègues, je regrette que cette discussion — c'est un important débat de fond, qui requiert des décisions claires — sur la nécessité d'organiser la distribution urbaine ait été appréhendée par le petit bout de la lorgnette, sur la base d'un mini conflit entre secrétaires d'Etat, malentendu portant d'ailleurs davantage sur le vocable et la définition du concept que sur les objectifs, car ceux-ci ont été clairement définis dans le PRD et personne, en tout cas au sein de la majorité, n'en conteste le bien-fondé.

Il est effectivement primordial de répondre aux nouveaux besoins logistiques des commerçants; je pense, par exemple, au stockage déporté à proximité des points de vente. Il faut également prendre en compte la problématique des livraisons, qui constituent une des activités les plus intrinsèques d'une ville. Le transport des marchandises occupe 20 % des voiries d'une ville, qu'il ait lieu en amont — entre le magasin et son fournisseur — ou en aval, entre le magasin et son client.

Le mini conflit auquel je faisais allusion ne méritait pas une telle discussion. Par contre, le véritable problème, quant à la façon d'organiser les livraisons en ville, méritait, lui, un véritable débat.

M. Draps n'est pas là pour s'expliquer, mais je suppose que M. Delathouwer, en définissant la position du gouvernement, éclairera également cette question. Par rapport au concept de CDU, de Centre de Distribution urbaine, M. Draps a surtout contesté la structure monopolistique que de tels centres engendrent. Ce concept, tel qu'il a été mis en œuvre dans d'autres pays, implique la définition de zones définies, obligatoirement desservies, pour toutes les livraisons, par le Centre de Distribution urbaine. C'est ce type de fonctionnement monopolistique que M. Draps a voulu dénoncer. On reconnaît bien là une préoccupation à l'accent libéral, à laquelle je souscris, de laisser au commerçant la faculté de choisir. Dans les expériences de

CDU telles qu'elles sont menées dans d'autres villes, le commerçant n'a plus le choix quant à la méthode de livraison.

Bruxelles pourrait donc innover en la matière. Le port de Bruxelles, notre partenaire, est tout à fait capable d'innover pour organiser les livraisons vers les magasins.

Nous assistons à l'heure actuelle à un aménagement urbain qui, comme je l'ai dénoncé ce matin, n'intègre pas de stratégie commerciale. Nous assistons à l'installation de contresens bus, de potelets, de bermes centrales, de trottoirs élargis ... Toutes ces initiatives sont très sympathiques par rapport au piéton, mais rendent la ville totalement inaccessible en termes de livraisons.

Je demande que tous ces aménagements soient mûrement réfléchis, qu'ils fassent suite à une stratégie de type commercial. À défaut d'intégration, vous risquez d'asphyxier l'activité commerciale en ville.

Des expériences très intéressantes ont donc été réalisées dans d'autres villes : Montreuil, Tours, La Rochelle, Grenoble. À l'occasion de l'opération « La ville sans ma voiture », on a prévu de petites plates-formes d'accueil des marchandises, des véhicules électriques ou au gaz pour la prise en charge de la livraison finale ... Ce type de plate-forme logistique de livraison mérite certainement d'être étudié. M. Delathouwer y est, je le sais, très sensible, et je soutiens totalement cette démarche.

Le gouvernement doit travailler en partenariat avec le port. Je ne pense pas qu'un groupe de travail ait pu être convoqué sans représentant du port. En effet, cette demande a été formulée par le président de celui-ci. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement aurait voulu ne pas l'associer.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Ce n'est pas pour le même groupe de travail !

*(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.)*

Mme Marion Lemesre. — Il y a peut-être plusieurs groupes de travail. En tout cas, le gouvernement doit, en collaboration avec le port, définir très clairement ce concept de distribution urbaine adapté à Bruxelles, sans forcément calquer les centres qui ont intégré une démarche de type monopolistique, laquelle est contestée par M. Draps. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

M. le Président. — La parole est à Mme Evelyne Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Monsieur le Président, je n'interviendrai pas longuement, mais je voudrais attirer l'attention de l'Assemblée sur le fait que le débat se poursuit dans la confusion.

Nous discutons de trois sujets différents.

Il y a, tout d'abord, le CLU, le Centre de Logistique urbain, développé par le port, et qui est, depuis des années, en situation

d'attente. Il devrait se situer au centre TIR; il est développé et confirmé tant dans le PRD que dans le PRAS. Il constitue une mise à niveau des exigences actuelles de ce qui se passe au centre TIR, tout proche également du TRW. Ce centre, à la fois entrepôt et agence en douane, prend aussi en charge une grande partie de la distribution. Les entreprises et le secteur professionnel de la zone portuaire attendent, depuis des années, la construction du Centre de Logistique urbain, qui augmente la capacité des entrepôts. Le report de ce projet risque de mettre leurs activités à mal et de les amener à quitter le site.

Les Centres de Distribution urbaine constituent un autre point. A cet égard, il y a le projet de M. Delathouwer et celui de M. Draps et on peut supposer qu'il y a un conflit quant à la localisation.

Je voudrais que M. Delathouwer nous dise ce qu'il en est de ces trois questions, bien différentes. Si j'ai bien compris, le centre « version Delathouwer » pourrait se greffer sur le Centre de Logistique urbain du port, qui doit être construit. M. Draps propose, quant à lui, de l'implanter sur le site de Schaerbeek Formation, risquant ainsi, par la même occasion, de bloquer le Centre de Logistique urbain, lié au port.

Nous n'avons, je le rappelle au passage, jamais eu de débat quant à l'affectation future du terrain destiné à Schaerbeek Formation. La localisation du centre à cet endroit pourrait hypothéquer le Centre de Logistique urbain ...

Mme Marion Lemesre. — Les deux développements sont compatibles.

Mme Evelyne Huytebroeck. — Il faut donc que l'on discute de la définition exacte du Centre de Distribution. Quant à l'aspect coercitif, que l'on retrouve, par exemple, en Hollande, je n'y suis personnellement pas favorable. Une certaine souplesse me paraît nécessaire. Mais nous devons mener un débat ouvert sur cette question et, surtout, veiller à ne pas hypothéquer les projets du port par rapport aux entrepôts et aux infrastructures prévues sur le site du centre TIR actuel. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

De Voorzitter. — De heer Robert Delathouwer, Staatssecretaris, heeft het woord.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mijnheer de Voorzitter, zoals reeds gezegd heb ik het genoegen om, zoals altijd, een antwoord te verstrekken namens de hele regering. Het is zelfs zo dat ik de eerste paragraaf zal voorlezen zoals ik die voor mij heb.

« Ik heb de eer om aan de geachte leden de hiernavolgende informatie te verstrekken in naam van de hele regering, en dus eveneens in naam van mijn collega's Draps en Delathouwer ». U merkt het dus, de tekst is door collega Draps, collega Chabert en mezelf samen geschreven, met de opdracht aan de heer Chabert om een antwoord in naam van de regering te verstrekken. Wie de tekst ook voorleest, het standpunt blijft hetzelfde.

Penchons-nous d'abord sur le site de Tour et Taxis, où le développement d'un centre logistique urbaine à travers la modernisation et l'extension du centre TIR actuel est programmé par le port de Bruxelles. Dans le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), qui

est en vigueur depuis juin 2001, le centre TIR et le site adjacent sont repris dans une zone affectée à des activités portuaires et logistiques.

Het nieuwe ontwerp van Gewestelijk Ontwikkelingsplan of GewOP bevestigt de functies ingeschreven in het GBP en verduidelijkt : « De uitbreiding van het TIR-opslagcentrum wordt ondersteund om ervoor te zorgen dat het centrum als een stedelijk verdeelcentrum kan bijdragen tot de gewestelijke logistiek en om de leveringsomstandigheden te verbeteren ». Ik zal vervolgens terugkomen op dat project van stedelijke distributie en op de verschillende aanvaarding van ervan.

Het terrein, dat vroeger toebehoorde aan de NMBS, werd verworven door de haven in 2000, na akkoord van de Brusselse regering en tegen een prijs van ongeveer 13 miljoen euro of meer dan 0,5 miljard frank. Het doel van die aankoop was net de uitbreiding en de modernisering van het logistiek centrum.

Précisons maintenant ce que l'on entend par « Centre de Distribution urbaine », le fameux CDU.

De laatste sprekers hebben er terecht op gewezen dat er nogal wat verwarring bestaat over beide, nochtans verschillende concepten.

Précisons ce qu'est le CDU ou le Centre de Distribution urbaine.

Au sens strict du terme, il s'agit d'un équipement destiné à transborder le chargement des poids lourds vers des véhicules plus petits avant d'effectuer les livraisons dans les centres historiques des villes. A cet égard, différents niveaux réglementaires sont envisageables, depuis la limitation d'accès au centre jusqu'à l'obligation absolue de passer par le CDU ou celle d'utiliser des véhicules propres.

Cependant, la région n'a pas encore pris de décision définitive quant à l'implantation d'un CDU.

En effet, le gouvernement veut prendre une décision définitive en toute connaissance de cause et sur la base d'une analyse des avantages et inconvénients sur le plan de la mobilité, des facteurs environnementaux urbains et des besoins de l'économie bruxelloise. L'objectif n'est à l'évidence pas d'ajouter des coûts supplémentaires, mais de proposer une solution susceptible, au contraire, d'être un outil favorable à la dynamique économique et commerciale de la région. Nous effectuons actuellement des études supplémentaires relatives à d'autres aspects qui doivent faire toute la clarté sur le CDU, j'y reviendrai plus tard.

Laten we nu de projecten bespreken van de haven van Brussel voor de ruimte van Thurn & Taxis. In dat verband dient eerst en vooral verduidelijkt dat zij volkomen passen in het kader van het gewestelijk I beleid dat is vastgelegd in de stedenbouwkundige plannen en het Iris-plan. Dat geldt tevens voor de algemene doelstelling van de haven om zijn instrumenten te moderniseren teneinde van de Brusselse havenzone een logistiek platform te maken dat is opgenomen in de trans-Europese vervoernetwerken.

Het project voor de uitbreiding van het TIR-centrum wil de infrastructuur van de TIR-opslagplaatsen, waar momenteel 1.500 personen werken, aanpassen aan de logistieke mutaties onder-

gaan door de sector — met name de eisen betreffende de snelheid van de operaties —, door de bouw van een stedelijk logistiek centrum dat volledige logistieke activiteiten verricht zoals de hergroepering en de opsplitsing van goederen, de verpakking ervan, de etikettering, de facturatie en zelfs de distributie voor de vervoerders die zulks wensen.

Die uitbreiding dient gekoppeld te worden aan de renovatie van het huidige complex van opslagplaatsen opdat men zou kunnen beschikken over een unieke pool van stedelijke logistiek, waarbij de activiteiten sedert decennia verricht door de bedrijven gevestigd in het TIR-centrum ononderbroken kunnen worden voortgezet.

Ce projet du port ne prévoit pas d'obligation réglementaire par rapport au transit des camions dans le nouveau centre et n'est donc pas un CDU au sens strict du terme; il consiste en une adaptation de l'infrastructure aux besoins émergents de l'économie en milieu urbain.

Mais la mobilité y trouvera également son compte puisque, de la même façon que cela se passe à l'heure actuelle, les poids lourds arrivent tôt le matin avant les heures de pointe, la distribution en ville étant assurée pendant la journée, également en dehors des heures de pointe.

La proximité du centre ville permet de minimaliser ces trajets en aval et rencontre les besoins de rapidité dans le traitement des marchandises — ce qui implique d'être très proche du marché; les différentes études de faisabilité réalisées depuis '96 par la région démontrent d'ailleurs que le site du centre TIR est le site idéal, pour la logistique urbaine.

De plus, le fait de rassembler la logistique des marchandises en un pôle unique permet l'optimalisation du groupage et rationalise la distribution. C'est en tout cas ce que demandent les entreprises privées qui attendent l'extension TIR de longue date pour y implanter de nouveaux services et activités.

Car le port ne se substituera pas aux opérateurs privés; la mission du Port est de mettre des superficies et des installations à disposition des opérateurs pour y installer leurs activités; des activités au service de l'économie bruxelloise, génératrices d'emplois et de valeur ajoutée et favorables à la mobilité et donc à la qualité de la vie dans notre région. Il faut d'ailleurs veiller à ce que les logisticiens continuent à s'installer à Bruxelles afin de préserver la croissance économique générée par ce secteur en pleine expansion.

Il faut préciser que ce projet d'extension TIR, s'il ne doit pas être confondu avec le projet de CDU en cours d'étude, n'empêcherait pas son implantation sur le site en cas de décision ultérieure dans ce sens.

Een fasering van de uitvoering zou het mogelijk maken om later bepaalde modules van de geplande opslagplaatsen toe te wijzen aan een eventueel stedelijk distributiecentrum of SDC. Die werkwijze laat de haven toe om zijn werkzaamheden voort te zetten en een terrein te valoriseren dat na heel wat spanningen kon worden aangekocht, en op basis van een openbare investering waarvan een correcte rentabiliteit wordt verwacht, niet enkel in financiële termen, maar ook wat een positieve weerslag voor het gewest en zijn inwoners betreft.

Als toezichthoudende minister heeft minister Chabert eveneens aan de haven gevraagd om met behulp van externe deskundigen de financiële aspecten uit te diepen van het uitbreidingsproject, net als de onontbeerlijke stedenbouwkundige integratie van de ruimte in zijn omgeving. Het is duidelijk dat bijzondere aandacht zal moeten worden besteed aan de verschillende functies die op de ruimte van Thurn & Taxis zouden moeten worden gevestigd, teneinde een harmonisch samenleven te verzekeren. Ook zal bijzondere aandacht worden besteed aan de optimale organisatie van het verkeer van vrachtwagens en leveringsvoertuigen. Met de aspecten van stadsintegratie werd trouwens onmiddellijk rekening gehouden door de regering.

Ik kan u meedelen dat het Gewestelijk Bestemmingsplan een terreinstrook van 60 meter voorziet die met name moet worden gebruikt voor de aanleg van een groene inspringzone om een goede inrichting van de ruimte mogelijk te maken. Die zone zal bijdragen tot de integratie van de functies voorzien op de ruimte van de haven en deze die zullen worden gevestigd op de aangrenzende ruimte van Thurn & Taxis.

Je puis en outre vous assurer que le port prévoit, dans le cadre de son projet de modernisation et d'extension du centre TIR, d'apporter le plus grand soin aux aspects urbanistiques et architecturaux. Les modalités urbanistiques précises devront d'ailleurs être déterminées dans le cadre du Plan Particulier d'Affectation du Sol qui, de toute manière, doit être élaboré pour toute la zone concernée.

En ce qui concerne l'insertion des trafics de poids lourds, j'ai dès à présent accordé la plus grande attention à améliorer la fluidité des circulations vers le centre TIR. Ainsi, nous avons fait procéder à la signalisation indispensable pour diriger le trafic de poids lourds de façon cohérente depuis la sortie du Ring à Neder-Over-Heembeek vers le domaine portuaire, et en particulier vers la zone TIR.

Toutes les entreprises portuaires en ont été informées, si bien qu'elles peuvent en informer correctement à leur tour leurs fournisseurs. Ainsi, une part importante du trafic de poids lourds dans cette zone est concentrée sur le réseau de voiries principales et les nuisances pour les riverains sont réduites au maximum.

En outre, à moyen terme, la mise en service (après acquisition et assainissement) du site Carcoke, qui constitue l'unique réserve foncière située au Nord du canal dans la région, permettra également d'améliorer les problèmes de mobilité en matière de trafic lourd. En effet, grâce aux meilleures possibilités d'utiliser la voie d'eau, le transfert modal du transport par camion au trafic fluvial pourra être stimulé.

Les études à propos d'un Centre de Distribution urbaine, le CDU.

Venons-en maintenant à vos questions concernant les études menées par l'AED à propos du développement d'un CDU.

De studie voor de invoering van een plan voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat minister Hervé Hasquin indertijd had aangekondigd, werd effectief voltooid tijdens het eerste semester van 1997. Hieruit blijkt dat de aanwezigheid van de vrachtwagens — zelfs al vertegenwoordigden ze in aantal voertuigen, destijds slechts 3,7% van de voertuigen in omloop — de gemid-

delde snelheid op het wegennet vermindert met 8 %, en zelfs met iets meer in de zones met hoge vrachtwagenconcentraties.

De impact van de vrachtwagens op de toegankelijkheid van de stad concentreert zich op de grote assen en in districten met een hoge intensiteit aan goederenvervoer. Het parkeren van de vrachtwagens voor de laad- en losoperaties zorgt voor problemen, zowel op het vlak van de veiligheid als op dat van de verkeersdoorstroming. Het parkeren gebeurt vaak op de rijweg, soms gaat het zelfs om dubbel-parkeren. Het dubbelparkeren in de nabijheid van de kruispunten is zeer schadelijk voor de verkeersdoorstroming wegens de veroorzaakte capaciteitsverliezen. De leveringszones worden vaak gebruikt door privé-voertuigen of zijn reeds ingenomen door andere vrachtwagens. De impact van het vrachtwagenverkeer op de levenskwaliteit in de stad is niet te verwaarlozen, met name door de veroorzaakte geluidshinder, het aandeel van de vrachtwagens in de luchtverontreiniging, de hinder ingevolge het langparkeren van de vrachtwagens in woonzones en ten slotte de schade berokkend aan de infrastructuur.

Een van de belangrijkste resultaten van de studie was de validatie van de strategie waarop het Irisplan en het ontwerp van GewOP gestoeld zijn.

Dans les zones d'industrie urbaine, les zones portuaires et de transport, les zones de chemin de fer et certaines zones d'équipements, tous les camions seraient autorisés à circuler sans restriction de circulation, afin d'y garantir le redéploiement des activités industrielles; en-dehors de ces zones, les camions de plus de deux essieux ou de plus de 19 tonnes seraient autorisés à circuler sans restriction, sur l'essentiel du réseau régional, et interdits de circulation, sauf circulation locale, sur l'essentiel des voiries interquartiers; il leur serait interdit de circuler sur le réseau de voiries locales, sauf pour desservir certaines activités économiques ciblées, sur des itinéraires réglementés via les permis d'environnement et permis d'urbanisme.

Ik denk dat dat de beste samenvatting was.

Les expériences en la matière dans d'autres villes ont été évaluées, plus particulièrement les exemples de plate-forme de fret de Fontvieille, à Monaco, le PAL de St-Isidore de Nice, la City Logistiek de Bâle, le système Isolde de Nuremberg, les CDU de Leiden, Arras, La Rochelle et d'Aix-en-Provence.

Ces expériences européennes ont été menées avec des objectifs, des moyens et un cadre de fonctionnement très différents. Peu de CDU sont encore en fonctionnement mais ces réussites comme les échecs sont riches en enseignements qu'il convient de prendre en compte.

Ils montrent notamment que la révision, des réglementations d'accès et de livraisons aux centres-villes sont souvent menées de pair avec la mise en place d'outils tels que les CDU, mais pas toujours. Et aussi que les expériences probantes sont celles dans lesquelles la problématique « transport », qui est à l'origine de l'idée de CDU, est associée à une problématique « commerce et services additionnels » (notamment pour la desserte des zones piétonnes), l'ensemble s'inscrivant dans une « planification urbaine plus globale ».

In het kader van de studie voor de actualisering van het Irisplan, studie waar zonet mee werd gestart, zal ik vragen dat de buitenlandse experts worden geëvalueerd.

Ook dient overgegaan te worden tot een verduidelijking van het concept van het op te richten SDC, evenals van de afmetingen ervan : moet het gaan om een SDC met lokale roeping bijvoorbeeld in en rond de vijfhoek of veeleer om een SDC met gewestelijke roeping en zelfs om een SDC voor de bediening van een achterland dat zich uitstrekt over de gewestgrenzen ?

Toutes ces questions seront également abordées dans l'étude City-Freight. Il s'agit d'un vaste programme de recherche dans le domaine de la logistique urbaine, lancé il y a quelques jours par l'Union européenne dans le cadre du développement durable. La Région de Bruxelles-Capitale participe au financement de cette étude au titre de ville-pilote et en attend des retombées pratiques.

De vragen over de vestigingsplaats van het SDC zijn volkomen pertinent.

Indien men een logistiek platform vestigt om de herverdeling te verzekeren over een uitgebreid achterland, dan zal men meer dan waarschijnlijk de voorkeur geven aan een meer excentrisch gelegen plaats, rekening houdend met een aantal factoren zoals de nabijheid van autosnelwegen en spoor, lagere druk grondprijzen, verwijdering bewoonde zones, minder uitgesproken doelstellingen op het vlak van het milieu. Indien het enkel of voornamelijk handelt om de verdeling van goederen binnen en rond de vijfhoek, dan zou het SDC zich beter in de onmiddellijke nabijheid van de vijfhoek bevinden. Het vormt een groot collectief voordeel dat de verplaatsingen van een groter aantal eenheden tijdens moeilijke uren voor het stadsverkeer een zo klein mogelijk aantal kilometers in beslag nemen. Men heeft er dan alle belang bij dat het SDC zo kort mogelijk bij de te bedienen zone wordt gevestigd. Ik herhaal het in het Frans. Il y a donc intérêt à situer un CDU le plus près possible de la zone à desservir. Dat impliceert dus een vestiging dichtbij de vijfhoek.

Je répète en français : il y a donc intérêt à situer un CDU le plus près possible de la zone à desservir.

A ce stade de nos investigations — je vous rappelle que l'étude est en cours —, 6 sites disponibles à l'échelle de la région dont le site de Tour & Taxis sont étudiés quant à leurs potentialités et caractérisations pour accueillir un CDU.

Une étude vient d'être confiée à un consultant pour élaborer une stratégie globale de mise en œuvre, en Région de Bruxelles-Capitale, des itinéraires de véhicules de marchandises ainsi définis : signalisation adéquate, infrastructure routière adaptée, permis d'environnement remis à jour ...

Vous le voyez, le gouvernement n'est pas resté inactif dans le domaine du transport des marchandises. Nous souhaitons néanmoins prendre le temps de la réflexion pour ne pas refaire les mêmes erreurs que les villes qui se sont lancées têtes baissées dans de telles initiatives, et aussi pour ne pas risquer de déstabiliser le secteur commercial et l'industrie urbaine du centre ville.

Nous ne manquerons pas de tenir le Parlement au courant de la conclusion de nos études à cet égard. Mais les études concernant l'implantation du CDU ne doivent pas empêcher le port de poursuivre la mise en œuvre de son projet d'extension TIR, puisqu'il répond aux besoins émergents de l'économie en milieu urbain. En plus, par

un phasage adéquat, il serait possible d'y intégrer ultérieurement, s'il échet, la localisation d'un CDU.

Om mijn uiteenzetting over de problematiek te besluiten, deel ik u mee dat de regering — tijdens haar vergadering van vorige week heeft beslist om een interkabinettenwerkgroep te belasten met de voortzetting van de beschouwingen, en wel in de zin die ik zonet heb uiteengezet. Er zal geen enkele beslissing worden genomen betreffende de eventuele vestiging van een stedelijk distributiecentrum vooraleer de interkabinettenwerkgroep zijn werkzaamheden heeft beëindigd.

In de mate waarin de uitbreiding van het TIR-centrum kan worden gescheiden van de problematiek van het SDC, zal het geen enkel nadeel berokkenen aan de opstelling van het beheerscontract van de haven waarover vragen werden gesteld.

Je puis rassurer votre assemblée à cet égard, puisque ce contrat est prorogé jusqu'au 30 avril 2002, ce qui permettra de poursuivre sereinement les négociations. Le futur contrat devra intégrer les décisions prises concernant l'assainissement et la viabilisation du site Carcoke, en fonction des normes déterminées dans le cadre d'un certificat d'urbanisme qui devrait normalement être octroyé dans le courant du 1^{er} trimestre 2002.

Il doit également prévoir les modalités relatives à l'extension du centre TIR.

Minister Chabert zal niet nalaten om de Raad op de hoogte te houden van de oriëntaties van het nieuwe beheerscontract van de haven van Brussel.

Tot daar, Mijnheer de Voorzitter, het antwoord dat ik namens de regering verstrek. (*Applaus.*)

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

M. Denis Grimberghs. — Monsieur le Président, chers Collègues, avant de faire un commentaire sur votre réponse, Monsieur le Secrétaire d'Etat, je souhaiterais faire une remarque sur les différentes prises de position qui ont été exprimées avant cette réponse. J'avoue être quelque peu inquiet du fait que le consensus parlementaire qui a toujours été assez large dans cette assemblée en faveur du port, semble s'effriter ou, en tout cas, se déliter un peu.

Souvent, le PS était aux côtés de ceux qui souhaitaient défendre le port. Je dois vous dire, Monsieur Parmentier, que je n'ai pas bien compris si votre intervention allait dans ce sens. Quant à la Fédération, le nombre d'intervenants a permis d'avoir toute la diversité de la Fédération en Mouvement et je me suis aperçu que M. Cools était, sans le savoir, le plus vert de la Fédération.

C'est quand même un peu difficile de s'y retrouver, Madame Lemesre.

Je suis étonné de votre intervention qui consistait, pour l'essentiel, à dire « surtout pas de réglementation » et « c'est quoi tous ces rond-points qui empêchent aux camions d'arriver dans le centre de Bruxelles ? » alors que M. Cools a dit, CDU ou pas, de grâce, une réglementation sur les poids lourds le plus vite possible.

Mme Marion Lemesre. — Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Denis Grimberghs. — C'est quand même ce que j'ai entendu. Ce n'est pas moi qui ai inventé les « oreilles » de trottoir, les potelets ...

Mme Marion Lemesre. — J'ai demandé une stratégie commerciale dans les stratégies sectorielles de déplacement.

M. Denis Grimberghs. — On ne va pas mettre les potelets avant d'avoir décidé : M. Cools dit « CDU ou pas CDU, mais, de grâce qu'on prenne tout de suite des décisions pour empêcher les poids lourds d'aller dans le centre de la ville ». C'est le contraire de ce que vous avez dit mais ce n'est pas grave. Cela fait la richesse de la Fédération.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Cela n'a rien à voir.

Vous savez bien que, quand on en arrive à parler de solutions techniques, ce n'est pas une question d'idéologie.

M. Denis Grimberghs. — Cela étant, Monsieur le Secrétaire d'Etat, vous nous avez donné une réponse au nom de tout le gouvernement. On peut déjà être satisfait que ce soit le cas mais, du coup, elle était d'une prudence de sioux compte tenu de la diversité des prises de position des uns et des autres.

Je retiens en tout cas — parce que je veux être positif — que le port pouvait continuer de l'avant et qu'on ne s'occupait pas de la hauteur du bâtiment qu'il allait éventuellement suggérer de construire sur son terrain. On ne va pas s'occuper des problèmes de voisinage. Je n'en ai d'ailleurs pas entendu parler. Vous avez été positif. Vous avez dit que s'il y avait un environnement urbain à l'investissement qui devait être réalisé sur le terrain du port, c'était surtout sur le développement de la zone Tour et Taxis. Le port peut donc maximiser son investissement.

C'est en tout cas ce que j'ai compris mais, si vous voulez être moins optimiste que moi, dites-le.

J'espère avoir compris que le port peut avancer, que l'appel d'offres qui a été lancé ne doit pas être remise et qu'un jour ou l'autre, le centre logistique pourra devenir le centre de développement urbain. Peut-être pas parce que le CDU pourrait peut-être aller s'installer ailleurs mais il doit l'être le plus près possible du Pentagone. C'est ce que M. Delathouwer a répondu.

Je suis par contre saisi que le gouvernement ne dise rien sur le retard pris dans la détermination du contrat de gestion du Port. Je crains que le consensus qui est en train de se déliter se délité encore davantage si on n'est pas capable d'affirmer rapidement, dans un contrat de gestion, les perspectives à moyen terme en ce qui concerne le port. Force est de constater que vous ne nous annoncez pas un calendrier bien précis en la matière.

Je comprends que vous ayez du mal à prendre la balle au bond, monsieur Delathouwer, mais, puisque vous vous exprimez au nom de vos collègues, il serait utile que vous nous expliquiez pourquoi on n'a pas pu être prêt pour décembre 2001 alors que ce contrat avait été prolongé de deux ans.

M. le Président. — La parole est à Mme Marie-Jeanne Riquet.

Mme Marie-Jeanne Riquet. — Monsieur le Président, je me réjouis de cette mise au point à l'occasion du débat car les entreprises portuaires pouvaient à juste titre être inquiètes de ce qu'elles avaient lu dans la presse.

Je prends bonne note que les projets de modernisation et d'extension de la gare TIR peuvent être poursuivis, que ceux-ci ne sont pas nécessairement combinés avec un centre de distribution urbaine. Je me réjouis que cette possibilité soit étudiée et que dans les études en cours elle semble avoir la préférence.

Il faut étudier tout cela avec prudence, ce sont des investissements complémentaires qui méritent également une étude.

J'ai également pris bonne note de vos propos concernant Carcoke. Vous confirmez que le terrain sera affecté à des entreprises qui utilisent la voie d'eau. Il est important de le signaler car de temps en temps, on entend des déclarations fantaisistes quant à l'affectation future du terrain Carcoke.

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

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

Je souhaite préciser que le président actuel du port a effectivement demandé la création d'un groupe de travail et une concertation avec les décideurs concernés.

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

M. Marc Cools. — Madame la Présidente, je me réjouis de la réponse qu'a faite le secrétaire d'Etat au nom du gouvernement, qui montre qu'il y a effectivement un consensus dans ce dossier sur le sort de la distribution urbaine, alors que la lecture de l'un ou l'autre article de presse pouvait laisser craindre quelque malentendu; il y a effectivement une cohésion et une volonté d'aller de l'avant.

Je souscris très largement au discours constructif du secrétaire d'Etat sur les problèmes plus généraux d'organisation du trafic des marchandises, qui étaient l'objet de mon interpellation. Je ne vous cache pas, comme je l'ai dit, que je souhaite que l'on passe du discours aux actes et que je reste sur ma faim en ce qui concerne l'échéancier des réalisations.

Je pense même, s'il faut en effet différencier selon les axes, les zones, les limitations de tonnage, et les réglementations à adopter, qu'indépendamment de cela une mesure même générale peut être prise.

Je ne vois pas pourquoi dans toute la Belgique, sauf certaines villes qui ont adopté des règlements, et donc également à Bruxelles, on permet un poids par essieu supérieur à ce qui est permis en France qui est pourtant un pays à la densité de population inférieure à la Belgique. On pourrait donc prendre certaines mesures générales sur l'ensemble de la région et cela quelles que soient les démarches des lobbies auprès du gouvernement.

Je fais confiance au gouvernement pour qu'il continue à garder les contacts avec la Conférence des bourgmestres, et n'attende pas la fin de toutes les études pour que certaines réalisations concrètes soient mises en route.

Je voudrais terminer par une réflexion. Je suis un partisan de l'autonomie communale et un défenseur fervent de l'institution communale. Cela étant, je me demande si, dans une matière de ce type, comme l'organisation de la circulation des camions, les réglementations en matière de limitation de tonnage, une compétence communale a un sens. Etant donné que nous sommes dans un pays où l'on réfléchit beaucoup au niveau institutionnel, je me demande s'il ne faudra pas un jour envisager que ce type de compétence relève du niveau régional.

Mme la Présidente. — Merci, Monsieur Cools, pour cette intervention. Je pense que d'aucuns partagent votre avis, qui, venant d'un mandataire communal en activité, est encore plus crédible.

Het woord is aan de heer Robert Delathouwer.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de voorzitter, ik onderschrijf de laatste opmerking van de heer Cools. We zijn allemaal en op lokaal en op regionaal vlak actief. Het gaat er niet om de autonomie van de gemeenten te beknotten, maar om de beste oplossing voor onze stad uit te dokteren. Wat gezegd moet worden, moet inderdaad worden gezegd.

Wij kunnen veel initiëren. De globale studie van het probleem kan alleen maar op gewestelijk vlak worden aangevat. Zonder middelen voor de toepassing ervan is er sprake van vertraging, want er moet worden samengewerkt met 19 lokale besturen. Dat is een feit en geen reden om een polemie te openen. Wij moeten stilaan beseffen dat dergelijke aangelegenheden beter op een ander niveau worden geregeld.

Er was nog een vraag over het beheerscontract van de haven. De medewerker van collega Chabert laat mij weten dat er geen enkel probleem is om het contract met de haven in het Parlement te bespreken vooraleer het wordt getekend.

Mevrouw de Voorzitter. — Bent u wel gemandateerd namens de hele regering om die toezegging te doen, Mijnheer de Staatssecretaris ?

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de Voorzitter, ik ben alleszins gemandateerd door Jos Chabert, die bevoegd is in de materie. Dat is niet onbelangrijk.

Mme la Présidente. — Nous soulignons la volonté du ministre Chabert de discuter encore du contrat de gestion au sein du Parlement. C'est une nouvelle positive.

Les incidents sont clos.

De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATION DE M. BERNARD IDE A MM. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, ET 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 SECURITE ROUTIERE DANS LA REGION BRUXELLOISE »

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER BERNARD IDE TOT DE HEEREN JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, EN ROBERT DELATHOUWER, STAATSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, AMBTENARENZAKEN, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « DE VERKEERSVEILIGHEID IN HET HOOFDSTEDELIJK GEWEST »

Bespreking

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

M. Bernard Ide. — Madame la Présidente, Monsieur le Secrétaire d'Etat, en préambule à cette interpellation concernant la sécurité routière, je voudrais vous faire part de deux sondages et citer quelques renseignements statistiques :

En 1998, le bureau d'études Di Marso réalisait une étude sur la sécurité dans tous ses aspects : délinquance, cambriolage. Le résultat est édifiant : c'est « la sauvagerie de la circulation routière qui inquiète le plus la population (43 % des personnes interrogées) », bien avant les cambriolages (23 %).

Le moniteur de la sécurité en l'an 2000 reprenant une enquête téléphonique sur un échantillon de 6.000 personnes, est arrivé au résultat suivant en ce qui concerne l'appréhension des problèmes vécus par les citoyens :

- 1° la vitesse inadaptée (65,22 %);
- 2° les cambriolages (61,27 %);
- 3° l'agressivité dans la circulation (55,66 %)
- Toutes les autres préoccupations se retrouvent en dessous de 40 %.

La lecture de ces sondages nous montre d'une manière incontournable que la sécurité routière est vraiment la préoccupation majeure des personnes interrogées.

Quelques statistiques :

Il y a une forte augmentation du nombre de tués : + 5,2 %. La cause de cette évolution est une augmentation uniforme de la vitesse.

Les segments les plus atteints sont, dans l'ordre : 20/24 ans — 15/19 ans — 25/29 ans.

L'IBSR estime qu'une diminution de la vitesse de 5 km/h réduit de moitié le nombre d'accidents mortels.

Dans notre région, il y a 14 km d'autoroutes, 285 km de voirie régionale et 1.500 km de voirie communale.

Près de 50 % des victimes corporelles découlent d'accidents sur la voirie régionale alors que celle-ci ne représente que 16 % du total régional.

Une personne décède sur la route en moyenne chaque semaine dans notre région.

En 2000, il y a eu 3.621 victimes — c'est énorme — : 3.382 blessés légers, 195 blessés graves et 44 décès dont, plus ou moins 50 % sont dits « usagers faibles ».

Les grands oubliés de la sécurité routière sont les cyclistes pour lesquels il y a un énorme déficit d'infrastructures.

Il me semblait indispensable de rappeler tous ces éléments avant d'aborder le rôle que la région devrait jouer en matière de prévention d'accidents.

Car si la sécurité routière est principalement de compétence fédérale, des mesures régionales et locales doivent impérativement être prises pour mener une politique globale efficace en la matière.

Voyons le programme du gouvernement.

L'accord gouvernemental en 1999 précisait notamment :

— « La sécurité routière devra être drastiquement accrue, en particulier pour les usagers faibles tels que les piétons, les enfants, les cyclistes et les usagers à mobilité réduite. ».

— « ... avec une attention systématique aux piétons, envers enfants, les cyclistes et les usagers à mobilité réduite »

Ecolo souscrit à ce qui est proposé, et pour cause, puisque nous avons participé à la rédaction de cet accord gouvernemental, mais celui-ci doit non seulement être concrétisé mais aussi renforcé.

Voyons à présent le programme politique du gouvernement, le PRD, et la manière dont il aborde la sécurité routière.

Ecolo pourrait également acquiescer à ce qui est proposé dans le catalogue « sécurité » du PRD mais celui-ci manque vraiment d'éléments concrets pour atteindre les objectifs :

Le PRD 2001 se fixe pour objectif : « la politique de sécurisation et de hiérarchisation des voiries doit être poursuivie et renforcée » et se donne 8 moyens d'y arriver.

Analysons-les un par un :

1° Zones 30 : L'objectif de placer 77 % des voiries de la région en zone 30 était inscrit dans le PRD depuis 1995, repris dans le plan Iris en 1998 et finalement confirmé dans le projet de nouveau PRD en 2001, pour l'horizon 2006.

L'objectif 77 % a pris un retard énorme, notamment à cause de l'échec des PDC et de leur volet plan de circulation, pour lesquels on repart à zéro en 2002.

La décision d'installer des zones 30 est quasiment toujours une compétence communale, la voirie régionale s'y prêtant généralement mal; cependant il me semble que la coordination doit se faire au niveau de la région pour éviter que la circulation ne se déporte juste à côté de la zone considérée.

Il existe depuis peu un incitant régional de 20 millions BEF via l'octroi de subventions aux communes qui élaboreront un plan directeur pour la réalisation de zones 30, de zones résidentielles et piétonnes : les communes utiliseront-elles cette faculté de faire avancer cette problématique ?

Ont-elles déjà commencé à le faire ? Lorsque vous avez organisé une réunion pour les rencontrer, onze communes sur dix-neuf étaient présentes.

L'incitant est-il suffisant ? Poser la question, c'est déjà un peu y répondre. Je propose qu'une campagne régionale de sensibilisation et d'information des responsables communaux accompagne cette mesure.

En réponse à ma question écrite de novembre 2001 sur la situation actuelle des zones 30, commune par commune, il vous a fallu plus de deux mois, Monsieur Delathouwer, pour me répondre que ce cadastre n'existe pas. Est-ce là un indice convainquant d'une politique volontariste et proactive alors que l'objectif date de 1995 ?

Enfin, je rappelle que, pour Ecolo notre région doit être une véritable « Ville 30 » dans laquelle chacun se sent bien.

2° Identification et réaménagement des points noirs.

J'aimerais savoir où en est votre travail à ce sujet. Ne serait-il pas utile de répertorier chaque année les 50 points noirs les plus dangereux et ne serait-il pas opportun de rédiger chaque année un rapport sur l'amélioration de ceux-ci ?

3° Réaménagement de nœuds intermodaux; axes structurants et places publiques.

J'aimerais savoir où en est votre travail à ce sujet.

4° Mesures d'infrastructure visant à limiter la vitesse.

J'aimerais savoir où en est votre travail à ce sujet.

Il me semble clair, au vu de ce qui est décrit plus haut, que la vitesse excessive est en effet la cause principale de la plupart des accidents et qu'il est urgent de réagir à ce niveau.

5° Meilleur contrôle, meilleur suivi de la répression des infractions.

Ecolo souscrit à ce souci, mais ici aussi nous nous demandons quels outils la région compte utiliser pour que le PRD soit autre chose qu'un simple souhait. Ce sont aussi des politiques de contrôle et de répression rigoureuses qui peuvent changer les mentalités : la région ne doit-elle pas prendre l'initiative, dans son rôle de coordinateur, de :

— faire se rencontrer des représentants des zones de police ainsi que les ministres de l'Intérieur et de la Justice ?

Pour Ecolo, la réforme des polices doit permettre d'améliorer la sécurité routière; en effet, elle a modifié de façon structurelle la répartition des tâches en matière de contrôle de la circulation routière et elle a donné de facto un rôle important (en cette matière) aux zones de police. Il faut à présent que les 6 zones de police de notre région jouent le jeu;

— au niveau communal, rendre les responsables politiques plus attentifs à la place de la sécurité routière dans les plans zonaux de sécurité (qui doivent être revus).

6° Sécurisation des abords des écoles, des arrêts de transports en commun et des autres équipements collectifs.

Rappelons tout d'abord que les accidents de la route sont la plus grande cause de décès d'enfants dans nos pays occidentaux (groupe droits d'enfants du Sénat).

— Que compte faire la région pour qu'il y ait une application stricte de la Circulaire Nollet notamment concertée avec le gouvernement bruxellois sur la sécurité routière aux abords des écoles ?

— Comment améliorer d'une manière significative la sécurité aux abords des écoles ?

— Où en est l'expérience de sécurisation autour de 20 écoles bruxelloises à propos de laquelle nous avons plusieurs fois interpellé ?

C'était le ministre Eric André qui avait initié ce projet en 1998. Il semble que pour l'instant il plafonne.

— Où en est votre projet d'améliorer la sécurité routière dans trois quartiers d'écoles bruxelloises ? Ce projet date du 21 mai 2001. Mme Huytebroeck vous a interpellé en novembre ou décembre sur cette question. J'ai l'impression que cela avance un peu mieux que le projet que suit M. Chabert en ce qui concerne les vingt écoles bruxelloises.

7° Amélioration de la visibilité de la voirie.

A ce sujet aussi, j'aimerais avoir plus d'éléments concrets quant à la volonté du gouvernement d'agir.

8° Chaque nouveau chantier prend en compte la sécurité des usagers

Nous venons de passer en revue les huit axes d'attaque du PRD concernant la problématique de la sécurité routière. Voici quelques commentaires supplémentaires :

— Nulle part il n'est question du stationnement. Il me semble pourtant évident qu'une bonne politique de stationnement a une influence sur la sécurité routière : ici aussi la région doit jouer un rôle majeur de coordination en cette matière.

Je sais, Monsieur Delathouwer, qu'il est question du stationnement dans le PRD mais il n'en est question que dans un chapitre séparé, uniquement au sujet de la fluidité de la circulation, de la mobilité, etc. On ne cite pas les implications qu'un mauvais stationnement peut entraîner sur la sécurité des piétons.

— Nulle part non plus il n'est question de sécurité pour les cyclistes; même si je souhaite que se concrétise le projet d'avoir prochainement dix-huit itinéraires cyclistes régionaux (ICR), la question du déplacement cycliste quotidien va bien au-delà de l'installation de ceux-ci, et subséquemment se pose donc le fait que les cyclistes doivent pouvoir en toute sécurité se mêler au trafic des autres usagers, lorsqu'ils ne disposent pas de pistes cyclables protégées.

Il serait bon également, me semble-t-il, que la région encourage les initiatives prises par certaines écoles d'organiser des convois-vélo pour encadrer les enfants sur la route de l'école.

— Les jeunes : comme les cyclistes, ce sont les oubliés du PRD. Comment s'attaquer à l'amélioration de la sécurité des segments les plus atteints dans l'ordre : 20/24 ans — 15/19 ans — 25/29 ans ?

Que fait-on en matière de formation dans les écoles ? Comment lutter contre la problématique de la consommation de boissons alcoolisées parmi les jeunes au volant ? A quand certains transports en commun la nuit ? Quid pour les chèques-taxis pour les jeunes ?

Je pense à la proposition de M. Riguelle.

Ecolo fait encore d'autres propositions afin de voir clair en matière de sécurité routière.

Un article séparé : sécurité routière dans le budget régional afin, notamment, d'aménager l'espace public.

Soyons clairs, la sécurité routière est intimement liée à la question de la vitesse, et si on ne veut pas tout miser sur la répression, il faut travailler la prévention. Une meilleure infrastructure y contribuera.

Instaurer un véritable service de la sécurité routière dans notre administration. Il n'existe pas pour l'instant.

Susciter l'organisation de débats et un espace de concertation et de dialogue entre des représentants de la région, la police et les membres des conseils de participation dans les écoles, y compris les parents.

Aider les communes qui mettent du personnel en service (APS, ALE ...) pour convoier les rangs-vélos ou assurer la circulation aux abords des écoles.

Sensibilisation des acteurs.

— Application au charroi régional — je pense notamment à la STIB — des mesures permettant d'éviter la problématique de l'angle mort.

Depuis lundi, ont eu lieu les états généraux de la sécurité routière. A ce propos — et c'est peut-être le but principal de mon interpellation —, il faut transformer « l'essai » pour parler en termes de rugby.

Ce lundi a eu lieu, à l'initiative d'Isabelle Durant, le premier volet d'une grande opération de sensibilisation des responsables nationaux, régionaux et locaux afin d'améliorer la sécurité routière. L'objectif est clair : réduire de 50% le nombre de morts d'ici 2010.

Ce fut donc l'occasion pour les ministres régionaux de formuler très clairement l'engagement de tout mettre en œuvre pour y parvenir.

Notre région était représentée par le ministre Jos Chabert, qui a développé pendant vingt minutes son plan d'action et pendant ... deux minutes celui de M. Delathouwer.

Je me demande donc si j'ai interpellé les bonnes personnes.

Plutôt que deux ministres soient responsables de la sécurité routière, n'en faudrait-il pas qu'un seul ? Quel est le bon ? J'ai mon idée à ce sujet, mais ce n'est pas nécessairement celui qui maîtrise les budgets.

Les propos de M. Chabert, ce lundi, ont confirmé l'analyse que j'ai faite plus haut. Après avoir rappelé son passé de ministre des Communications, il a exposé un programme suivant une technique qui, dans son approche, fait penser à celle que le gouvernement a suivie pour l'élaboration du PRD. Beaucoup de bonnes intentions, mais peu de moyens chiffrés pour y arriver.

Cette situation est d'autant plus navrante que les exposés des deux autres régions étaient eux, bien argumentés, chiffres à l'appui.

Je cite quelques passages du discours de M. Chabert.

— Pour le programme aux abords des écoles. M. Chabert dit : « J'ai prévu les budgets nécessaires à la réalisation des interventions indispensables au niveau des infrastructures. ». Mais il ne mentionne aucun montant.

— M. Chabert parle aussi de la piste cyclable rue de la Loi. Il rappelle le projet mais ne prévoit toujours pas de calendrier.

— 14 ICR avant 2004 : souvent annoncés, on nous repasse le plat une fois de plus. Rappelons quand même que la région en a installé deux entre 1995 et 2001 !!! Le scepticisme est donc de rigueur.

— « toutes ces actions requièrent des efforts financiers considérables de la part de la région ». Pas de montant mentionné.

Si on parle d'efforts financiers considérables et si on s'engage à réduire le nombre de tués dans notre région, il convient de présenter un plan bien précis.

Un bémol donc pour cette apparente détermination du ministre Chabert. Chez Ecolo, nous espérons très sincèrement que les intentions du ministre ne seront pas que de la poudre aux yeux : la sécurité de tous, en particulier des plus faibles, en dépend. Nous suivons le dossier de très près et nous interpellons régulièrement le ministre sur l'état d'avancement du dossier.

Monsieur le Secrétaire d'Etat, le sujet dont je viens de vous entretenir est particulièrement grave. Nous sommes tous concernés. J'entendais ce matin que des proches du groupe PSC sont éprouvés par le décès d'une petite fille de trois ans à la suite d'un accident de la route. Le FDF a été touché au printemps par un accident de la circulation, le PS aussi, la semaine dernière. Rappelons aussi le décès de la petite Nadra survenu il y a moins d'un mois sur une voirie régionale. Nous, au sein de notre famille, soit nous-mêmes, soit des proches avons été concernés par cette problématique. Quelqu'un meurt du jour au lendemain. Un grand vide, un grand manque !

La ministre Durant a induit un concept important : les états généraux de la sécurité routière. A présent, c'est à nous de jouer de manière très sérieuse, non en déplaçant du vent, mais en soumettant des projets concrets et des budgets permettant de les réaliser. *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

Mme la Présidente. — Chers Collègues, cette intervention est d'actualité. En effet, deux de nos collègues ont assisté à l'enterrement d'un petit garçon de trois ans également fauché par une voiture qui ne roulait qu'à une vitesse de 20 km/heure. Même la zone 30 ne résout pas tout !

La parole est à Mme Marion Lemesre.

Mme Marion Lemesre. — Madame la Présidente, comme vous venez de le dire, soyons bien conscients que notre débat de ce jour nous fait toucher à une problématique qui, concrètement, représente des souffrances humaines, des familles détruites, des enfants morts, des jeunes, trop de jeunes tués sur les routes du week-end, dont nous découvrons les photos des carcasses de voitures écrasées, dans nos journaux du lundi matin.

C'est dire que le débat mérite toute notre attention, toute notre considération.

Je remercie vraiment M. Ide de l'avoir porté à l'ordre du jour de nos travaux.

C'est dire que notre système actuel de sécurité routière ne répond pas aux objectifs de notre gouvernement fédéral visant à réduire le nombre de tués de 33 % d'ici 2006. Pour mémoire, 1.500 tués chaque année et parmi eux, plus de 500 jeunes de 18 à 24 ans. De plus, on constate que 40 % des décès se produisent le week-end et 16 % au cours des seules soirées de vendredi et samedi.

Des réponses concrètes doivent donc être avant tout données aux problèmes spécifiques en fonction de ces publics cibles que ces statistiques mettent en évidence. M. Riguelle a pris une bonne initiative en la matière.

Je regrette que — dans un premier temps — la ministre fédérale de la Mobilité se soit essentiellement focalisée sur le renforcement de la répression des excès de vitesse, parti pris qui est apparu d'emblée comme particulièrement réducteur, d'autant que des mesures linéaires

ne permettent certainement pas de répondre adéquatement aux situations particulières auxquelles les citoyens sont quotidiennement confrontés.

Heureusement, les Etats généraux de la sécurité ont replacé la réflexion dans un cadre plus général qui s'appuie sur ces principes essentiels que sont le respect de la liberté de l'ensemble des usagers, la responsabilisation des usagers dans leur comportement et surtout la responsabilisation des pouvoirs publics à l'égard des usagers.

Dans le chef des pouvoirs publics, plus que d'être sévère, il faut être sérieux et draconien sur ce qui est nécessaire.

Des limitations ou des contrôles qui ne se font pas à bon escient déstructurent le comportement des gens. Ils donnent bonne conscience à ceux qui ne respectent pas la limitation, lorsqu'elle n'est pas crédible. Par exemple, rien n'interdit de passer en agglomération à une vitesse autorisée de 70km/h lorsque la situation garantit la sécurité par exemple dans le tunnel de la petite ceinture.

Il faut une adéquation des limitations de vitesse aux réalités du terrain et ne pas simplement vouloir sanctionner à tout va pour se donner bonne conscience.

Autre exemple de limitation non crédible, lorsqu'un panneau 30 km/h limite la vitesse à l'approche d'un chantier terminé depuis longtemps. Il faudrait prévoir des pénalités pour l'administration ou l'entrepreneur qui par là, décrédibilise les limitations de vitesse. Ce type de mesures doit être pensé au niveau régional et faire l'objet d'un dispositif complet en raison notamment de la nouvelle répartition des compétences issue de la réforme des polices, entre la police fédérale et les polices locales mais aussi des compétences régionales de tutelle et d'aménagement du territoire.

En effet, l'adaptation des infrastructures est une réponse essentielle pour diminuer ce qui est dans le jargon de la sécurité routière appelé « les zones noires » — c'est-à-dire les endroits où il y a de façon régulière des tués et des blessés ! Nous en connaissons tous, de ces aménagements dangereux, carrefours trop larges, angles aveugles, passages piétons offrant une sécurité illusoire ... : la priorité sera de recenser les zones noires de notre région et de les aménager afin d'en supprimer les risques.

Enfin, et j'en terminerai par là, car pour moi, il s'agit d'un axe d'actions primordiales et plus spécifiquement dans lequel la région a un rôle à jouer comme moteur et coordinateur des communes, — sans parler de ce qui est de compétence fédérale — je veux parler de ce que l'on appelle encore une fois et dans le jargon de la sécurité routière la protection des usagers faibles.

Le gouvernement fédéral, en octobre 2001, a pris la décision de modifier le Code de la route en vue de mieux prendre en compte les usagers faibles : piétons, enfants, personnes à mobilité réduite, deux roues ... Cette écriture d'un « Code de la rue », notre PRD l'avait déjà projeté dans le cadre de ce chapitre dont j'avais à l'époque souligné toute la nouveauté et l'ouverture sous le titre « Bruxelles, une Ville enfants admis ».

Les Etats généraux de la Sécurité Routière ont confirmé cette option soutenue par le gouvernement fédéral poursuivant l'objectif suivant : « que 75% des voiries du réseau de quartier soit en zone 30

en Région de Bruxelles-Capitale d'ici 2006, moyennant une amélioration significative de l'offre globale des transports en commun », moyennant aussi une coordination par la région des plans de mobilité communaux car le manque de vision globale et l'absence d'intégration de toutes les stratégies — y compris commerciales — peut aboutir à un problème d'accessibilité aux commerces, mais aussi d'équité entre les quartiers. On observe en effet des phénomènes d'accélération à la sortie des zones 30. On crée ainsi des dangers dans les quartiers connexes à ces dernières. C'est quelque chose qui a déjà été vérifié dans le comportement du conducteur : celui-ci veut récupérer le temps qu'il a perdu en traversant une zone 30. Cela plaide en tout cas pour une coordination au niveau régional de cette politique. C'est indispensable puisque, même à la Ville de Bruxelles, on saucissonne un plan qui devrait être vu dans son ensemble au niveau du pentagone et on l'applique quartier par quartier, sans en voir les conséquences d'un quartier à l'autre, et alors que tout cela devrait vu au niveau régional.

Le concept même de zone 30 pourrait être réétudié. Il est lourd et nécessite beaucoup d'aménagements.

A Munich et à Berlin, 80 % des rues sont des rues « 30 ». A Graz, toutes les entrées de l'agglomération signalent une vitesse limitée à 30 sauf dans les endroits prioritaires indiqués à 50 et 70.

Nous pourrions aussi innover dans ce sens, les aménagements nécessaires sont moins lourds. Dans tous les cas, peu importe l'option prise par la région, il faut cette coordination des communes.

Les gestionnaires de voiries que sont les communes et la région auront désormais la possibilité de limiter la vitesse à 30 km/h aux abords des écoles par le placement d'un panneau spécifique ainsi que par des aménagements spécifiques. Dans notre pays : seuls 11 % des écoles sont en zone 30 et seulement 35 % sont signalées. Sachant que les enfants — Mme la Présidente vient encore de rappeler un triste accident — paient un lourd tribut à la route et que les accidents dont ils sont victimes se passent fréquemment aux abords des écoles, il est impératif de limiter la vitesse aux abords des écoles. Dans cette démarche, il est également essentiel de faire participer les écoles afin qu'une réflexion sur la sécurité routière soit menée — M. Ide l'a aussi relevé — et que des projets autour de la sécurité sur le chemin de l'école y soient développés. Dans les conseils de participation, les matières qui relèvent de l'apprentissage à la citoyenneté ne doivent pas être saucissonnées. La sécurité, la mobilité, le déplacement doivent y être pris en compte.

Il faut aussi à la fois faire preuve d'imagination et s'inspirer des expériences développées dans d'autres régions, d'autres pays. Par exemple, en Grande-Bretagne, se développe un mouvement appelé « safe road to school » qui a mis au point un système de marche en rang encadré jusqu'à l'école, dénommé « walking bus ». Dans le cadre des cours d'informatique, l'enfant indique sur l'ordinateur son parcours de la maison à l'école, en y indiquant les points dangereux.

Cela pour dire, que la région a un rôle moteur à jouer dans la mise au point et le soutien de ces idées nouvelles s'inscrivant dans une logique d'éducation et de responsabilisation, plus particulièrement des plus jeunes. Comment leur garantir un environnement sûr permettant à tous de profiter pleinement de leurs loisirs par la mise en place, par exemple, d'un service public de « retour à domicile »,

adapté aux circonstances spécifiques des sorties du week-end ou encore en apportant un soutien aux initiatives privées de accompagnement à domicile tel les « responsable young drivers ».

Je m'arrête ici dans cette énumération d'idées et projets spécifiques que la région doit mettre en place en vous demandant, Monsieur le Secrétaire d'Etat, de saisir le problème à bras le corps et d'aider le ministre à mettre en place une commission ou un groupe de travail chargé de l'élaboration de ce dispositif régional de sécurité routière. (*Applaudissements.*)

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Jan Béghin heeft het woord.

De heer Jan Béghin. — Mevrouw de Voorzitter, Mijnheer de Staatssecretaris, Collega's, ik heb met zeer veel belangstelling geluisterd naar de zeer gedetailleerde interpellatie van collega Ide. Ik zal wat synthetischer te werk gaan. Het hoeft niet allemaal moeilijk te zijn.

Mijn ervaring is alvast dat de drie cruciale regels om de verkeersveiligheid te vergroten, de volgende zijn. Eerste regel : de pakkans vergroten; tweede regel : als men gepakt wordt, moeten de sancties effectief worden toegepast en de derde regel : de verbetering en dus het veiliger maken van de infrastructuur.

Alleen in verband met de derde regel heeft het gewest een bevoegdheid, terwijl de twee andere regels vooral moeten worden opgelegd door het federale en lokale beleidsniveau. Zo eenvoudig is het om het aantal verkeersovertradingen drastisch te laten dalen. Kijk maar even naar het resultaat dat wordt geboekt in Nederland met de toepassing van die regels. Daar gebeurt er 50 % minder ongevallen dan in België. Als de verkeersregels beter gerespecteerd worden, gebeuren er nu eenmaal minder ongevallen. En we hoeven geen doctor in de statistiek te zijn, om te weten dat minder ongevallen, minder gewonden en minder doden in het verkeer betekenen.

Ik neem er graag de recentste nieuwsbrief van Stad en Gemeenten bij. Daarin vindt u een interessant artikel onder de veelzeggende titel : « De nieuwe politiediensten en hun verkeersopdrachten. Mag het iets meer zijn ? ». Ik lees in het besluit van die onverdachte bron het volgende : « We stellen vast dat er in de nieuwe politiestructuren, die sinds 1 januari 2002 operationeel zijn » — of operationeel zouden moeten zijn —, « weinig aandacht wordt geschonken aan verkeershandhaving. We constateren ook dat het takenpakket zal worden herdefinieerd door de nationale en zonale veiligheidsplannen en dat er noch in het nationaal veiligheidsplan, noch in het federaal verkeersveiligheidsplan melding wordt gemaakt van toezicht of controle. De vraag rijst of de verkeershandhaving überhaupt wel mogelijk zal zijn gezien het feit dat tussen de 10 % en 20 % van de effectieven voorbehouden moeten blijven voor opvoeding van het ministerie van Binnenlandse Zaken. ».

Wat moet ik nu concluderen nadat ik dat — ik herhaal het — uit onverdachte bron verneem ? Moet ik daaruit afleiden dat de groot-scheepse verkeerscontrole van afgelopen weekend door de politiezone Brussel-Elsene een sporadische actie was ? Moeten wij daaruit besluiten dat we ons helemaal geen illusies moeten maken over verkeershandhaving gelet op de dramatische situatie waarin de politiehervorming is gestrand ? Het wordt echt een ramp. Moeten we daaruit besluiten dat de federale roadshow op de Staten-Generaal zeer consequent is : het stuurloze federale beleid blijft stuurloos ?

In het verkeersplan staat zwart op wit te lezen dat tegen 2009 de pakkans verhoogd zal worden tot acht controles per jaar per voertuig via radars en camera's. Dat betekent dat we nog zeven jaar moeten wachten om met camera's de pakkans te vergroten tot een aanvaardbaar niveau. Ondertussen kunnen we weer duizenden doodskisten bestellen, zoals iemand gisteren op TV1 aanklaagde. Als men kiest voor camera's, dan betekent zulks dat er geen geld is voor politiemensen.

En wat met de afhandeling van de verkeersovertredingen ? Op die fameuze Staten-Generaal is verklaard dat de parketten de nodige mensen en middelen moeten krijgen om hun taak uit te voeren, maar daar is niet aan toegevoegd hoeveel geld daar precies voor moet worden uitgetrokken. Zo blijven we maar rondjes draaien.

Die aspecten zijn federale aangelegenheden en we weten allemaal hoe het op federaal vlak misloopt. Laat ik terugkomen naar de bevoegdheden van het Brussels Gewest inzake verkeersveiligheid. De minister van Openbare Werken is bezig met het verkeersveiliger maken van schoolomgevingen en aanpassingen van verkeerswegen. Daar doet hij goed werk mee. De staatssecretaris neemt mobiliteitsadviezen ter harte en promoot de zone 30. Doe zo voort, Mijnheer de Minister.

Verkeersinfrastructuur — waarvoor wij wel bevoegd zijn — is een belangrijk element voor meer verkeersveiligheid. Meer zones 30, verkeersremmers, beter aangelegde oversteekplaatsen, mobiliteitsadviseurs enzovoort zullen evenwel geen einde maken aan de recentste regionale sport, met name het bewust door het rood licht rijden. Dat is een zware overtreding. Wie gepakt wordt en bestraft, zal wel tweemaal nadenken over zijn rijgedrag, maar in België wordt men nagenoeg nooit gepakt.

Tot slot, een duidelijk en coherent parkeerbeleid blijft ook nodig; maar op dat vlak doet elke gemeente nog steeds haar zin, zonder al te veel overleg te plegen met de buurgemeenten, wat elke verbeelding blijft tarten. De CD&V-fractie herhaalt dat het parkeerbeleid gerust in gewestelijke handen mag worden genomen. Trouwens, twee ministers en één staatssecretaris hebben ooit gesignaleerd dat zij daartoe initiatieven zouden nemen. Ik kan hen alleen maar aanmoedigen om daar samen mee door te gaan. Een parkeerdienst kan volgens ons een agglomeratiebevoegdheid worden. Dat is juridisch perfect mogelijk. Bovendien zou zo'n dienst niet alleen een coherent gewestelijk parkeerbeleid mogelijk maken of een beleid tout court. Een parkeerdienst op agglomeratieniveau zou positieve gevolgen kunnen hebben voor de politiediensten, omdat deze dan tijd vrij krijgen voor ander werk, bijvoorbeeld, verkeershandhavingsbeleid en de verhoging van de pakkans.

Onzes inziens kan het gewest wel degelijk een directe impact hebben op de problemen. De CD&V-fractie nodigt de leden van de regering dan ook uit om hiervan werk te maken, te beginnen met een organisatie van een werkvergadering met alle zonechefs van de politie, alle burgemeesters en alle voorzitters van de politiecolleges. Dat zal een verrijkende ervaring zijn.

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

M. Joël Riguelle. — Madame la Présidente, je constate que les interventions sur ce sujet sont assez consensuelles et cela me réjouit.

En raison des assises fédérales sur la sécurité, la discussion a porté ces derniers jours de manière trop concentrique, me semble-t-il, sur l'opportunité de modifier certaines limitations de vitesse.

C'est une vue simpliste de la situation et aucune modification de ces limites n'aura d'effet, si, d'une part, on ne renforce pas les contrôles et si, d'autre part, on ne réaménage pas l'espace public et si, enfin et surtout, on n'offre pas d'alternatives crédibles et multiples à l'utilisation de la voiture.

Je m'en explique.

Interdire sans contrôler, c'est démotiver à la fois le contrôleur et le contrôlé. Nous vivons aujourd'hui une époque où beaucoup trop de nos concitoyens ne respectent un règlement que pour autant qu'il leur convienne. Cela frise l'incivisme et cet incivisme est totalement inacceptable lorsqu'il met en danger la vie d'autrui.

Ces comportements extrêmes doivent évidemment être sanctionnés et nous devons nous donner les moyens de le faire : des moyens techniques et humains pour la police, des moyens et une volonté réelle de poursuivre pour le parquet.

Dans ses domaines de compétences, la région doit, à notre sens, dégager des moyens pour équiper rapidement ses voiries de radars fixes et les polices locales de radars mobiles.

A cet égard, l'idée de la fermeture du tunnel Poelaert est une aberration. Le placement d'un ou plusieurs radars fixes aux endroits sensibles est une solution bien plus efficace. Mais voilà, en Région bruxelloise, on est devenu les spécialistes du placement des panneaux annonçant des radars ... qui n'existent pas. Il faudrait peut-être inverser la tendance ...

Nous plaidons clairement pour le placement rapide de ces radars fixes et pour le financement régional de radars pour les zones de police.

Voilà pour le volet répressif.

Mais chacun se rend compte aujourd'hui, que c'est dans l'aménagement physique de nos voiries que se trouve la solution durable pour la sécurité routière. C'est à travers l'urbanisme que nous serons le mieux à même d'agir sur le long terme.

Puisque nous avons établi au départ de cette assemblée un Règlement régional d'Urbanisme, il nous faut plancher sur un « Code de la Rue » qui répondra sur le terrain, dans nos quartiers, au code de la route.

Les pouvoirs locaux sont confrontés, dans le cadre de l'aménagement de leurs voiries, aux conseils voire aux injonctions du fédéral, de l'AATL, aux exigences de l'AED ou de la STIB qui se rejoignent parfois mais s'opposent trop souvent. Il revient au gouvernement régional d'y mettre bon ordre.

L'initiative prise récemment en matière de zone 30 est un premier pas. Mais j'attire l'attention du gouvernement sur le danger d'une trop grande simplification des conditions d'aménagement des zones 30. Pour faire vite, pour faire dans l'économie, on risque de faire mal.

L'aménagement des abords d'écoles et des points noirs relevés par les services régionaux doit connaître un coup d'accélération sérieux pour que cela ne reste pas un effet d'annonce.

Je donne un exemple. M. André s'est promené dans une commune que je connais bien et s'est quasiment fait renverser à un carrefour « point noir ». M. Chabert s'est aussi presque fait renverser à un carrefour « point noir ». Cela fait des années que l'on fait des relevés sur le terrain; rien ne change. Je pense que là, il faut dépasser le stade de l'intention. Il faut donc trouver des moyens financiers régionaux pour les contrôles mais surtout pour les aménagements que je viens d'évoquer.

Il s'agira sans doute de faire des choix dans le budget des travaux publics, même si celui-ci ne connaît pas un taux de réalisation très important et laisse donc des marges de manœuvre.

A titre d'exemple, et si mes informations sont exactes, le réaménagement à grands frais de l'avenue du Port, irait totalement à contre-courant des réflexions actuelles en matière de sécurité routière accrue.

D'abord parce que cette voirie dans son état actuel n'invite pas à la vitesse mais son réaménagement en fera un large boulevard incitant à la vitesse.

Ensuite, parce qu'avec cet argent, on pourrait entamer rapidement une série de microchantiers pour sécuriser davantage l'espace public sur et aux abords des voiries régionales.

J'ai parlé au début de mon intervention de plusieurs pistes en matière de sécurité routière : les contrôles, les aménagements de l'espace public et les alternatives.

Pour ce qui concerne les alternatives à la voiture, mon groupe considère qu'elles sont aussi des réponses au souci de plus grande sécurité routière.

Ce développement volontaire et exponentiel des transports en commun, la traduction concrète d'une véritable politique « vélo » en sont des éléments essentiels.

Nous y avons ajouté récemment, par voie de résolution, la proposition de « chèques taxi jeunes » qui devraient, là aussi, limiter les risques d'accidents graves. Nous espérons qu'elle sera accueillie positivement. Mme Lemesre la considère comme étant intéressante et je l'en remercie.

En conclusion de cette brève intervention, je voudrais rappeler au nom de mon groupe les pistes de réponse au souci de sécurité routière :

1. Renforcement et crédibilisation des contrôles par l'accroissement des moyens techniques.
2. Etablissement d'un « Code Régional de la Rue » pour assurer un réaménagement plus sûr de l'espace public.
3. Réallocations des moyens budgétaires de la région vers des micro-chantiers de sécurisation.

4. Développement des alternatives à la voiture.

Vu les positions consensuelles, je rejoins les appels qui ont été lancés au Secrétaire d'Etat et je lui propose dans la foulée des Assises fédérales de la Sécurité routière d'organiser des assises régionales sur le même sujet et qui pourraient rassembler les différents acteurs. *(Applaudissements sur les bancs PSC.)*

Mevrouw de Voozitter. — Het woord is aan Mevrouw Byttebier.

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Mevrouw de Voorzitter, de lange lijst van sprekers bewijst dat alle fracties met het probleem begaan zijn. De eensgezindheid die we hier vandaag vaststellen, geeft ook een gevoel van onmacht. Maar de schouders laten zakken, is evenzeer verkeerd.

Verkeersdeskundigen gaan uit van de situatie op het terrein, voor ons dus het grondgebied van Brussel-negentien. Ze wijzen allereerst de zwarte punten aan. De inventaris van de zwarte punten is — spijtig dat ik het moet zeggen — al goed tien jaar geleden gemaakt. Die inventaris van 1989 bevat een 50-tal zwarte punten. Ik vind het dan ook nogal delicaat minnetjes te doen over de verkeersveiligheid in de andere gewesten als we zelf werken met gegevens die meer dan tien jaar oud zijn.

Iedereen hier heeft gewezen op het belang van een veilige schoolomgeving. Natuurlijk deel ik die mening. Spijtig genoeg is er op het terrein weinig veranderd. Er zijn wel studies besteld, maar die zijn veel te algemeen. Er zijn zelfs drie studies besteld.

Ik lees in de rapporten dat de aanbevelingen voor 20 schoolomgevingen zijn uitgevoerd. Ter plekke zie ik met eigen ogen dat er niets veranderd is. Ik kan nu al aankondigen dat ik een schriftelijke vraag zal stellen om te weten wat er rond die 20 omgevingen concreet is veranderd in navolging van de adviezen van BIVV.

Anderzijds heb ik gehoord dat er voor 120 scholen 120 keer 2.500 euro zal worden uitgegeven voor een veiliger schoolomgeving. Mensen die het kunnen weten, zeggen dat dat amper voldoende is om een verkeersbord, wat verfpotten en borstels te kopen. Als de aanpassingen bij de eerste 20 scholen niet geloofwaardig zijn, vrees ik het ergste voor deze nieuwe plannen.

Ik word dan ook boos als ik ter gelegenheid van de federale Staten-Generaal lees en hoor dat er in Brussel vanalles moet veranderen en is veranderd, maar het in de werkelijkheid niet zo is. Natuurlijk is er wel iets gebeurd, er zijn afspraken met het parket om effectiever en sneller op te treden tegen verkeersovertredingen en er is ook het Isa-project. Maar het is allemaal nog veel te weinig.

Ik besluit met te zeggen dat we niet onszelf en evenmin de bevolking zand in de ogen mogen strooien. Een beleid voor verkeersveiligheid moet gestoeld zijn op actuele onderzoeksgegevens en de analyse ervan. Mensen willen ook zien dat de beleidsvoerders hun beloften uitvoeren. En zoals ik al zei, binnenkort volgt over dat laatste mijn schriftelijke vraag.

Mevrouw de Voorzitter. — Staatssecretaris Robert Delathouwer heeft het woord.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de Voorzitter, ik zal al de sprekers de tekst bezorgen die ik hier bij mij heb, zodat ze een gedetailleerd antwoord krijgen op hun vele vragen.

Heel dit debat draait om de vraag hoe geven we de mensen in ons gewest meer veiligheid. Als mensen zeggen dat ze meer veiligheid willen, dan denken ze in de eerste plaats aan verkeersveiligheid en minder aan de problemen van delinquentie.

Verkeersveiligheid is een actueel politiek probleem, ook in ons gewest. In Vlaanderen staat het als eerste punt op de politieke agenda van alle partijen. Als dat zo is, dan is het omdat de bevolking het als een groot probleem is gaan ervaren.

Te persoonlijk zou ik wel willen opmerken dat het iets onethisch heeft te verklaren dat het aantal doden op de weg met zoveel procent moet verminderen.

Ik kan het niet goed hebben dat het aantal doden van jaar tot jaar wordt vergeleken. We moeten gewoon zeggen dat we geen doden meer willen op de weg, zeker in een stad als Brussel. Al sedert 1995 zeggen we dat 77 procent van de wegen in ons gewest zone 30-wegen moeten worden. We zeggen dat niet om de mensen het leven zuur te maken, maar omdat we ervoor willen zorgen dat mensen rustig de straat kunnen oversteken; dat kinderen soms nog in de straat kunnen spelen. Met 30 km per uur beperk je het aantal ongevallen heel sterk. De stad moet weer worden zoals 50 jaar geleden. Het is niet voor niets dat mensen zeggen dat het vroeger aangenamer leven was in de stad. Het beeld van Kwik en Flupke die agent 15 achternalopen doet ons met heimwee terugdenken aan de veilige straten van 50 jaar geleden.

Dertig kilometer per uur is de rationele oplossing in de woonwijken en weinigen hebben daar iets tegen. Spijtig genoeg verliezen we een beetje van onze rationaliteit als we in onze auto stappen. En dat geldt ook voor mij, en ook voor de rode rakker of de groene dame die graag met haar fiets door de stad toert. De auto verandert ons als mens en dat uit zich zelfs in ons taalgebruik. Wie zegt er niet : « Ik heb mij daar geparkeerd »; « mijn motor is stilgevallen ».

Dat gevoel veranderen is een moeilijk punt. Daarom heeft de heer Béghin gelijk als hij zegt dat we de pakkans moeten vergroten. Wat ik niet tegenspreek, maar tegelijkertijd moeten we een infrastructuur creëren die hoge snelheden onmogelijk maakt.

Isa of de intelligente snelheidsbegrenzer is een futuristisch systeem. Via een boordcomputer die verbonden is met een satelliet, kan de autobestuurder kaarten lezen. Als het om een straat van de 30 km-zone gaat, zal de autobestuurder door het GPS-systeem en de ingebouwde snelheidsbegrenzer niet sneller dan 30 kilometer per uur kunnen rijden. Het is een Gents project dat de steun van Europa geniet. De autoconstructeurs zeggen dat het perfect mogelijk is alle wagens daar over twee à drie jaar mee uit te rusten. Als dat waar is, dan rijst de vraag of de overheid verder moet gaan met zware infrastructuurwerken die veel geld kosten. Als steeds meer wagens met het GPS-systeem zijn uitgerust, kunnen we misschien honderden miljoenen euro besparen. Misschien is de snelheidsbegrenzer minder een droom dat sommigen beweren.

Nu kom ik tot het antwoord dat minister Chabert mij heeft gegeven.

Op zijn vraag heeft de gewestelijke administratie in samenwerking met de lokale overheden, een lijst opgemaakt van de zwarte punten, gemeente per gemeente.

Hierbij is niet enkel uitgegaan van wat de vroegere Rijkswacht als een zwart punt definieerde aan de hand van het aantal ongevallen, maar werd ook nagegaan waar er op de gewestwegen sprake is van een objectief of zelfs subjectief verkeersonveiligheidsgevoel.

Aan de hand van deze inventaris wordt dan stelselmatig nagegaan wat er kan worden gedaan om de situatie te verbeteren.

Dit kan gaan van aanpassingen van de signalisatie, de plaatsing van verkeerslichten of de aanleg van plateaus, tot complete herinrichtingsprojecten. Het spreekt voor zich dat de eerste makkelijkere, en bijgevolg ook sneller uitvoerbare projecten zijn, daar waar de andere meer tijd vergen.

Ik heb nu gevraagd dat de gewestelijke administratie mij een stand van zaken zou bezorgen.

J'en viens au troisième point évoqué par M. Ide : réaménagement de nœuds intermodaux, axes structurants et places publiques.

En ce qui concerne les travaux et projets en matière d'axes structurants, d'espaces publics et de nœuds intermodaux, je me permets de vous renvoyer à mon exposé — dit M. Chabert — à l'occasion de la présentation du budget Travaux publics. En effet, lors de cet exposé, j'ai tracé une image très claire des projets qui sont prévus en matière de travaux publics. Ces informations peuvent être trouvées dans le document A-227/4.

Wat de verkeersremmende maatregelen betreft, wil ik er toch op wijzen dat onder andere uit de voorbereidende werkzaamheden van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid gebleken is dat overdreven snelheid een belangrijke, maar niet noodzakelijkerwijs de belangrijkste reden is van ongevallen.

Het gewestelijk wegennet is per definitie een hoofdwegennet met een belangrijke doorstroomfunctie.

In de praktijk komt het er op neer dat het vaak gaat om relatief brede wegen, al dan niet met verschillende rijstroken per richting. Deze breedtes zijn nodig om een correcte bereikbaarheid te garanderen van ons gewest overdag en vooral tijdens de spituren. 's Avonds en 's nachts nodigen deze wegen echter vaak uit tot overdreven snelheid. Dit probleem rijst overal ter wereld, en er is nog nergens een afdoende oplossing voor gevonden. Het is inderdaad te simplistisch om te stellen dat al deze wegen dan maar moeten herleid worden tot 1 rijstrook per rijrichting. Wel kan overwogen worden op bepaalde tijden sommige wegen af te sluiten.

Pour s'attaquer au problème, on travaille souvent avec le principe de « l'onde verte » pour les feux de signalisation. Ce système est également appliqué dans notre région. On part le plus souvent d'une vitesse indicative de 45 km/h qui permet de ralentir les fous du volant.

Vous avez aussi demandé un meilleur contrôle et un meilleur suivi de répression des infractions.

Wat de coördinatie van de politiedienst betreft, gaan we de nieuwe korpschefs van de zes politiezones uitnodigen om een gesprek te voeren inzake het mobiliteitsbeleid.

Met de parketten zijn een aantal initiatieven genomen die binnenkort een concrete uitwerking krijgen. Ik denk aan de oplossing voor de fietsers aan de flessenhals van de Louizalaan. Met de parketten is afgesproken om veel minder pv's te klasseren. De toekomst zal uitwijzen of we nog strenger moeten worden.

Wat de veilige schoolomgeving betreft, waar mevrouw Byttebier op heeft aangedrongen, blijf ik vandaag het antwoord schuldig. De vraag over de veilige schoolomgeving voor de 20 scholen moet aan collega Chabert worden gesteld.

Veertien gemeenten zijn ingestapt in het zone-30 project. In dat project vragen we speciaal aandacht voor de scholen en hun omgeving zoals ook minister Nollet van de Franse Gemeenschap in zijn circulaire speciaal aandacht voor de kinderen vraagt. Zeker in de omgeving van scholen moet op onze gewestwegen de 30 km per uur worden gerespecteerd.

Ik heb hier horen pleiten voor een begeleiding van de schoolrangen. Toen ik jong was vonden onderwijskrachten het heel normaal dat ze de rang begeleidden. Vandaag vinden ze dat niet meer vanzelfsprekend. Voor elke inspanning moet worden betaald. Naar mijn gevoel moet iedereen zijn steentje bijdragen. De veiligheid rondom de school reikt voor mij wel verder dan de onmiddellijke schoolomgeving. Heel de schoolweg moet veilig zijn. Mevrouw Huytebroeck heeft daarover recent een vraag gesteld.

Ce projet est confié à l'ASBL Nme-Link qui coordonne une plate-forme d'associations francophones et néerlandophones œuvrant dans le domaine de la mobilité et dans le domaine de l'éducation.

Ce projet a débuté en 2001, et la première année de travail a consisté à prospecter les quartiers d'écoles susceptibles de participer à ce projet pilote, d'analyser leur profil de déplacements (élèves et enseignants) et de choisir trois quartiers (20 écoles pour 10.000 élèves) en fonction des diversités qu'ils présentent.

La deuxième phase de ce projet (2002) consiste à générer dans ces quartiers un plan de transport d'écoles (de janvier à juin 2002), de le mettre en œuvre et d'en assurer le suivi (de septembre à décembre 2002).

La finalité du projet sera d'établir une méthodologie de plans de transports d'écoles et de la communiquer à toutes les écoles bruxelloises (début 2003).

Inzake de leesbaarheid van de weg is het duidelijk dat elk project voor de heraanleg van gewestwegen rekening houdt met de hiërarchisering van de wegen, en dat er met andere woorden bij de uitwerking van de plannen rekening gehouden wordt met de functie van de weg in het algemeen verkeersplan, enerzijds en de functie van de weg voor alle weggebruikers en de buurtbewoners, anderzijds. Daarenboven worden de kruispunten met de zijstraten systematisch

aangepast op basis van de functie van deze weg. Zo worden er telkens verhoogde oversteekplaatsen voorzien als het gaat om wegen die behoren tot het wijknet, en die bijgevolg op termijn het statuut van « zone 30 » dienen te krijgen.

Wat de veiligheid van de weggebruikers betreft — sécurité des usagers — verwijs ik naar het antwoord dat ik heb gegeven aan de heer Béghin.

Wat het aanbod van openbaar vervoer 's nachts betreft, kan ik u melden dat de MIVB de studie van het « Noctis »-net opgenomen heeft als een prioritair te analyseren project in het eerste semester van 2002. Ik verwacht dan ook in de loop van de volgende maanden concrete voorstellen ter zake.

Wat de taxicheques betreft, moet ik u verwijzen naar staatssecretaris Willem Draps, vermits deze materie tot zijn bevoegdheid behoort.

Voor het parkeerbeleid verwijs ik naar punt 8 van deel 8 van het GewOP. Ik geef ruiterlijk toe dat daarin geen directe link wordt gemaakt met verkeersveiligheid. Het is juist dat streng moet worden opgetreden tegen dubbel parkeren en gevaarlijk parkeren. Dat is met het parket besproken. Een kleine anekdote: procureur des Konings Dejemppe heeft mij moeten gelijk geven toen ik hem erop attent maakte, dat het fietspad aan de flessenhals van de Louizalaan schandelijk werd behandeld. Hij heeft zelf een inspanning gedaan om daar verbetering aan te brengen.

Een apart artikel in het budget voor de verkeersveiligheid lijkt ons niet mogelijk en niet wenselijk.

En effet, la sécurité routière ne peut faire l'objet d'un compartimentage ni être relayée à un seul article budgétaire, cela doit devenir un réflexe, un automatisme qui court de façon transversale et comme un fil rouge à travers tout le budget. Je suis d'ailleurs persuadé que l'Administration régionale a d'ores et déjà compris le message et qu'elle y consacra l'attention requise.

En matière de sensibilisation des acteurs, vous parlez d'intégration de la problématique de la sécurité routière à l'ERAP. Je pense que la formation de conseiller en mobilité dispensée au personnel communal est, aujourd'hui déjà, une des réponses à la sensibilisation et à la formation des acteurs. Cette formation est dispensée en Région de Bruxelles-Capitale par l'AED.

Quel encouragement pour les convois-vélos ?

Outre le fait qu'une partie du programme annuel de Provélo subventionné par la région comporte un programme d'éducation au vélo et plus spécialement de convois-vélo, un mailing a été envoyé à toutes les écoles bruxelloises sous forme d'enquête, de manière à définir leur intérêt pour ce genre d'organisation. Les formulaires sont à renvoyer pour le 15 mars et au vu des résultats de cette enquête, seront organisées des séances d'information, voire de formation de responsables de projets au sein des écoles. Cette enquête nous permettra de cibler les écoles demandeuses d'un tel service et surtout de les accompagner, avec l'aide de Provélo dans la démarche.

Pour aider les communes qui mettent du personnel en service une subvention de 600.000 BEF est proposée aux communes qui souhaitent mettre en place une brigade cycliste policière ou non. La mise en place de ces brigades pourra aussi certainement générer une synergie avec les convoi-vélos. L'accompagnement des convois-vélos scolaires faisant en général partie, des missions imparties à ces brigades.

En ce qui concerne la problématique du rétroviseur pour angles morts, M. Chabert a demandé à la STIB de faire des propositions concrètes pour prévoir cet équipement sur tous ses véhicules, y compris sur les autobus.

En août 2001, je demandais personnellement que les véhicules du SIAMU et du ministère soient équipés de rétroviseur anti-angle mort. J'ai également informé mes collègues ministres bruxellois de cette démarche et leur ai proposé que cet équipement soit une condition d'obtention de marchés publics avec la Région de Bruxelles-Capitale.

Tot daar een lang antwoord op de vele vragen.

Mevrouw de Voorzitter. — Maar het was ook belangrijk. Ik dank de staatssecretaris voor zijn uitgebreid antwoord.

Dans le même esprit, il serait peut-être opportun de placer, pour l'établissement scolaire situé en face de notre bâtiment, un genre de miroir permettant aux automobilistes venant de la rue du Chêne de voir les piétons et les enfants qui sortent de l'école.

M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Je voudrais encore faire une remarque. Notre Collègue M. Riguelle a fait une bonne proposition à la fin de son exposé. Il a en effet suggéré de tenir des assises pour la sécurité routière au niveau régional. Je pense que nous pouvons y réfléchir.

Mme la Présidente. — M. Riguelle a dû quitter l'Assemblée et il demande de bien vouloir l'excuser. Ce député ponctuel et constructif, a ainsi voulu éviter que le fait de ne pas écouter le secrétaire d'Etat jusqu'à la fin de son intervention soit considéré comme un manque de politesse.

La parole est à M. Bernard Ide.

M. Bernard Ide. — Madame la Présidente, je remercie M. Delathouwer pour toutes les réponses qu'il a données. Je ne suis pas du tout d'accord avec lui lorsqu'il dit que se fixer des objectifs quantitatifs a quelque chose d'indécemment. Je pense que non. Tout simplement, les morts ne sont pas là pour nous entendre.

Franchement passer de 50 à 25, de 44 à 22, me semble un résultat extraordinaire. Se fixer des objectifs quantitatifs est une technique qui a été éprouvée dans d'autres pays et qui a donné d'excellents résultats.

Au début de votre exposé, vous avez dit que ce sont surtout les mentalités qui doivent changer. Je suis bien d'accord et c'est la raison pour laquelle je ne suis pas Mme Lemesre quand elle dit que le volet répressif peut ne pas être trop important. Elle a été contredite en

cela non seulement par M. Riguelle mais aussi par M. Béghin et moi-même.

Il faut certainement un volet répression accompagné d'un contrôle mais aussi un volet prévention.

Pour ce qui concerne ce dernier volet, la région peut jouer un rôle plus important parce que prévention signifie se donner les moyens de ralentir la vitesse, à savoir travailler sur les infrastructures, ce qui coûte de l'argent.

C'est la raison pour laquelle je souhaiterais que M. Chabert, qui dit que cela va coûter beaucoup d'argent, — je suis d'accord —, précise à combien cela s'élèvera.

Peut-être que si nous tenons les assises de la sécurité routière dans notre région, nous obtiendrons un peu plus de réponses, à ces questions.

Vous n'avez pas parlé des points noirs. Pourtant M. Chabert, dans son exposé de lundi au Heysel, a déclaré que cette liste existait. Je souhaite donc en prendre connaissance.

Dernière question à laquelle vous n'avez pas répondu : Croyez-vous que deux ministres pour s'occuper de la sécurité routière sont nécessaires ? C'est un de trop.

Il est toujours préférable d'avoir un seul pilote dans l'avion !

M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Vous avez la réponse !

M. Bernard Ide. — S'ils pilotent à deux de front, cela devient difficile !

Mme la Présidente. — M. le secrétaire d'Etat fera certainement mention à M. Chabert de cette volonté d'organiser nos assises régionales.

Dire que l'on fixe comme objectif une diminution de 50 % n'est valable que si l'on met les moyens de sa politique au service d'un objectif. Dire que l'on va diminuer le nombre de cancers de 50 % sans avoir les moyens de prévention ou un accompagnement, ne permettra pas d'atteindre l'objectif.

Un objectif chiffré est donc intéressant s'il est accompagné de moyens à la fois préventifs et répressifs.

Il faut quelquefois punir les citoyens inciviques.

La parole est à M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat.

M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Je veux bien répondre aux questions complémentaires.

Je n'ai jamais dit qu'il ne fallait pas avoir d'objectifs. J'ai déclaré qu'il était utile de les chiffrer. Dans notre région où nous comptons 40 à 50 morts, notre objectif doit être zéro. C'est ce que j'ai voulu dire.

Mme Marion Lemesre. — Je n'ai jamais dit que j'étais contre la répression.

M. Bernard Ide. — Je l'ai lu dans la presse il y a quelques jours.

Mme Marion Lemesre. — J'ai dit qu'il ne faut pas tout focaliser sur la répression des excès de vitesse.

M. Bernard Ide. — Les vingt-et-une propositions de Mme Durant n'évoquent pas toutes la répression.

Mme Marion Lemesre. — Après, il y a eu un correctif, mais au départ tout était focalisé sur la répression des excès de vitesse.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Bernard Ide.

M. Bernard Ide. — L'objectif a été fixé à 50 % pour nous mettre aux mêmes normes que la Hollande.

Mme la Présidente. — Voilà un exemple souvent cité dans le Nord du pays.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

QUESTIONS ORALES — MONDELINGE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

Mme la Présidente. — Mme Fraiteur a retiré sa question et a proposé de la poser en commission puisque le sujet en était à nouveau les discothèques et qu'elle avait déjà retravaillé son texte pour le rendre compatible avec une question orale.

La parole est à M. Denis Grimberghs.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, je propose de retirer ma question pour qu'il y ait un débat en commission à propos de l'accord de coopération puisque celui-ci existe maintenant. Mais il faudrait que la commission des Finances et celle de l'Infra-structure, comme cela s'est fait l'année dernière, puissent se réunir rapidement.

Mme la Présidente. — Nous allons prévoir une réunion conjointe au cours de laquelle nous remettrons à jour notre dossier, que l'on a promis de nous donner régulièrement. Nous avons commencé ce dossier fin 1999. Il est donc grand temps que nous soyons éclairés.

QUESTION ORALE DE MME GENEVIEVE MEUNIER A M. FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, CONCERNANT « L'OCTROI DE PRIMES A LA RENOVATION DE FAÇADES »

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW GENEVIEVE MEUNIER AAN DE HEER FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BETREFFENDE « DE TOEKENNING VAN PREMIES VOOR DE RENOVATIE VAN GEVELS »

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Geneviève Meunier pour poser sa question.

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre-Président, chers Collègues, l'arrêté du 27 novembre 1997 relatif à l'octroi de primes à l'embellissement de façades a été remplacé par l'arrêté du 25 mai 2000.

Il semblerait que le service de l'administration souffre d'un retard certain dans le traitement de la demande, mais aussi qu'il fait parfois preuve d'une interprétation extrêmement rigide des différents règlements ou se retranche derrière des règlements communaux, ce qui aboutit au refus d'une prime qui était censée pratiquement acquise par les demandeurs.

Des exemples récents m'ont été communiqués dans des communes différentes.

Le premier litige concerne la couleur de l'immeuble : l'administration indique de façon laconique qu'il faut remettre la couleur d'origine. Celle-ci, datant de plusieurs dizaines d'années et s'apparentant à du gris sale, le demandeur indique une couleur saumon très clair avec la référence de la peinture; après plusieurs semaines, l'administration réagit en faisant simplement référence à l'obligation de la couleur d'origine.

La prime sera refusée au motif que la couleur d'origine n'a pas été respectée. Après demande de révision du dossier, l'administration renvoie la balle à la commune, chargée finalement de trancher.

Autre litige dans une autre commune où une toute petite bande de peinture a été peinte en jaune très clair alors qu'elle était prévue en blanc; le verdict est le même : refus de prime.

Après une « sorte de recours du demandeur », l'administration le renvoie là aussi à la commune chargée de trancher.

Enfin, troisième exemple : pour le rez-de-chaussée, l'administration ou le service des monuments et sites impose de repeindre des pierres bleues si elles étaient peintes antérieurement alors que nettoyées, elles sont aussi belles et moins salissantes.

J'ai personnellement vérifié les deux premiers exemples sur dossier et sur place; les demandeurs étaient de bonne foi, estimant à juste titre s'être conformés à ce qui avait été demandé et s'estimaient victimes d'une interprétation très injuste du règlement.

Il semble qu'il existe un flou entre les responsabilités des différents acteurs : l'administration fait parfois référence au service des monuments et sites ou à la commune. Les demandeurs n'ont pas de possibilité de recours.

J'aimerais dès lors poser différentes questions au Ministre-Président :

Le retard dans le traitement des dossiers et dans le paiement des primes a-t-il été ou va-t-il être résorbé ?

Les montants prévus au budget sont-ils suffisants ? Une des explications données pour refuser la prime pour des raisons mineures était que le budget était épuisé.

Ne faut-il pas revoir certaines modalités trop rigides par rapport à la situation d'origine comme imposer la couleur d'origine ou la repeinte de pierres bleues ?

Ne faut-il pas prévoir un recours en cas de refus de la prime; actuellement l'administration renverrait la balle aux communes ?

Mme la Présidente. — La parole est à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président.

M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique. — Madame la Présidente, chers Collègues, il est vrai que la disposition de l'arrêté actuel prévoyant une série de mesures parfois trop tatillonnes, a été utilisée dans certains cas de manière exagérée. Les exemples que vous me citez correspondent à d'autres cas qui ont été portés à ma connaissance.

J'ai donc décidé — et j'y reviendrai tout à l'heure — de prendre des mesures pour simplifier certaines pratiques dès à présent. Je prévois également une modification des arrêtés réglant cette matière.

Il est exact aussi que le traitement des dossiers et le paiement des primes ont connu des retards au cours des derniers mois, en raison de multiples problèmes, tant intérieurs qu'extérieurs au Service du Logement chargé de la gestion de cette prime.

Ces derniers mois, j'ai veillé à ce que des moyens supplémentaires en personnel soient accordés à ce service afin de résorber progressivement les retards et de retrouver, dans tous les cas, des délais de traitement raisonnables.

De plus, j'ai pris le taureau par les cornes en demandant à un nouveau directeur, que j'ai désigné, de réorganiser en profondeur les méthodes de traitement des dossiers. Cette personne a pris ses fonctions il y a une quinzaine de jours. La remise à niveau devrait être effectuée pour la fin du premier semestre 2002.

Les montants prévus au budget pour la prime à l'embellissement de façades sont, et ont toujours été suffisants et n'ont jamais eu d'influence sur la réponse réservée par l'administration à une demande : aucune prime n'a été refusée en raison de contraintes budgétaires.

L'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 mai 2000 et son arrêté d'application, à savoir l'arrêté ministériel du 19 juin 2000, contiennent effectivement des dispositions pouvant apparaître comme rigides, parfois difficilement compréhensibles par les demandeurs, voire par les entrepreneurs, et qui peuvent donner lieu à des interprétations divergentes pouvant déboucher sur des conflits.

Il y a déjà plusieurs mois que je me suis aperçu de cet état de chose. J'ai donc donné ordre à l'administration de cesser de consulter le service des Monuments et Sites pour des réfections de façades ne concernant ni des bâtiments classés, ni des bâtiments figurant sur la liste de sauvegarde. Cela constituait en effet une source de conflits et de retards importants dans le traitement de certains dossiers.

Par ailleurs, vous savez que l'article 4 de l'Ordonnance organique de la Planification et de l'Urbanisme prévoit notamment que soient soumis à permis les travaux qui portent sur la modification de l'aspect de la construction, notion souvent malaisée à apprécier et parfois à la base des demandes d'arbitrage adressées aux communes.

Dès lors, j'ai décidé de modifier substantiellement les textes régissant la prime à l'embellissement de façades, tout comme la prime à la rénovation. Une première mouture des textes est finalisée au sein de mon cabinet et fait maintenant l'objet d'un examen contradictoire avec les autres cabinets du gouvernement. J'espère que ces projets d'arrêtés du gouvernement pourront être adoptés dans une quinzaine de jours.

Ils seront ensuite envoyés au Conseil d'Etat — il faudra un mois pour les examiner —, puis ils devront être publiés au *Moniteur belge*. Cela nous amènera vraisemblablement au mois de juin. J'espère donc qu'avant l'été, une modification complète des textes concernant les primes à la rénovation et à l'embellissement des façades aura été approuvée par le gouvernement. J'espère aussi qu'à la même période, la restructuration des méthodes de travail de l'administration aura été achevée par le nouveau responsable du service.

Mme la Présidente. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MICHEL VAN ROYE 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 QUASI-DISPARITION DES BRIGADES DE SURVEILLANCE DU METRO »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHEL VAN ROYE AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING

EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « DE BIJNA VOLLEDIGE VERDWIJNING VAN DE METRO-BRIGADE »

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

Le ministre Gosuin répondra en lieu et place du ministre Chabert.

(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.)

M. Michel Van Roye. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, à Paris, 10 % des agressions se produisent dans les couloirs et les stations de métro. J'ignore les chiffres pour Bruxelles mais la sécurité dans les stations et dans les rames de métro reste malheureusement un problème. Il y a quelques années, une solution avait été trouvée en l'occurrence la mise sur pied d'équipes de surveillance composées de policiers et de gendarmes, et pour finir de gendarmes seuls. Ces derniers travaillant en collaboration avec les services internes de la STIB qui ne disposent pas de pouvoirs judiciaires adéquats. S'en était suivie une amélioration sensible de la sécurité dans la majorité des stations.

La réforme des polices semble avoir oublié de préciser à qui était dévolue cette surveillance particulière. Ou bien, ce qui est aussi possible, est-ce parce que c'était la gendarmerie qui s'en occupait et que cette surveillance ne se retrouve pas dans les missions de la police fédérale ?

Il s'agirait donc d'une mission de la police locale et nous nous retrouverions, dès lors, devant les mêmes difficultés qu'il y a plusieurs années : le métro ne connaissant pas les limites communales ou de zones de police, il y aurait des difficultés à constituer les brigades en question, chacune des zones comptant sur la zone voisine pour fournir des hommes à sa place ou mettant à disposition de la STIB ses éléments les moins valables.

Le résultat est que des agents de la STIB confirment que seulement trois équipes sur les 16 équipes habituelles travaillent encore dans le métro, avec ce que cela implique en absence de surveillance et en lenteur de réaction.

Le ministre peut-il confirmer cette situation ou/et nous décrire la situation sur le terrain ? Le cas échéant, comment compte réagir le gouvernement pour obtenir des communes et des zones qu'un nombre suffisant d'hommes et de femmes soient détachés pour assurer à nouveau la sécurité dans le métro, ce qui est un des éléments indispensables à l'attractivité du réseau souterrain.

Ce problème de surveillance dans le métro est une illustration du fait qu'à côté de la création des six zones, il faut prévoir un organisme de collaboration entre les différentes zones.

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

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Monsieur le Président, chers Collègues, je vous donne lecture de la réponse qui m'a été transmise par M. Chabert :

« Bien que l'information concernant la réforme des polices ne relève pas de mes compétences, je dois vous préciser qu'aucune notification ne m'est parvenue quant à une éventuelle modification de compétences de la police fédérale ou de la police locale en relation avec la surveillance dans le métro, ni à la STIB.

Informé par le biais des responsables de la police fédérale du métro, je peux vous informer que la brigade responsable de la sécurité dans nos transports en commun souterrains se compose de 134 policiers.

Ces derniers sont répartis en quatre équipes de deux policiers patrouillant entre 6 h et 15 h 30 et quatre autres équipes de deux policiers opérationnelles de 15 h à 1 h.

Entre 12 h et 21 h, et selon les disponibilités, trois, quatre voire cinq équipes de deux policiers sont présentes.

Je peux également vous communiquer que l'ancienne brigade du métro, qui se composait de membres de la gendarmerie, comptait 150 personnes. Mais ce nombre comportait 20 gendarmes qui assuraient exclusivement le contrôle de la liaison ferroviaire internationale du « Eurostar » dans la Gare du Midi. Cette mission ne leur est plus dévolue. J'ose donc affirmer que le nombre de policiers fédéraux dans le métro est resté identique.

Je voudrais également faire remarquer à l'honorable membre que le sentiment de sécurité est renforcé par les propres services de la STIB, même si leurs interventions sont limitées à l'exécution des articles de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 contenant le règlement de police du transport de personnes.

Le service Intervention compétent compte actuellement 46 personnes, en ce compris 10 personnes de la brigade canine, et le service Contrôle compte 66 personnes.

De plus, n'oublions pas les 80 stewards, bien que leur rôle soit plutôt préventif.

La direction de la brigade du métro me signale en outre que toute question relative à une unité de la police fédérale et à son fonctionnement doit être posée directement au ministère de l'Intérieur.

J'ai de ce fait demandé à mes services de se renseigner à ce sujet auprès du ministère de l'Intérieur. »

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

M. Michel Van Roye. — Vos réponses sont apaisantes mais elles sont en totale contradiction avec celles que m'ont données des agents de la STIB qui confirment qu'il n'y a que trois équipes sur les seize normalement prévues.

Le ministre peut-il faire vérifier ces informations sur le terrain ? Il en va de la sécurité dans le métro et de son attractivité. Je vous remercie.

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propriété publique et du Commerce extérieur. — Il vaut mieux faire confiance à Dieu qu'à ses saints.

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

QUESTION ORALE DE MME SFIA BOUARFA A M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRIETE PUBLIQUE ET DU COMMERCE EXTERIEUR, CONCERNANT « LE NOUVEAU STATUT DES ATTACHES COMMERCIAUX ET DES PROBLEMES QUE CELUI-CI SUSCITE »

MONDELINGE VRAAGVAN MEVROUW SFIA BOUARFAAN DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER VAN DE BRUSSELSSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, NATUURBEHOUD, OPENBARE NETHEID EN BUITENLANDSE HANDEL, BETREFFENDE « HET NIEUWE STATUUT VAN DE HANDELSATTACHES EN DE PROBLEMEN DIE DITTE WEEGBRENGT »

M. le Président. — La parole est Mme Sfia Bouarfa pour poser sa question.

Mme Sfia Bouarfa. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, ma question est relative au statut des attachés commerciaux qui sont en quelque sorte la vitrine de notre région dans un certain nombre de pays étrangers.

Lors de la discussion du budget 2002 relatif au Commerce extérieur, vous avez annoncé la mise en place du nouveau statut des attachés économiques et commerciaux.

Dans l'avis que la commission a émis à cette occasion, on peut lire vos déclarations selon lesquelles le nouveau régime prévoit une revalorisation du statut, un renforcement et une clarification des relations entre la région et ses attachés, un processus d'évaluation, le principe de la mobilité et une objectivation des recrutements.

Dans le courant du mois de novembre, vous avez fait envoyer à tous les attachés une note ainsi qu'un nouveau contrat à signer. On pouvait lire dans cette note que la situation individuelle de chaque attaché devait être améliorée et qu'un système de règles uniformes devait être mis en place pour éliminer les différences qui subsistent encore entre attachés. Vous ajoutiez que vous aviez pu obtenir pour cette opération 15 millions supplémentaires pour les attachés bruxellois actuels. Vous écriviez également que, pour mettre en place le nouveau système uniforme, il faudra nécessairement faire une croix sur certaines exigences et admettre certaines discriminations ponctuelles. Vous disiez même vous attendre à des contestations.

En conclusion, vous invitiez clairement chaque attaché à renoncer définitivement et expressément à toute contestation ou à tout litige ultérieur, en précisant que le nouveau régime ne sera applicable que quand le contrat proposé ne sera plus contesté.

Tout cela devait être réalisé pour le 30 novembre de l'année passée.

Il semble, Monsieur le Ministre, que cette opération connaisse quand même quelques problèmes.

En effet, vers la fin de l'année 2001, un seul attaché économique et commercial avait signé tel quel le contrat proposé.

J'aimerais savoir, Monsieur le Ministre, pourquoi ce contrat a rencontré aussi peu d'enthousiasme ? Aviez-vous recueilli un consensus suffisant lors de vos contacts avec les attachés commerciaux ?

J'imagine que ceux qui n'ont pas signé ont exprimé les raisons pour lesquelles ils ne signaient pas. Quelles sont-elles ? Et comment comptez-vous rencontrer ces objections ?

Il semble que les discriminations ne se situent pas tellement sur le plan financier; les attachés en général, semble-t-il, ne gagneront pas moins qu'avant, mais ceci ne se fera-t-il pas, pour les attachés plus anciens, donc les plus expérimentés, en sacrifiant une partie de l'ancienneté dont ils pouvaient se prévaloir ? Pouvez-vous garantir que personne ne sera lésé, à court ou moyen terme, dans cette grande opération ?

Par ailleurs, il paraît clair que le statut que vous proposez est un contrat d'emploi à durée indéterminée, donc un contrat d'emploi ordinaire comme un employeur privé normal.

Il me semble donc un peu contradictoire de parler du « statut » lorsqu'on se place dans un régime de droit privé. Nous parlons pourtant de personnes qui travaillent pour la région, en quelque sorte de fonctionnaires qui exercent leur travail à l'étranger et pas ici, à Bruxelles. Nos fonctionnaires qui exercent à Bruxelles sont pourtant, eux, « statutaires », au vrai sens du mot, ou peuvent le devenir, grâce aux possibilités qui leur sont offertes par la région.

Mais sans doute cet emploi du mot « statut » s'inscrit-il aussi dans une certaine tendance de contractualiser un maximum d'agents de la Fonction publique. Même si des garanties, assez classiques, semblent données dans le projet de contrat, pareille situation est quand même nettement moins facile à vivre qu'un véritable statut. N'oublions pas que ces attachés cohabitent, travaillent, collaborent encore avec le personnel du ministère fédéral des Affaires étrangères, qui lui, est « statutaire » au vrai sens de ce mot.

Qu'est-ce qui justifie donc pour vous la nécessité de « contractualiser » tous nos attachés commerciaux et de les placer dans un régime de droit privé ? Et pourquoi ces fonctionnaires « extérieurs » ne peuvent-ils pas bénéficier du même régime que nos fonctionnaires « intérieurs » ?

Par ailleurs, Monsieur le Ministre, malgré votre volonté de revalorisation, la situation financière de nos attachés serait encore

inférieure à celle de leurs collègues de la Région wallonne (je n'ai pas de comparaison avec la Région flamande). Cependant, et c'est une bonne chose, des attachés bruxellois seront amenés, dans les postes partagés avec la Région wallonne, à travailler aussi pour l'autre Région, et, inversement, lorsqu'il s'agit d'attachés wallons. Est-il bien exact que leurs salaires, pour un travail égal, ne seraient pas du même niveau ? Qu'est-ce qui justifierait cette différence ? De quelle importance serait-elle ? Ne craignez-vous pas des effets pervers ?

A quoi vont par ailleurs servir les 15 millions supplémentaires que vous annoncez dans votre note aux attachés ? Sont-ils consommés par la « revalorisation » ? De quelle façon ?

En conclusion, Monsieur le Ministre, je voudrais revenir sur le premier point que j'ai abordé : après votre note de novembre, et devant le peu de succès rencontré par votre proposition de contrat, c'est l'administration qui, dans une note de décembre 2001, et sur vos instructions sans aucun doute, a pratiquement mis en demeure les attachés commerciaux de renvoyer pour mi-janvier, dûment signé, le contrat qu'ils avaient reçu. A défaut disait cette deuxième note, ceux qui ne signeraient pas seraient considérés comme refusant le nouveau statut et resteraient dans l'ancienne réglementation.

J'aimerais donc savoir combien de nos attachés commerciaux ont signé aujourd'hui le contrat proposé. Quelle va être la situation de ceux qui ne signeraient pas ?

En tout cas, tout cela me paraît montrer une crise de confiance entre nos attachés et leur employeur, la région.

Dans la situation économique actuelle, pouvons-nous nous permettre une crise entre nos attachés et leur patron ?

Que comptez-vous faire pour sortir de cette situation et rétablir la confiance ?

Je vous remercie d'avance de vos réponses.

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

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

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

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Madame la Présidente, je vais tenter d'être très complet mais la question formulée par Mme Bouarfa contient exactement 73 questions. Comme il s'agit d'un problème juridique, je tiens à être précis. Je présume, en effet, que ces documents pourront utilement servir de référence.

Je vous demande dès lors d'excuser la longueur de ma réponse, mais elle est à la mesure de la question.

Avant de répondre point par point aux questions posées par l'honorable membre, il est indispensable, dans un premier temps, de

décrire le contexte général de la problématique et de retracer la chronologie des différentes étapes de ce dossier.

Les rétroactes

Il faut savoir que la situation administrative et pécuniaire de nos attachés économiques et commerciaux expatriés que j'appellerai ici « attachés » était régie par des dispositions éparses héritées de l'ancien régime fédéral, c'est-à-dire le régime appliqué par le ministère fédéral des Affaires étrangères à son personnel du Service extérieur et de chancellerie jusqu'en 1998. Ce régime est toutefois resté applicable, au sein de ce ministère, aux agents contractuels des services extérieurs.

Ce régime fédéral est devenu totalement inadapté. Par exemple, il n'y avait pas de description de fonction, pas de procédure de sélection, pas de règles de valorisation d'ancienneté pour des services utiles à la fonction, pas de règles d'évaluation, etc.

En outre, les échelles de traitement étaient nettement inférieures à celles qui sont généralement attribuées dans la fonction publique pour ce type de fonctions, qui, comme vous le soulignez, sont des fonctions à hautes responsabilités.

Enfin, les contrats de travail ne prévoyaient pas toujours les mêmes dispositions, ce qui était perçu par les attachés eux-mêmes comme un manque de transparence susceptible d'ouvrir la porte à un certain arbitraire.

Depuis 1996 déjà, mon prédécesseur s'était fixé pour objectif de réformer le régime administratif et pécuniaire des attachés. Les deux projets, élaborés sous la législature précédente, n'ont hélas pas abouti.

De leur côté, la Région wallonne et la Région flamande ont déjà adopté un nouveau régime pour leurs attachés. Ces nouveaux régimes ont en commun de prévoir une revalorisation de la carrière, couplée avec une actualisation des droits et obligations connexes qui incombent tant au travailleur qu'à l'employeur.

Dans ce contexte, les attachés de notre région ont toujours été demandeurs d'une réforme qui aille bien sûr dans le sens d'une revalorisation pécuniaire de leur fonction, mais aussi dans le sens d'une plus grande uniformisation et objectivation de leurs conditions de travail.

Soucieux de connaître le point de vue des attachés et de tenir compte des réalités du terrain, j'ai évidemment tenu à les associer aux travaux préparatoires.

En l'occurrence, trois délégués agréés par l'ensemble des AEC ont participé à des réunions de travail qui se sont tenues le 23 juin 2000 et le 8 décembre 2000.

Ces deux réunions ont été suivies d'une séance d'explication du projet, qui réunissait cette fois l'ensemble des attachés et qui s'est déroulée le 23 avril 2001 à la faveur de leur retour annuel en Belgique.

Le projet de nouveau régime a été approuvé par le gouvernement en ses séances du 15 mars 2001 (approbation des principes retenus) et du 5 juillet 2001 (approbation du contrat-type et de son annexe). La date d'entrée en vigueur a été fixée au 1^{er} décembre 2001.

Par note du 24 juillet 2001, le contrat-type et son annexe ont été communiqués pour information à tous les attachés.

Par note du 24 septembre 2001, tous les attachés ont reçu une simulation comparative portant sur leur situation financière, calculée sur la base de l'ancien régime et du nouveau régime.

Ce n'est qu'à partir du mois d'octobre 2001 que quelques attachés ont posé des questions écrites concernant le contrat-type et son annexe. Il a été répondu à ces demandes d'éclaircissement.

Aux environs du 13 novembre 2001, les contrats individualisés ont été envoyés, pour signature, à chaque attaché.

Le 27 novembre 2001, une note est envoyée aux attachés concernant l'application d'une adaptation de l'indemnité de poste effectuée dans le cadre de l'ancien régime. Je reviendrai sur ce problème.

Par lettre du 30 novembre 2001, plusieurs attachés ont fait part de leur étonnement de recevoir un nouveau contrat et ont sollicité une concertation.

Par note du 6 décembre 2001, il a été signalé aux attachés qu'une concertation avait déjà eu lieu et que par conséquent une nouvelle concertation ne pouvait être envisagée. En revanche, le délai pour la signature, initialement fixé au 10 décembre 2001, a été prorogé au 10 janvier 2002.

Le 13 décembre 2001, une note a été envoyée pour communiquer à l'ensemble des attachés — donc y compris ceux, la plupart, qui se sont abstenus de toute réaction — les réponses faites individuellement aux questions écrites les plus fréquentes.

Le 28 janvier 2002, une note communique aux attachés une nouvelle décision concernant la problématique de l'indemnité de poste. Je reviendrai sur cette problématique. Le délai pour la signature est prolongé, pour la dernière fois, jusqu'au 11 février 2002.

Les améliorations

Je souhaite à présent mettre en évidence les principales améliorations prévues dans le nouveau régime :

— L'objectivation de la procédure de sélection.

— Pour tous les attachés en service et quel que soit leur niveau d'étude, l'insertion de la carrière dans le niveau A (niveau universitaire) avec deux passages à une échelle supérieure dans le courant de la carrière (après un début de carrière dans l'échelle A101 du ministère, l'attaché est promu à l'échelle A102 après 9 ans d'exercice de la fonction et ensuite à l'échelle A103 après 18 ans d'exercice de la fonction).

— Une indemnité de poste calquée sur le nouveau règlement du ministère des Affaires étrangères pour son personnel diplomatique et une retenue « loyer » calculée de la même manière qu'à la Région wallonne.

— Pour limiter les effets d'un loyer particulièrement élevé, un système spécifique de limitation de la retenue effectuée sur l'indemnité de poste à titre de contribution, pour ce loyer.

— Une meilleure couverture sociale, notamment une meilleure pension.

Pour les attachés assujettis à la sécurité sociale belge, cette amélioration résulte de la majoration des cotisations ONSS découlant de l'augmentation des traitements.

Pour les attachés non assujettis à la sécurité sociale belge, cette amélioration résulte du doublement des cotisations versées à l'OSSOM.

— Une assurance complémentaire qui couvre l'attaché et sa famille et prévoit :

— le remboursement des frais médicaux et d'hospitalisation pour ce qui reste à payer après l'intervention de la sécurité sociale;

— le rapatriement urgent;

— le versement d'un capital en cas de décès accidentel.

— Aménagements ponctuels de la carrière (remboursement de frais d'installation, mobilité, évaluation, ...).

— La valorisation pécuniaire, à concurrence de six ans maximum, de prestations effectuées dans le secteur privé pour autant que cette activité soit reconnue en relation avec l'exercice de la fonction; à cet effet tous les attachés expatriés ont été contactés afin qu'ils puissent faire valoir cette ancienneté.

— Enfin, une clause de garantie selon laquelle les émoluments nets résultant du nouveau contrat ne peuvent pas être inférieurs aux émoluments liés au précédent contrat.

La problématique de l'adaptation de l'indemnité de poste

Je reviens à présent sur la problématique de l'adaptation de l'indemnité de poste effectuée par le ministère fédéral des Affaires étrangères.

Une contestation a surgi concernant l'application de cette adaptation, décidée au mois de juin 2001 par le ministère des Affaires étrangères pour ses agents contractuels expatriés, c'est-à-dire à une époque où le nouveau régime n'était pas encore entré en vigueur. Cette adaptation, bien que décidée en juin 2001, avait un effet rétroactif au 1^{er} février 2001. Elle a été communiquée à nos services au mois de juillet 2001 seulement. Cette adaptation impliquait une forte augmentation de l'indemnité de poste de base et une modification parallèle des coefficients du coût de la vie local. Cette adaptation était inattendue car elle n'était plus intervenue depuis huit ans.

Il a dans un premier temps semblé inopportun d'appliquer cette adaptation pendant les quelques mois qui restaient jusqu'au 1^{er} décembre 2001, date du basculement dans le nouveau régime, car elle avait pour effet de mettre à mal les décisions prises par le gou-

vernement, qui étaient le résultat d'un équilibre tenant compte des revendications des AEC et des possibilités financières de la région.

Cette adaptation, qui entraînait pour la plupart des attachés une augmentation importante de leurs revenus, ne les incitait pas à adhérer au nouveau système, tout en suscitant d'autres problèmes pour quelques attachés qui, eux, enregistraient même une diminution de leurs revenus... D'où le souci d'exiger des attachés une renonciation à nouer une contestation relative à l'indemnité de poste relative à l'ancien régime.

La perspective a toutefois changé quand il est apparu que les services du ministère, qui se sont toujours logiquement basés sur les coefficients permettant le calcul de l'indemnité de poste, tels que transmis par le ministère des Affaires étrangères, ne disposeraient plus de la même base réglementaire et seraient empêchés de maintenir dans le futur un système en extinction. Pour les attachés qui n'adhéraient pas au nouveau système, il était devenu impératif d'appliquer l'adaptation fédérale de l'indemnité de poste.

Pour éviter toute ambiguïté et repartir sur des bases saines, il a été décidé d'appliquer l'adaptation en cause à tous les attachés, qu'ils souscrivent ou non au nouveau régime, et de ne plus exiger par conséquent la renonciation, devenue sans objet. De cette manière, la problématique de l'indemnité de poste était découplée de celle du nouveau contrat.

Cela m'amène à votre question concernant les raisons pour lesquelles la plupart des attachés n'ont pas signé le nouveau contrat.

Les raisons du peu d'enthousiasme suscité par le nouveau contrat

La situation actuelle est la suivante : cinq attachés ont signé le nouveau contrat, sur les vingt-deux attachés en service. Les nouveaux attachés à engager — cinq à court terme — se verront proposer le seul nouveau contrat.

Des quelques courriers reçus et des quelques contacts verbaux que nous avons eus, il ressort que c'est la disposition relative à la mutation dans l'intérêt du service appelée aussi « mobilité d'office », qui focalise l'attention.

Il s'agit de la disposition de l'annexe au contrat qui stipule que « l'attaché peut être amené à occuper un autre poste lorsque les nécessités du service l'exigent. Dans ce cas, la mutation est décidée par le gouvernement sur proposition du ministre du Commerce extérieur, après avis du Comité de suivi et d'évaluation ». Il est précisé en outre qu'« un délai raisonnable est donné à l'attaché désigné afin qu'il puisse prendre toutes les dispositions pratiques nécessaires en vue de son déménagement et celui de sa famille ». (*Rumeurs sur de nombreux bancs.*)

Mme la Présidente. — Chers Collègues, il avait été proposé en Bureau élargi d'envoyer cette question en commissions réunies, chargées du problème des attachés commerciaux. Nous avons demandé à Mme Bouarfa de transformer son interpellation en question orale.

Son texte raccourci contient néanmoins tellement de questions que le ministre a voulu y répondre de manière exhaustive.

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de

l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Le contrat proposé, et non imposé, à la signature des attachés est le résultat d'un équilibre entre, d'une part, des avancées pécuniaires et des améliorations de carrière non négligeables et, d'autre part, une actualisation de certains aspects de la fonction, qui implique un renforcement des systèmes de contrôle (inspection de poste) et une nouvelle procédure d'évaluation.

D'autres dispositions comme la mutation visent à encadrer et à renforcer l'objectivité d'une réalité existante. Il est bien précisé qu'une mutation dans l'intérêt du service ne peut être décidée que par le gouvernement et non pas par le ministre seul après avis du Comité de suivi et d'évaluation, ce qui est loin d'être insignifiant. On notera ainsi que dans la circulaire applicable aux attachés de l'AWEX, il est simplement indiqué que « le lieu d'affectation d'un AEC peut être modifié par l'employeur (fermeture de poste, redéfinition des priorités géographiques, ...) », sans autre précision concernant la procédure.

Outre la motivation qui doit obligatoirement présider à chaque décision de mutation dans l'intérêt du service, l'intention n'est évidemment nullement d'utiliser cette technique en contradiction avec l'esprit qui a sous-tendu son insertion dans le contrat.

La possibilité d'être muté à un moment de sa carrière fait partie de l'essence même de la profession d'attaché économique et commercial. L'absence de cette possibilité serait d'ailleurs incompatible avec la conservation d'une indemnité de poste immuable pendant toute la carrière. En effet, l'indemnité de poste est destinée à compenser non seulement les frais d'expatriation, mais aussi « la possibilité ou l'obligation d'être transféré d'un poste vers un autre poste ». Si cette possibilité d'être transféré n'existait plus, le paiement, prolongé de l'indemnité de poste finirait par constituer, au moins en partie, un avantage injustifié par rapport aux autres travailleurs.

Il n'aurait pas été normal qu'une revalorisation — qui, j'insiste, nécessite un effort financier substantiel de la région — soit octroyée sans qu'aucune contrepartie n'ait été sollicitée par l'employeur. Cette contrepartie reste à mon sens raisonnable et mesurée.

Réponse aux autres questions

La question a été posée de savoir si un consensus suffisant a été recueilli lors des contacts pris avec les attachés commerciaux. La consultation qui a eu lieu par l'entremise des trois représentants a permis de prendre en considération une série de problèmes concrets, mais n'implique évidemment pas que toutes les demandes aient pu être satisfaites.

Une difficulté majeure a été de dépasser le niveau des revendications particulières pour déboucher sur un dispositif de règles identiques pour tous. Cette démarche s'est révélée extrêmement ardue en raison de la diversité des situations vécues par chaque attaché, ainsi qu'en raison de la complexité des nombreux paramètres qui entrent en ligne de compte dans le calcul des traitements et indemnités.

Une solution globale a finalement été dégagée, qui permet une réelle revalorisation de la carrière tout en s'inscrivant, je le souligne encore, dans le cadre des possibilités financières de la région.

J'ai délibérément écarté l'éventualité d'une négociation individuelle du contrat, car cette option aurait débouché sur un régime « à la carte » en totale contradiction avec les objectifs de transparence et d'harmonisation, objectifs poursuivis aussi bien par la région que par les attachés eux-mêmes.

Vous posez par ailleurs une question relative au bien-fondé d'une contractualisation de la fonction d'attaché. Je relève d'abord que dans le cadre de la présente réforme, c'est le terme de « régime » qui est utilisé et non celui de « statut ». La fonction d'attaché est traditionnellement liée à un régime contractuel; c'était le cas dans l'ancien régime fédéral, c'est actuellement le cas à la Région wallonne et à la Région flamande. Les attachés de notre région ont par ailleurs souhaité conserver le principe du lien contractuel.

Concernant la crainte que vous exprimez de voir l'ancienneté des attachés plus anciens sacrifiée, je puis vous assurer que les anciennetés de tous les attachés ont été intégralement transposées dans les nouveaux contrats. Il est exact toutefois que la différence entre les anciennes et les nouvelles échelles de traitement est comparativement moins importante pour les attachés les plus anciens que pour les attachés en début ou en milieu de carrière.

En ce qui concerne enfin la situation actuelle, il faudra donc tenir compte de l'existence de deux régimes, l'un en extinction qui concernera les dix-sept attachés qui n'ont pas adhéré au nouveau régime. Leur situation continuera d'être régie par leur contrat actuel, toujours en vigueur. L'autre régime, le nouveau, sera un régime en expansion, puisqu'il concerne cinq des attachés en service et qu'il concernera tous les attachés à engager dans le futur.

Pour conclure, je tiens à préciser qu'à aucun moment, le nouveau contrat n'a été imposé à quiconque. Le choix de chaque attaché sera respecté et n'entraînera aucune conséquence négative sur les relations de travail. Un courrier a été envoyé dans ce sens aux attachés concernés.

En ce qui me concerne, je ne cacherai pas que cette situation a provoqué une certaine perplexité. J'ai un peu le sentiment, dans ce dossier, que malgré les efforts fournis pour faire passer l'information, des considérations alarmistes et passionnelles ont prévalu sur une analyse objective et indépendante du contenu du contrat.

Je le déplore, mais considère que la page est désormais tournée. Il importe à présent de se concentrer sur les nombreux défis à relever ensemble, avec la participation de tous les attachés et des services du ministère. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

Mme la Présidente. — Il faut prendre en compte que la réponse du ministre peut être un précédent juridique.

La parole est à Mme Sfia Bouarfa.

Mme Sfia Bouarfa. — Il y a quelques années, un sondage présentait Yves Mourousi comme la personne qui débitait le plus de mots à la minute, je pense que M. Gosuin l'a battu aujourd'hui.

Cela prouve que l'interpellation que j'avais déposée en premier lieu avait du sens dans la mesure où je pense que nombre de collègues

auraient voulu débattre de cette question. A travers mon intervention, je ne désire pas créer une polémique avec M. Gosuin, et je ne l'accuse de rien; mais nous sommes devant une situation qui concerne les attachés et qui me semblait devoir être éclaircie.

Monsieur le Ministre, je vous remercie pour les réponses.

Vous avez donné un cadastre d'un certain nombre de facilités et d'avantages dont bénéficient nos attachés commerciaux à l'étranger et je me réjouis de vous entendre parler de régime et non de statut.

En effet, en l'occurrence, ces gens n'ont pas de statut mais un régime, et il est bien question d'un régime de droit privé. Malgré ce que vous avez dit pour la revalorisation pécuniaire et des problèmes liés au fédéral, etc., je pense que la première attente de ces personnes concerne le contrat. J'en prends pour preuve, et vous venez de le confirmer, que cinq attachés seulement sur les 22 ont signé ce contrat, ce qui montre que le contrat que vous leur proposez ne les satisfait pas, même si, et j'en suis persuadée, ces attachés ont des facilités pécuniaires et toutes sortes d'aménagements, comme vous l'avez précisé, qui sont intéressants, voire plus intéressants que ceux d'un certain nombre de fonctionnaires ici.

Le fait de refuser de signer et dans des proportions importantes — 5 sur 22 — montre qu'il existe un problème; ils veulent un statut de fonctionnaire et une protection.

Comme tout le monde semble vouloir partir en week-end, je m'arrête là et les attachés commerciaux qui vont lire le compte rendu trouveront leurs réponses dans ce que vous avez dit.

Mme la Présidente. — Je pense que la réponse de six pages était documentée.

VOTES NOMINATIFS — NAAMSTEMMINGEN

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle les votes nominatifs sur les propositions dont l'examen est terminé.

Aan de orde zijn de naamstemmingen over de afgehaalde voorstellen.

PROPOSITION DE RESOLUTION RELATIVE A LA RESORPTION DE L'ARRIERE JUDICIAIRE DANS L'ARRONDISSEMENT DE BRUXELLES

Vote réservé

VOORSTEL VAN RESOLUTIE BETREFFENDE HET WEGWERKEN VAN DE GERECHTELIJKE ACHTERSTAND IN HET ARRONDISSEMENT BRUSSEL

Aangehouden stemming

Mme la Présidente. — Nous passons maintenant au vote sur l'amendement n° 1 de MM. Cerexhe, Grimberghs et Mme de Grootte.

Wij stemmen nu over het amendement nr. 1 van de heren Cerexhe, Grimberghs en mevrouw de Grootte.

De heer Walter Vandenbossche heeft het woord voor een verklaring voor de stemmingen.

De heer Walter Vandenbossche. — Mevrouw de Voorzitter, de CD&V-fractie zal tegen het voorstel van resolutie stemmen. Weliswaar zijn wij het volledig eens met de analyse van het probleem, maar wij kunnen niet instemmen met de in het voorstel van resolutie geformuleerde oplossingen.

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Dominiek Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mevrouw de Voorzitter, de Vlaams Blok-fractie sluit zich aan bij de verklaring van collega Vandenbossche.

Vervolgens moeten wij vandaag vaststellen dat er aan Nederlandse zijde in deze belangrijke materie absoluut geen meerderheid is. U kunt opwerpen dat zulks niet vereist is; het is in ieder geval een niet onbelangrijke vaststelling.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Albert Mahieu.

M. Albert Mahieu. — Madame la Présidente, il y a longtemps déjà que, par un vote unanime, le Parlement fédéral a réclamé la démission du procureur du Roi de Bruxelles, qualifié d'incompétent pour gérer le parquet de Bruxelles.

Dans ces conditions, je pense qu'il est vain d'espérer une résorption de l'arriéré judiciaire.

C'est la raison pour laquelle je m'abstiendrai.

Mme la Présidente. — Tout parlementaire a la liberté de s'exprimer mais si la personne mise en cause par celui-ci ne peut pas se défendre, cela rend la situation délicate.

La parole est à M. Benoît Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe. — Madame la Présidente, la résolution proposée aujourd'hui prévoit trois points :

— demander au gouvernement fédéral de prendre les mesures provisoires dont on a parlé ce matin;

— faire réaliser un audit sur le monde judiciaire;

— prendre des mesures structurelles.

Dans mon intervention de ce matin, j'ai précisé que, lors des travaux en commission et en groupe de travail, nous nous étions rendu compte que les participants à cette commission avaient des interprétations fondamentalement différentes au sujet de ces mesures structurelles, certains considérant que les mesures structurelles consistaient à réaliser une scission de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles, d'autres, qu'il s'agissait d'une modification de la loi sur l'emploi des langues.

C'est pour préciser la question que nous avons introduit cet amendement.

Il est procédé au vote nominatif.

Tot naamstemming wordt overgegaan.

62 membres sont présents.

62 leden zijn aanwezig.

34 répondent non.

34 antwoorden neen.

6 répondent oui.

6 antwoorden ja.

22 s'abstiennent.

22 onthouden zich.

En conséquence, l'amendement est rejeté.

Bijgevolg is het amendement verworpen.

Ont voté non :

Neen hebben gestemd :

MM. Adriaens, Arckens, Azzouzi, Béghin, Mmes Bouarfa, Braeckman, M. Bultot, Mmes Byttebier, Carthé, De Galan, MM. Daif, Decourty, Demol, Doulkeridis, Mme Emmery, M. Gatz, Mmes Grouwels, Huytebroeck, MM. Ide, Lahssaini, Lootens-Stael, Mme Meunier, M. Moock, Mme Mouzon, MM. Parmentier, Pesztat, Romdhani, Mmes Saïdi, Theunissen, MM. Van Assche, Vandenbossche, Van Roye, Vanraes et Mme Wynants.

Ont voté oui :

Ja hebben gestemd :

Mme Bastien, M. Cerexhe, Mme de Grootte, MM. Grimberghs, Hance et Mme Rorive.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

Mme Bertieaux, M. Boelpaep, Mme Caron, MM. Clerfayt, Cools, Cornelissen, Daems, de Lobkowicz, De Wolf, Mmes Derbaki Sbai, Lemesre, MM. Mahieu, Michel, Mme Molenberg, M. Ouezekhti, Mmes Riquet, Schepmans, MM. Smits, van Eyll, de Clippele, de Jonghe d'Ardoye d'Erp et de Patoul.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Alain Daems, pour justifier son abstention.

M. Alain Daems. — Madame la Présidente, si le groupe Ecolo a voté contre et que je me suis abstenu pour avoir l'occasion de

justifier cette abstention et expliquer le rejet global de cet amendement, c'est parce que l'on se trompe manifestement de débat.

Aujourd'hui, nous allons adopter une résolution pour résorber l'arriéré judiciaire, qui est bien réel. Nous avons tous convenu qu'il serait intéressant de poursuivre le débat sereinement dès que cet arriéré serait réduit, si pas complètement résorbé.

Cette discussion doit encore avoir lieu.

M. Benoît Cerexhe. — Comment allez-vous résoudre le problème de l'arriéré judiciaire ?

M. Alain Daems. — Avec les mesures temporaires énoncées dans la résolution que nous allons voter maintenant. Je le répète, on se trompe de débat, il faut d'abord résorber l'arriéré judiciaire. Nous discuterons ensuite tous ensemble et nous prendrons nos responsabilités sur le fond.

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Marion Lemesre.

Mme Marion Lemesre. — Nous nous sommes abstenus pour nous mettre en concordance avec les parlementaires fédéraux du Mouvement qui ont déposé une proposition de loi en ce sens. (*Exclamations.*)

Vote nominatif sur l'ensemble

Naamstemming over het geheel

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

Wij stemmen over het geheel van het voorstel van resolutie.

Il est procédé au vote nominatif.

Tot naamstemming wordt overgegaan.

62 membres sont présents.

62 leden zijn aanwezig.

51 votent oui.

51 stemmen ja.

7 votent non.

7 stemmen neen.

4 s'abstiennent.

4 onthouden zich.

En conséquence, la proposition de résolution est adoptée.

Bijgevolg is het voorstel van resolutie aangenomen.

La proposition A-262/1 (de Mme Persoons et M. Cerexhe) devient sans objet.

Het voorstel A-262/1 (van mevrouw Persoons en de heer Cerexhe) heeft geen voorwerp meer.

Ont voté oui :

Ja hebben gestemd :

MM. Adriaens, Azzouzi, Mmes Bastien, Bertieaux, M. Boelpaep, Mmes Bouarfa, Braeckman, M. Bultot, Mmes Byttebier, Caron, Carthé, MM. Clerfayt, Cools, Cornelissen, Mme De Galan, MM. Daems, Daïf, de Lobkowicz, De Wolf, Decourty, Mme Derbaki Sbai, M. Doulkeridis, Mme Emmery, MM. Gatz, Hance, Mme Huytebroeck, MM. Ide, Lahssaini, Mmes Lemesre, Meunier, M. Michel, Mmes Molenberg, Mouzon, MM. Moock, Ouezekhti, Parmentier, Pesztat, Mme Riquet, M. Romdhani, Mmes Rorive, Saïdi, Schepmans, M. Smits, Mme Theunissen, MM. van Eyll, Van Roye, Vanraes, Mme Wynants, MM. de Clippele, de Jonghe d'Ardoye d'Erp et de Patoul.

Ont voté non :

Neen hebben gestemd :

MM. Arckens, Béghin, Demol, Mme Grouwels, MM. Lootens-Stael, Van Assche et Vandenbossche.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

M. Cerexhe, Mme de Groote, MM. Grimberghs et Mahieu.

PROPOSITION DE RESOLUTION CONCERNANT LE MAINTIEN DU SERVICE PUBLIC INTEGRAL DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Vote nominatif sur l'ensemble

VOORSTEL VAN RESOLUTIE BETREFFENDE HET BEHOUD VAN HET GEHELE OPENBAAR-VERVOERSAANBOD IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST ALS OPENBARE DIENST

Naamstemming over het geheel

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

Wij stemmen over het geheel van het voorstel van resolutie.

Il est procédé au vote nominatif.

Tot naamstemming wordt overgegaan.

61 membres sont présents.

61 leden zijn aanwezig.

61 votent oui.

61 stemmen ja.

En conséquence, la proposition de résolution est adoptée.

Bijgevolg is het voorstel van resolutie aangenomen.

Ont voté oui :

Ja hebben gestemd :

MM. Adriaens, Arckens, Azzouzi, Mme Bastien, M. Béghin, Mme Bertieaux, M. Boelpaep, Mme Braeckman, M. Bultot, Mmes Byttebier, Caron, Carthé, MM. Cerexhe, Clerfayt, Cools, Cornelissen, Mme De Galan, MM. Daems, Daïf, Mme de Groote, MM. de Lobkowitz, De Wolf, Decourty, Demol, Mme Derbaki Sbai, M. Doukeridis, Mme Emmery, MM. Gatz, Grimberghs, Mme Grouwels, M. Hance, Mme Huytebroeck, MM. Ide, Lahssaini,

Mme Lemesre, MM. Lootens-Stael, Mahieu, Mme Meunier, M. Michel, Mme Molenberg, M. Moock, Mme Mouzon, MM. Ouezekhti, Parmentier, Pesztat, Mme Riquet, M. Romdhani, Mmes Rorive, Saïdi, Schepmans, M. Smits, Mme Theunissen, MM. Van Assche, Vandenbossche, van Eyll, Van Roye, Vanraes, Mme Wynants, MM. de Clippele, de Jonghe d'Ardoye d'Erp et de Patoul.

Mme la Présidente. — 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 sur convocation de la présidente.

Volgende plenaire vergadering op bijeenroeping van mevrouw de Voorzitter.

— *La séance plénière est levée à 20 h 45.*

De plenaire vergadering wordt om 20.45 uur gesloten.

0502/9151
I.P.M. COLOR PRINTING
☎ 02/218.68.00