Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Séance plénière du vendredi 21 février 2003

SEANCE DE L'APRES-MIDI

SOMMAIRE

Pages

EXCUSES 773

QUESTIONS D'ACTUALITE

— De M. Joël Riguelle à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « le courrier à la STIB du ministre de l'Intérieur sur le service contrôle et interventions » 773

Question d'actualité jointe de M. Michel Moock, concernant « le service contrôle et interventions de la STIB » 773

— De M. Dominiek Lootens-Stael à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « les déclarations d'un capitaine des pompiers sur des exercices catastrophes à la STIB » 775

— De Mme Geneviève Meunier à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « l'expérience du réseau de nuit sur la ligne 71 de la STIB » 775

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Plenaire vergadering van vrijdag 21 februari 2003

NAMIDDAGVERGADERING

INHOUDSOPGAVE

Blz.

VERONTSCHULDIGD 773

DRINGENDE VRAGEN

— Van de heer Joël Riguelle 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 minister van Binnenlandse Zaken aan de MIVB over de dienst controle en bewaking » 773

Toegevoegde dringende vraag van de heer Michel Moock, betreffende « de dienst controle en bewaking van de MIVB » 773

— Van de heer Dominiek Lootens-Stael aan de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de verklaring van een brandweerkapitein over rampenoefeningen bij de MIVB » 774

— Van mevrouw Geneviève Meunier aan de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « het experiment van het nachtelijk openbaar vervoer op lijn 71 van de MIVB » 775

Pages

— De M. Jos Van Assche à M. Alain Hutchinson, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Logement, concernant « les problèmes récents d'éclairage public qui ont touché une série de communes et de quartiers pendants plusieurs heures » 777

— De Mme Marie-Rose Geuten à M. Alain Hutchinson, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Logement, concernant « la sécurisation des immeubles de logements sociaux » 777

— De Mme Bernadette Wynants à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président 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'éventuel apport régional en vue de l'informatisation des bibliothèques publiques » 778

— De Mme Adelheid Byttebier à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « les dernières statistiques concernant la sécurité des piétons dans le trafic bruxellois » 780

— De M. Michel Lemaire à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président 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 construction de parkings au profit de l'Ecole européenne à Woluwe-Saint-Lambert » 781

— De Mme Anne-Françoise Theunissen à M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement, concernant « les conséquences éventuelles de la suppression d'emploi chez « Philips Components Industrial » » 781

INTERPELLATIONS

— 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 plan d'austérité de la SNCB et ses conséquences inacceptables quant au RER » 782

Interpellation jointe de M. Denis Grimberghs, concernant « l'évolution des négociations relatives à la mise sur pied du réseau express régional » 782

Interpellation jointe de Mme Geneviève Meunier, concernant « la concrétisation et la programmation du plan d'investissement de la SNCB à Bruxelles » 782

Blz.

— Van de heer Jos Van Assche aan de heer Alain Hutchinson, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting, betreffende « de recente problemen met de openbare verlichting gedurende meerdere uren in een aantal gemeenten en wijken » 777

— Van mevrouw Marie-Rose Geuten aan de heer Alain Hutchinson, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting, betreffende « de veiligheid in de appartementsgebouwen met sociale woningen » 777

— Van mevrouw Bernadette Wynants 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 eventuele bijdrage van het gewest voor de informatisering van de openbare bibliotheken » 779

— Van mevrouw Adelheid Byttebier aan de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de laatste cijfers omtrent de veiligheid van de voetgangers in het Brussels verkeer » 780

— 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 « de aanleg van parkeerplaatsen voor de Europese school te Sint-Lambrechts-Woluwe » 781

— Van mevrouw Anne-Françoise Theunissen aan de heer Eric Tomas, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting, betreffende « de eventuele gevolgen van het verdwijnen van arbeidsplaatsen bij « Philips Components Industrial » » 782

INTERPELLATIES

— Van de heer Jean-Pierre Cornelissen tot de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « het besparingsplan van de NMBS en de onaanvaardbare gevolgen ervan voor het GEN » 783

Toegevoegde interpellatie van de heer Denis Grimberghs, betreffende « de evolutie van de onderhandelingen over de aanleg van het gewestelijk expresnet » 783

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Geneviève Meunier, betreffende « de uitvoering en de planning van het investeringsplan van de NMBS in Brussel » 783

Pages

—

Discussion — *Orateurs* : **MM. Jean-Pierre Cornelissen, Denis Grimberghs, Mme Geneviève Meunier, MM. Marc Cools, Jos Van Assche, Michel Moock, Christos Doulkeridis, 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 783

ORDRE DU JOUR MOTIVE

— Dépôt 798

QUESTIONS ORALES

— De Mme Dominique Braeckman 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'accessibilité des sites internet régionaux aux aveugles et malvoyants » 799

— De M. Benoît Cerexhe à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « l'installation en Région bruxelloise de radars automatiques » 800

— De M. Denis Grimberghs 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'évaluation des accords du non-marchand » 801

— De M. Bernard Ide à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « l'interdiction à tout utilisateur ou visiteur d'établir, à partir de tout autre site, un lien vers le site internet de la STIB » 802

— De M. Benoît Cerexhe à M. Alain Hutchinson, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Logement, concernant « l'existence dans le secteur du logement social d'un fichier de locataires indésirables » 803

Blz.

—

Bespreking — *Sprekers* : **de heren Jean-Pierre Cornelissen, Denis Grimberghs, mevrouw Geneviève Meunier, de heren Marc Cools, Jos Van Assche, Michel Moock, Christos Doulkeridis, Jos Chabert,** minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp 783

GEMOTIVEERDE MOTIE

— Indiening 798

MONDELINGE VRAGEN

— Van mevrouw Dominique Braeckman 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 toegankelijkheid van gewestelijke webstekken voor de blinden en slechtzienden » 799

— Van de heer Benoît Cerexhe aan de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de plaatsing van flitspalen in het Hoofdstedelijk Gewest » 800

— Van de heer Denis Grimberghs 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 evaluatie van de akkoorden met de non-profitsector » 801

— Van de heer Bernard Ide aan de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « het verbod voor elke gebruiker of bezoeker om een link te leggen vanaf enig andere website naar de website van de MIVB » 802

— Van de heer Benoît Cerexhe aan de heer Alain Hutchinson, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Huisvesting, betreffende « het bestaan van een bestand in de socialehuisvestingssector met ongewenste huurders » 804

Pages

—

VOTES NOMINATIFS

— sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance (de Mme Magda De Galan) déterminant le jour de fête de la Région de Bruxelles-Capitale (nos A-340/1 et 2 – 2001/2002) 805

— sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à : l'Accord entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et la République du Costa Rica concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Bruxelles, le 26 avril 2002 (nos A-381/1 et 2 – 2002/2003) 806

— sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment au : Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, fait à New York, le 15 novembre 2000 (nos A-391/1 et 2 – 2002/2003) 806

— sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à : l'Accord interne entre les représentants des gouvernements des Etats membres, réunis au sein du Conseil, relatif aux mesures à prendre et aux procédures à suivre pour la mise en œuvre de l'Accord de Partenariat ACP-CE, fait à Bruxelles le 18 septembre 2000 (nos A-395/1 et 2 – 2002/2003) 807

— sur l'ensemble du projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme (nos A-396/1 et 2 – 2002/2003) 808

— sur l'ensemble de la proposition de résolution concernant l'implantation des institutions européennes à Bruxelles (n° A-403/1 – 2002/2003) 808

Blz.

—

NAAMSTEMMINGEN

— over het geheel van het voorstel van ordonnantie (van mevrouw Magda De Galan) tot vaststelling van de feestdag van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nrs. A-340/1 en 2 – 2001/2002) 805

— over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met : de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Costa Rica inzake de wederzijdse bevordering en bescherming van investeringen, opgemaakt te Brussel op 26 april 2002 (nrs. A-381/1 en 2 – 2002/2003) 806

— over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met : het Aanvullend Protocol bij de Overeenkomst van de Verenigde Naties ter bestrijding van de transnationale georganiseerde misdaad met het oog op het voorkomen, onderdrukken en bestraffen van de mensenhandel en in het bijzonder de handel in vrouwen en kinderen, gedaan te New York, op 15 november 2000 (nrs. A-391/1 en 2 – 2002/2003) 806

— over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met : het Intern Akkoord tussen de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad bijeen, inzake maatregelen en procedures voor de tenuitvoerlegging van de ACS-EG-Partnerschapsovereenkomst, opgemaakt te Brussel op 18 september 2000 (nrs. A-395/1 en 2 – 2002/2003) 807

— over het geheel van het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 29 augustus 1991 houdende organisatie van de planning en de stedenbouw (nrs. A-396/1 en 2 – 2002/2003) 808

— over het geheel van het voorstel van resolutie betreffende de vestiging van de Europese instellingen in Brussel (nr. A-403/1 – 2002/2003) 808

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 21 février 2003.

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van vrijdag 21 februari 2003 geopend.

EXCUSES

VERONTSCHULDIGD

Mme la Présidente. — Ont prié d'excuser leur absence : MM. Didier Gosuin, Philippe Smits, Rufin Grijp, Mmes Brigitte Grouwels, Anne-Sylvie Mouzon et Audrey Rorive.

Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid : de heren Didier Gosuin, Philippe Smits, Rufin Grijp, mevr. Brigitte Grouwels, Anne-Sylvie Mouzon en Audrey Rorive

.

QUESTIONS D'ACTUALITE

DRINGENDE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de dringende vragen.

QUESTION D'ACTUALITE DE M. JOEL RIGUELLE A 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 A LA STIB DU MINISTRE DE L'INTERIEUR SUR LE SERVICE CONTROLE ET INTERVENTIONS »

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JOEL RIGUELLE 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 MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN AAN DE MIVB OVER DE DIENST CONTROLE EN BEWAKING »

QUESTION D'ACTUALITE JOINTE DE M. MICHEL MOOCK CONCERNANT « LE SERVICE CONTROLE ET INTERVENTIONS DE LA STIB »

DRINGENDE TOEGEVOEGDE VRAAG VAN DE HEER M. MICHEL MOOCK BETREFFENDE « DE DIENST CONTROLE EN BEWAKING VAN DE MIVB »

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

M. Joël Riguelle. — Madame la Présidente, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, vous aurez constaté comme moi, en lisant la presse, que le ministre de l'Intérieur, M. Duquesne, a écrit officiellement à la STIB, en faisant bon nombre de remarques sur son service de contrôle. Il traitait notamment du mode de recrutement, de la formation, des garanties de moralité. Il adressait aussi — implicitement ou explicitement — à la STIB un reproche quant à la confusion entre le rôle de contrôleur et un rôle éventuel de policier.

L'autre aspect des choses qui avait également été révélé dans des articles de presse, concernait la baisse sensible du nombre de stewards, qui, heureusement pour un certain nombre d'entre eux, ont trouvé un emploi de longue durée au sein de la STIB, puisque certains ont notamment été recrutés comme chauffeurs. Néanmoins, cet état de fait a diminué le nombre de stewards en service sur les lignes et altéré ce sentiment de sécurité qui avait pu être induit par leur présence.

Ma question est simple : par rapport aux dispositifs pris par la STIB sous votre responsabilité, Monsieur le Ministre, en termes de sécurisation de notre transport en commun, quelle réponse le gouvernement compte-t-il faire à M. Duquesne en ce qui concerne les reproches précis qui ont été adressés à la STIB; par ailleurs, y a-t-il une intention de retrouver un nombre suffisant de stewards sur les lignes de la STIB ?

Mme la Présidente. — La parole est à M. Michel Moock pour poser sa question jointe.

M. Michel Moock. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, certaines parties de ce qui vient d'être dit par M. Riguelle étaient extraites d'articles de journaux et nous avions donc repris exactement les mêmes éléments.

Vous savez que le ministre de l'Intérieur a proposé qu'on demande à la STIB de s'organiser plutôt sous une forme de société de gardiennage avec des missions bien précises.

La STIB semble ne pas être tout à fait d'accord sur ce principe, mais est disposée à répondre à cette question.

Nous aurions ainsi l'avantage de savoir exactement quelles sont les missions qu'elle peut accomplir de son propre chef et quelles sont celles pour lesquelles elle devrait éventuellement demander l'accord au ministère de l'Intérieur. J'aimerais vous entendre à ce sujet.

Concernant le problème des stewards, que j'avais évoqué dans ma question, le fait est qu'un grand nombre d'entre eux vont quitter leur poste au 31 juillet 2003, que la STIB reste demandeuse de ce genre de service mais qu'elle dit ne pas avoir d'argent pour l'assurer.

Je voudrais savoir ce qu'il en est exactement. Par ailleurs, ne serait-il pas souhaitable que les personnes engagées en tant que stewards aient l'espoir d'avoir un jour une formation qui leur permette d'obtenir un poste fixe où elles puissent être nommées.

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

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la Présidente, Mes Chers Collègues, effectivement, le ministre de l'Intérieur a récemment adressé un courrier à la STIB relatif à la répartition des tâches en matière de maintien de l'ordre dans les transports en commun. Dans ce courrier, il est stipulé que les agents de la STIB, qui exercent une mission de contrôle et de surveillance, doivent se conformer strictement aux missions qui leur sont prescrites, conformément à la loi du 10 avril 1990.

La répartition des tâches fait déjà depuis un certain temps l'objet de réunions de coordination entre la STIB et les délégués du ministère de l'Intérieur. A ce propos, un protocole d'accord a été conclu avec le Comité P, qui veille au bon fonctionnement des services de police. En ce sens, je me permets de dire que le courrier du ministre Duquesne surprend. En effet, il ne se réfère nulle part aux négociations qui ont lieu entre la STIB et ses services. En outre, la lettre contient une nouvelle interprétation de la législation puisque la circulaire du ministre compétent à l'époque stipulait que la STIB ne relevait pas de l'obligation d'autorisation.

Néanmoins, la STIB respectera la loi. Si les autorités fédérales modifient l'interprétation de l'application de cette loi, comme semble l'indiquer le courrier de M. Duquesne, la STIB introduira les demandes d'autorisation nécessaires. Dès lors, nous demandons davantage de clarté au ministre Duquesne quant à l'interprétation qu'il donnera dorénavant à la loi en question.

J'estime que l'Etat fédéral doit effectuer les efforts nécessaires afin d'augmenter l'efficacité de la brigade de métro. Cette unité de police, qui compte actuellement 120 agents, ne dispose que de 17 agents actifs en permanence étant donné que le système d'équipe de 7 jours — 24 heures sur 24. En outre, ils doivent assurer la surveillance de l'importante gare SNCB de Bruxelles-Midi et consacrer une part considérable de leur temps à des tâches administratives. J'estime, dès lors, que l'effectif de la brigade policière de métro doit être augmenté afin que ses agents puissent encore plus visiblement qu'aujourd'hui être présents sur le réseau du métro.

J'écrirai donc au ministre Duquesne afin de solliciter une augmentation d'effectifs de la brigade de métro et des moyens qui lui sont attribués.

M. Moock a posé des questions relatives au statut des stewards. Il faut rappeler que les stewards ne font pas partie des services de surveillance de la STIB, ils ne sont dès lors pas autorisés à intervenir. Le courrier du ministre Duquesne ne concerne donc pas les stewards ni leur statut.

Leur mission consiste uniquement à aider où ils se trouvent les clients et à rassurer les usagers des transports en commun par leur présence. Leur fonction a été créée, au départ, afin d'assurer leur réinsertion professionnelle — et vous venez de dire que cette opération connaît un certain succès — sur le marché du travail et cette fonction a donc par définition, un caractère temporaire. Les résultats de l'intégration sont connus, il y a aujourd'hui environ une centaine de stewards qui ont été récemment engagés — dont 35 entre-temps l'ont été définitivement par la STIB, notamment comme conducteurs. L'efficacité de cette intégration professionnelle peut donc être évaluée favorablement.

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

M. Joël Riguelle. — Madame la Présidente, je me réjouis d'avoir reçu une réponse intéressante.

Concernant les stewards, nous souhaitons que l'opération se poursuive même si on ne peut les pérenniser.

Par ailleurs, concernant la missive du ministre Duquesne, j'entends de votre part, et en termes fort diplomatiques, une réponse du berger à la bergère. Effectivement, cela donne l'impression que M. Duquesne est le « bifidus » inactif du gouvernement : ce qu'il fait à l'intérieur ne se voit pas à l'extérieur, et on est obligé de le faire à sa place ! (*Applaudissements sur les bancs CDH.*)

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

M. Michel Moock. — Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse détaillée. Je vous demande simplement de rester à l'écoute, d'observer et d'être sûr que les emplois des stewards qui arriveront en fin de contrat seront renouvelés ou remplacés par d'autres, mais il ne faut pas que cette fonction reste inoccupée vu le travail très important qu'ils font.

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

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Je souhaite simplement confirmer que l'évaluation que j'ai faite était positive en ce qui concerne les stewards.

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENSSTAEL AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP BE-

TREFFENDE « DE VERKLARING VAN EEN BRANDWEERKAPITEIN OVER RAMPENOEFENINGEN BIJ DE MIVB »

QUESTION D'ACTUALITE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT « LES DECLARATIONS D'UN CAPITAINE DES POMPIERS SUR DES EXERCICES CATASTROPHES A LA STIB »

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Dominiek Lootens-Stael heeft het woord voor het stellen van de vraag.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mevrouw de Voorzitter, naar aanleiding van de enorme metrobrand in het Zuid-Koreaanse Daegu waarbij meer dan 130 doden vielen, verklaarde een kapitein van de Brusselse brandweer dat de MIVB tekortschiet wat metrobrandoefeningen betreft. Die verklaring lazen we deze week in De Morgen.

De MIVB beweert bij hoog en bij laag dat er jaarlijks metrobrandoefeningen plaatsvinden, maar de kapitein van de Brusselse brandweer zegt dat daar alleen op papier sprake van is. Hij werkt sinds 1985 bij de Brusselse brandweer en kan zich maar twee van dergelijke oefeningen herinneren.

Kan de minister mij zeggen of die informatie correct is ? Zoja, waarom vinden die oefeningen niet jaarlijks plaats zodat de risico's in geval van brand beperkt blijven ?

Mevrouw de Voorzitter. — Minister Jos Chabert heeft het woord.

De heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de Voorzitter, de MIVB houdt geregeld realistische brand- en evacuatieoefeningen. Er moet wel een onderscheid worden gemaakt tussen de oefeningen die de MIVB zelf organiseert en de grote rampoefeningen die onder de bevoegdheid vallen van de gouverneur. Waarschijnlijk maakt de informant van *De Morgen* niet het onderscheid tussen die twee soorten oefeningen.

De laatste grote rampoefening die onder de bevoegdheid valt van de gouverneur, vond plaats in 2000. In 2003 zal opnieuw zulke oefening worden gehouden. Ik herinner mij die catastrofe-oefening die plaatsvond in 2000 in Oudergem zeer goed. Heel wat diensten waren daarbij betrokken. Sedert 1985 hebben vijf dergelijke oefeningen plaatsgevonden. Bij zulke grote oefening worden heel wat mensen, middelen en diensten ingezet. Zijn daarbij onder andere betrokken de brandweer, de politie, klinieken en uiteraard de MIVB. Het zou zeker niet evident zijn zoiets geregeld te organiseren.

Meermaals per jaar worden er bij de MIVB wel oefeningen georganiseerd voor het testen van de interne procedures. Dat soort interne oefeningen haalt weliswaar niet de pers.

Ter informatie van de vraagsteller kan ik verder nog meedelen dat sedert de bouw van het eerste metrostel in de jaren zeventig zowel de MIVB-directie als de constructeurs altijd de hoogste eisen hebben gesteld aan de brandbeveiliging van de metrostellen. In het kader van de brandbeveiliging van alle materialen, met inbegrip van de bekleding van de metrorijtuigen, voldoen alle materialen aan de A1-norm. Dat is de hoogste norm inzake brandweerstand. Belangrijk om weten is ook dat de huidige signalisatie in de metro en de premetro helemaal conform is aan het desbetreffende koninklijk besluit van juli 1997. Alle punctuele problemen werden conform dat koninklijk besluit geregeld.

Verder werd ook de communicatie ter attentie van de reizigers aangepast. Er worden geregeld veiligheidsconsignes gegeven aan de reizigers. Zo wordt het rookverbod geregeld herhaald. Ziedaar een paar elementen die aantonen dat de veiligheid in de Brusselse metro optimaal is. Volmaakt zal het nooit zijn en menselijke fouten kunnen we niet uitsluiten. Alleszins is er wel aandacht voor een maximale veiligheid. Ik zal de gouverneur er ook nog op wijzen dat het aangewezen is regelmatig grote rampoefeningen te organiseren, weliswaar rekening houdend met de budgettaire middelen.

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

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mevrouw de Voorzitter, ik dank de minister voor zijn omstandig antwoord waarin hij duidelijk heeft gemaakt dat er twee soorten oefeningen zijn, enerzijds de kleine evacuatieoefeningen, anderzijds de grootschalige rampenoefeningen die onder de bevoegdheid vallen van de gouverneur.

Ik veroorloof mij een suggestie te doen. Als blijkt dat de gouverneur om welke redenen ook — budgettaire of andere — niet geregeld grote oefeningen organiseert, kan het nuttig zijn dat de MIVB zelf een initiatief neemt om in overleg met de brandweer een soort tussenliggende oefening te organiseren.

QUESTION D'ACTUALITE DE MME GENEVIEVE MEUNIER A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT « L'EXPERIENCE DU RESEAU DE NUIT SUR LA LIGNE 71 DE LA STIB »

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW GENEVIEVE MEUNIER AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP BETREFFENDE « HET EXPERIMENT VAN HET NACHTELIJK OPENBAAR VERVOER OP LIJN 71 VAN DE MIVB »

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Geneviève Meunier pour poser la question.

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, ma question d'actualité porte sur l'expérience du réseau de nuit sur la ligne 71.

Le contrat de gestion de la STIB que vous avez adopté il y a déjà plus de deux ans, Monsieur le Ministre, ainsi que les récentes déclarations que vous avez faites à différents parlementaires sur le sujet laissaient présager un marché porteur pour les « sorteurs » bruxellois, en particulier pour les jeunes.

Or, ce que la presse relatait, cette semaine, concernant l'expérience pilote de nuit sur la ligne 71 est extrêmement décevant. Il s'agit d'une seule ligne de bus qui n'est reliée à rien, dont le trajet est limité à une seule soirée, le vendredi soir, jusqu'à trois heures du matin, dont le coût est assez exorbitant puisqu'il s'agit de 3 euros par trajet et qui ne serait même pas accessible aux abonnés. Par ailleurs, l'expérience serait limitée dans le temps.

Ecolo pense que cette expérience est, dès le départ, vouée à l'échec. Je ne voudrais pas jouer les Cassandre, mais je me demande si cet échec n'a pas été programmé pour démontrer, après quelques mois, l'inutilité de ce projet.

Aussi, Monsieur le Ministre, j'aurais voulu savoir s'il n'y avait pas moyen de modifier rapidement ce projet, principalement sur deux points :

1. Le prix. Celui-ci ne pourrait-il être diminué ?

2. Anticiper un véritable réseau et déjà élargir l'expérience de cette ligne 71 à d'autres lignes, afin qu'elle ait plus de chances de succès. Car telle quelle, elle intéressera finalement très peu de jeunes.

Je voudrais terminer par une suggestion que certains parlementaires avaient faite en commission de l'Infrastructure : organiser en la matière une table ronde avec les jeunes afin de leur demander leur avis concernant le réseau de nuit.

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

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la Présidente, Mes Chers Collègues, le contrat de gestion de la STIB prévoit que, dans le cadre de ses missions tactiques en matière de mobilité, celle-ci doit veiller à améliorer l'attractivité de son réseau par le développement de services nouveaux (art. 3.1.5.). La création d'un réseau de nuit a été évoquée dans cette perspective et la présente proposition s'inscrit dans ce contexte.

Deux propositions de réseau de nuit, l'une présentant un tracé composé de lignes spécifiques pour ce type de réseau, l'autre regroupant une sélection de lignes propres au réseau de jour, ont été élaborées sur la base d'une étude de la STIB, qui a mis en évidence la localisation de la population cible, dont la demande potentielle pour ce type de service est la plus élevée, ainsi que la spatialisation des lieux de loisirs « nocturnes ». Cette étude fait, notamment, apparaître que l'axe desservi par la ligne n° 71 est de loin le plus attractif et présente le plus gros potentiel de déplacements de nuit.

Par ailleurs, l'enquête menée lors de l'opération « nuit blanche » (nuit du 5 au 6 octobre 2002) a permis d'identifier les souhaits principaux des utilisateurs potentiels d'un réseau de nuit à Bruxelles : la nuit du vendredi au samedi ainsi que la plage horaire 0 h 30 – 3 h 00 recueillent la majorité des suffrages.

Les premières conclusions en termes de demande potentielle pour ce type de produit restent néanmoins assez fragiles et peu précises.

Afin de ne pas déployer à grands frais un réseau de nuit qui ne correspondrait pas aux besoins de la clientèle, les services de la STIB suggèrent de travailler de façon empirique, de commencer par un essai réel sur une ligne identifiée comme probablement à haut potentiel pour le public cible visé et d'attendre les résultats de cet essai avant de poursuivre la démarche à une échelle supérieure.

Les organes de gestion de la STIB se pencheront prochainement sur la proposition de mettre en place, pour une période d'essai de huit mois (jusqu'à fin 2003), un service consistant dans la prolongation de l'exploitation de la ligne n° 71, suivant l'itinéraire existant, à raison de deux passages par heure, à partir de 0 h 30 jusqu'à 3 h 00 du matin, la nuit du vendredi au samedi.

La mise en œuvre de ce projet commencerait le 21 mars 2003.

A l'instar de la ligne d'autobus numéro 12 entre Brussels Airport et NATO, le nouveau produit serait différencié du réseau régulier par une tarification particulière.

Par ailleurs, afin de limiter la perception à bord des véhicules, le coût du titre acheté en prévente correspondrait à la valeur de deux tickets simples de 1,40 EUR, soit 2,80 EUR, tandis que le montant à acquitter à bord des véhicules serait de 3 EUR.

Mme Meunier estime que le prix est exorbitant. Je considère, au contraire, que la mesure revêt précisément un caractère social car elle offre l'opportunité à des personnes, par exemple des jeunes qui sortent, qui ne possèdent pas de voiture et ne peuvent ou ne veulent pas payer un taxi, de rentrer chez elles le soir, à un prix démocratique qui est inférieur à celui de deux verres de bière ou de limonade, par exemple. Le prix d'un taxi est nettement plus élevé et que dire du coût d'une voiture, sans parler des dangers liés à son utilisation.

Pour assurer un maximum de sécurité, la montée à bord des véhicules se ferait uniquement par la portière avant.

Votre suggestion d'organiser une table ronde avec des jeunes est excellente mais je pense qu'il vaut mieux attendre que le premier essai ait eu lieu, de manière à pouvoir tenir compte des réactions.

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

Mme Geneviève Meunier. — Le contrat de gestion annonçait un réseau de nuit. Estimez-vous qu'une seule ligne constitue un réseau de nuit ? La ligne 71 est un bon exemple mais cette expérience pilote sur une seule ligne est vouée à l'échec. La ligne aurait au moins dû être reliée à la grande ceinture ou à l'axe nord-sud.

En ce qui concerne le prix de 3 EUR, je rappelle que le public cible est celui des jeunes. Deux jeunes auraient intérêt à prendre ensemble un taxi, cela leur reviendrait moins cher. Le prix n'est pas attractif. Je rappelle qu'assurer un réseau de nuit est aussi une mission de service public. Le prix cité sera dissuasif pour les jeunes.

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE AAN DE HEER ALAIN HUTCHINSON, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR HUISVESTING BETREFFENDE « DE RECENTE PROBLEMEN MET DE OPENBARE VERLICHTING GEDURENDE MEERDERE UREN IN EEN AANTAL GEMEENTEN EN WIJKEN »

QUESTION D'ACTUALITE DE M. JOS VAN ASSCHE A M. ALAIN HUTCHINSON, SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DU LOGEMENT CONCERNANT « LES PROBLEMES RECENTS D'ECLAIRAGE PUBLIC QUI ONT TOUCHE UNE SERIE DE COMMUNES ET DE QUARTIERS PENDANT PLUSIEURS HEURES »

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, vorige maandag is de openbare verlichting in Koekelberg, Anderlecht, Molenbeek en een aantal wijken van Brussel-Stad uitgevallen. Ik moet daarbij wel de kanttekening maken dat de gewestwegen en –lanen verlicht bleven, omdat de lichten er aangesloten zijn op een autonoom elektriciteitsverlichtingsnet.

De pers heeft uitvoerig bericht hoe de telefoonlijnen bij Electrabel roodgloeiend stonden. Volgens de woordvoerder van Sibelgaz, de verdeler van gas en elektriciteit, was het mankement te wijten aan de firma Elia die de leidingen beheert en verantwoordelijk is voor het elektrisch telefonisch signaal dat de transformatoren van Sibelgaz voor de verlichting in werking zet. Om een of andere reden is dat signaal achterwege gebleven of althans niet tijdig gegeven, want de panne heeft bijna drie uur geduurd.

Mijnheer de Staatssecretaris, ik veronderstel dat u contact met de betrokken firma hebt genomen en gevraagd hebt naar de reden van de panne. Dergelijke pannes zijn allesbehalve wenselijk voor het sociaal leven en het normaal verloop van het woon– en werkverkeer.

Wellicht hebt u de firma ook ondervraagd over eventuele maatregelen om zulke situaties te vermijden. Hebt u bijvoorbeeld geïnformeerd of de firma niet over een alternatief systeem beschikt om in geval van een langdurig defect of sabotage de verlichting toch op te starten ?

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Alain Hutchinson, staatssecretaris, heeft het woord.

De heer Alain Hutchinson, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting. — Mevrouw de Voorzitter, de stroomonderbreking waarnaar de heer Van Assche verwijst, gebeurde inderdaad op het transportnet dat door Elia wordt beheerd, en valt bijgevolg onder de bevoegdheid van de federale overheid.

Een dergelijke onderbreking zorgt uiteraard voor ongemakken, maar er is niets uitzonderlijks aan. Dergelijke onderbrekingen gebeuren ongeveer een keer per dag in Brussel. Ter vergelijking : in Parijs gebeurt dat een tiental keer per dag. Ze zijn meer of minder spectaculair naar gelang van de plaats en het uur waarop ze zich voordoen. Meestal duren ze slechts enkele minuten tot maximaal enkele uren. De onderbrekingen bewijzen de technische complexiteit van het netbeheer. Ze kunnen niet worden uitgelegd als een tekortkoming en worden meestal veroorzaakt door een onevenwicht tussen de vraag en het aanbod op het net of door beschadigingen als gevolg van wegeniswerken. De herstellingen worden dagelijks uitgevoerd.

Al wordt een verschil gemaakt tussen vervoer en distributie, toch bestaat er maar één fysisch netwerk en daarom wordt er geregeld overleg gepleegd tussen de intercommunale en Elia.

Om te besluiten wijs ik erop dat het om een technisch probleem ging dat eigen is aan het beheer van het elektriciteitsnetwerk, en dus zeker niet om een wederkerend probleem dat aan de staat van het net te wijten zou zijn.

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

De heer Jos Van Assche. — Mijnheer de Staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. Toch blijf ik op mijn honger. Het moet toch mogelijk zijn te voorzien in een parallel circuit voor het geven van het signaal, zodat de lichten alsnog worden opgestart.

Dat is zeker nodig voor gemeenten zoals Molenbeek en Anderlecht waar — en ik blijf binnen het traditionele politiek correcte taalgebruik — het onveiligheidsgevoel wel niet de pan uitrijst, maar toch behoorlijk groot is. Dergelijke situaties dragen natuurlijk niet bij tot een groter veiligheidsgevoel bij de burgers.

QUESTION D'ACTUALITE DE MME MARIE-ROSE GEUTEN A M. ALAIN HUTCHINSON, SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DU LOGEMENT CONCERNANT « LA SECURISATION DES IMMEUBLES DE LOGEMENTS SOCIAUX »

DRINGENDE VRAAG VAN DE MEVROUW MARIE-ROSE GEUTEN AAN DE HEER ALAIN HUTCHINSON, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR HUISVESTING BETREFFENDE « DE VEILIGHEID IN APPARTEMENTSGEBOUWEN MET SOCIALE WONINGEN »

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Marie-Rose Geuten pour poser la question.

Mme Marie-Rose Geuten. — Madame la Présidente, Monsieur le Secrétaire d'Etat, l'incendie survenu à Mons, il y a peine plus de 24 heures, met en évidence la question de la sécurité dans les logements sociaux pour des raisons de vétusté et de vandalisme, les immeubles se trouvent effectivement dans un état comportant des risques pour la sécurité. L'immeuble qui a brûlé fut construit en 1963 et n'était manifestement pas en état de résister à l'incendie.

En outre, les appareils de détection et d'extinction des feux n'étaient pas en état de fonctionnement. C'est peut-être le moment de transposer les choses à la Région bruxelloise et de se poser certai-

nes questions à propos de la sécurité des logements sociaux. D'après vous, la situation est-elle connue en Région bruxelloise ? De manière plus pointue, les extincteurs d'incendie sont-ils en bon état de fonctionnement ? Les voies et les issues de secours sont-elles fléchées et dégagées ? Procède-t-on régulièrement à des exercices d'évacuation de manière à vérifier que tout le monde connaît bien la procédure ? Enfin, avez-vous une connaissance suffisante des bâtiments de manière à programmer, si nécessaire, une remise à niveau en fonction de l'âge et de l'état des bâtiments ?

Mme la Présidente. — La parole est à M. Alain Hutchinson, secrétaire d'Etat.

M. Alain Hutchinson, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Logement. — Madame la Présidente, je voudrais dire à Mme Geuten que je ne pense pas que ce soit le moment adéquat pour faire le bilan en cette matière.

C'est comme pour les sans domicile fixe : on se préoccupe de leurs problèmes dès qu'il commence à geler, mais dès l'arrivée des beaux jours, on les oublie et on cesse d'en parler. Mais ils sont toujours là !

Ce n'est pas parce qu'un immeuble a brûlé que, soudainement, nous commençons à réfléchir à la question. Nous nous occupons du problème depuis un certain temps déjà. Dès le début de mes fonctions au sein de ce gouvernement, en 1999, j'ai été appelé à Cureghem, où des incendies se déclaraient à gauche et à droite. A cette occasion, j'ai demandé à l'époque à la SRLB de me faire le point de la situation en matière d'incendie à Bruxelles. Je dois vous dire que la situation est préoccupante. Actuellement, les personnes sont beaucoup moins bien protégées dans leur logement que sur leur lieu de travail où s'appliquent des réglementations qui n'existent ou n'existaient pas en ce qui concerne les logements. Pour les immeubles anciens et même pour ceux datant des années 70 et 80, il n'existait aucune réglementation.

Aujourd'hui, pour les nouvelles constructions et pour les grosses rénovations, des réglementations doivent être observées. Il n'y a cependant pas d'obligation de faire des exercices d'incendie, comme c'est le cas dans les immeubles de bureaux. La situation est donc préoccupante et à l'époque, ce premier rapport de la SRLB m'avait profondément inquiété.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé d'effectuer un véritable cadastre technique du secteur du logement social. Sur la base de ce cadastre, le gouvernement a décidé de consacrer 200 millions EUR, essentiellement à la rénovation du parc immobilier social. D'ici fin 2005, sur les 38.000 logements sociaux, 17.000 feront l'objet d'une rénovation dont un grand nombre portera sur des équipements de prévention en matière d'incendie.

Nous n'avons donc pas attendu, nous avons avancé et nous continuons à avancer le plus rapidement possible. Je vous informe d'ailleurs que le gouvernement a accepté hier mon projet de code du logement, qui sera soumis incessamment au Parlement. Ce code vise à fixer, dans sa première partie, des normes minimales en matière de confort, d'hygiène et de salubrité, mais également en matière de sécurité. L'arrêté d'application, qui est d'ores et déjà en préparation et qui mettra en œuvre cette ordonnance qui, je l'espère, sera votée à bref délai, comportera un chapitre spécifiquement consacré au problème de l'incendie. Ce volet important ne concernera pas seulement le logement social mais l'ensemble du parc immobilier locatif bruxellois.

Nous ne sommes évidemment pas à l'abri de l'un ou l'autre incident mais nous avons fait ce que nous pouvions pour les éviter. J'ai demandé hier à la SRLB de procéder à nouveau, comme en 1999, à un contrôle de la bonne application des réglementations en matière d'incendie dans l'ensemble du parc immobilier social.

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Marie-Rose Geuten.

Mme Marie-Rose Geuten. — Je voudrais faire une suggestion. La région ne pourrait-elle pas inciter les sociétés de logements sociaux, lorsqu'elles reçoivent des subsides dans le cadre de la sécurisation des logements sociaux, à accorder la priorité à la prévention incendie ?

Je pense à des portes coupe-feu, à des détecteurs de fumée …

M. Alain Hutchinson, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Logement. — L'attribution des subventions, la répartition des 220 millions EUR entre les 33 sociétés de logements s'est faite cette fois-ci sur la base objective du cadastre technique que nous avons réalisé.

On nous a parfois reproché d'accorder en quelque sorte une prime aux mauvais gestionnaires. Peu importe, ma préoccupation n'est pas d'accorder des bons ou des mauvais points aux gestionnaires mais de veiller à ce que les habitants des logements sociaux soient logés le mieux possible.

La répartition des subventions s'est donc faite sur la base de ce cadastre. Là où il existait d'importantes carences en matière de sécurité, il y aura des interventions dans les trois années qui viennent. Parmi la liste de tous les travaux qui seront financés par ces 220 millions, nombreux sont ceux qui concernent des équipements de prévention en matière d'incendie.

En dépit de certaines critiques, il est absolument indispensable d'affecter cette fois-ci l'essentiel de nos crédits d'investissement pour le logement social à des travaux de rénovation. Certains cherchent à me persuader qu'il vaudrait mieux construire de nouveaux logements, laissant ainsi sous-entendre que les locataires actuels peuvent croupir dans leur taudis. Cela, je ne l'accepte pas. Je pense avoir fait le bon choix. En aucun cas, je ne voudrais qu'une catastrophe comme celle de Mons se produise à Bruxelles.

Mme Marie-Rose Geuten. — Il me reste à poser une simple question subsidiaire. Les événements m'incitent à soulever le problème des logements d'urgence. Si cet incendie s'était produit en Région bruxelloise, qu'aurait-on pu faire pour les personnes devant être relogées d'urgence ?

Mme la Présidente. — Madame Geuten, c'est une sous-question qui ne doit pas être traitée ici. Mais nous allons prévoir ce débat-là au niveau bicommunautaire.

QUESTION D'ACTUALITE DE MME BERNADETTE WYNANTS A M. FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRI-

TOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, CONCERNANT « L'EVENTUEL APPORT REGIONAL EN VUE DE L'INFORMATISATION DES BIBLIOTHEQUES PUBLIQUES »

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW BERNADETTE WYNANTS 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 EVENTUELE BIJDRAGE VAN HET GEWEST VOOR DE INFORMATISERING VAN DE OPENBARE BIBLIOTHEKEN »

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Bernadette Wynants pour poser la question.

Mme Bernadette Wynants. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre-Président, Chers Collègues, mardi dernier, *La Libre Belgique* annonçait un programme d'informatisation des bibliothèques publiques en Wallonie, programme conçu conjointement par la Région wallonne et le gouvernement de la Communauté française, dans lequel M. Miller et M. Kubla étaient impliqués et pour lequel le gouvernement de la Région wallonne aurait débloqué 245 000 EUR — je souligne le caractère quelque peu dérisoire de la somme, vu l'immensité des besoins.

Le même jour, j'ai eu l'occasion d'interroger M. Miller au Parlement de la Communauté française sur la nature du montage, notamment avec l'ASBL TEXTO qui est impliquée dans cette opération, mais surtout, j'ai pu l'interroger sur la question qui me tient à cœur en tant que députée bruxelloise confrontée à cette situation : que va-t-il se passer à Bruxelles en ce qui concerne l'informatisation des bibliothèques publiques étant donné que nous redoutons qu'un écart se creuse entre les différentes régions du pays sur toute une série de dossiers : équipements en matière de sport, de culture, etc. Cette préoccupation est véritablement essentielle pour nous. Même si, je le répète, les sommes sont relativement faibles.

A cette question, M. le ministre Miller m'a répondu qu'il avait pris des contacts avec la Région wallonne, que ceux-ci avaient abouti et qu'il avait aussi pris contact avec le gouvernement de la Région bruxelloise. C'est la raison pour laquelle je vous interroge ici, dans cette Assemblée. Je suis prête éventuellement à porter le débat ailleurs.

Mais, si je m'en tiens aux explications qui m'ont été données, les contacts avec le gouvernement de la Région bruxelloise n'auraient pas abouti.

Je signale qu'en aparté, et cela ne figure pas dans le compte rendu de la séance du Parlement de la Communauté française, il m'a dit que le contact avait été pris avec M. le ministre Tomas.

C'est pourquoi, dans un premier temps, j'avais adressé ma question à M. le ministre Tomas.

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — Je n'ai jamais reçu de lettre de M. Miller à ce sujet.

Mme Bernadette Wynants. — J'aimerais savoir ce qu'il en est de ces contacts. Quelle est la réponse qui aurait été éventuellement apportée ? Si ces contacts devaient avoir lieu, quel type de réponse pourriez-vous apporter à la question ? Dans le cadre de notre institution, des demandes similaires ont-elles été faites du côté de la Communauté flamande ?

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 n'ai reçu de M. Miller qu'une carte de vœux à la Noël. Peut-être a-t-il écrit à mon collègue, M. Gosuin, car il est le ministre compétent et non pas M. Tomas, qui a sans doute également reçu une carte de vœux de M. Miller.

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. — Carte de vœux à laquelle j'ai répondu.

M. Denis Grimberghs. — Vous n'avez pas reçu une invitation pour la Foire du Livre ?

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. Gosuin étant pour le moment au Congo, il m'est difficile de lui demander s'il a bien reçu la lettre de M. Miller. Je ne manquerai pas de le faire lundi prochain.

Cela dit, je puis vous rassurer, Chère Madame, et vous dire que l'aspect connexion au débit des bibliothèques publiques bruxelloises avait été prévu dans le cahier spécial des charges qui a amené à la constitution d'Iris-net, réseau largement bruxellois. La même offre des services que celle qui va être utilisée pour connecter via Iris-net, encore cette année les écoles — soit via une technologie ADSL, soit via un modem câble — pourra être étendue aux bibliothèques publiques tant néerlandophones que francophones — je rassure M. Chabert — présentes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Bernadette Wynants.

Mme Bernadette Wynants. — Je pense que l'enjeu est important pour tous les Bruxellois. De mon côté, je ne manquerai pas de relancer la question à M. Gosuin puisque le sens de mon intervention de ce jour consiste à savoir qui a eu ce contact avec M. Miller. Je vois que l'on n'a pas pu encore éclaircir cette question et j'espère qu'on pourra le faire bientôt.

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. — Vous voyez que comme les scouts, je suis toujours prêt !

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER AAN 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 BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, AMBTENARENZAKEN, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « DE RECENTSTE CIJFERS OMTRENT DE VEILIGHEID VAN DE VOETGANGERS IN HET BRUSSELS VERKEER »

QUESTION D'ACTUALITE DE MME ADELHEID BYTTEBIER 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 « LES DERNIERES STATISTIQUES CONCERNANT LA SECURITE DES PIETONS DANS LE TRAFIC BRUXELLOIS »

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

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Mevrouw de Voorzitter, Geachte Leden van de regering, collega's, recent heeft het NIS de cijfers over de verkeersongevallen in 2001 gepubliceerd. Dat is verbazend, omdat we nu al februari 2003 zijn. Die vertraging zou te maken hebben met de reorganisatie van de politiediensten. Ik laat overigens even mijn vraag buiten beschouwing of de cijfers wel volledig zijn; niet alle politiediensten zijn volledig bemand. Dat is een vraag die te berde kan worden gebracht wanneer we een gedetailleerd overzicht krijgen.

Ik zal mijn vraag taxeren op de tendens die eruit blijkt. Opvallend is dat 1 op 4 dodelijke en 1 op 3 zwaargekwetste slachtoffers voetgangers zijn. Dat is een zeer groot percentage en heeft ongetwijfeld te maken met het feit dat Brussel een stadsgewest is. In Vlaanderen en Wallonië gaat het om een verhouding van 1 op 11 en 1 op 9 voor de dodelijke slachtoffers en om een verhouding van 1 op 14 en 1 op 13 voor de zwaargekwetsten.

Het Hoofdstedelijk Gewest kan een eigen verkeersveiligheidsbeleid ontwikkelen. Aangezien uit de cijfers blijkt dat vooral de voetgangers zeer kwetsbaar zijn, had ik graag vernomen of ons verkeersveiligheidsbeleid hen als prioritaire doelgroep beschouwt. Ik heb onlangs nog vragen gesteld over de veiligheid in schoolomgevingen en over de staten-generaal Verkeersveiligheid voor het Hoofdstedelijk Gewest. We zijn daar blijkbaar mee bezig, maar ik had graag vernomen hoe een en ander in de praktijk hard wordt gemaakt.

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Jos Chabert, minister, heeft het woord.

De heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken,Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de Voorzitter, het verschil tussen het ongevallencijfers wat de voetgangers betreft tussen Vlaanderen en Wallonië, enerzijds, en het Brussels Gewest, anderzijds, is inderdaad logisch te verklaren. Inderdaad, ons gewest is een stadsgewest met een zeer hoge densiteit van wegen en een bijzonder groot aandeel van het voetgangersverkeer in de dagelijkse verplaatsingen. Dat is niet het geval voor de andere gewesten, waar de ongevallencijfers met voetgangers in de stedelijke gebieden als het ware gecompenseerd worden door de ongevallen die zich buiten die zones voordoen, op het platteland en de autosnelwegen.

Voorts dien ik aan te stippen dat de ongevallencijfers voor 2001 niet helemaal vergelijkbaar zijn met die van de voorgaande jaren. Gelet op de politiehervorming heeft het BIVV bijzondere inspanningen geleverd om het verzamelen van gegevens te optimaliseren waardoor de kans reëel is dat er voor 2001 een correcter beeld werd verkregen dan voor de voorgaande jaren. Dat betekent dat een vergelijking met de cijfers van voorgaande jaren moet worden genuanceerd.

Dat neemt niet weg dat collega Delathouwer en ikzelf de mening zijn toegedaan dat de beveiliging van de verplaatsingen van voetgangers prioritair is.

Ik heb hiervoor reeds acties ondernomen. Er is een studie gestart over de beveiliging van de schoolomgevingen langsheen de gewestwegen. Daarbij worden meer dan 150 schoolomgevingen doorgelicht inzake de verkeersveiligheid. Op sommige plaatsen zijn de werken om de omgeving veiliger te maken, al van start gegaan.

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Hoeveel van de 150 schoolomgevingen worden thans veiliger gemaakt ?

De heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken,Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Ik denk dat de werken aan de eerste twee schoolomgevingen van start gegaan zijn, onmiddellijk na de beëindiging van de eerste fase, met name de studie.

Er is ook de studie inzake de zwarte punten op de gewestwegen nog in het eerste semester van dit jaar.

Vervolgens wordt er een audit van de trottoirs gemaakt, waarbij het comfort en de veiligheid van de meest kwetsbare voetgangers, namelijk de oudere personen en de andersvaliden, als norm vooropgesteld worden. Het zijn zeer strenge normen.

Ten slotte is er het programma Cobru inzake de verkeerslichten op gewestwegen, waardoor de oversteekbaarheid van de gewestwegen voor de voetgangers aanzienlijk moet verbeteren door de invoering van langere groentijden. Oudere personen moeten nu inderdaad nog al te vaak halverwege stoppen, omdat ze niet vlug genoeg de overkant halen.

Over de staten-generaal zal collega Delathouwer meer uitleg geven.

Mevrouw de Voorzitter. — Ik herinner eraan dat de spreektijd slechts vijf minuten bedraagt voor vraag en antwoord. Die vijf minuten zijn ruimschoots overschreden. Het is bijna een interpellatie geworden. Wanneer de heer Delathouwer er ook nog een woord aan toe wil voegen, dan rest er geen tijd meer voor een bijkomende vraag.

De heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken,Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de Voorzitter, de heer Delathouwer kan uitleg verschaffen over de staten-generaal.

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Mevrouw de Voorzitter, ik zal geen bijkomende vraag stellen, zodat de heer Delathouwer mij een antwoord kan geven in verband met de staten-generaal.

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris krijgt nog 30 seconden.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de Voorzitter, wat de staten-generaal betreft, zullen we voor de gemeentewegen hetzelfde doen als wat minister Chabert voor de gewestwegen doet.

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 CONSTRUCTION DE PARKINGS AU PROFIT DE L'ECOLE EUROPEENNE A WOLUWE-SAINT-LAMBERT »

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER MICHEL LEMAIRE AAN DE HEER FRANCOIS-XAVIER DE DONNA, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BETREFFENDE « DE AANLEG VAN PARKEERPLAATSEN VOOR DE EUROPESE SCHOOL TE SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE »

Mme la Présidente. — La parole est à M. Michel Lemaire pour poser la question.

M. Michel Lemaire. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre-Président, voici deux ou trois semaines, je vous posais une question orale relative à la construction de parkings aux abords de l'école européenne à Woluwe-St.-Lambert.

Je rappelle que l'Etat fédéral avait envisagé l'acquisition, voire l'expropriation, d'un terrain à bâtir situé dans la commune de Woluwe-St.-Lambert et appartenant à cette dernière.

D'autres possibilités existaient en la matière, soit au boulevard de la Woluwe, soit sur des terrains situés à proximité, c'est-à-dire à quelques mètres de l'Ecole européenne mais en Région flamande.

Lorsque je vous ai interrogé à ce sujet, Monsieur le Ministre-Président, vous vous étiez engagé à soulever cette question à l'occasion d'une prochaine réunion du comité de concertation Etat fédéral – région.

Une réunion a déjà eu lieu pour traiter d'autres problèmes importants. Par ailleurs, Monsieur le Ministre-Président, vous n'ignorez pas que la commune de Woluwe-St.-Lambert a introduit un recours à la région.

Dès lors, je voudrais savoir, Monsieur le Ministre-Président, si vous avez déjà saisi le comité de concertation de ce problème et si vous avez pu obtenir des résultats en ce qui concerne cette question qui nous est chère, non seulement en tant qu'habitants de Woluwe-St.-Lambert mais aussi en tant que contribuables ou supporters acharnés du plan régional de développement.

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, comme je le lui ai déjà dit, je partage les préoccupations exprimées par M. Lemaire. N'ayant pas la tutelle sur la Régie, je ne puis évidemment lui donner des injonctions. Toutefois — c'est ce à quoi je m'étais engagé le 24 janvier dernier — j'ai sensibilisé mes interlocuteurs à ce dossier lors de divers contacts que j'ai eus avec la Région flamande, la Régie des Bâtiments, la commune.

Je confirme à M. Lemaire qu'à ce stade — et cela ne signifie pas que je ne le ferai pas prochainement — je n'ai pas encore envoyé le dossier au comité de concertation.

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

M. Michel Lemaire. — Pourrais-je savoir pourquoi ?

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. — Parce que j'ai encore l'espoir de régler les choses sans passer par le comité de concertation qui est l'organe suprême de règlement des conflits d'intérêt dans notre pays.

Il est préférable de résoudre ce problème à un autre niveau et je n'ai pas encore désespéré de le faire.

M. Michel Lemaire. — Vous me voyez fort circonspect.

QUESTION D'ACTUALITE DE MME ANNE-FRANCOISE THEUNISSEN A M. ERIC TOMAS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L' EMPLOI, DE L' ECONOMIE, DE L'ENERGIE ET DU LOGEMENT, CONCERNANT LES CONSEQUENCES EVENTUELLES DE LA SUPPRESSION D'EMPLOIS CHEZ « PHILIPS COMPONENTS INDUSTRIAL »

DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-FRANCOISE THEUNISSEN AAN DE HEER ERIC TOMAS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, ENERGIE EN HUISVESTING BETREFFENDE DE EVENTUELE GEVOLGEN VAN HET VERDWIJNEN VAN ARBEIDSPLAATSEN BIJ « PHILIPS COMPONENTS INDUSTRIAL »

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Anne-Françoise Theunissen pour poser la question.

Mme Anne-Françoise Theunissen. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, ce 20 février, l'Agence Belga annonçait le licenciement par Philips Components Industrial de 74 travailleurs, sur le site d'Evere, à savoir 52 ouvriers et 22 employés.

Philips Components Industrial est l'ancienne dénomination d'une entreprise aujourd'hui appellée BC Components, qui avait été vendue en 1998.

Le ministre pourrait-il nous dire s'il suit ce dossier ?

Combien de travailleurs, ouvriers et employés, sont-ils occupés sur le site d'Evere ?

S'agit-il d'une délocalisation de tout ou partie de l'activité industrielle ?

Enfin, cette entreprise a-t-elle bénéficié d'une intervention dans le cadre de l'ordonnance sur l'expansion économique ?

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

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — Madame la Présidente, l'information à laquelle Mme Theunissen fait référence fait suite au conseil d'entreprise extraordinaire de BC Components qui s'est tenu ce jeudi, au cours duquel la direction a annoncé, dans le cadre de la loi Renault, son intention de procéder au licenciement de 74 personnes sur un effectif global de 273 personnes, 83 employés et 190 ouvriers, sur la base d'un plan de licenciement collectif qui se déroulerait sur deux ans.

A la suite de ce conseil d'entreprise extraordinaire, se tiendront classiquement des réunions entre les organisations syndicales et la direction pour étudier des alternatives à ce plan.

Selon les informations dont je dispose, il s'agit d'une société dont la maison mère est une multinationale qui occupe plus de 20 000 personnes dans le monde. Elle procède actuellement à une réorganisation en profondeur de ses activités, avec une concentration des activités de grosse production vers la Chine alors que les activités de petite production, demandant une main-d'œuvre plus qualifiée, seraient toujours localisées en Europe. D'autres pays européens seront touchés, notamment l'Allemagne et les Pays-Bas.

Cette entreprise occupant plus de 250 personnes, est considérée comme une grande entreprise et n'a donc pas bénéficié de la législation relative à l'expansion économique.

Cela dit, je reste, comme dans tous les autres cas de ce type, à la disposition de l'entreprise et des organisations de travailleurs au cas où une intervention de la Région bruxelloise s'avérerait nécessaire.

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Anne-Françoise Theunissen pour une réplique.

Mme Anne-Françoise Theunissen. — Madame la Présidente, je remercie le ministre pour sa réponse. Je crois effectivement que nous ne pouvons rien faire d'autre à ce stade. Cette regrettable péripétie ajoute à nos inquiétudes quant aux pertes d'emplois dans notre région, d'autant que cette entreprise importante appartient à une filière technologique dans laquelle nous voudrions voir l'activité industrielle se développer.

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — A ce jour, ni mon cabinet ni l'ORBEm, que j'ai consulté ce midi, n'ont reçu une lettre particulière de cette entreprise officialisant l'information.

Il est toujours délicat de voir certaines restucturations aboutir à des pertes d'emplois mais il ne faut pas pour autant oublier les créations régulières d'emplois dans d'autres entreprises qui, elles, ne font pas l'objet de communiqués de l'agence Belga.

Mme Anne-Françoise Theunissen. — Certes, Monsieur le Ministre, mais cette expérience négative alimentera sans nul doute le débat quand nous examinerons l'ordonnance sur l'expansion économique.

INTERPELLATIONS

INTERPELLATIES

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle les interpellations.

Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION 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 PLAN D'AUSTERITE DE LA SNCB ET SES CONSEQUENCES INACCEPTABLES QUANT AU RER »

INTERPELLATION JOINTE DE M. DENIS GRIMBERGHS, CONCERNANT « L'EVOLUTION DES NEGOCIATIONS RELATIVES A LA MISE SUR PIED DU RESEAU EXPRESS REGIONAL »

INTERPELLATION JOINTE DE MME GENEVIEVE MEUNIER, CONCERNANT « LA CONCRETISATION ET LA PRO-

GRAMMATION DU PLAN D'INVESTISSEMENT DE LA SNCB A BRUXELLES »

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEAN-PIERRE CORNELISSEN TOT DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « HET BESPARINGSPLAN VAN DE NMBS EN DE ONAANVAARDBARE GEVOLGEN ERVAN VOOR HET GEN »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS BETREFFENDE « DE EVOLUTIE VAN DE ONDERHANDELINGEN OVER DE AANLEG VAN HET GEWESTELIJK EXPRESNET »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW GENEVIEVE MEUNIER BETREFFENDE « DE UITVOERING EN DE PLANNING VAN HET INVESTERINGSPLAN VAN DE NMBS IN BRUSSEL »

Bespreking

Mme la Présidente. — La parole est à M. Jean-Pierre Cornelissen pour développer son interpellation.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Mes Chers Collègues, à chaque fois que nous abordons l'amélioration de la mobilité dans et autour de Bruxelles, l'exposé contient inévitablement un indispensable couplet en faveur du RER. L' énième. Personnellement, je ne compte plus le nombre d'interventions que, depuis 1991, en trois législatures, j'ai pu développer à ce sujet à notre tribune.

Les bons arguments pour implanter cette infrastructure ont été maintes fois avancés. L'espoir né, à l'époque de Jean-Louis Thys, de premières expériences timides sur la ligne 26 a progressivement cédé le pas au scepticisme, puis à la franche méfiance et, aujourd'hui, on finirait par friser l'incrédulité compte tenu des atermoiements toujours renouvelés à propos de ce dossier.

Si les deux autres régions ont été convaincues du bien-fondé du RER, ce qui a pris du temps, la SNCB, elle, ne l'a jamais été.

Si le niveau politique fédéral et régional a fini par prendre des initiatives pour faire bouger les choses, la SNCB n'a jamais témoigné du plus petit enthousiasme pour cette réalisation.

On a encore en tête le credo du précédent administrateur général de la SNCB, Etienne Schouppe, pour qui la mission de la SNCB englobait le transport international, notamment via le réseau TGV, et, par ailleurs, les liaisons intercités, mais pas du tout un RER qui résulte d'une volonté régionale et qui devrait, dès lors, être financé par l'autorité régionale.

Une fois de plus, nous sommes dans la situation de Sisyphe qui voit à nouveau le rocher dévaler la pente, ce rocher qu'à grande peine il avait, pour la xième fois, presque mené au sommet de la montagne.

Nouveau coup du sort ou prétexte idéal dans ce contexte : le plan d'austérité qui vient d'être défini et adopté par le conseil d'administration de la SNCB.

Certes, la situation financière catastrophique de cette société n'est pas un mythe. Tous les observateurs avertis connaissent le poids du boulet que la SNCB traîne depuis de longues années. Les sociétés de transport public sont certes rarement rentables, mais il faut prendre en compte que leur finalité est fondamentalement sociale et consiste à assurer un service public essentiel. Dans les vingt dernières années, — je crois que cela ne vous touche pas, Monsieur le Ministre — beaucoup d'erreurs ont été commises dans la gestion de cette entreprise publique qui se doit pourtant de demeurer un objectif prioritaire parmi les préoccupations de l'autorité publique.

On peut même affirmer sans crainte de se tromper que la SNCB a souffert d'un tragique sous-financement pendant toutes les années d'austérité que la Belgique s'est imposées. Un sous-financement qui a abouti à l'ardoise aggravée que la société présente aujourd'hui. A celle-ci s'ajoutent les errements d'une gestion déplorable où l'on a vu une société ferroviaire investir massivement et souvent à fonds perdus dans du transport de marchandises par la route…

C'est toute la problématique d'ABX qui est responsable à hauteur d'1/6eme du total de l'endettement de la société !

Un endettement catastrophique que M. Vinck — nouvel administrateur général de la SNCB — évalue aujourd'hui à 6,1 milliards EUR, des sources encore plus pessimistes citent le chiffre de 7,1 milliards.

On peut s'attendre à ce qu'un gestionnaire confronté à une telle apocalypse financière s'efforce d'économiser.

Les pistes pour le faire ne sont pas légion et celles qui existent n'apparaissent pas non plus comme des remèdes sûrs pour rendre la santé à une société bien malade. Si économie il doit y avoir, cela ne peut se faire qu'au détriment de l'exploitation, des investissements ou du personnel. Alors que ce dernier est loin d'être pléthorique, et que, ces dernières années, la société s'était même remise à engager par nécessité, ici il y a changement de cap. On se séparera par les départs naturels de 1.200 personnes et on exigera 5 % de productivité supplémentaire. C'est motivant pour les intéressés, il faut bien l'admettre !

Quant à l'exploitation, la gamme des restrictions est vaste : on reporte des travaux d'entretien des voies. Ce qui a pour corollaire une moindre ponctualité, une moindre régularité des trains. On réduit les efforts pour améliorer l'accueil des voyageurs. Même si dans une version atténuée, on a encore trouvé un petit reste. On remet à plus tard l'agrandissement de certains parkings à proximité des gares, ce qui est de nature à décourager l'intermodalité du transport à Bruxelles

(*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.*)

et donc à privilégier le recours à la navette via la voiture individuelle. On reporte les efforts en matière de signalisation.

Certaines de ces mesures ne vont pas dans le sens du maintien de la sécurité élémentaire.

Enfin, au chapitre des investissements, et c'est ce qui nous intéresse particulièrement, on enregistre des diminutions et des reports tant en matière de matériel roulant que de l'aménagement d'infrastructures.

Et, à ce niveau, Bruxelles est particulièrement concernée, puisque c'est tout le RER qui est une nouvelle fois renvoyé aux calendes grecques.

Et là, le citoyen aimerait comprendre. La partie de ping-pong à laquelle se sont livrés la ministre fédérale des Communications, Mme Durant, et l'administrateur général de la SNCB, M. Vinck, est tout sauf artistique.

Le citoyen a la désagréable impression qu'on se moque de lui, qu'on veut lui faire prendre des vessies pour des lanternes. M. Vinck réduit d'un seul coup un budget pour 2003, le faisant passer de 87 millions EUR à 7 millions EUR. Radical. Devant le tollé, il fait un petit geste le jour de la St-Valentin et le remonte à 25,6 millions EUR, en prétextant que « physiquement, il n'y a pas moyen d'investir davantage ». Mais pourquoi donc avait-on dès lors fixé un budget initial de 87 millions EUR ? A noter que derrière ce yo-yo des chiffres, on distingue mal la portée réelle de ces variations, les travaux RER prévus pour 2003 restant des plus limités … Quelle est la crédibilité de tels montants que d'un jour à l'autre, on modifie d'un simple trait de plume ? Et M. Vinck d'en remettre, en insistant lourdement sur le fait qu'il n'est pas sûr de disposer de cette somme, le gouvernement fédéral devant encore prendre une décision à cet effet.

Mme Durant affirme par contre que le fonds RER totalise 420 millions EUR et que l'argent est disponible.

Où est la vérité ?

Et si ces moyens existent, qu'attend-on ? Godot ?

Devant pareil imbroglio, encore renforcé par les déclarations déconcertantes de M. Vinck selon qui tout cela ne remet pas en cause le calendrier de réalisation du RER, on doit vraiment se poser un certain nombre de questions. Questions que je vous adresse aussi, Monsieur le Ministre.

Qu'en est-il de ces investissements dont on a dit et redit qu'ils étaient indispensables, qu'ils conditionnaient la réalisation du RER : les mises à quatre voies, notamment sur le tronçon Watermael-Boitsfort – Louvain-La-Neuve, ou le percement du tunnel Schuman – Josaphat ? Il se murmure à propos des premières que les expropriations seraient retardées d'un an. En bonne logique, c'est donc tout le programme qui se trouve retardé d'autant … Contrairement aux allégations de M. Vinck en matière de respect de calendrier …

Qu'en est-il de la commande du matériel roulant spécifique dont on a également fait une condition *sine qua non* pour la mise en place du RER ?

Qu'en est-il de la possibilité nouvellement affirmée d'utiliser du matériel ferroviaire classique au cas où ces nouvelles rames RER ne seraient pas encore disponibles ?

Et si cette possibilité existe réellement, pourquoi n'en fait-on pas un usage plus rapide ?

Moi, j'ai en mémoire des déclarations dans lesquelles on disait que la SNCB n'avait pas actuellement le matériel nécessaire puisque nous avions déjà formulé antérieurement des propositions pour créer le RER de manière pragmatique, en utilisant nos infrastructures. A quoi on avait répondu que ce n'était pas possible parce qu'il n'y avait pas assez de matériel.

Qu'en est-il de la planification des travaux relatifs à l'aménagement des gares ?

Comme on le voit, un ensemble d'interrogations qui n'ont rien d'anodin …

On nage dans un flou qui donne la désagréable impression d'une absence totale de volonté politique de réaliser cet outil qui permettrait d'améliorer significativement la mobilité dans et autour de Bruxelles.

N'y a-t-il pas un agenda caché ?

Nous connaissons à présent l'exigence répétée par différents partis et instances de la Région flamande d'aboutir à une régionalisation du rail en Belgique.

Sans vouloir incriminer personnellement M. Vinck, ancien président du VEV, il faut se rappeler cependant que ce groupement plaide très vigoureusement en faveur de cette régionalisation. Une régionalisation qui, si elle devait avoir lieu, tuerait inévitablement et définitivement le projet du RER.

A cet égard, je tiens de bonne source que De Lijn, qui doit jouer un rôle important dans le RER routier, adopte actuellement une attitude proche de l'inertie, laquelle serait liée à cette approche régionaliste de l'autorité politique flamande qui gèlerait les avancées afin de ne pas handicaper la régionalisation programmée du rail qu'elle revendique.

Monsieur le Ministre, vous avez dit très justement à la radio : « *Pacta sunt servanda* ». Dans ce dossier comme dans bien d'autres, notre région a joué le jeu très sincèrement. Celui de la loyauté fédérale. On se souvient des débats que nous avons eus ici où Cassandre s'appelait Grimberghs. Aujourd'hui, force est de constater que : « *Non sunt pacta servanda* ».

Devant cette situation, notre région ne peut rester sans réagir. Le Ministre-Président et vous-même l'avez fait verbalement. Et je vous en félicite. Mais ne faut-il pas aller plus loin et exploiter tous les moyens dont nous pouvons disposer ?

J'ai noté avec plaisir que le secrétaire d'Etat qui vous est adjoint, M. Delathouwer, a lancé un communiqué par lequel il demande une réunion du comité de concertation entre la région et la SNCB ce qui, je le crains, ne suffira cependant pas à débloquer les choses, de même qu'une rencontre au sein du comité ministériel des ministres de la Mobilité.

Quelles autres possibilités entrevoyez-vous ? Des possibilités qui dépasseraient le cadre de la simple protestation polie et qui seraient susceptibles d'inverser la tendance ?

A cet égard, ne peut-on envisager, à l'instar de ce qu'une actualité récente a montré, à l'instar de ce qui s'est fait pour l'espace aérien, une réunion du comité de concertation de l'Etat fédéral et des entités fédérées ?

D'avance, je vous remercie de vos réponses et je puis assurer le gouvernement du soutien énergique du groupe MR pour les initiatives qu'il développera en ce sens.

Par ailleurs, le Parlement pourrait aussi faire un geste fort en votant — et je vous en présenterai une — une motion motivée qui serait contresignée par l'ensemble des groupes démocratiques de ce Parlement. (*Applaudissements sur les bancs MR.*)

M. le Président. — La parole est à M. Denis Grimberghs pour développer son interpellation jointe.

M. Denis Grimberghs. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je souhaitais également, mais sous un angle un peu différent de celui de M. Cornelissen, vous interpeller sur l'évolution des négociations relatives à la mise en place du RER.

Outre les problèmes propres au programme d'investissements de la SNCB, le moment me semble venu de faire le point sur l'état d'avancement du dossier RER au cours de ces dernières années, et ce pour permettre à chacun de mesurer exactement les acquis et le chemin restant à parcourir.

Jusqu'à il n'y a pas si longtemps, on nous annonçait un accord de coopération qui fixerait, de manière complète, les engagements des régions et du fédéral pour réaliser les investissements nécessaires et les mesures d'accompagnement ainsi que pour fixer les schémas d'exploitation du futur réseau express régional.

Dois-je rappeler que, à l'occasion des débats que nous avons eus quant à l'accord de coopération sur les investissements, le fameux plan décennal de la SNCB, j'avais proposé de ne pas approuver cet accord de coopération en l'absence de l'accord de coopération relatif au RER ?

M. Jean-Pierre Cornelissen. — C'est ce que j'avais appelé « Cassandre » !

M. Denis Grimberghs. — Nous étions en décembre 2001, à la veille de la trêve des confiseurs. J'avais d'ailleurs proposé que cette dernière soit exceptionnellement réduite pour les collaborateurs qui s'intéressaient spécifiquement au dossier RER, de telle sorte qu'au début du mois de janvier, après quelques nuits de travail, cet accord de coopération aboutisse.

Vous n'avez pas suivi cette piste et de ce point de vue, les Bruxellois ont été dans ce dossier — je ne cherche pas d'excuses à Mme Durant — comme dans celui du bruit des avions quelque peu couards sur la manière de défendre leurs intérêts. Oui, Monsieur Chabert, je vous le dis, couards ! J'y reviendrai de manière plus précise encore.

Nous avions les moyens de défendre nos intérêts. Nous les avons lâchés ! Nous les avons lâchés successivement, y compris des demandes de permis de bâtir.

Dois-je vous rappeler le permis de bâtir du tunnel Schuman-Josaphat auquel la SNCB tient comme à la prunelle de ses yeux ? RER ou non, elle a inventé qu'il était nécessaire au RER pour que nous l'acceptions et pour ne pas devoir le payer.

Or, vous le savez mieux que moi, le tunnel Schuman-Josaphat est une idée qui traîne à la SNCB depuis longtemps, avant même que le mot RER ait fait son entrée sur le territoire belge. On ne parlait pas du RER que déjà, on parlait du tunnel Schuman-Josaphat. Donc, voilà bien un point sur lequel la SNCB insistait. Nous avions ainsi les moyens d'obtenir les garanties que nous voulions.

Il est quand même tout à fait saisissant que, lorsque le certificat d'urbanisme a été délivré pour le tunnel Schuman-Josaphat, une des conditions du certificat d'urbanisme était que la SNCB apporte la garantie de mettre effectivement en place un RER, qu'elle en démontre le schéma d'exploitation et qu'elle annonce les budgets avec lesquels elle comptait acheter le matériel roulant.

L'hypothèse, de nouveau un peu « Cassandre » que j'ai pu faire en son temps sur cette question du tunnel Schuman-Josaphat, est bien d'actualité aujourd'hui. On va peut-être commencer, l'année prochaine, des travaux que l'on n'est pas certain de pouvoir financer au fur et à mesure de l'échéance normale d'un chantier. Ainsi, pendant 10-12 ans, on va faire ce que l'on aurait pu faire en quatre ou cinq ans si l'on avait demandé des garanties financières, ce que l'on demanderait à n'importe quel acteur privé dans notre ville pour un projet de cette ampleur. Mais étant donné qu'il s'agit de la SNCB, on se laisse faire.

Je ne comprends pas pourquoi on se laisse faire en permanence par la SNCB. En tant que région, nous avions les moyens d'obtenir des garanties.

J'en reviens d'ailleurs à ce fameux accord de coopération. Je me tiens informé. Ainsi, une copie d'une décision du Conseil des ministres fédéral du 20 avril 2001 m'est parvenue, par laquelle le gouvernement fédéral a approuvé le projet d'accord de coopération RER. Vous ne pouvez l'ignorer, Monsieur Chabert. Soit dit en passant, les Flamands du gouvernement ont obtenu dans cette notification du Conseil des ministres une série de choses pour leurs gares. Pour Bruxelles, rien ! On n'a même rien demandé. Enfin ce n'est pas grave, il y a là une décision prise par le gouvernement fédéral qui devait se traduire par une négociation avec les régions. On répète constamment que les régions sont d'accord, et le gouvernement fédéral avait un accord en son sein. Comment ne parvient-on pas à un accord définitif ? Qu'est-ce qui l'empêche ?

Après l'accord de coopération d'avril 2001, nous avons approuvé dans la joie et l'allégresse l'accord relatif au programme d'investissement en décembre 2001. Cet accord dit, en son article 16, que « les

parties s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement possible l'accord de coopération relatif au RER. Les parties conviennent que les organes de coopération nécessaires à l'organisation du RER seront organisés tant au niveau stratégique qu'au niveau opérationnel ». Où en est-on aujourd'hui ?

On a continué à travailler, Monsieur Chabert. J'ai suivi le dossier. Je ne dis donc pas que rien n'a été fait, mais où en est-on ? Ce plan d'accord de coopération est devenu un protocole, une convention au niveau du gouvernement, qui va être signée et de laquelle on a retiré toute une série de choses qui posaient problème. On ne parle plus de mesures d'accompagnement, plus précisément on dit qu'elles seront traitées plus tard. Or vous savez comme moi que ces mesures sont capitales pour la réalisation d'un RER, pour avoir des clients et pour nous, les Bruxellois, si nous voulons éviter de devoir prendre seuls des mesures, par exemple en matière de normes de stationnement qui encourageraient les entreprises à quitter Bruxelles. Nous en étions d'ailleurs tous convenus dans la résolution approuvée à l'unanimité par le Parlement en juin 2000 : les mesures d'accompagnement doivent être prises sur l'ensemble de la zone RER. Manifestement, le Brabant flamand ne veut pas prendre de mesures d'accompagnement et on n'avance pas dans le dossier sur ce point.

Un deuxième point ne progresse pas et rien n'est d'ailleurs prévu dans cette convention préalable à l'accord de coopération que vous avez approuvée, au gouvernement bruxellois, une fois de plus avant les Flamands, ce qui est quand même assez extraordinaire. Cette convention ne règle pas le problème du déficit d'exploitation. Je n'ai pas d'admiration sans bornes pour la SNCB. Comme M. Cornelissen, je pense plutôt qu'elle a considérablement freiné la réalisation du RER, en faisant en sorte que ce dossier soit uniquement porté par les politiques et donc financé, sans l'intégrer dans la vision des chemins de fer. On peut donc être très dur à l'encontre de la SNCB. Mais M. Vinck n'a pas tout à fait tort quand il nous reproche de ne pas lui indiquer comment vont être couvertes les charges d'exploitation du RER, il est normal qu'il se pose cette question. Mais nous étions tous convenus que celles-ci devaient se retrouver dans l'accord de coopération. Or, ce n'est pas le cas ! Ce point est reporté à plus tard.

Même chose pour le matériel roulant.

M. Christos Doulkeridis. — Vous savez pourquoi. Si vous ne vous interrogez pas sur la cause du blocage, on reste également bloqué. La raison est le refus d'une région d'avancer sur ce point. Il existe deux thèses différentes. L'une demande que le déficit d'exploitation soit pris en charge par l'Etat fédéral dans la mesure où le RER est un projet de la SNCB et où celle-ci est une entité fédérale. Il est donc normal que le fédéral intervienne. Au niveau des régions, il n'y a pas d'accord à cet égard. Et une des trois régions préférerait que le déficit d'exploitation soit partiellement pris en charge par les régions. Il y a donc un blocage communautaire.

Si votre lecture consiste à dire que, pour le RER, tout doit être bloqué à la suite d'une divergence de vues entre les régions et le fédéral sur cette question — laquelle ne doit pas être réglée préalablement selon moi —, on accepte alors que la situation soit bloquée à jamais, ou jusqu'à ce qu'un des acteurs, à savoir la Région flamande, puisse gagner son combat dans les discussions qui ont lieu pour le moment.

M. Denis Grimberghs. — Monsieur Doulkeridis, je dirai deux choses sur ce problème du financement.

M. Christos Doulkeridis. — C'est le financement du déficit d'exploitation.

M. Denis Grimberghs. — Bien entendu.

Premièrement, j'ai expressément rappelé l'accord du 20 avril 2001 intervenu au sein du gouvernement fédéral. Il y a des Flamands au gouvernement fédéral ! Ils ont marqué leur accord ce jour-là ! Dès lors, comment a-t-on pu laisser se détricoter ce qui était un préaccord auquel les Flamands avaient souscrit ? On ne va tout de même pas me dire que la Région flamande tient absolument à contribuer au déficit d'exploitation. Je n'y crois pas ! A mon avis, ils ne demandent pas à y contribuer.

Je voudrais signaler une deuxième chose à propos des pistes de financement. J'ai relu la résolution que nous avons approuvée en juin 2000. A propos du financement du déficit d'exploitation, il est dit qu'il fallait « évaluer, étudier et privilégier comme mode de financement des ressources fiscales et parafiscales spécifiques et présentant par elles-mêmes une influence sur les choix modaux et le déplacement dans la zone RER ». A mon avis, c'est de là que viennent les difficultés. On ne se met pas d'accord, surtout sur un outil de ce type qui pourrait pénaliser la « bagnole » ! C'est un problème de choix politique : veut-on trouver des modes de financement qui appellent effectivement une participation de tous ceux qui ont intérêt dans la mobilité dans la zone RER ? C'est de cela dont on doit discuter, me semble-t-il, pour sortir d'une impasse. Sans ce débat, la situation restera bloquée : les uns et les autres continueront à dire que ce n'est pas payable, que de toutes façons, faire circuler des trains coûte cher. Et moins il y a de gens dans les transports publics, plus ceux-ci sont coûteux.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur Grimberghs, le jour où il sera démontré que l'on ne fera pas le RER, on ira vers le péage, comme à Londres.

M. Denis Grimberghs. — Peut-être.

J'en termine, mais je voudrais encore vous dire une chose, Monsieur le Ministre : je ne comprends pas qu'étant donné les circonstances, averti de tous les signaux préalables dans ce dossier du RER, vous ayez accepté, le 16 janvier dernier au gouvernement bruxellois, cette convention dont j'ai parlé et qui est un préalable à l'accord de coopération, dont le statut, me semble-t-il, ne peut être autre chose qu'une espèce de déclaration d'intention des gouvernements, puisqu'il n'est même pas question de la faire ratifier par le Parlement. Je trouve cette attitude inadmissible et contraire au mandat que nous vous avions tous donné.

Je m'adresse aussi à vous, Monsieur Cornelissen : je voudrais comprendre pourquoi on a décidé par une entourloupe, non pas de conclure un accord de coopération en bonne et due forme, à ratifier par les assemblées parlementaires, et pourquoi on n'aboutit à rien par cette déclaration d'intention incomplète, qui ne règle pas les problèmes essentiels qui bloquent le dossier. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo et CDH.*)

M. le Président. — La parole est à Mme Geneviève Meunier pour développer son interpellation jointe.

Mme Geneviève Meunier. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, il se passe toujours quelque chose à la SNCB. C'est un feuilleton hebdomadaire à multiples rebondissements avec des bons, des méchants qui parfois changent de rôle, des sudistes, des nordistes et les Bruxellois qui jouent à la réserve d'indiens.

Petit rappel des faits tout d'abord : le dernier épilogue a commencé avec la proposition de l'administrateur délégué de la SNCB de revoir à la baisse les montants d'une série de travaux d'investissements pourtant nécessaires pour renforcer l'attractivité du rail : le budget d'investissement passerait de 1,8 milliard EUR à 1,2 milliard EUR. Par ailleurs les dépenses liées au RER seraient ramenées de 87 millions à 7 millions EUR. Il était question aussi du report dans le temps de la mise à 4 voies de la ligne 161, du tunnel Schuman-Josaphat, de l'achat du matériel roulant RER. Cette annonce a évidemment suscité des remous dans la classe politique; le ministre wallon de la Mobilité ainsi que la ministre fédérale des Transports sont montés au créneau pour refuser le plan minceur de la SNCB et exclure toute remise en cause du RER.

Le Conseil d'administration de la SNCB a approuvé vendredi dernier le budget 2003. Le budget est effectivement réduit de 510 millions EUR; cette réduction touche le RER là ou les montants passent néanmoins de 7 millions à 25,6 millions EUR. C'est déjà un peu mieux que le montant initial; par contre, l'achat du matériel roulant RER est reporté, alors que ce point avait été âprement négocié dans le plan d'investissement. Ecolo tient à rappeler que seul l'administrateur Ecolo s'est abstenu sur le vote, précisément en raison de ce report sur le matériel roulant. Le feuilleton a continué cette semaine dans le cadre des discussions budgétaires où il fallait trouver 438 millions EUR et où le « mauvais ministre du Budget » voulait de nouveau mettre la SNCB à contribution et reporter certains crédits à 2004. De nouveau, la ministre Durant est montée au créneau afin d'empêcher de détricoter une nouvelle fois ce qui avait été péniblement obtenu précédemment. Il semblerait d'après les infos de ce matin que la SNCB ait été épargnée.

La SNCB est un dossier brûlant et chaque parti, chaque région doit défendre les usagers du rail et la même position à tous les niveaux de pouvoir.

Ainsi, Ecolo a du mal à comprendre les déclarations tonitruantes du Ministre-Président à l'égard de la ministre Durant sur le matériel roulant alors qu'au Conseil d'administration de la SNCB, l'administrateur libéral a plaidé le report de l'achat de ce matériel : même étonnement à l'égard du SP. A où le secrétaire d'Etat Delathouwer devrait d'abord convaincre son propre parti, et M. Vande Lanotte en particulier, de la nécessité pour tous les usagers d'avoir un RER performant.

Bruxelles sera complètement asphhyxiée dans quelques années si on ne donne pas clairement la priorité aux transports publics et à des alternatives crédibles pour les automobilistes. La Région bruxelloise, comme les deux autres régions, doit sans cesse monter au créneau pour défendre ce qu'elle avait péniblement obtenu dans le plan d'investissement de la SNCB adopté en mars 2002. Ce plan avait fait l'objet d'une âpre négociation entre l'Etat fédéral et les trois régions; la hiérarchisation des priorités avait été fixée dans des accords de coopération difficilement votés dans les trois régions.

L'achat du matériel roulant et la réalisation de deux lignes RER d'ici 2005 étaient des avancées péniblement obtenues par la Région bruxelloise.

Il est inacceptable que le Comité de direction de la SNCB modifie unilatéralement et sans aucune concertation un accord de coopération approuvé par le Parlement fédéral et les Parlements régionaux. De plus, l'argument utilisé pour reporter le RER et l'achat du matériel roulant est faux puisque le fonds RER existe et est crédité d'un montant de 421 millions EUR. Cela confirme une fois de plus que la SNCB n'a jamais été intéressée par ce RER et qu'il est donc le premier dossier à passer à la trappe.

Je voudrais dès lors vous demander, Monsieur le Ministre, quelle est la stratégie utilisée par le gouvernement bruxellois pour faire respecter cet accord de coopération sur le plan d'investissement de la SNCB à Bruxelles et en particulier sur le RER.

Lors d'une précédente interpellation sur le RER, je vous avais demandé si vous aviez mis sur pied ce comité de concertation de suivi SNCB/région.

Vous m'aviez répondu par l'affirmative. J'ai lu dans la presse que M. Delathouwer — ou le gouvernement — l'avait convoqué ce mardi. Qui représentait la SNCB, et avec quel mandat ? Quelle est la programmation annoncée par la SNCB pour Bruxelles ? Qu'en est-il de la programmation de la mise à quatre voies de la ligne 161 à Watermael, du tunnel Schuman-Josaphat, des lignes TGV sur le site de Schaerbeek-formation ? Qu'en est-il de la rénovation des gares bruxelloises et des nouvelles gares prévues dans le plan d'investissement de la SNCB ? Je lis dans la presse que le montant a pu être augmenté mais Ecolo ne veut pas que tous les moyens disponibles pour ce poste soient affectés aux gares TGV aux coûts pharaoniques, comme celles de Liège, d'Anvers ou de Louvain, alors que la plupart des gares sont toujours inaccessibles aux personnes à mobilité réduite !

Avez-vous mis la concrétisation du plan d'investissement de la SNCB à l'ordre du jour du prochain comité de concertation Etat fédéral-régions ? Je pense que la Région wallonne l'a fait ou était sur le point de le faire. Ce serait à mes yeux une très bonne initiative. Comme on l'a vu, des rapports de force peuvent jouer, et ils devraient mieux favoriser la Région bruxelloise. Que l'on tire les conséquences de ce qui s'est passé dans le dossier des vols de nuit ! Je pense que cet organe pourrait être mieux utilisé par la Région bruxelloise dans son rapport de forces avec les autres niveaux de pouvoir.

Il importe aussi de donner une information claire aux riverains, notamment sur les lignes 161 et 124. Des réunions d'informations sont en cours à Watermael et à Uccle, je pense que l'enquête publique va démarrer, et la presse annonce maintenant le report des travaux. Qu'en est-il exactement ? Ces questions sont très importantes pour les riverains.

Il faut aussi s'interroger, comme mon collègue Denis Grimberghs l'a fait, sur l'accord de coopération RER qui vient d'être avalisé par la Région wallonne et par Bruxelles, et qui attend toujours l'aval des Flamands. Est-il toujours valable pour Bruxelles ? On sait en effet

que le gouvernement bruxellois y avait inséré une clause résolutoire liée à l'achat du matériel roulant d'ici le mois de mars 2003.

Dans ce dossier à résonance communautaire, les Bruxellois, toutes familles politiques confondues, doivent se mobiliser pour faire valoir leurs intérêts et faire appliquer l'accord politique péniblement obtenu voici un an. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo et CDH.*)

M. le Président. — La parole est à M. Marc Cools.

M. Marc Cools. — Monsieur le Président, on parle beaucoup du RER et depuis longtemps déjà, notamment au sein de cette Assemblée. J'ai parfois l'impression que c'est un peu le montre du Loch Ness bruxellois. On en parle mais on ne voit pas beaucoup de choses se concrétiser. Pourtant, je ne doute pas de la volonté de notre gouvernement régional, du gouvernement fédéral et de la ministre des Transports de voir les choses se concrétiser. Je pense que cette volonté existait déjà au niveau du précédent gouvernement fédéral et du précédent ministre des Transports.

La question que l'on peut néanmoins se poser est de savoir s'il y a encore une autorité sur la SNCB. Les ministres de tutelle ont-ils effectivement les moyens d'imposer les décisions politiques prises à la SNCB ? Le psychodrame que l'on a connu ces dernières semaines démontre à mes yeux une fois de plus l'existence de réticences importantes au sein de la SNCB à voir le RER se concrétiser. Et ce n'est pas nouveau. Depuis des années déjà, on entend des responsables de la SNCB dire que ce n'est pas leur mission de s'occuper du RER. L'administrateur délégué nous dit que rien n'est menacé, que les études de réalisation du RER restent prévues au budget 2003.

En même temps, comme M. Grimberghs l'a souligné, on postpose l'achat de matériel roulant, alors qu'on pourrait aujourd'hui déjà et sans nouveaux investissements, améliorer, partiellement au moins, l'exploitation de certaines lignes dans notre région, si on disposait de matériel adapté au trafic voyageurs en ville et aux abords de celle-ci. Pourquoi les arrêts des trains ne sont-ils pas plus nombreux à Bruxelles ? Parce que le matériel roulant de la SNCB est conçu « inter-cités » et non pour s'arrêter fréquemment. Je me rallie à ce qui a été dit par d'autres intervenants à cette tribune. Je crois que tout doit être fait en vue d'une acquisition rapide du matériel roulant. C'est aussi le souhait du groupe MR.

Je voudrais aussi vous rendre attentif, Monsieur le Ministre, au type de matériel qui sera acheté. Des présentations ont été faites. En 2000, des idées ont été avancées en la matière. Diverses possibilités d'achats ont été évoquées : des michelines à deux étages, du matériel dont la vitesse d'accélération ou de décélération serait la même que pour le matériel inter-cités.

Ce n'est pas ce qu'il faut faire. Si on veut un RER qui fonctionne, qui s'arrête souvent, qui reste peu de temps à l'arrêt, il faut effectivement qu'il s'arrête et redémarre très rapidement, que les passagers puissent le quitter très vite, ce qui nécessite de grandes plates-formes et de nombreuses portes. Dès que l'on s'oriente vers des véhicules à deux étages, l'évacuation est beaucoup plus lente. Ce n'est pas le type de matériel souhaité en ville ou dans le cadre d'une conception du RER.

Si, à un moment donné, vous et vos collaborateurs êtes associés aux discussions en matière de choix de matériel, je vous demande d'être extrêmement attentifs, car on constate souvent une méconnaissance, au sein d'un certain nombre de services de la SNCB, des réalités d'une exploitation urbaine dans le domaine, notamment, du matériel roulant.

Par ailleurs, s'il y a unanimité dans tous les groupes politiques de cette Assemblée en ce qui concerne le RER, ce n'est pas le cas au sein de la population. Mme Meunier faisait allusion aux commissions de concertation. Les mandataires communaux, dont je suis, sont quasiment « lynchés » dans les communes quant ils défendent le RER devant la population. C'est la réalité de terrain. La population est extrêmement inquiète quand on lui présente une extension de deux à quatre voies, même si le bureau d'étude de la SNCB garantit que demain le niveau des nuisances sonores sera moindre qu'aujourd'hui et je lui fais confiance.

L'inquiétude est très grande parce que, très souvent, le sentiment est que déjà, dans l'exploitation des chemins de fer, la situation actuelle est intolérable, notamment au niveau des pics en matière de bruit ou des nuisances en matière de vibrations.

La critique porte souvent sur le fait que la SNCB ne fait pas grand-chose dans Bruxelles pour améliorer sa gestion du réseau.

Des questions sont également posées sur l'utilité même du RER. Finalement, cela ne va-t-il pas favoriser les navetteurs ?

Nous croyons au MR, comme dans les autres groupes politiques de cette Assemblée, qu'il est indispensable de le faire si nous voulons éviter que notre ville soit engorgée.

Je crois qu'il faut aussi au niveau de l'action que nous allons mener et au niveau des contacts qu'a notre gouvernement, veiller à ce que le RER ne soit pas conçu uniquement et d'abord dans l'optique des navetteurs. Il faut qu'il soit conçu dans une optique de desserte dans la Région bruxelloise et que l'on facilite, par ce biais-là, le déplacement des Bruxellois dans Bruxelles. Ce qui peut se faire.

J'ai récemment interrogé l'administrateur délégué de la SNCB sur la façon d'améliorer les fréquences d'une ligne de train traversant ma commune. Sa réponse était tout à fait négative. Quand on demande qu'il y ait plus d'un train par heure dans une gare aux heures de pointe, on vous répond « *niet* ».

Le travail à faire est donc important.

Ce qui me frappe aussi c'est que, bien souvent, les seules choses qui se font aujourd'hui dans le domaine des chemins de fer à Bruxelles, ont lieu dans le cadre d'un accord de coopération entre le gouvernement régional et le gouvernement fédéral. D'ailleurs, le gouvernement bruxellois a donné les grandes lignes de cet accord de coopération. Dans un des chapitres, on apprend qu'à la gare du Nord et à la gare du Midi, les travaux de réaménagement vont être financés dans le cadre de l'accord de coopération. Même chose pour l'étude de la gare de l'Ouest. Ce sont des travaux qui doivent être faits, mais ils auraient dû être financés effectivement par l'Etat fédéral et non par le biais de l'accord de coopération dont on est en train de détourner l'objet.

Bien souvent, ce qui se fait en matière de réaménagement des gares à Bruxelles, est financé par les Bruxellois, par le biais de l'ac-

cord de coopération, alors que, dans ce cas-là, le fédéral pourrait effectivement le financer.

L'inquiétude est donc très grande pour l'avenir. On parle beaucoup d'une concrétisation du RER reportée à 2005-2006, voire jusqu'à 2012, ce qui est très loin !

Cela doit nous amener à nous interroger sur la manière de travailler que nous avons retenue jusqu'à ce jour. Est-elle bonne ? Je crois que la SNCB est fortement sous l'influence d'un personnel peu habitué aux problèmes de circulation dans et autour d'une grande ville.

Ne devrait-on pas envisager de créer une société dont le rôle serait d'exploiter le RER, d'effectuer les investissements en matériel roulant, les études dont le financement était prévu par l'Etat fédéral pour le RER mais qui, outre la SNCB, regrouperait également des partenaires comme la STIB, De Lijn, les TEC ? Ce serait une société spécifique pour la gestion et l'exploitation du RER.

Je crains, en effet, que si ce dossier reste au sein de la SNCB, sa concrétisation soit extrêmement difficile à moyen et long terme.

M. Christos Doulkeridis. — C'est de la régionalisation, cela !

M. Marc Cools. — Non, il ne s'agit pas du tout de régionalisation, Monsieur Doulkeridis.

La SNCB peut très bien avoir une filiale, chargée du RER avec les différentes sociétés de transport en commun des trois régions et avec un financement du fédéral, filiale qui serait réellement en charge de cette exploitation. Cela n'a rien à voir avec la régionalisation; cela reste une compétence fédérale.

Je dis simplement qu'aujourd'hui, il existe des freins puissants au sein de la SNCB et vous le savez bien. La ministre — de votre parti — n'arrive pas toujours à se faire respecter par la SNCB.

M. Christos Doulkeridis. — C'était la même chose avec M. Daerden.

M. Marc Cools. — Avec le prédécesseur de Mme Durant, M. Daerden, c'était la même chose. Je ne fais ici le procès de personne. C'est d'ailleurs le gouvernement fédéral, dans son ensemble, qui éprouve des difficultés à se faire respecter par son parastatal. Je constate simplement qu'il y a des décisions politiques, un accord de coopération entre le gouvernement fédéral et les trois régions et que, finalement, dans son application, cela grince : tous les obstacles possibles et imaginables sont utilisés pour empêcher cette concrétisation. Or, il faut qu'elle soit réalisée rapidement.

Je voudrais conclure, Monsieur le Ministre, en vous demandant de rester vigilant dans le domaine du matériel roulant, d'insister pour obtenir un certain nombre d'améliorations notamment, dès aujourd'hui, de fréquences de certaines lignes dans notre région au niveau de la desserte voyageurs. Il faudrait également insister pour que les engagements pris soient réellement tenus et que le RER ne soit pas définitivement un monstre du Loch Ness. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

De heer Jos Van Assche. — Mijnheer de Voorzitter, tot voor kort ging iedereen ervan uit dat het akkoord dat na lange onderhandelingen werd bereikt tussen de gewesten, het federale niveau, de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen, de zekerheid bood dat het GEN tegen kruissnelheid zou worden uitgebouwd. Dat wil zeggen tussen 2003 en 2012.

Het gewestelijk expressnet is gepland voor intra-Brussels verkeer en voor een cliënteel dat in een straal van 30 kilometer rond Brussel leeft. De verwachting is dat er met of zonder de uitbouw van het GEN in het eerstvolgend decennium vijftigduizend pendelaars zullen bijkomen in het Brussels gewest. Ook intra-Brussel zullen er weggebruikers bijkomen, onder meer ten gevolge van de toetreding van nieuwe lidstaten tot de Europese Unie. Ingevolge die toename van pendelaars en van het wagenpark wordt vanaf 2007-2008 gevreesd voor een stilstaand wegverkeer in Brussel. Als we die situatie willen vermijden, moeten nu maatregelen worden genomen.

De twijfels over de realisatie van het GEN nemen met de dag toe. De vraag rijst zelfs of het project nog ooit zal worden gerealiseerd.

Ik wil daarover vandaag aan de minister een aantal vragen stellen. Vandaag kunnen die misschien retorisch klinken. De minister mag er echter zeker van zijn dat mijn fractie ze later zal hernemen als schriftelijke of mondelinge vraag.

Aanvankelijk werd gezegd dat het GEN klaar zou zijn in 2010. Nadien werd 2012 als einddatum vastgesteld. Sinds de vergadering van 14 februari van de raad van bestuur van de NMBS vragen we ons af of er nog een *terminus ad quem is*.

Kan de minister de uitspraak onderschrijven van staatssecretaris Robert Delathouwer die op 18 februari 2003 in *De Morgen* verscheen. Ik citeer : « Daarom begrijp ik ook dat de NMBS beslist het uit te stellen. Maar dat uitstel mag nooit tot een afstel leiden. Ook de NMBS kan toch niet meer ontkennen dat het GEN een oplossing kan bieden voor de verkeersproblemen rond de hoofdstad ». Gelet op alle akkoorden en afspraken tussen de diverse partijen waarbij de NMBS telkens als partner werd betrokken, moeten we er toch van uitgaan dat de NMBS die oplossing geenszins ontkent of miskent. Wat doet de minister in die context met de aloude rechtsprincipes « *vero est quod notamus* » en « *pacta sunt servanda* » ? Heeft de minister in het licht van de voorbije akkoorden reeds van gedachten gewisseld met staatssecretaris Delathouwer over zijn recente uitspraak in *De Morgen* ?

Twee weken geleden voor de vergadering van de raad van bestuur van de NMBS kondigde de pers aan dat het investeringsbudget van de NMBS voor 2003 fors zou worden verminderd. Dat moet ons niet verwonderen als men weet wat in het jaarverslag van de Nationale Bank te lezen staat. Zwart op wit wordt daarin gesteld dat in de komende regeerperiode na de verkiezingen de budgettaire teugels opnieuw zullen moeten worden aangespannen. Een eminente partijgenoot van minister Chabert, *in casu* gewezen eerste minister Dehaene, en ook de heer Herman Van Rompuy zeggen niets anders. Ook als de economie opnieuw op dreef komt, zal volgens het verslag van de Nationale Bank een volgehouden en strikte begrotingsdiscipline vereist zijn. De vruchten van een aantrekkende economie mogen volgens de Nationale Bank niet te snel worden uitgedeeld. Er zal hoe dan ook geen ruimte zijn om met gulle hand geschenken uit te delen. Anderzijds wordt erkend dat de achteruitgang van de overheids-

investeringen zorgwekkend is. De Nationale Bank vreest dat daardoor het groeipotentieel van onze economie wordt ondermijnd. Kortom meer dan terechte kanttekeningen bij de realisatie van het GEN.

Aanvankelijk werd voor 2003 87 miljoen EUR gepland voor investeringen voor het GEN. Vervolgens werd dat bedrag verminderd tot 7 miljoen EUR, zo goed als niets dus. In de vergadering van de raad van bestuur van 14 februari werd het bedrag weer opgetrokken naar 25,6 miljoen EUR. Volgens de laatste mij bekende berichten zou 13,5 miljoen EUR worden uitgetrokken voor volgend jaar. Als dat laatste bedrag inderdaad correct is, kan de minister mij dan meedelen of ook zijn regionale collega's en de federale minister voor Verkeer over dezelfde informatie beschikken ?

Klopt het dat door de vermindering van het investeringsbudget — nu toch iets minder drastisch dan eerst was gedacht — alle werken een vertraging van één jaar zullen oplopen ?

Klopt het dat de bestelling van rollend materieel met één jaar wordt uitgesteld, waardoor de ingebruikname ten vroegste in 2005 zal plaatsvinden ?

Staatssecretaris Delathouwer zei in *De Morgen* dat « van uitstel geen afstel » mag komen. Vreest de minister geen afstel gelet op het waarschijnlijk ontbreken van budgettaire ruimte in de volgende jaren ?

Welke stappen heeft de minister sinds de vergadering van de raad van bestuur van de NMBS van 14 februari gedaan om de uitvoering van het GEN binnen het investeringsprogramma 2001-2012 veilig te stellen ?

Heeft de minister sinds die vergadering van 14 februari reeds stappen gedaan om vertragingen die kunnen worden opgelopen in 2003, weg te werken ? Hebben die stappen geleid tot een concreet bijkomend schema zodat de achterstand kan worden ingehaald ?

Mocht het GEN er niet komen, overweegt de minister dan in navolging van sommige Ecolo-, SP.A - en Agalev-kringen, de invoering van rekeningrijden, precies zoals het Londens stadbestuur een *congestion charge* heeft ingevoerd bij het overschrijden van de tolzone ?

Heeft de minister of zijn vertegenwoordiger sinds de vergadering van 14 februari, vergaderingen gehouden of bijgewoond met het overlegcomité NMBS-BGH of met technici van de andere partijen die de voorbije afspraken onderschreven — ik bedoel de regionale vervoersmaatschappijen, de twee andere gewesten, de federale regering — over andere projecten als bijvoorbeeld de Schuman-Josaphat-tunnel en de spoorlijn 26 ?

Ziedaar een reeks vragen waarop wij graag een klaar antwoord zouden krijgen zodat we niet in het ijle blijven praten. Als dat antwoord er niet komt dan zal het Vlaams Blok in de komende weken die vragen op een of andere manier weer stellen.

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

M. Michel Moock. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, en lisant l'ordre du jour de la présente séance, j'ai été quelque peu étonné car voici une quinzaine de jours, au départ d'une question d'actualité, nous avons déjà eu un débat assez long sur ce sujet, au cours duquel nombre de questions aujourd'hui soulevées avaient déjà été évoquées. Certes, entre-temps, des discussions ont eu lieu entre les différents niveaux de pouvoir. Par ailleurs, le Conseil d'administration s'est réuni et il s'est exprimé par voie de presse.

Il n'en demeure pas moins qu'une série de questions restent pendantes. MM. Cornelissen et Grimberghs en ont rappelé quelques-unes. Par exemple, nous ne savons toujours pas ce que l'on va réaliser ni quand, alors que nous voudrions être assurés que le RER sera réalisé dans un délai plus que raisonnable, et qu'il « existe » car l'abandon ou la non-réalisation de certains investissements en entretien ou en achat de matériel conduira les utilisateurs à délaisser les transports en commun; en tout cas, cela n'amènera certainement pas de nouveaux clients. Comme d'aucuns l'ont déjà souligné, si l'on veut que les transports en commun, les chemins de fer ne coûtent rien, supprimons-les !

On ne saura plus bouger mais on aura de l'argent !

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Ce sera moins social.

M. Michel Moock. — En effet, ce sera moins social.

Comme je l'ai déjà dit, le passage de 87 millions EUR à 7 millions va nous mettre dans une situation impossible et nous empêcher de mener une politique publique cohérente en matière de transports en commun. On parle maintenant non plus de 7 mais de 25,6 millions EUR. Pourquoi ne pas utiliser les 87 millions qui avaient été prévus ? Pour nous, l'absence de RER serait synonyme de délocalisation d'entreprises, ce dont la région n'a nul besoin.

Par ailleurs, tout le monde sait qu'entre la date de commande du matériel roulant et sa mise en service, il se passe plusieurs années. Quatre ans, selon le ministre. Chaque retard aura donc des retentissements incalculables, plusieurs années plus tard, ce qui met également la région en difficulté.

La ministre fédérale affirme que le fonds RER est crédité d'un montant de 421 millions EUR. Cet argent est-il disponible ? Figure-t-il dans le budget fédéral ou n'existe-t-il que sous forme d'inscription ?

(*M. Marc Cools, Vice-Président, remplace M. Jan Béghin, Premier Vice-Président au fauteuil présidentiel.*)

(*De heer Marc Cools, Ondervoorzitter, vervangt de heer Jan Béghin, Eerste Ondervoorzitter, in de voorzitterszetel.*)

M. Vinck, prétend, lui, qu'il ne dispose pas de l'argent qui lui avait été promis et qu'en réalité, la SNCB ne peut procéder aux travaux prévus. Je vous avais déjà demandé, Monsieur le Ministre, il y a quinze jours, si oui ou non cet argent était disponible. N'ayant pas reçu de réponse, je vous réitère ma demande. En outre, en tant que député n'ayant pas la science infuse et n'ayant pas un quotient intellectuel particulièrement élevé, (*Sourires*), j'ai des difficultés à

comprendre les différents chiffres publiés dans la presse : 421 millions, 87 millions, 7 millions, 25,6 millions … Je voudrais obtenir des clarifications à cet égard.

Pourquoi la SNCB, dont j'ignorais qu'elle n'était pas favorable au RER, n'envisage-t-elle pas l'exploitation de la ligne 28 en pré-RER ? En effet, les infrastructures nécessaires existent. Le matériel est disponible pour le faire. Pourquoi ne le fait-on pas ?

La Région wallonne s'est clairement exprimée quant à son désir de voir se réaliser le RER. Qu'en est-il de la Flandre ? Ne faut-il pas voir dans ce retard à se décider la volonté de procéder à une régionalisation des transports ferroviaires ?

Enfin, je me rallie à la demande formulée par M. Cornelissen, à savoir procéder à une nouvelle audition de la SNCB en commission, afin de connaître ses intentions dans un dossier qui nous tient particulièrement à cœur. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

M. le Président. — La parole est à M. Christos Doulkeridis.

M. Christos Doulkeridis. — Monsieur le Président, notre débat me semble intéressant. Je trouve notamment que l'intervention inaugurale de M. Cornelissen était éclairante, dans la mesure où elle replaçait la discussion dans une perspective historique, où elle retraçait aussi la place du combat pour le RER, combat qui n'a pas toujours été celui des Bruxellois dans la mesure où ils ont aussi eu des craintes en ce qui concerne le RER. D'ailleurs, aujourd'hui encore, la fuite des habitants reste un problème préoccupant au regard du financement de la région et certains ne manquent pas d'attirer l'attention sur les conséquences qui pourraient résulter de la réalisation du RER en ce sens qu'il favoriserait cet exode, les personnes qui saisiraient l'opportunité de s'installer ailleurs venant s'ajouter à celles qui profitent déjà des infrastructures de la région sans en supporter le coût.

Nous avons néanmoins finalement considéré, tous partis confondus, que le RER était une chose importante pour Bruxelles, car nous voulons, autant que possible, éviter de suivre l'exemple de Londres, qui a décidé d'utiliser l'instrument fiscal pour lutter contre la congestion provoquée par les voitures en instaurant une vignette électronique pour accéder à la ville. Je crois qu'il faut éviter d'en arriver à cette extrémité mais, si nous voulons aborder de manière responsable le problème de la mobilité à Bruxelles, nous devons impérativement considérer les alternatives avant d'en arriver à prendre des mesures destinées à dissuader les navetteurs de se rendre à Bruxelles en voiture.

Je pense que les Bruxellois, dans ce dossier comme dans d'autres, doivent se concerter et ne pas jouer aux cons ou aux couillons mais plutôt regarder les choses en face.

Le RER n'est pas un dossier facile; il ne l'a jamais été. Si je me réjouis que nous ayons une attitude relativement commune au Parlement régional, j'ajoute quand même que, en fonction de l'endroit où on se trouve, même si l'on est Bruxellois, on n'est pas toujours cohérent. Certains échevins sont, par exemple, pour le RER, mais pas s'il passe dans le jardin de l'un de ses administrés. Nous pouvons avoir, à un niveau supérieur, une certaine vision de la mobilité collective mais quand nous en arrivons à la délivrance des permis d'expropriation, nous sommes confrontés aux habitants qui mettent l'accent sur les aspects négatifs que la politique doit prendre en considération.

C'est la raison pour laquelle je crois que le courage et la cohérence politiques sont des vertus extrêmement importantes.

M. Rudi Vervoort. — Ce ne sont pas les échevins qui délivrent les permis d'expropriation.

M. Christos Doulkeridis. — Certes, mais nous savons très bien comment cela se passe dans les concertations. Je dis donc que cohérence et courage sont indispensables dans ce dossier.

Il convient aussi de se préoccuper de l'absence du matériel roulant.

Pourquoi n'est-il pas encore là ? Il n'est pas encore là parce qu'on n'est pas encore tout à fait d'accord. Entre Bruxellois, il semble maintenant que tout le monde dise à peu près la même chose, à savoir qu'il faut un matériel spécifique et je m'en réjouis. J'ai entendu M. de Donnea s'exprimer en ce sens et je pense que M. Chabert l'a également dit : il faut un matériel suburbain, pas un train classique.

Reconnaissons que la SNCB n'a absolument pas ce type de vision. Je ne veux pas simplement la critiquer, c'est une constatation. Elle fonctionne traditionnellement avec des trains et, entrer dans une logique suburbaine, avec un matériel plus moderne et plus adapté à un déplacement rapide, avec des portes qui s'ouvrent et se referment plus rapidement, avec une possibilité d'accélération, un accès permettant de monter avec un vélo, avec un landau ou dans une chaise roulante, c'est une logique dans laquelle la SNCB n'est pas habituée à travailler. C'est ce qui fait que nous sommes bloqués aujourd'hui même au niveau de l'accord à conclure entre le politique et la SNCB, en ce qui concerne le matériel.

C'est un des problèmes qu'il faut résoudre le plus rapidement possible.

En ce qui concerne le financement, M. Moock se demande s'il y a bien 87 millions. C'est un fonds de 87 millions. Il existe. Ce qu'il faut vérifier c'est le combat mené au niveau fédéral — c'est jusqu'où l'on a envie de l'utiliser en tenant compte qu'il existe une série d'autres priorités tout aussi importantes. Je vous invite à ne pas dire ici : « il faut utiliser les 87 millions » et, d'un autre côté, dire : « non, il y a toute une série d'autres priorités et il n'est pas possible d'utiliser les 87 millions ».

Là aussi, cohérence et courage. Je constate que certains, dont Isabelle Durant, se sont battus pour que l'on essaie d'aller le plus loin possible dans l'utilisation de ce fonds.

Le communautaire est là aussi présent. C'est une donnée dans ce dossier comme dans d'autres. On sait très bien que, dans le Nord, existe une volonté d'être plus autonomes dans la gestion du rail. Je le dis positivement. Simplement, constatons que, là aussi, il existe des visions différentes et, dans ce cas, il est toujours plus difficile de se mettre d'accord. C'est un des problèmes auxquels nous devons faire face, mais si nous-mêmes, politiques, nous jouons aux cons sur ce problème, quel signal lance-t-on à l'extérieur ? Ne savons-nous pas

qu'il faut discuter, que l'on est obligé d'avoir un dialogue ? Il faut toujours maintenir les conditions pour que ce dialogue …

(*M. Jan Béghin, Premier Vice-Président, remplace M. Marc Cools, Vice-Président, au fauteuil présidentiel.*)

(*De heer Jan Béghin, Eerste Ondervoorzitter, vervangt de heer Marc Cools, Ondervoorzitter, in de voorzitterszetel.*)

… se poursuive et existe. J'en appelle aussi à la responsabilité par rapport à ce problème.

Il faut se battre pour le RER, mais ne disons pas non plus n'importe quoi quant au blocage qui pourrait exister dans ce dossier.

En ce qui concerne la « billetique », on a dit que certains dossiers pouvaient avancer entre la SNCB et les autres sociétés de transport en commun : la STIB, *De Lijn* et les TEC. Une des étapes dans la « billetique » commune est le ticket Jump qui est maintenant mis en place; il a fallu beaucoup de temps pour y arriver, on le sait. Cela n'a pas été du tout évident, parce qu'à nouveau, les quatre sociétés devaient se mettre d'accord sur les types d'arrangements financiers à conclure pour que cela puisse fonctionner. L'étape suivante est d'arriver à une zone plus large que les 19 communes. Il est évident que, pour les navetteurs, ce sera déjà un avantage de savoir qu'avec un seul ticket, quel que soit le matériel utilisé, ils pourront rejoindre Bruxelles. C'est un avantage, mais on sait que cela aussi prendra du temps parce qu'il faudra arriver à un accord à ce sujet.

Eh bien, que l'on avance. Qu'on avance le plus vite possible et que l'on montre toute sa bonne volonté, au moins nous, les Bruxellois.

Le problème est complexe, mais il faut se battre. Il faut ce RER parce que nous ne pouvons pas continuer à accepter le type de mobilité que connaît Bruxelles. On ne va pas encore commander dix études pour apprendre que la congestion par les automobiles pose problème, pour des raisons liées tant à la santé qu'à la qualité de la vie dans cette ville et pour des raisons liées aux activités économiques. Certains acteurs économiques dépendent totalement de leur véhicule et une mobilité fluide est extrêmement importante pour eux. C'est aussi pour eux qu'il faut se battre et demander une meilleure offre de mobilité en transports en commun.

Alors, que pouvons-nous faire, nous Bruxellois à se sujet-là ? Essayons d'être efficaces ! Je sais que ce n'est pas évident et je le dis avec humilité. Mais là aussi, courage et cohérence sont nécessaires dans tous les dossiers. C'est le cas pour « les vols de nuit », c'est le cas pour la SNCB. Cela ne fonctionne que si ce que nous disons ici est relayé au niveau du gouvernement fédéral — je sais que ce n'est pas toujours le cas — et au niveau du Conseil d'administration. Là, je suis certain que ce n'est pas du tout le cas. En tant qu'Ecolo je suis droit dans mes pompes. Cette cohérence et le courage existent dans ce dossier à tous les niveaux. Ayons tous cette cohérence et le dossier avancera.

M. Denis Grimberghs. — On ne peut faire cela nulle part.

On n'a plus d'administrateur et au gouvernement je ne dois pas vous faire un dessin !

M. Christos Doulkeridis. — Si l'on ne peut pas le faire partout où les décisions sont prises, alors nous ne serons pas efficaces. Si nous ne pouvons pas affirmer avoir tout fait pour obtenir cette cohérence là où les décisions doivent être prises, alors ne restons pas ici à pleurnicher !

M. le Président. — Het woord is aan minister Jos Chabert.

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, mes Chers Collègues, ce débat intéressant reprend effectivement le débat que M. Cornelissen et d'autres avaient déjà entamé avec M. Moock si mes souvenirs sont bons il y a 15 jours, et je pense que nous allons encore longtemps débattre de ce problème. Parce que, comme vous l'avez dit, il est extrêmement complexe.

Pour moi, l'essentiel de ce dossier n'est pas tout à fait politique, sauf si le budget et les finances font partie de la politique. C'est un problème de gros sous, des moyens et des priorités qu'il faut mettre en œuvre. Le RER, il faut le reconnaître, est un projet fort ambitieux dont on débat depuis longtemps, mais qui a été mis en priorité absolue par le gouvernement fédéral actuel. Le RER était vraiment le projet qu'il fallait réaliser et nous l'avons défendu tous ensemble. Je constate qu'aujourd'hui nous sommes en plein brouillard. C'est une réalité et je vous expliquerai plus tard pourquoi. Je n'attaquerai personne, mais je ne voudrais pas que le RER devienne ce qu'à l'époque on disait du gouvernement de Pierre Harmel : « un train fou dans le brouillard ».

M. Christos Doulkeridis. — C'était le père de Dominique Harmel, je voulais le préciser à mon collègue Cerexhe.

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. — J'ai parlé de Pierre Harmel.

Si l'on n'avait pas fait la régionalisation et je ne dis pas ici qu'il ne faut pas la faire, mais si on ne l'avait pas faite, en ce qui concerne ce problème, ce débat n'aurait pas eu lieu. Il y aurait un ministre devant une Assemblée, pas uniquement de Bruxellois, mais de Flamands et de Wallons et qui aurait à expliquer la situation en étant le porte-parole d'un gouvernement national. Je ne dis pas qu'auparavant c'était mieux mais c'était plus facile. Maintenant on parle par personne interposée. Personnellement, je dois essayer de relayer ce que la SNCB et le gouvernement fédéral font.

Les structures sont complexes mais au départ de ces structures il faut arriver à des solutions de type fédéral. C'est ce que nous essayons de réaliser et j'essaie de jouer un rôle au sein du Comité interministériel qui tente de mettre tout le monde sur la même longueur d'onde ?

Je voudrais au préalable encore ajouter deux choses pour qu'il n'y ait pas de malentendu à ce sujet.

D'abord en ce qui concerne les chemins de fer, on les attaque souvent, et j'ai l'impression qu'on les tient pour responsables.

Personnellement, je peux vous dire que depuis des années, les chemins de fer tiennent toujours le même langage — qu'ils aiment ou qu'ils n'aiment pas — : « si on a l'argent, on le fait. Mais le faire sans avoir la certitude d'avoir l'argent et être ensuite accusés de dépenser l'argent qu'ils n'ont pas et dès lors créer de terribles déficits, on ne le veut plus » !

M. Christos Doulkeridis. — Vous n'avez pas besoin du RER pour pouvoir leur dire cela.

Ils sont prudents à deux vitesses; reconnaissez que pour certains investissements qui connaissent des dépassements extraordinaires ils estiment que ce n'est pas trop grave. Par contre, pour le RER, ils sont extrêmement prudents ! Leur prudence est à deux vitesses.

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 vous ai laissé parler; vous avez tenu des propos nuancés et sensés; mais laissez-moi continuer.

Ce n'est pas ici qu'il faut attaquer les chemins de fer. S'ils ont l'argent, ils vont réaliser le RER mais c'est le ministre des Transports et le gouvernement fédéral qui vont donner des instructions. En effet, le RER dépend d'une instruction précise du gouvernement, mais il faut également des moyens pour le financer.

Toujours, à titre de préalable, je ne pense pas qu'il faille en faire un problème communautaire, ce n'est pas une bonne solution.

M. Christos Doulkeridis. — Ce n'est pas à moi que vous dites cela j'espère.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Non !

Je sais qu'il y a toujours des voix qui s'élèvent à gauche et à droite, au Nord et au Sud, mais ce n'est pas un problème communautaire. Je vous l'expliquerai ultérieurement.

Au sein du comité interministériel des ministres de la Mobilité ou des Transports, il y a un accord entre les différentes composantes. Si vous voulez que le RER se réalise et si nous le faisons avec toute notre conviction, avec tous les moyens de pression en notre possession pour aller au-devant tant des comités interministériels des ministres des Transports que du comité de concertation, je compte sur votre appui.

D'ailleurs, comme le disait récemment M. Giscard à la Convention, « un consensus significatif se dégage au sein de cette Assemblée ». Nous allons essayer de garder ce consensus et d'élever le débat au-delà de la polémique politique. Je pense — avec une petite exception schaerbeekoise — que nous avons tenu un débat sans Cassandre; on n'a pas cherché des responsables au niveau de la Région bruxelloise. En effet, Monsieur Grimberghs, s'il y a un gouvernement qui s'est battu dans ce débat, c'est bien le nôtre.

M. Denis Grimberghs. — Et quel est le résultat ? On juge un gouvernement sur son résultat, pas sur les discours.

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 sais que vous êtes dans l'opposition.

Vous ne m'avez pas attaqué personnellement mais vous avez l'air de dire « Si les Bruxellois avaient été plus intelligents, cela aurait mieux marché ».

M. de Donnea, M. Delathouwer, moi-même et tous les membres du gouvernement, depuis des années, nous demandons au gouvernement fédéral : « Où sont les moyens budgétaires » ?

C'est le nerf de la guerre ! Le RER coûte 90 milliards, il ne s'agit pas de « *peanuts* », c'est un montant important; si on promet de le faire, cela devient une priorité et il faut alors respecter les priorités que l'on a fixées.

M. Christos Doulkeridis. — M. Grimberghs peut dire cela, pas vous !

Vous avez des relais au niveau fédéral.

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 les moyens budgétaires sont disponibles, le RER va se faire mais il ne suffit pas de dire qu'on va le faire : il faut également prévoir l'argent nécessaire pour le faire.

M. Christos Doulkeridis. — Si c'est comme cela que vous vous battez et que vous représentez la force de poigne de la Région bruxelloise aux négociations, alors je comprends … « Vous avez tout fait » !…

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 Doulkeridis, ce que je voudrais également dire, c'est que ce n'est pas la Région de Bruxelles qui doit payer le RER. C'est clair ! Je parlerai tout à l'heure des déficits d'exploitation mais il ne nous incombe pas de créer les moyens budgétaires à cette fin. Sachez qu'une station d'épuration coûte près de 40 milliards ! Si la Région de Bruxelles devait commencer à supporter tous les travaux, elle n'en sortirait plus. Ce sont les autres qui doivent payer, mais nous allons participer à l'opération. Voilà la réalité !

J'en reviens aux différentes questions que vous avez posées. Tout d'abord, on a lancé un « groupe de travail RER de haut niveau » qui a apporté de nombreuses bonnes idées mais nous ne sommes toujours pas en possession d'un rapport final étayé. Grâce aux conclusions provisoires de ce groupe de travail, des négociations furent entamées en vue de la conclusion d'un accord de coopération pour le RER.

Le 19 juillet 2001, l'Etat et les trois régions ont conclu l'accord de coopération relatif au plan d'investissement.

Dans cet accord, nous avons explicitement fait stipuler que :

— 1.550 milliard EUR étaient prévus pour un fond RER (pour le financement des travaux d'infrastructure);

— 260 millions EUR étaient engagés pour l'acquisition d'une première série de rames ferroviaires.

Les rames ferroviaires devaient être opérationnelles à partir de la fin 2005.

Deux relations RER devaient être mis en service à fin 2005. Tout cela figure dans l'accord.

A ce moment-là, nous avons déduit, à juste titre, que nous avions obtenu un certain nombre d'avancées importantes pour le RER. Jusqu'au 19 juillet 2001, jamais nous n'étions parvenus à des accords concrets tels que ceux que nous avons conclus. Force est de constater que nous avons perdu beaucoup de temps parce que, entre la SNCB et le gouvernement fédéral — nous n'en sommes nullement responsables — aucun consensus ne se dégageait quant à l'acquisition du matériel roulant. Ce que je vous dis est la pure vérité. Il n'y avait pas d'accord. On sait pourquoi !

Finalement, quelque peu excédés, nous avons pu obtenir, le 7 janvier 2003, au sein du Comité exécutif des ministres de la Mobilité, un accord sur un projet de convention RER. Dans un premier temps, il s'agit d'une convention, d'un protocole, afin que le projet du RER puisse être lancé dès que possible. Nous avions constaté que des problèmes se posaient pour fixer des dates pour la commande du matériel. Puis, en cas de concrétisation des projets, nous comptions poursuivre les négociations en vue d'un accord de coopération.

Que contient cette convention ? On a réussi à intégrer un certain nombre de desiderata concrets importants pour la Région bruxelloise :

— Bruxelles-Ouest est inscrite en tant que pôle important, outre la jonction Nord-Sud, le quartier européen et l'aéroport.

— Les lignes RER R4B (Enghien-Grammont-Schaerbeek-Josaphat-Malines et R6) (Braine-le-Comte-Hal-Bruxelles-Termonde) seront opérationnelles fin 2005.

— Une desserte optimale des arrêts repris dans le PRD.

Arrêt du principe que chaque société de transport — je sollicite votre attention particulière à ce sujet car des incertitudes subsistent — est rendue responsable de ses propres résultats d'exploitation.

En clair, cela signifie que les régions n'interviennent que dans les déficits de leurs sociétés d'exploitation.

Cela, c'est l'accord. Donc, ceux qui disent que l'accord n'est toujours pas conclu et que ce projet risque de ne pas être mené, ou que la Région flamande y renonce, ceux-là se trompent

M. Denis Grimberghs. — A-t-on signé cet accord ?

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — La Région bruxelloise n'interviendra donc, comme les autres régions, que dans les éventuels déficits d'exploitation de la part RER de la SNCB. Il incombe à la SNCB de supporter la plus grande part des déficits, car il s'agit de son réseau d'exploitation. C'est la SNCB qui réalise la partie ferroviaire du RER; c'est sa mission. C'est la raison pour laquelle le gouvernement doit décider que lesdits déficits d'exploitation doivent être supportés par le gouvernement fédéral ou que la SNCB doit disposer des moyens suffisants pour les combler.

En conclusion, en réponse à vos questions, il est clair que les déficits d'exploitation seront supportés par les sociétés régionales — *De Lijn*, TEC — dans la mesure où elles participent au RER. Pour ce qui nous concerne, ce sera uniquement, pour la STIB, les déficits d'exploitation éventuels qui pourraient se produire, rien de plus.

Qu'avons-nous encore obtenu le 7 janvier 2003 ? A la fin de la réunion, et je puis vous assurer que les débats furent difficiles, Mme Durant s'est également engagée, sur ma proposition, et c'est un pas important, à présenter, au plus tard le 31 mars 2003, un calendrier pour l'acquisition des trains RER. Lors de la toute dernière réunion — M. de Donnea était présent —, Mme Durant a confirmé que les cahiers de charges seraient prêts pour le 31 mars 2003.

M. Christos Doulkeridis. — Elle continue à se battre avec la SNCB pour que ce soit le cas.

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. — Battons-nous tous pour que, le 31 mars 2003, le calendrier que nous avons prévu dans l'accord conclu entre les trois régions soit effectivement prêt.

Ce qui est essentiel dans ce dossier, c'est qu'on passe à la commande du matériel roulant.

M. Christos Doulkeridis. — Bien parlé ! Ceux qui siègent au Conseil d'administration doivent tenir bon.

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. — Concentrons-nous sur ce point. Il faut que ledit calendrier soit publié le 31 mars 2003. Un pas important aura alors été franchi.

Que s'est-il passé depuis cette réunion du 7 janvier ? Des remous se sont produits suite à la décision de la SNCB de réduire considérablement son budget d'investissement pour 2003 et de limiter à 25,6 millions EUR les investissements pour le RER. Finalement, et je vous communique les éléments dont je dispose actuellement, il est apparu qu'il s'agissait d'un manque de précision ou d'un malentendu.

Qu'en est-il des 421,9 millions EUR qui seraient effectivement inscrits dans les livres de la Société fédérale de Participation ? Le montant de 21 millions EUR (Trésorerie) correspond aux deux versements annuels de 8,5 milliards BEF qui avaient été promis. Nous arriverons donc, si toutes les promesses sont respectées, à un montant de 634 millions EUR. Qu'y a-t-il de nouveau dans cette décision ? Il s'agit d'un fonds budgétaire, qui ne pèse pas encore sur le solde net à financer. Il y a deux ou trois jours, le gouvernement a

décidé qu'au fur et à mesure que les travaux progresseront, la SNCB devra introduire des factures auprès de la ministre Durant. La ministre devra alors soumettre à son tour — il s'agit d'une procédure totalement originale – ces factures au Conseil des ministres. Et ce n'est qu'après l'accord du Conseil que la SNCB sera payée. Un pas a évidemment été franchi, mais dès l'instant où ces montants vont être payés, ils apparaîtront au budget de l'Etat national. Cela peut poser problème à M. Vande Lanotte, car, d'après les normes européennes et internationales, les budgets sont, vous le savez, contrôlés de près. Il arrivera un moment où il devra faire des choix : les engagements pris devront apparaître au budget et des économies devront être réalisées. Je me réjouis d'ailleurs, si mes informations sont exactes, du fait que lors des négociations de cette nuit, l'on n'ait pas touché aux chemins de fer …

M. Christos Doulkeridis. — Je peux vous le confirmer.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Cela conforte la thèse selon laquelle, plus la Région bruxelloise insiste et se bat, plus cela fait progresser le dossier.

M. Christos Doulkeridis. — Je trouve cela extraordinaire, surréaliste !

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. — Bruxelles, c'est vous aussi ? Mais vous n'avez pas l'exclusivité …

M. Denis Grimberghs. — Si vous demandez à la minorité de faire le travail à votre place, nous pourrions peut-être vous remplacer !

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. — Le 14 février, le Conseil des ministres fédéral a marqué son accord pour que l'on libère déjà 25,6 millions EUR de ce montant, pour que les travaux du RER puissent effectivement débuter en 2003. C'est donc une première approche : le montant se trouve dans la Trésorerie.

Si le problème « budget d'investissement » au sein du Conseil d'administration de la SNCB a effectivement été « déminé » le 14 février 2003, je continue à me poser une question importante : que faire du déficit d'exploitation ? Lors de sa conférence de presse du 14 février 2003, M. Vinck a clairement déclaré qu'il devait obtenir la clarté sur la couverture des frais d'exploitation avant de s'engager pour le RER ; ce qui me semble logique. On ne peut rien imposer sans garanties sérieuses du gouvernement.

Nous demandons également la clarté. A l'article 21 du projet de convention RER à laquelle nous sommes parvenus le 7 janvier 2003, il est clairement stipulé que « chaque société de transport public exploite dans le cadre de ses missions, l'offre RER relevant de ses compétences, et en porte les charges ».

N'existe-t-il plus de consensus à ce propos à l'échelon fédéral ? Je l'ignore. Y a-t-il un problème de communication entre la SNCB et le gouvernement fédéral ? Cette communication est-elle toujours difficile, ou incomplète ?

En ce qui concerne les déficits d'exploitation, la situation est claire sur le plan des régions, puisque celles-ci ont donné leur accord. Quant au gouvernement fédéral, j'ignore s'il a déjà entamé les négociations avec la SNCB. Mais je peux comprendre que M. Vinck demande la clarté à ce propos, car le déficit d'exploitation pourrait se révéler considérable — c'est une réalité — selon la formule de financement retenue pour le matériel roulant. Si le plan d'investissement prévoit effectivement un montant de 260 millions EUR pour une première tranche du matériel roulant, un montant total de plus de 805 millions sera cependant nécessaire.

Si la SNCB doit, par exemple, procéder au *leasing* du matériel restant — pour environ 600 millions EUR — et le gouvernement fédéral part de ce principe, — les frais d'exploitation pourraient augmenter de 84 millions EUR — en tenant uniquement compte des « frais ferroviaires » à 148, voire près de 200 millions EUR, selon les conditions du *leasing* qui peuvent être obtenues. Les déficits d'exploitation seront donc considérables et représentent un effort important pour le gouvernement fédéral en ce qui concerne la SNCB.

Au vu de ces nombreuses incertitudes et de ces questions, j'ai sollicité, le 7 février déjà, une réunion du Comité exécutif des ministres de la Mobilité. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé de saisir le comité de concertation.

Il est prévu que nous traitions de cette question lors de la prochaine réunion de ce comité. Bien entendu, nous attendons avec impatience les réponses aux questions que je viens de poser, et surtout à propos des frais d'exploitation du RER.

Ik meen dat ik hiermee de context voldoende heb geschetst, wat helpt om klaar te zien in de huidige situatie. Hierbij — en ik richt mij tot de heer Van Assche — heb ik geen enkel probleem verdoezeld.

Ik kom nu tot enkele specifieke vragen van onder andere de heer Grimberghs.

M. Grimberghs me demande quel est l'état d'avancement de l'accord de coopération pour le RER. Comme je viens de le souligner, le projet de convention a été négocié avec la Région flamande, dont le gouvernement traitera bientôt de cette question. Cette convention pourra ensuite faire l'objet de nouvelles négociations en vue de conclure un accord de coopération. Pour ma part, j'aurais préféré conclure directement un accord de coopération, mais toutes les parties doivent, bien entendu, être disposées à le faire.

M. Grimberghs me demande également quelle sera notre attitude face à un éventuel non-respect de la convention de coopération pour le RER. Le gouvernement arrêtera sa position en fonction des réponses que nous obtiendrons au sein du CEMM. Nous voulons respecter intégralement la convention et nous attendons la même réaction des autres parties et, en premier lieu, du gouvernement fédéral.

En ce qui concerne les travaux prévus sur la ligne 26, qui se rapportent principalement à la modernisation et à l'équipement des gares, j'ai reçu l'assurance qu'ils seront exécutés normalement.

Je pense avoir répondu à la plupart des questions de Mme Meunier. Je peux ajouter que le comité de concertation régional SNCB/Bruxelles s'est déjà réuni deux fois. Cependant, il s'agit d'un comité au niveau des collaborateurs de cabinet et des fonctionnaires de la SNCB pour le suivi des différentes fiches de projet. Il s'agit donc de réunions de type technique, que nous souhaitons poursuivre. Aucun mandat politique n'est dévolu à ce comité.

Nous l'avons créé au CEMM. Il s'agit donc d'un comité de suivi. Les décisions et le suivi politiques se font au sein du CEMM, c'est-à-dire au Comité des ministres de la Mobilité. C'est pourquoi j'ai demandé à Mme Durant de convoquer ce comité. Hier encore, j'ai demandé que ce comité se réunisse à nouveau, compte tenu de l'évolution de la situation.

Sur la base des informations reçues, je peux vous communiquer que les procédures administratives pour l'obtention des permis pour les lignes 161 (Ottignies), 124 (Nivelles) et 50A (Denderleeuw) seront poursuivies cette année. Quant aux travaux sur le tronçon Watermael-Schuman, ils viennent d'être lancés — vous venez de le dire — tout comme les travaux pour les gares RER.

Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, on prévoit, en millions EUR :

— Watermael-Josaphat	:	7,6
— Ligne 161	:	0,7
— Ligne 124	:	0,2
— Ligne 50A	:	1,0
— Gares	:	0,75

Pour le gouvernement bruxellois, la « condition résolutoire » pour la convention RER reste évidemment en vigueur. Il revient au gouvernement fédéral et à la ministre fédérale à la Mobilité de veiller également à ce que, après plus de deux années d'attente, un calendrier pour l'acquisition des trains RER puisse être présenté pour le 31 mars 2003.

Vous avez tous évoqué le financement.

Un intervenant a demandé s'il était vrai que les montants prévus pour l'achat du matériel avaient été reportés. Pour moi, ce n'est pas le cas.

Les montants prévus au plan d'investissement pour l'achat du matériel n'ont pas été reportés. Ces montants sont maintenus dans le plan d'investissement de la SNCB et je tiens à dissiper tout malentendu à ce sujet.

Il faut veiller à ne pas faire de cette affaire un problème communautaire. Je sais bien qu'en Belgique, lorsqu'on chasse le communautaire, il revient au galop. Pour ma part, je ne perçois rien de communautaire dans ce dossier. Il faut être conscient que lorsque des dossiers difficiles s'enlisent dans les marais communautaires, ils subissent des retards encore beaucoup plus importants. Il vaut mieux tenter de traiter ce problème en ne perdant pas de vue l'intérêt de la population bruxelloise, sans réveiller les démons communautaires.

Il est exact que la Wallonie et Bruxelles se sont déjà prononcées sur la convention. La Flandre se prépare à le faire dans le courant de cette semaine ou la semaine prochaine. En outre, selon mes informations, je ne suis pas certain que le Conseil fédéral des ministres ait déjà donné son accord à la convention conclue au cabinet de Mme Durant, entre les quatre ministres concernés. J'ignore si le gouvernement fédéral l'a déjà confirmé. Mme Durant m'a signalé hier que l'on attendait l'approbation de la Flandre avant de présenter le dossier au gouvernement fédéral. Le problème est donc en bonne voie.

L'un des intervenants a demandé que l'on procède à une audition au sein de la commission. Je pense que cela pourrait être utile vu l'importance du projet et je suis toujours à votre disposition pour des auditions, à condition qu'elles soient organisées à un moment où l'on disposera déjà de certitudes à propos des investissements qui pourront être réalisés effectivement jusqu'en 2012.

Je tiens à rassurer M. Cornelissen : la SNCB nous a assuré que l'on ne touchera pas à la sécurité et que le budget Accueil des voyageurs ne diminuera pas en 2003 mais sera, au contraire, porté de 61 à 69 millions EUR.

Les grands projets — mise à quatre voies de lignes et tronçon Watermael-Schuman — seront poursuivis cette année.

En conclusion, comme je l'ai dit à l'émission Matin Première, je suis convaincu que la loyauté fédérale est essentielle pour que ce pays continue à vivre. Dans ce dossier également, les pactes doivent être respectés. *Pacta sunt servanda*. Nous mettrons en œuvre tous les moyens dont nous disposons pour forcer le respect des conventions. Nous veillerons à ne fournir au gouvernement aucun alibi permettant de retarder les choses. Je suis persuadé que nous arriverons au but, bien que le cheminement soit difficile. Il me fait penser à la procession d'Echternach mais d'autres se réfèrent au monstre du *Loch Ness.* Quoi qu'il en soit, avec l'ensemble du gouvernement, je continuerai à me battre.

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

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je crois qu'on peut effectivement vous remercier, Monsieur le Ministre, pour les éléments de réponse que vous nous avez fournis. Je vous connais comme un éternel optimiste et personnellement, j'en suis un aussi. Donc, sur ce plan-là, nous pouvons espérer avoir raison.

Vous dites très justement *pacta sunt servanda*, je le dis aussi. Il faut aussi admettre que je répète cette expression dans le sens négatif pour l'instant, *non sunt pacta servanda.*

On peut se poser un certain nombre de questions. Si la SNCB réalisait des travaux à bref délai, elle nous permettrait d'être davantage optimistes que nous ne pouvons l'être actuellement. Si l'on ne prend pas un certain nombre de mesures et d'initiatives à court terme, on ne pourra que reporter une fois de plus le problème sur la longue liste. Personnellement, je n'ai pas envie d'insister trop sur l'aspect communautaire des choses mais je remarque que pour d'aucuns, la régionalisation du rail est à l'ordre du jour et que si cette régionalisation devait intervenir dans un système que vous connaissez, à savoir le petit jeu des enveloppes 60/40, etc., je ne vois pas où se situe Bruxelles. Je peux vous dire que si cela devait se produire, ce n'est certainement pas demain la veille que l'on verra le premier

wagon du RER véhiculer des usagers potentiels. Il faut être extrêmement vigilant et très prudent …

Je conclus en disant que, en tant que Région bruxelloise, nous qui n'avons pas la possibilité d'imposer quelque chose, nous devons exercer toutes les pressions qui peuvent se faire à notre initiative. Finalement, votre acceptation de soumettre la question au comité de concertation Etat fédéral-entités fédérées est un élément important dans cette mécanique parce que l'on pourra alors constater quel est le degré de loyauté fédérale de chacun des partenaires.

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

M. Denis Grimberghs. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, il y a un point sur lequel nous sommes d'accord mais vous ne le saviez pas. Je ne veux pas faire de ce problème du non-avancement du RER un problème communautaire. Il est trop facile de se camoufler derrière un problème communautaire pour expliquer que rien n'a avancé.

Ce n'est pas un problème communautaire mais c'est certainement un problème de négociation entre entités fédérées, l'Etat fédéral et la Société SNCB, entre des gens qui veulent sauvegarder leurs compétences et qui ont une certaine force.

Dans ce rapport de forces, la région centrale dans ce pays ne connaît pas de problème communautaire sur ce sujet. Personne ne dit que M. Chabert ne défend pas bien les francophones de Bruxelles dans ce débat. On est persuadé que vous les défendez, Monsieur Chabert. Donc, ce n'est pas un problème communautaire.

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. — Pas uniquement des francophones !

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

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

M. Denis Grimberghs. — Bien entendu. Vous défendez tous les Bruxellois dans ce dossier. Personne ne remet cela en cause.

La question est de savoir comment dans cette région centrale, qui est bicommunautaire et ne connaît pas de problèmes communautaires, on parvient à créer un rapport de forces avec l'Etat fédéral.

Je dois vous avouer que je suis sidéré de voir qu'avec deux présidents de partis bruxellois importants, éventuellement de partis néo-bruxellois, avec deux vice-premiers ministres du gouvernement fédéral et d'autres ministres fédéraux bruxellois — ce que nous n'avons jamais connu auparavant — nous arrivons à un résultat aussi médiocre.

Mme Marion Lemesre. — Cela va changer.

M. Denis Grimberghs. — Je trouve qu'il faut aussi regarder dans son assiette, nous sommes certainement en partie responsables. Ne faisons pas comme si le problème ne venait pas de nous. Les Bruxellois ne sont sans doute pas suffisamment forts pour en imposer à leurs partenaires, y compris la SNCB. Je demande que tous les Bruxellois, à tous les niveaux de pouvoir, s'entendent sur un cahier de charges et défendent ensemble une attitude cohérente dans ce dossier.

Si une chose doit être faite le plus rapidement possible — à cet égard je vous rejoins totalement — c'est avancer sur le problème du matériel roulant. Mais on part avec un handicap dans ce dossier : on a accepté que ce matériel roulant soit financé pour les deux tiers sur le déficit d'exploitation. Ce dernier va donc être alourdi. Nous devons tout de même le savoir. Ce n'est pas une bonne nouvelle, évidemment. On s'est fait rouler dans le plan d'investissement de la SNCB. Fonctionne-t-on de la même façon pour les autres wagons et trains achetés par la SNCB ? Non ! On répond que le train est financé pour un tiers dans le budget d'investissements et pour deux tiers dans le déficit d'exploitation.

Aujourd'hui, que se passe-t-il concrètement ? Ce n'est pas non plus la bonne nouvelle du jour : les syndicats des cheminots nous disent ne pas vouloir du RER en raison d'un risque pour la société. On a trop pesé sur le déficit d'exploitation.

Il sera sans doute utile d'examiner en commission le fameux protocole dont vous venez de parler et dont on n'est pas censé disposer. Il conviendrait de le comparer avec le projet d'accord de coopération et de voir s'il y a eu de grandes avancées entre 2001 et 2003. Pour ma part, j'ai plutôt l'impression que l'on a reculé. (*Applaudissements sur les bancs CDH.*)

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

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, je ne souhaite pas non plus faire de ce dossier un débat communautaire ni tirer sur la SNCB. Au Parlement bruxellois, nous avons une position relativement unanime. Je voudrais plaider pour la cohérence et la détermination. Ecolo plaide en ce sens. Un problème se pose manifestement en ce qui concerne l'achat du matériel roulant. Après avoir entendu votre réponse, Monsieur Chabert, je pense que vous ne l'avez pas compris. Le Conseil d'administration a reporté la décision d'achat de ce matériel roulant, et là, Ecolo a été complètement isolé. L'administratrice Ecolo a été la seule à plaider pour cet achat et n'a absolument pas été suivie par les autres partis, notamment les francophones.

Je plaide donc pour la cohérence et pour que le MR, le FDF et les socialistes, tant au niveau régional que fédéral, aient la même détermination pour que le RER se réalise rapidement.

L'achat de matériel roulant est le nœud du problème. A votre niveau de pouvoir, Monsieur Chabert, le gouvernement bruxellois doit se montrer beaucoup plus déterminé auprès de la SNCB et mettre la pression sur le fédéral pour obtenir un engagement ferme d'achat de ce matériel en 2003. Il ne faut pas baisser les bras. La bataille est engagée, elle est mal partie pour Bruxelles mais il faut tout faire pour remettre le RER sur ses rails à Bruxelles. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

Mme la Présidente. — Les incidents sont clos.

De incidenten zijn gesloten.

ORDRE DU JOUR MOTIVE

Dépôt

GEMOTIVEERDE MOTIE

Indiening

Mme la Présidente. — En conclusion de ces interpellations, un ordre du jour motivé a été déposé, signé par MM. Marc Cools, Michel Moock, Christos Doulkeridis, Denis Grimberghs, Jan Béghin, Mme Adelheid Byttebier et M. Jean-Luc Vanraes.

Cet ordre du jour est libellé comme suit :

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

— ayant entendu l'interpellation de M. Jean-Pierre Cornelissen concernant « le plan d'austérité de la SNCB et ses conséquences inacceptables quant au RER », l'interpellation jointe de M. Denis Grimberghs concernant « l'évolution des négociations relatives à la mise sur pied du réseau express régional », l'interpellation jointe de Mme Geneviève Meunier concernant « la concrétisation et la programmation du plan d'investissement de la SNCB à Bruxelles » et la réponse du 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;

— juge totalement inadmissible la déperdition de moyens et la perte de temps qui résulte de la non-utilisation maximale au budget 2003 de la SNCB de l'enveloppe de 87 millions EUR prévue initialement dans le plan d'investissement dodécennal pour lequel la Région bruxelloise a émis un avis favorable;

— s'étonne de la facilité avec laquelle l'autorité gestionnaire de la SNCB jongle avec les chiffres et fait varier d'un jour à l'autre le montant de cette enveloppe;

— s'inquiète de l'absence totale de motivation de ces variations;

— demande que toute la clarté soit faite sur les possibilités réelles de financer le projet RER en 2003;

— exige dans ce contexte le respect strict de la planification des investissements essentiels indispensables à la mise en place du réseau RER;

— réclame dans le même esprit que les modalités relatives à la commande d'un matériel roulant spécifique au RER soient réalisées dès cette année afin de respecter le calendrier prévu pour le début de l'exploitation;

— exige le respect intégral des échéances quant à la mise en service des premières liaisons RER;

— rappelle la nécessité d'aménager les gares et de créer certains nouveaux points d'arrêts;

— s'oppose à toute régionalisation du rail qui aurait inévitablement pour corollaire l'enterrement du projet RER;

— charge le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'entreprendre toutes les démarches et initiatives utiles afin d'assurer, dans un esprit de loyauté fédérale, le respect des engagements pris;

— demande en conséquence au gouvernement de saisir le cas échéant le comité de concertation qui réunit l'Etat fédéral et les entités fédérées.

Tot besluit van deze interpellaties werd een gemotiveerde motie ingediend, getekend door de heren Marc Cools, Michel Moock, Christos Doulkeridis, Denis Grimberghs, Jan Béghin, mevr. Adelheid Byttebier en de heer Jean-Luc Vanraes.

De motie luidt als volgt :

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

— gehoord de interpellatie van de heer Jean-Pierre Cornelissen betreffende « het besparingsplan van de NMBS en de onaanvaardbare gevolgen ervan voor het GEN », de toegevoegde interpellatie van de heer Denis Grimberghs betreffende « de evolutie van de onderhandelingen over de aanleg van het gewestelijk expressnet », de toegevoegde interpellatie van mevrouw Geneviève Meunier betreffende « de uitvoering en de planning van het investeringsplan van de NMBS in Brussel » en het antwoord van de minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp;

— vindt het volkomen onaanvaardbaar dat middelen en tijd verloren gaan doordat het krediet van 87 miljoen euro dat in de begroting 2003 van de NMBS staat en dat oorspronkelijk opgenomen was in het twaalfjarenplan waarover het Brussels Gewest een gunstig advies heeft uitgebracht, niet volledig wordt benut;

— verbaast zich over het gemak waarmee het bestuur van de NMBS met de cijfers goochelt en het bedrag van dat krediet van de ene op de andere dag laat variëren;

— maakt zich erover zorgen dat die schommelingen helemaal niet zijn gemotiveerd;

— vraagt dat volledige klaarheid wordt geschapen omtrent de reële mogelijkheden om het GEN in 2003 te financieren;

— eist, tegen die achtergrond, dat de planning van de essentiële investeringen die nodig zijn voor de totstandkoming van het GEN strikt in acht wordt genomen;

— eist, daarbij aansluitend, dat vanaf dit jaar de nadere regels voor de bestelling van het specifiek voor het GEN bestemde rollend materieel worden bepaald om ervoor te zorgen dat de exploitatie op het geplande tijdstip kan beginnen;

— eist dat alle termijnen voor de ingebruikneming van de eerste GEN-lijnen in acht worden genomen;

— wijst op de behoefte om de stations aan te passen en een aantal nieuwe haltes in te voeren;

— kant zich tegen elke vorm van regionalisering van het spoor, die onvermijdelijk tot gevolg zou hebben dat het GEN-project wordt opgedoekt;

— belast de Brusselse hoofdstedelijke regering ermee alle stappen en initiatieven te nemen die nodig zijn om, in een sfeer van federale loyauteit, ervoor te zorgen dat de verbintenissen worden nagekomen;

— vraagt bijgevolg aan de regering om de zaak zo nodig voor te leggen aan het Overlegcomité waarin de federale Staat en de deelgebieden vertegenwoordigd zijn.

Le vote sur cet ordre du jour aura lieu ultérieurement.

Over deze motie zal later worden gestemd.

La discussion est close.

De bespreking is gesloten.

QUESTIONS ORALES

MONDELINGE VRAGEN

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

Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

QUESTION ORALE DE MME DOMINIQUE BRAECKMAN 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'ACCESSIBILITE DES SITES INTERNET REGIONAUX AUX AVEUGLES ET MALVOYANTS »

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DOMINIQUE BRAECKMAN 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 TOEGANKELIJKHEID VAN GEWESTELIJKE WEBSTEKKEN VOOR DE BLINDEN EN SLECHTZIENDEN »

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Dominique Braeckman pour poser sa question.

M. Jos Chabert répondra en lieu et place du Ministre-Président, M. François-Xavier de Donnea.

Mme Dominique Braeckman. — Madame la Présidente, en mars dernier, j'interrogeais le Ministre-Président sur ses préoccupations en matière d'accessibilité des sites informatiques de la région aux personnes aveugles et malvoyantes. J'entends déjà d'aucuns ricaner en entendant parler de sites informatiques accessibles aux aveugles. En effet, cela peut paraître curieux, mais un site Internet peut être consulté par ces personnes s'il intègre une série de principes et de précautions relativement simples à respecter. Il s'agit de rencontrer quelques conditions qui permettent à ces personnes, grâce à leur appareillage adapté, de consulter sans problème les informations figurant sur un site. En effet, au moyen de toute une série de dispositifs tels les programmes d'agrandissement, les barrettes braille et les synthétiseurs de parole, ces personnes peuvent consulter des informations lorsque, et seulement si, le site est clair et bien ordonné. C'est ainsi qu'il existe déjà une série de sites Internet qui ont été examinés par des spécialistes expérimentés, notamment aveugles et malvoyants, de l'organisation *Blindenzorg Licht en Liefde*. L'examen étant probant, ces sites peuvent aujourd'hui arborer le label « *Blindsurfer* » que décerne cette organisation. Cela signifie que les aveugles et les malvoyants peuvent visiter ces sites sans problème et y consulter les informations. Au demeurant, je voudrais signaler qu'un site aisément accessible aux personnes ayant ce type d'handicap l'est pour tout le monde. C'est un constat que nous faisons souvent lorsqu'il s'agit d'adaptation pour les personnes handicapées : nous pouvons tous en profiter selon le principe de « qui peut le plus, peut le moins ».

Qu'en est-il en ce qui concerne les sites régionaux ? A entendre M. de Donnea et à lire d'autres documents provenant du gouvernement, on a l'impression que cette préoccupation est la sienne. Dans la déclaration gouvernementale du mois d'octobre 2001, on peut lire : « Dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de coopération entre l'Etat belge, les communautés et les régions, relative à *l'e-government*, la Région bruxelloise entamera une série d'actions pour atteindre les objectifs visés par ce projet. (…) La présentation de ces formulaires sur le portail sera conçue en fonction des attentes des citoyens et non plus en fonction du découpage administratif actuel ».

Dans le PRD, on peut lire également cette nécessité d'informer au mieux le public, puisqu'il est indiqué : « Assurer une information de qualité, qui soit complète, accessible, ciblée selon les intérêts des utilisateurs est une nécessité, vu la complexité des règles urbanistiques en vigueur ». Cette volonté de transparence envers tous les publics nécessite, vous en conviendrez comme moi, que l'on prenne en compte les personnes ayant un handicap, notamment visuel.

En mars dernier, j'interrogeais M. de Donnea à ce sujet; il m'a répondu que cette question faisait déjà l'objet des préoccupations du CIRB et qu'il ne manquerait pas d'écrire à ce dernier pour lui rappeler une nouvelle fois cette nécessaire adaptation. Je pense qu'il s'était également engagé à ce qu'il y ait un suivi au niveau des autres assemblées. Je voudrais savoir quel est le bilan dégagé par M. de Donnea sur cette question.

Je voudrais également préciser autre chose. Dernièrement, la presse a relaté la participation de la région à la mise en ligne d'un nouveau site Internet d'information sur les pouvoirs à Bruxelles, réalisé par le

CRISP et ce toujours en collaboration avec le CIRB. Ce site offre une information détaillée sur les différentes institutions qui se partagent le pouvoir à Bruxelles, en partant des matières et non des niveaux de pouvoir comme on le fait habituellement. C'est vraiment une très bonne chose. On peut constater aussi que quelque 4 mille liens sont établis avec d'autres sites Internet. Pour ce faire, la Région bruxelloise a dégagé un subside de 25.000 EUR.

L'accessibilité aux personnes ayant un handicap visuel a-t-elle été prise en compte également pour ce nouveau site ?

En ce qui concerne les autres sites, c'était peut-être plus difficile car il s'agissait d'adaptations. Ici il s'agit de la création d'un nouveau site; il était donc important de faire les pas nécessaires pour le rendre accessible.

Je pense qu'il faut choisir d'avancer de façon solidaire en matière de télécommunications et faire en sorte que les minorités, quelles qu'elles soient, fassent partie intégrante, de droit, de notre société. C'est d'ailleurs précisément à la manière dont une société traite ses minorités que l'on voit son degré de civilisation, tant dans l'aménagement de l'espace public ou en matière de transport collectif — qu'en matière d'accessibilité aux télécommunications.

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

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la Présidente, Chers Collègues, je vous donne lecture de la réponse communiquée par M. de Donnea :

« Je partage avec vous l'intérêt de rendre accessible les sites Internet régionaux de la façon la plus large possible à nos concitoyens et bien entendu, votre préoccupation relative à l'accessibilité des sites Internet aux aveugles et malvoyants.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé au CIRB, lors de l'élaboration de son cahier des charges relatif à la création d'un site Portail pour la Région de Bruxelles-Capitale, cahier spécial des charges 2002.0111, que le prestataire de services qui sera chargé de le mettre en œuvre veille à l'accessibilité du site aux personnes malvoyantes et se base pour ce faire sur les directives du *Web Accessibility Initiative* qui fait partie du *World Wide Web Consortium*.

L'analyse des offres est actuellement en cours. Le résultat devrait m'être communiqué dans le courant du mois de mars. Je peux donc vous assurer que le site Portail de la Région de Bruxelles-Capitale prendra en compte votre préoccupation qui est aussi la mienne.

Pour ce qui est des autres assemblées, je poserai prochainement la question devant mes collègues du gouvernement régional pour leur proposer que la future infrastructure régionale portail constitue la base des sites portails de la Cocof, de la Cocom et de la VGC.

Le 16 octobre 2002, le CIRB a eu une première réunion avec *Blindsurfer* (*Blindenzorg Licht en Liefde* et ONA). Suite à cette réunion, du fait que M. Draps est le secrétaire d'Etat compétent pour les personnes handicapées et tenant compte que 2003 est l'année des personnes handicapées, il y a eu un accord *de facto* entre le CIRB et le Cabinet Draps afin que le site en cours de réalisation serve de projet pilote pour l'accessibilité de nos nouveaux sites aux malvoyants.

Après la finalisation de ce projet pilote, le CIRB disposera des compétences techniques qui lui permettront de proposer pour les sites en production une labellisation pour les malvoyants.

Il faut souligner que l'adaptation des sites existants n'est pas une tâche facile ou acquise par défaut. Ces adaptations demandent une analyse détaillée et une refonte de la mise en page du site qui impliquent des coûts et des délais de réalisation non négligeables, à traiter au cas par cas.

Pour ce qui concerne le site du CRISP, le projet pilote du Cabinet Draps ne se terminant qu'à la fin février, les délais qui nous ont été imposés pour la création du site CRISP ne nous ont pas laissé le temps de prévoir une labellisation valable du site.

L'accessibilité aux personnes avec un handicap visuel n'a pas été à ce stade prise en compte. Elle le sera au fur et à mesure des modifications qui seront apportées à ce site en concertation avec le CRISP ».

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

Mme Dominique Braeckman. — Madame la Présidente, je remercie M. Chabert pour les réponses qu'il m'a transmises. Je constate que, peu à peu, les choses avancent.

Je serai attentive au développement de l'accessibilité des différents sites.

Il me paraît regrettable que le nouveau site « Les pouvoirs à Bruxelles » n'ait pas été d'initiative « rendu accessible ». Comme vous l'avez dit, Monsieur le Ministre, il est plus difficile d'adapter un site que d'en créer un directement avec tous les paramètres requis pour qu'il soit accessible. Nous avons raté une occasion.

Mme la Présidente. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BENOIT CEREXHE A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT « L'INSTALLATION EN REGION BRUXELLOISE DE RADARS AUTOMATIQUES »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOIT CEREXHE AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « DE PLAATSING VAN FLITSPALEN IN HET HOOFDSTEDELIJK GEWEST »

Mme la Présidente. — La parole est à M. Benoît Cerexhe pour poser sa question.

M. Benoît Cerexhe. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, la presse s'est fait l'écho de l'installation de radars automatiques en Région bruxelloise. Le premier a, semble-t-il, été installé à Laeken. Est-il déjà opérationnel ? Dans l'affirmative, combien de fois s'est-il déjà déclenché ? Combien de procès-verbaux ont-ils été dressés ?

J'aimerais aussi savoir si d'autres sites ont été retenus pour installer ce type de radars en Région bruxelloise. Le cas échéant, combien et où ?

Quelles sont les raisons objectives déterminant le choix de ces sites ? Cela se fait-il en fonction du nombre d'accidents relevés à ces endroits ? Dans l'affirmative, à partir de quel seuil estimez-vous qu'un site doit être équipé d'un radar automatique ?

Quelles sont les priorités retenues lors de l'installation de ces radars ? Est-ce la lutte contre les excès de vitesse ou le franchissement de feux rouges ? En ce qui concerne la vitesse excessive, un seuil de tolérance est-il prévu ?

Vous avez assuré, face à certains médias, que tous les sites équipés d'un radar automatique seraient signalés par un panneau « Attention radar » avertissant ainsi les automobilistes. Pouvez-vous confirmer cette initiative qui nous semble pertinente, le but de ces installations n'étant pas de verbaliser pour verbaliser et faire rentrer des recettes dans les caisses publiques mais bien d'être un outil de prévention en matière de sécurité routière ?

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

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la Présidente, il est exact que trois radars automatiques ont été installés le 28 janvier 2003 sur des voiries régionales.

Les carrefours suivants ont été équipés :

— Avenue Croix du Feu — avenue des Buissonnets (direction A12)

— Boulevard Général Jacques — avenue de la Couronne (direction Bois de la Cambre)

— Boulevard Général Jacques — avenue de la Couronne (direction Reyers)

Ces installations sont actuellement finalisées en vue de leur homologation par le service de Métrologie du ministère des Affaires économiques, ce qui peut prendre encore quelques semaines.

Ensuite, la police de la zone Bruxelles-Capitale-Ixelles effectuera encore quelques essais avant de procéder réellement à des contrôles.

C'est la police qui décide à quel moment elle commencera à sanctionner les infractions, en concertation avec le Parquet du Procureur du Roi de Bruxelles.

Il y a toutes les chances que des caméras supplémentaires seront installées.

J'ai prévu les budgets à cet effet et fait une proposition identique aux cinq autres zones de police, à savoir qu'elles peuvent formuler des propositions pour l'installation de tels appareils sur des voiries régionales.

Je n'ai pas encore reçu de demandes formelles à ce sujet mais je sais que des initiatives sont prises en la matière dans différentes zones.

Le choix de l'implantation s'opère en concertation avec toutes les parties concernées, conformément aux dispositions légales. Il s'agit surtout d'endroits considérés comme des « points noirs » en matière de sécurité routière.

Je pars du principe que l'installation d'un radar — quel qu'il soit — ne peut intervenir qu'en vue d'augmenter la sécurité routière de tous les usagers de la route.

Cela veut dire que l'essentiel n'est pas de dresser des procès-verbaux, mais de faire de la prévention et d'avertir les automobilistes que des caméras sont installées à des endroits souvent dangereux, par exemple à l'avenue des Croix de Feu. Il s'agit d'un passage pour piétons où de nombreux accidents sont déjà survenus.

En ce qui concerne la signalisation complémentaire, je peux vous confirmer que l'Administration a été chargée d'installer des panneaux pour signaler la présence de ces caméras.

Mon but n'est effectivement pas d'augmenter le nombre de verbalisations mais bien de produire un effet dissuasif qui bénéficie à la sécurité de tous les usagers de la route.

Mme la Présidente. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DENIS GRIMBERGHS 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'EVALUATION DES ACCORDS DU NON-MARCHAND »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS 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 EVALUATIE VAN DE AKKOORDEN MET DE NON-PROFIT-SECTOR »

Mme la Présidente. — La parole est à M. Denis Grimberghs pour poser sa question.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, les accords qui ont été signés avec les partenaires sociaux du secteur non-marchand prévoient explicitement qu'une évaluation doit être organisée annuellement quant à l'application de ces accords.

Il semble évident que, malgré les engagements pris par la région afin d'assurer la couverture des coûts résultant de cet accord et malgré la réévaluation des transferts organisés aux profits des Commissions communautaires pour assurer cette couverture, différents problèmes continuent à se poser dans l'application de cet accord.

En particulier pour la prise en charge des surcoûts liés à l'application des nouvelles références barémiques au personnel mis au travail dans le cadre des programmes de résorption du chômage. Le ministre de l'Emploi a, à plusieurs reprises, estimé qu'il n'était pas tenu de couvrir ces nouvelles charges par une augmentation du subside de l'ORBEm. En renvoyant les pouvoirs organisateurs vers les ministres fonctionnellement compétents. Et ceux-là estiment ne pas avoir reçu les moyens nécessaires pour couvrir de nouvelles dépenses de personnel.

Autre exemple, celui de la prise en charge des années d'ancienneté acquises hors secteur qui coûte très cher dans un secteur comme celui des aides familiales.

Je souhaiterais savoir si la réunion d'évaluation prévue dans les accords a été organisée en ce début d'année 2003 ? Si oui, quand ? Quels sont les partenaires sociaux qui ont participé à ce moment d'évaluation ? Quelles sont les conclusions de cette évaluation ? Le cas échéant, si cette réunion n'avait pas encore eu lieu, je souhaiterais savoir si une réunion similaire a eu lieu au début de l'année 2002 ? Le cas échéant, j'aimerais également savoir pour quelle raison cette réunion n'a pas encore été organisée pendant l'année 2002.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Jos Chabert, qui répondra en lieu en place de M. de Donnea.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la Présidente, mes Chers Collègues, voici la réponse que M. de Donnea a préparée et que je vais vous lire.

L'accord signé avec le secteur non marchand prévoit, en son article 11, qu'un comité du suivi de l'accord se réunira annuellement à partir de janvier 2002. Ce comité a pour mission d'évaluer l'application de l'accord non marchand dans tous les secteurs concernés. Cette structure intervient en supplément des comités d'accompagnement spécifiques, qui existent au niveau des Commissions communautaires. En 2002, le comité du suivi s'était réuni le 10 juillet, en présence de tous les représentants de l'autorité et des travailleurs. A cette occasion, chacun a pu s'exprimer et émettre ses doléances. Les ministres concernés ont pris bonne note des problèmes qu'il restait à résoudre.

De manière générale, j'ai pu constater, dit M. de Donnea, que l'application des accords était alors très satisfaisante. Je crois en effet pouvoir vous dire que le gouvernement, mais aussi les collèges et Commissions communautaires ont mis les bouchées doubles pour que l'accord du non-marchand devienne une réalité concrète. En 2003, le comité du suivi se réunira à nouveau à une date qui n'a pas encore été fixée.

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

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, si M. Chabert voulait bien communiquer au ministre qu'effectivement, à partir du moment où on prévoit dans le texte annuellement à partir de janvier 2002, on peut imaginer que ce sera en début d'année. Libre à vous, cependant, d'organiser les choses autrement mais faites-le avant que les organisations syndicales réagissent à cette question. Il y a effectivement un certain nombre de mouvements de mauvaise humeur.

Il m'étonnerait que vous ayez une réunion du comité de suivi qui soit aussi consensuelle que celle de 2002. Si j'entends que tout va bien, je pense cependant qu'un certain nombre de problèmes restent à rencontrer. J'ai cité, notamment, le problème du financement complémentaire des programmes de résorption du chômage. Je pense qu'il serait souhaitable que sans tarder, ce comité de suivi soit convoqué pour qu'on puisse voir si des problèmes existent réellement et, le cas échéant, les rencontrer.

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

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Je ne manquerai pas de faire part de vos dernières suggestions à M. de Donnea.

Mme la Présidente. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BERNARD IDE A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT « L'INTERDICTION A TOUT UTILISATEUR OU VISITEUR D'ETABLIR, A PARTIR DE TOUT AUTRE SITE, UN LIEN VERS LE SITE INTERNET DE LA STIB »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERNARD IDE AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « HET VERBOD VOOR ELKE GEBRUIKER OF BEZOEKER OM EEN LINK TE LEGGEN VANAF ENIG ANDERE WEBSITE NAAR DE WEBSITE VAN DE MIVB »

Mme la Présidente. — La parole est à M. Bernard Ide pour poser sa question.

M. Bernard Ide. — Monsieur Chabert, vous avez déjà beaucoup travaillé aujourd'hui. Je vais donc vous poser une question simple et j'imagine que la réponse le sera également !

En se connectant sur le site Internet de la STIB, on peut constater qu'il est interdit à tout utilisateur ou visiteur d'établir un lien vers le site de la STIB sans son consentement.

En effet, nous pouvons y lire l'avertissement suivant : « tout utilisateur ou visiteur s'interdit d'établir, à partir de tout autre site, un lien vers le présent site, en ce compris l'une de ses pages secondaires, sans le consentement exprès de la Société des Transports

Intercommunaux de Bruxelles. Cette interdiction s'applique à toute forme ou technique de lien par lequel le nom, l'adresse ou tout autre élément (notamment les images, les logos, animations, textes, boutons, …) ou partie d'élément figurant sur l'une des pages du site, est affiché sur l'une des pages d'un autre site, ou par lequel l'internaute est, à partir de cet autre site, renvoyé, de quelque manière que ce soit, sur le présent site ».

En clair, il est interdit de faire des liens entre un site et le site de la STIB et c'est le premier message adressé à tout visiteur.

Cette interdiction est difficilement compréhensible. Pour promouvoir l'utilisation des transports en commun, chaque personne qui annonce sur la toile un commerce ou un événement à Bruxelles ne devrait-il pas pouvoir faire des liens vers le site web de la STIB ? Pas seulement vers la page d'accueil, mais, par exemple, vers les horaires des arrêts à proximité de son établissement, ou vers les horaires des arrêts aux points d'arrivée à Bruxelles (Gare Centrale, du Midi, du Nord), sur les lignes pour atteindre l'endroit en question. En interdisant de tels liens, les commerces et les organisateurs d'événements sont limités dans leur possibilité d'indiquer leur accessibilité.

Je souhaiterais connaître les raisons qui motivent cette interdiction : pourquoi donc la STIB interdit-elle la promotion par les tiers de l'utilisation de ses services ?

Par ailleurs, je souhaiterais connaître les formalités à remplir pour que cette interdiction (« sans le consentement exprès de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles… ») soit levée.

En clair, c'est interdit sauf autorisation, mais il n'est pas précisé comment cette autorisation est accordée. Je suppose que vous allez me trouver de bonnes raisons pour justifier cette façon de procéder. En effet, d'après mes vérifications, *De Lijn* procède comme la STIB. Dès lors, pourquoi ne facilite-t-on pas le travail des gens en leur indiquant la façon de faire lever ces interdictions ?

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

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la Présidente, mes Chers Collègues, l'interdiction de réaliser un lien électronique depuis un site Internet quelconque vers le site de la STIB, sans que cette dernière ait préalablement marqué son accord, a tout simplement pour but de protéger l'internaute contre la pratique qui consiste, pour certains sites commerciaux, à créer un lien avec le site de la STIB.

Le but poursuivi est d'offrir au public un, l'accès aux informations concernant les transports en commun, et non inversement de faire de la publicité ou de vendre par cette voie des produits ou des services de tiers et de susciter la fausse impression que la STIB y apporte son soutien ou sa collaboration.

La STIB ne souhaite pas que ses pages soient reprises par n'importe qui et entend faire respecter le régime d'autorisation prévu par la loi sur les droits d'auteur.

Elle autorise ainsi, après vérifications et à des conditions appropriées, des tiers à reproduire des pages de son site ou à établir des liens avec celui-ci.

La STIB essaie ainsi d'empêcher que son site puisse être utilisé à des fins purement publicitaires, c'est-à-dire, pour augmenter la valeur d'un site de tiers par l'insertion d'un message d'intérêt général.

La STIB, de même que son homologue flamand *De Lijn* (qui ne mentionne l'avertissement qu'à la première connexion), a décidé de protéger son site, après quelques usages abusifs par des sociétés privées.

L'obtention de l'autorisation est facile pour tout demandeur ne poursuivant pas de but commercial et qui garantit une bonne utilisation de la propriété intellectuelle de la STIB.

Les demandes sont examinées au cas par cas et aboutissent généralement à un accord.

La publication de bandeaux publicitaires est, en outre, interdite dans le cadre des conventions publicitaires de la STIB.

La loi du 30 juin 1994 sur les droits d'auteur permet, en effet, une protection du site Internet et des pages composant ce site.

La reproduction de pages d'un site et la communication de celles-ci sont soumises à l'autorisation du titulaire du droit sur ce site. En général, le site de la STIB est reconnu par les clients et les experts internationaux comme étant convivial par sa clarté, son dynamisme et son aspect attractif.

En ce qui concerne la politique commerciale actuelle, plus particulièrement depuis la mise en œuvre de la nouvelle organisation de la société, la STIB se rapproche de ses clients pour encore mieux rencontrer leurs besoins. Différents groupes de travail oeuvrent au sein de la société pour améliorer l'accueil de la clientèle ainsi que la vente et la distribution des titres de transport.

La STIB n'a plus qu'à donner à ses clients la possibilité d'acquérir le titre de transport par Internet. Je peux d'ailleurs vous informer que l'acquisition de titres classiques comme l'abonnement STIB mensuel ou annuel peut se faire, depuis le début de cette année, grâce au commerce électronique sur le site Internet www.stib.be.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Bernard Ide.

M. Bernard Ide. — Monsieur le Ministre, je dois vous avouer que je suis déçu. Je m'attendais à des arguments plus percutants. En substance, vous m'avez répondu que « c'est interdit parce que c'est interdit » et qu'il faut protéger les internautes. Je ne vois pas en quoi les internautes sont protégés du fait qu'ils n'ont pas directement accès au site. Je pense que la STIB aurait tout à y gagner. Je ne vais pas en faire une grande bataille médiatique mais je ne suis pas convaincu par vos arguments.

Mme la Présidente. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BENOIT CEREXHE A M. ALAIN HUTCHINSON, SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION DE

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DU LOGEMENT ET DE L' ENERGIE, CONCERNANT « L'EXISTENCE DANS LE SECTEUR DU LOGEMENT SOCIAL D'UN FICHIER DE LOCATAIRES INDESIRABLES »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOIT CEREXHE AAN DE HEER ALAIN HUTCHINSON, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET HUISVESTING EN ENERGIEBEVOEGD VOOR HUISVESTING, BETREFFENDE « HET BESTAAN VAN EEN BESTAND IN DE SOCIALE-HUISVESTINGSSECTOR MET ONGEWENSTE HUURDERS »

Mme la Présidente. — La parole est à M. Benoît Cerexhe pour poser sa question.

M. Benoît Cerexhe. — Madame la Présidente, Monsieur le Secrétaire d'Etat, Chers Collègues, vous vous souviendrez de tout le débat qui a agité le secteur privé de l'immobilier concernant la tenue de fichiers de locataires défaillants. J'ai été particulièrement interpellé par le point de vue donné par un membre éminent de votre majorité dans un journal. S'agissant des locataires sociaux qui seraient également fichés dans notre pays, il disait : « En outre, ce qu'il faut savoir et ce que les opposants aux fichiers de locataires ne disent pas, c'est l'existence, déjà aujourd'hui, de fichiers qui sont tenus par différentes sociétés de logement social ». Ces fichiers possèdent en outre la particularité de ficher les locataires jugés « difficiles » pour leur comportement vis-à-vis des autres locataires, à savoir problèmes de violence, bruit excessif, déprédation aux biens, condamnations en justice, etc.

« Même si ces locataires difficiles ont toujours réglé leurs loyers ponctuellement, il arrive qu'ils soient expulsés pour des raisons de convivialité et refusés ensuite dans d'autres sociétés de logement social, lesquelles, comme par hasard, sont informées des méfaits des locataires « difficiles ». Ces listes ne répondent aucunement à la loi du 8 décembre 1992 sur la protection de la vie privée ».

Par rapport à tout ce débat qui a agité le secteur privé, vous comprendrez que ces déclarations nous ont interpellés.

J'aimerais que vous me confirmiez, ou non, l'existence de ces fichiers de locataires « difficiles » au sein du logement social bruxellois. Si tel est le cas, est-ce que l'avis de la Commission de Protection de la Vie privée a été sollicité comme il se doit et, dans l'affirmative, quel aurait été le contenu de cet avis ? Est-ce que, à tout le moins, les personnes figurant dans ce fichier sont tenues au courant de leur inscription et — je le suppose, au moment où leur comportement s'améliore — de leur « désinscription » ? J'aimerais savoir quel contrôle vous exercez en tant que ministre de tutelle, sur la tenue de ces fichiers à l'intérieur des différentes sociétés locales bruxelloises.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Alain Hutchinson, secrétaire d'Etat.

M. Alain Hutchinson, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Logement. — Madame la Présidente, Chers Collègues, comme vous, Monsieur Cerexhe, j'ai pris connaissance des déclarations par voie de presse d'un membre de ce Parlement, qui, par ailleurs, et ce n'est pas un détail, est aussi un membre très actif du Syndicat national des Propriétaires.

Ces déclarations faites dans un quotidien, sur lesquelles vous vous basez, interviennent d'ailleurs au terme d'un article dans lequel notre collègue monte au créneau pour défendre la création du fichier des locataires mis en place par son organisation, le SNP.

Voilà peut-être remises dans leur contexte les déclarations sur lesquelles vous fondez votre intervention de ce jour.

Cette solution que nous avons mise en place dans le secteur du logement social à Bruxelles s'inscrit sans doute dans la bonne voie puisque c'est également une mesure de cet ordre qui a été retenue par le législateur fédéral. En effet, la loi-programme de 2002 prévoit que le recouvrement des arriérés de loyers et l'expulsion doivent être préalablement soumis à une conciliation obligatoire devant le juge de paix.

Ensuite, il est exact que le gouvernement a créé un fichier, à savoir le système d'inscription multiple, mais encore une fois, c'est en faveur des candidats locataires de logements sociaux. Dans le cadre de ce système d'inscription multiple, il est exact qu'il existe une banque centrale de données. Pour ce faire, nous avons procédé par voie d'ordonnance, dont le texte vous a d'ailleurs été soumis, et le gouvernement a pris un arrêté d'application. Tous ces textes ont fait l'objet des consultations et avis requis, notamment celui de la commission pour la Protection de la Vie privée.

Par ailleurs, comme prévu dans l'ordonnance, le gouvernement vient de décider de la composition du comité de vigilance qui est chargé de contrôler le flux d'échanges d'informations, notamment pour garantir la confidentialité de certaines informations à caractère personnel qui figureraient dans ce réseau d'inscription multiple.

Pour répondre plus précisément à votre question relative aux locataires défaillants, une seule disposition de l'arrêté locatif, l'article 4, alinéa 5, permet à une SISP de déclarer irrecevable une candidature d'un demandeur de logement social dans l'hypothèse où ce candidat locataire n'a pas rempli toutes ses obligations antérieures auprès de cette même SISP en matière de versements réguliers du loyer, des charges locatives et du respect des lieux etc. Pour anticiper tout risque d'abus, il a été prévu que cette décision de rejet de candidature par la SISP doit être prise sur avis du délégué social et qu'elle doit être dûment motivée et notifiée à l'intéressé par lettre recommandée.

Il s'agit donc d'une expression contrôlée et strictement réglementée du principe général du droit relatif à l'exception d'inexécution. J'insiste sur le fait que cette possibilité n'est offerte que dans l'hypothèse où le candidat locataire auprès d'une SISP n'a pas rempli ses obligations auprès de cette même SISP. Une autre SISP ne pourrait invoquer un défaut de respect d'obligation qu'un candidat locataire présenterait auprès d'une autre société, et dont elle n'aurait en rien à connaître.

Chaque SISP peut donc, comme le ferait n'importe quel bailleur, tenir des informations relatives à ses locataires. Ces informations ne peuvent pas être communiquées à un tiers, pas même au ministre. Elles ne peuvent évidemment pas non plus être disponibles sur un quelconque réseau informatique. Seuls les locataires peuvent avoir

accès aux éléments personnels qui les concernent, que ce soit en vertu des dispositions de l'ordonnance du 30 mars 1995 relative à la publicité dans l'administration ou en vertu de l'article 35 de l'arrêté locatif ou, encore, en vertu de l'article 27 du contrat type de bail qu'utilise l'ensemble de nos sociétés locales.

Vous le constatez, cela n'a rien à voir avec le fichier central externe du Syndicat national des Propriétaires, qui permet l'accès, via internet, à des informations relatives à certains locataires dits défaillants. J'ai dénoncé cette pratique contestable auprès de la commission de la Protection de la Vie privée, qui a d'ailleurs rendu un avis concluant à l'illégalité de cette liste noire des locataires. Sur la base de cet avis, j'ai moi-même saisi le procureur du Roi de l'infraction que constitue ce fichier.

Il est évident que le gouvernement n'aurait pu défendre un système qu'il conteste par ailleurs.

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

M. Benoît Cerexhe. — Je remercie le ministre pour sa réponse extrêmement claire et précise qui apporte un démenti formel aux affirmations contenues dans ce Point de vue du journal l'Echo.

Je suis plutôt rassuré par cette réponse.

Mme la Présidente. — L'incident est clos.

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 est suspendue à 18 h 25.

De vergadering wordt geschorst om 18.25 uur.

Elle est reprise à 18 h 30.

Ze is om 18.30 uur hervat.

Mme la Présidente. — La séance est reprise.

De vergadering is hervat.

VOTES NOMINATIFS

NAAMSTEMMINGEN

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle les votes nominatifs sur les projets et la proposition dont l'examen est terminé.

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

PROPOSITION D'ORDONNANCE DETERMINANT LE JOUR DE FETE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Vote nominatif sur l'ensemble

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE TOT VASTSTELLING VAN DE FEESTDAG VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Naamstemming over het geheel

Mme la Présidente. — Nous passons au vote nominatif sur la proposition d'ordonnance.

Wij stemmen over het voorstel van ordonnantie.

Het woord is aan de heer Lootens-Stael.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mevrouw de Voorzitter, de Vlaams Blok-fractie zal tegen het voorstel stemmen. Wij zijn van oordeel dat een feestdag een aangelegenheid is van de volkeren en dus van de gemeenschappen.

Wij stellen vast dat de beide gemeenschappen in Brussel respectievelijk op 11 juli en 27 september hun feestdag vieren. Dat is goed zo en wij vinden het niet nodig om het land in nog kleinere stukjes op te splitsen. Vandaar onze tegenstem.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

65 membres sont présents.

65 leden zijn aanwezig.

58 répondent oui.

58 antwoorden ja.

4 répondent non.

4 antwoorden neen.

3 s'abstiennent.

3 onthouden zich.

En conséquence, la proposition d'ordonnance est adoptée. Elle sera soumise à la sanction du gouvernement.

Bijgevolg is het voorstel van ordonnantie aangenomen. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

Ont voté oui :

Ja hebben gestemd :

MM. Adriaens, André, Azzouzi, Béghin, Mme Bertieaux, M. Boelpaepe, Mmes Bouarfa, Braeckman, M. Bultot, Mmes Byttebier,

Caron, Carthé, MM. Cerexhe, Cools, Cornelissen, Mme De Galan, MM. Daems, De Grave, De Wolf, Decourty, Mme Derbaki Sbaï, M. Doulkeridis, Mmes Emmery, Fraiteur, MM. Galand, Gatz, Mme Geuten, MM. Grimberghs, Ide, Lahssaini, Lemaire, Mmes Lemesre, Meunier, M. Michel, Mme Molenberg, M. Moock, Mme Mouzon, MM. Ouezekhti, Parmentier, Mmes Payfa, Persoons, MM. Pesztat, Riguelle, Mme Riquet, MM. Roelants du Vivier, Romdhani, Mmes Saïdi, Schepmans, Theunissen, MM. Vandenbossche, van Eyll, Van Roye, Vanraes, Vervoort, Mme Wynants, MM. de Clippele, de Jonghe d'Ardoye d'Erp et de Patoul.

Ont voté non :

Neen hebben gestemd :

MM. Arckens, Demol, Lootens-Stael en Van Assche.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

Mme Bastien, MM. Hance et Mahieu.

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT A : L'ACCORD ENTRE L'UNION ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE ET LA REPUBLIQUE DU COSTA RICA CONCERNANT L'ENCOURAGEMENT ET LA PROTECTION RECIPROQUES DES INVESTISSEMENTS, FAIT A BRUXELLES LE 26 AVRIL 2002

Vote nominatif sur l'ensemble

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET : DE OVEREENKOMST TUSSEN DE BELGISCH-LUXEMBURGSE ECONOMISCHE UNIE EN DE REPUBLIEK COSTA RICA INZAKE DE WEDERZIJDSE BEVORDERING EN BESCHERMING VAN INVESTERINGEN, OPGEMAAKT TE BRUSSEL OP 26 APRIL 2002

Naamstemming over het geheel

Mme la Présidente. — Nous passons au vote nominatif sur le projet d'ordonnance.

Wij stemmen over het ontwerp van ordonnantie.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

66 membres sont présents.

66 leden zijn aanwezig.

61 répondent oui.

61 antwoorden ja.

5 s'abstiennent.

5 onthouden zich.

En conséquence, le projet d'ordonnance est adopté. Il sera soumis à la sanction du gouvernement.

Bijgevolg is het ontwerp van ordonnantie aangenomen. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

Ont voté oui :

Ja hebben gestemd :

MM. Adriaens, André, Azzouzi, Mme Bastien, M. Béghin, Mme Bertieaux, M. Boelpaepe, Mmes Bouarfa, Braeckman, M. Bultot, Mmes Byttebier, Caron, Carthé, MM. Cerexhe, Cools, Cornelissen, Mme De Galan, MM. Daems, De Grave, de Lobkowicz, De Wolf, Decourty, Mme Derbaki Sbaï, M. Doulkeridis, Mmes Emmery, Fraiteur, MM. Galand, Gatz, Mme Geuten, MM. Grimberghs, Ide, Lahssaini, Lemaire, Mme Lemesre, M. Mahieu, Mme Meunier, M. Michel, Mme Molenberg, M. Moock, Mme Mouzon, MM. Ouezekhti, Parmentier, Mmes Payfa, Persoons, MM. Pesztat, Riguelle, Mme Riquet, MM. Roelants du Vivier, Romdhani, Mmes Saïdi, Schepmans, Theunissen, MM. Vandenbossche, van Eyll, Van Roye, Vanraes, Vervoort, Mme Wynants, MM. de Clippele, de Jonghe d'Ardoye d'Erp et de Patoul.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

MM. Arckens, Demol, Hance, Lootens-Stael en Van Assche.

PROPOSITION D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT AU : PROTOCOLE ADDITIONNEL A LA CONVENTION DES NATIONS UNIES CONTRE LA CRIMINALITE TRANSNATIONALE ORGANISEE VISANT A PREVENIR, REPRIMER ET PUNIR LA TRAITE DES PERSONNES, EN PARTICULIER DES FEMMES ET DES ENFANTS, FAIT A NEW YORK, LE 15 NOVEMBRE 2000

Vote nominatif sur l'ensemble

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET : HET AANVULLEND PROTOCOL BIJ DE OVEREENKOMST VAN DE VERENIGDE NATIES TER BESTRIJDING VAN DE TRANSNATIONALE GEORGANISEERDE MISDAAD MET HET OOG OP HET VOORKOMEN, ONDERDRUKKEN EN BESTRAFFEN VAN DE MENSENHANDEL EN IN HET BIJZONDER DE HANDEL IN VROUWEN EN KINDEREN, GEDAAN TE NEW YORK, OP 15 NOVEMBER 2000

Naamstemming over het geheel

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Fatiha Saïdi pour une justification de vote.

Mme Fatiha Saïdi. — Madame la Présidente, je désirais souligner ce matin combien cette problématique nous intéressait au plus haut point en tant qu'écologistes.

Nous espérons que cette ordonnance ne se limitera pas uniquement à des déclarations de bonnes intentions mais qu'elle sera suivie d'effets.

En Belgique, il existe trois centres qui accueillent les femmes victimes de violence. Il y en a un en Région bruxelloise qui dépend de la Cocom et qui connaît d'énormes difficultés.

Nous espérons donc que ce projet viendra en aide à ces associations qui travaillent dans des conditions très difficiles.

Mme la Présidente. — Merci, Madama Saïdi. Je comprends votre préoccupation. Il s'agit ici d'une acceptation d'un document international. Entre le vote d'un traité international et son application, il y a une certaine différence. Nous avons constaté votre volonté et nous enregistrons votre vote positif.

Mme la Présidente. — Nous passons au vote nominatif sur le projet d'ordonnance

Wij stemmen nu over het ontwerp van ordonnantie

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

65 membres sont présents.

65 leden zijn aanwezig.

59 répondent oui.

59 antwoorden ja.

6 s'abstiennent.

6 onthouden zich.

En conséquence, le projet d'ordonnance est adopté. Il sera soumis à la sanction du gouvernement.

Bijgevolg is het ontwerp van ordonnantie aangenomen. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

On voté oui :

Ja hebben gestemd :

MM. Adriaens, André, Azzouzi, Béghin, Mme Bertieaux, M. Boelpaepe, Mmes Bouarfa, Braeckman, M. Bultot, Mmes Byttebier, Caron, Carthé, MM. Cerexhe, Cools, Cornelissen, Mme De Galan, MM. Daems, De Grave, de Lobkowicz, De Wolf, Decourty, Mme Derbaki Sbaï, M. Doulkeridis, Mmes Emmery, Fraiteur, MM. Galand, Gatz, Mme Geuten, MM. Grimberghs, Ide, Lahssaini, Lemaire, Mme Lemesre, M. Mahieu, Mme Meunier, M. Michel, Mme Molenberg, M. Moock, Mme Mouzon, MM. Ouezekhti, Parmentier, Mmes Payfa, Persoons, MM. Pesztat, Riguelle, Mme Riquet, MM. Roelants du Vivier, Romdhani, Mmes Saïdi, Schepmans, Theunissen, MM. van Eyll, Van Roye, Vanraes, Vervoort, Mme Wynants, MM. de Clippele, de Jonghe d'Ardoye d'Erp et de Patoul.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

M. Arckens, Mme Bastien, MM. Demol, Hance, Lootens-Stael en Van Assche.

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT A : L'ACCORD INTERNE ENTRE LES REPRESENTANTS DES GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES, REUNIS AU SEIN DU CONSEIL, RELATIF AUX MESURES A PRENDRE ET AUX PROCEDURES A SUIVRE POUR LA MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD DE PARTENARIAT ACP-CE, FAIT A BRUXELLES LE 18 SEPTEMBRE 2000

Vote nominatif sur l'ensemble

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET : HET INTERN AKKOORD TUSSEN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN VAN DE LIDSTATEN, IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN, INZAKE MAATREGELEN EN PROCEDURES VOOR DE TENUITVOERLEGGING VAN DE ACS-EG-PARTNERSCHAPSOVEREENKOMST, OPGEMAAKT TE BRUSSEL OP 18 SEPTEMBER 2000

Naamstemming over het geheel

Mme la Présidente. — Nous passons au vote nominatif sur le projet d'ordonnance

Wij stemmen nu over het ontwerp van ordonnantie

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

66 membres sont présents.

66 leden zijn aanwezig.

60 répondent oui.

60 antwoorden ja.

6 s'abstiennent.

6 onthouden zich.

En conséquence, le projet d'ordonnance est adopté. Il sera soumis à la sanction du gouvernement.

Bijgevolg is het ontwerp van ordonnantie aangenomen. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

On voté oui :

Ja hebben gestemd :

MM. Adriaens, André, Azzouzi, Béghin, Mme Bertieaux, M. Boelpaepe, Mmes Bouarfa, Braeckman, M. Bultot, Mmes Byttebier, Caron, Carthé, MM. Cerexhe, Cools, Cornelissen, Mme De Galan, MM. Daems, De Grave, de Lobkowicz, De Wolf, Decourty, Mme Derbaki Sbai, M. Doulkeridis, Mmes Emmery, Fraiteur, MM. Galand, Gatz, Mme Geuten, MM. Grimberghs, Ide, Lahssaini, Lemaire, Mme Lemesre, M. Mahieu, Mme Meunier, M. Michel, Mme Molenberg, M. Moock, Mme Mouzon, MM. Ouezekhti, Parmentier, Mmes Payfa, Persoons, MM. Pesztat, Riguelle, Mme Riquet, MM. Roelants du Vivier, Romdhani, Mmes Saïdi, Schepmans, Theunissen, MM. Vandenbossche, van Eyll, Van Roye, Vanraes, Vervoort, Mme Wynants, MM. de Clippele, de Jonghe d'Ardoye d'Erp et de Patoul.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

M. Arckens, Mme Bastien, MM. Demol, Hance, Lootens-Stael en Van Assche.

PROJET D'ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE DU CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE DU 29 AOUT 1991 ORGANIQUE DE LA PLANIFICATION ET DE L'URBANISME

Vote nominatif sur l'ensemble

ONTWERP VAN ORDONNANTIE TOT WIJZIGING VAN DE ORDONNANTIE VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD VAN 29 AUGUSTUS 1991 HOUDENDE ORGANISATIE VAN DE PLANNING EN DE STEDENBOUW

Naamstemming over het geheel

Mme la Présidente. — Nous passons au vote nominatif sur le projet d'ordonnance

Wij stemmen over het ontwerp van ordonnantie

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

65 membres sont présents.

65 leden zijn aanwezig.

39 répondent oui.

39 antwoorden ja.

6 répondent non.

6 antwoorden neen.

20 s'abstiennent.

20 onthouden zich.

En conséquence, le projet d'ordonnance est adopté. Il sera soumis à la sanction du gouvernement.

Bijgevolg is het ontwerp van ordonnantie aangenomen. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

On voté oui :

Ja hebben gestemd :

MM. André, Azzouzi, Béghin, Mme Bertieaux, M. Boelpaepe, Mme Bouarfa, M. Bultot, Mmes Byttebier, Caron, Carthé, MM. Cools, Cornelissen, Mme De Galan, MM. De Grave, de Lobkowicz, De Wolf, Decourty, Mmes Derbaki Sbaï, Emmery, M. Gatz, Mme Lemesre, M. Michel, Mme Molenberg, M. Moock, Mme Mouzon, MM. Ouezekhti, Parmentier, Mmes Payfa, Persoons, Riquet, MM. Roelants du Vivier, Romdhani, Mme Schepmans, MM. Vandenbossche, van Eyll, Vanraes, Vervoort, de Clippele et de Patoul.

On voté non :

Neen hebben gestemd :

M. Cerexhe, Mme Fraiteur, MM. Grimberghs, Lemaire, Mahieu et Riguelle.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

MM. Adriaens, Arckens, Mmes Bastien, Braeckman, MM. Daems, Demol, Doulkeridis, Galand, Mme Geuten, MM. Hance, Ide, Lahssaini, Lootens-Stael, Mme Meunier, M. Pesztat, Mmes Saïdi, Theunissen, MM. Van Assche, Van Roye et Mme Wynants.

PROPOSITION DE RESOLUTION CONCERNANT L'IMPLANTATION DES INSTITUTIONS EUROPEENNES A BRUXELLES

VOORSTEL VAN RESOLUTIE BETREFFENDE DE VESTIGING VAN DE EUROPESE INSTELLINGEN IN BRUSSEL

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

Wij stemmen over het geheel van het voorstel van resolutie

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

67 membres sont présents.

67 leden zijn aanwezig.

61 répondent oui.

61 antwoorden ja.

5 répondent non.

5 antwoorden neen.

1 s'abstient.

1 onthoudt zich.

En conséquence, la proposition de résolution est adoptée.

Bijgevolg is het voorstel van resolutie aangenomen.

Nous remercions les services, tous ceux qui ont assisté aux auditions et qui ont fait un travail remarquable.

On voté oui :

Ja hebben gestemd :

MM. Adriaens, André, Azzouzi, Béghin, Mme Bertieaux, M. Boelpaepe, Mmes Bouarfa, Braeckman, M. Bultot, Mmes Byttebier, Caron, Carthé, MM. Cerexhe, Clerfayt, Cools, Cornelissen, Mme De Galan, MM. Daems, De Grave, de Lobkowicz, De Wolf, Decourty, Mme Derbaki Sbaï, M. Doulkeridis, Mmes Emmery, Fraiteur, MM. Galand, Gatz, Mme Geuten, MM. Grimberghs, Ide, Lahssaini, Lemaire, Mme Lemesre, M. Mahieu, Mme Meunier, M. Michel, Mme Molenberg, M. Moock, Mme Mouzon, MM. Ouezekhti, Parmentier, Mmes Payfa, Persoons, MM. Pesztat, Riguelle, Mme Riquet, MM. Roelants du Vivier, Romdhani, Mmes Saïdi, Schepmans, Theunissen, MM. Vandenbossche, van Eyll, Van Roye, Vanraes, Vervoort, Mme Wynants, de Clippele, de Jonghe d'Ardoye d'Erp et de Patoul.

On voté non :

Neen hebben gestemd :

M. Arckens, Mme Bastien, MM. Demol, Lootens-Stael en Van Assche.

S'est abstenu :

Heeft zich onthouden :

M. Hance.

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 18 h 35.

De plenaire vergadering wordt om 18.35 uur gesloten.

0603/2476
I.P.M. COLOR PRINTING
☎02/218.68.00