



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

\_\_\_\_\_

**Integraal verslag**

\_\_\_\_\_

**Plenaire vergadering van**

**VRIJDAG 1 JULI 2005**

(ochtendvergadering)

\_\_\_\_\_

**PARLEMENT  
DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE**

\_\_\_\_\_

**Compte rendu intégral**

\_\_\_\_\_

**Séance plénière du**

**VENDREDI 1<sup>er</sup> JUILLET 2005**

(séance du matin)

\_\_\_\_\_

---

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

<b>INHOUD</b>	<b>SOMMAIRE</b>
<p>VERONTSCHULDIGD 5</p> <p>MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT</p> <p>– Arbitragehof 5</p> <p>ONTWERP VAN ORDONNANTIE</p> <p>– Indiening 5</p> <p>MILIEUCOLLEGE</p> <p>– Voordracht van een dubbeltal van kandidaten voor één vacant mandaat 6</p> <p>VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE</p> <p>– Inoverwegingnemen 8</p> <p>– Verzending naar een Commissie 8</p> <p>INTERPELLATIES 8</p> <p>– Van de heer Didier Gosuin 8</p> <p>tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,</p> <p>tot de heer Benoît Cerexhe, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,</p> <p>tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,</p> <p>en tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,</p>	<p>EXCUSÉS 5</p> <p>COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT</p> <p>– Cour d'arbitrage 5</p> <p>PROJET D'ORDONNANCE</p> <p>– Dépôt 5</p> <p>COLLÈGE D'ENVIRONNEMENT</p> <p>– Présentation d'une liste double de candidats à un mandat vacant 6</p> <p>PROPOSITIONS DE RÉOLUTION</p> <p>– Prises en considération 8</p> <p>– Renvoi en Commission 8</p> <p>INTERPELLATIONS 8</p> <p>– De M. Didier Gosuin 8</p> <p>à M. Charles Picqué, 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, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,</p> <p>à M. Benoît Cerexhe, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie, de la Recherche scientifique et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente,</p> <p>à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau,</p> <p>et à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et du Port de Bruxelles,</p>

betreffende « het actieplan 2005-2009 voor de Haven van Brussel ».		concernant « le plan d'action pour le Port de Bruxelles 2005-2009 ».	
– Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	9	– Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	9
betreffende « het uitbaggeren van de haven ».		concernant « le dragage du port ».	
– Toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe,	9	– Interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe,	9
betreffende « het actieplan voor de haven ».		concernant « le plan d'action pour le port ».	
– Toegevoegde interpellatie van de heer Jan Béghin,	9	– Interpellation jointe de M. Jan Béghin,	9
betreffende « het nieuwe havenplan ».		concernant « le nouveau plan du Port ».	
– Toegevoegde interpellatie van mevrouw Julie de Grootte,	9	– Interpellation jointe de Mme Julie de Grootte,	9
betreffende « de economische aspecten van de Haven van Brussel ».		concernant « les facteurs économiques émergeant du Port de Bruxelles ».	
– Toegevoegde interpellatie van mevrouw Olivia P'Tito,	9	– Interpellation jointe de Mme Olivia P'Tito,	9
betreffende « het beleid inzake werkgelegenheid en opleiding in de Haven van Brussel ».		concernant « la politique d'emploi et de formation au sein du Port de Bruxelles ».	
– Toegevoegde interpellatie van de heer Christos Doulkeridis,	10	– Interpellation jointe de M. Christos Doulkeridis,	10
betreffende « de economische uitdaging van de Haven van Brussel en de strategische keuzes van het Gewest voor de komende jaren ».		concernant « l'enjeu économique du Port de Bruxelles et les choix stratégiques de la Région pour les années qui viennent ».	
– Toegevoegde interpellatie van mevrouw Brigitte De Pauw,	10	– Interpellation jointe de Mme Brigitte De Pauw,	10
betreffende « het havenbeleid en het actieplan ».		concernant « la politique portuaire et le plan d'action ».	
– Toegevoegde interpellatie van de heer Frédéric Erens,	10	– Interpellation jointe de M. Frederic Erens,	10
betreffende « de behandeling en de classificatie van vervuilde baggerspecie uit de Haven van Brussel ».		concernant « le traitement et la classification des boues polluées du Port de Bruxelles ».	
<b>Algemene bespreking – Sprekers : de heer Didier Gosuin, mevrouw Carla Dejonghe, de heer Jan Béghin, mevrouw Julie de Grootte,</b>		<b>Discussion générale – Orateurs : M. Didier Gosuin, Mme Carla Dejonghe, M. Jan Béghin, Mme Julie de Grootte, Mme Olivia P'Tito,</b>	

<p><b>mevrouw Olivia P'Tito, de heer Christos Doulkeridis, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Frederic Erens, de heer Hervé Doyen, de heer Jos Van Assche, de heer Ahmed El Ktibi, mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.</b></p>	<p><b>M. Christos Doulkeridis, Mme Brigitte De Pauw, M. Frederic Erens, M. Hervé Doyen, M. Jos Van Assche, M. Ahmed El Ktibi, Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'État.</b></p>
<p>Moties – Indiening 59</p> <p>MONDELINGE VRAGEN</p> <p>– Van de heer Jacques Simonet 61</p> <p>aan de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,</p> <p>betreffende « het overzicht en de samenstelling van de adviesraden of -commissies die in het leven zijn geroepen buiten de ministeriële kabinetten en de overheidsbesturen ».</p> <p>– Van de heer Jacques Simonet 62</p> <p>aan de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,</p> <p>betreffende « het beleid ter bevordering van het imago van Brussel ».</p> <p>– Van de heer Serge de Patoul 62</p> <p>aan de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,</p> <p>betreffende « de overeenkomst tussen de drie Gewesten over de handelsvertegenwoordigingen ».</p>	<p>Ordres du jour – Dépôt 59</p> <p>QUESTIONS ORALES</p> <p>– De M. Jacques Simonet 61</p> <p>à M. Charles Picqué, 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, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,</p> <p>concernant « le relevé et la composition des conseils ou commissions consultatifs instaurés en marge des cabinets ministériels et de l'administration ».</p> <p>– De M. Jacques Simonet 62</p> <p>à M. Charles Picqué, 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, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,</p> <p>concernant « les politiques visant à promouvoir l'image de Bruxelles ».</p> <p>– De M. Serge de Patoul 62</p> <p>à M. Charles Picqué, 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, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,</p> <p>concernant « l'accord entre les trois Régions au sujet des postes de représentation commerciale ».</p>

– Van de heer Jacques Simonet 62

aan de heer Benoît Cerexhe, minister van de  
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met  
Tewerkstelling, Economie, Wetenschappelijk  
Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende  
Medische Hulp,

betreffende « de reizen naar het buitenland in  
2004 ».

– De M. Jacques Simonet 62

à M. Benoît Cerexhe, ministre du gouvernement  
de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de  
l'Emploi, de l'Économie, de la Recherche scien-  
tifique, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide  
médicale urgente,

concernant « les voyages à l'étranger en 2004 ».

## VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER ÉRIC TOMAS, VOORZITTER

## PRÉSIDENCE : M. ÉRIC TOMAS, PRÉSIDENT

– *De vergadering wordt geopend om 9.35 uur.*

**De voorzitter.** - Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 1 juli 2005 geopend.

## VERONTSCHULDIGD

**De voorzitter.** - Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid :

- de heer Jacques Simonet;
- de heer Francis Delpérée;
- mevrouw Michèle Hasquin-Nahum;
- mevrouw Valérie Seyns.

MEDEDELINGEN AAN HET  
PARLEMENT*Arbitragehof*

**De voorzitter.** - Verscheidene mededelingen werden door het Arbitragehof aan het parlement gedaan.

Zij zullen in het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

## ONTWERP VAN ORDONNANTIE

*Indiening*

**De voorzitter.** - Op 21 juni 2005 werd het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de wet van 27 december 1994 inzake het Eurovignet (nr. A-160/1 – 2004/2005) ingediend door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

– Verzonden naar de commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken.

– *La séance est ouverte à 9h35.*

**M. le président.** - Je déclare ouverte la séance plénière du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 1<sup>er</sup> juillet 2005.

## EXCUSÉS

**M. le président.** - Ont prié d'excuser leur absence :

- M. Jacques Simonet;
- M. Francis Delpérée;
- Mme Michèle Hasquin-Nahum;
- Mme Valérie Seyns.

COMMUNICATIONS FAITES  
AU PARLEMENT*Cour d'arbitrage*

**M. le président.** - Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour d'arbitrage.

Elles figureront en annexe au compte rendu intégral de cette séance.

## PROJET D'ORDONNANCE

*Dépôt*

**M. le président.** - En date du 21 juin 2005, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant modification de la loi du 27 décembre 1994 relative à l'Eurovignette (n° A-160/1 – 2004/2005).

– Renvoi à la commission des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures et des Affaires générales.

## MILIEUCOLLEGE

*Voordracht van een dubbeltal van kandidaten voor één vacant mandaat*

**De voorzitter.** - Artikel 79 van de ordonnantie van 5 juni 1997 tot wijziging van de ordonnantie van 30 juli 1992 betreffende de milieuvergunningen bepaalt dat een Milieucollege opgericht wordt.

Het tweede lid van dit artikel bepaalt het volgende :

« Het Milieucollege bestaat uit zes deskundigen, benoemd door de regering, op een dubbele lijst van kandidaten voorgedragen door de Brusselse Hoofdstedelijke Raad. De mandaten worden voor zes jaar toegekend en zijn éénmaal hernieuwbaar. Het Milieucollege wordt om de drie jaar voor de helft van zijn leden hernieuwd. ».

Hoofdstuk I van het besluit van de Executieve van 3 juni 1993 betreffende het Milieucollege regelt de samenstelling van dit College.

Artikel 1 van het bovenvermelde besluit van 3 juni 1993 (BS 7/7/1993), luidt dat tussen de zes deskundigen van het Milieucollege : « één magistraat is of eremagistraat, die het voorzitterschap van het Milieucollege waarneemt, tenminste één ander lid houder is van een diploma van doctor of licentiaat in de rechten en nog tenminste één ander lid houder is van een diploma van burgerlijk ingenieur of landbouwkundig ingenieur ».

Artikel 2 van het bovenvermelde besluit van 3 juni 1993, zoals vervangen door het besluit van de regering van 10 juli 2003, somt de volgende onverenigbaarheden op :

« De hoedanigheid van lid van het Milieucollege is onverenigbaar met de uitoefening van de volgende functies of mandaten :

1° elk door verkiezing verkregen mandaat in de federale Staat, met inbegrip van de gecoöpteerde senatoren, alsook elk door verkiezing verkregen mandaat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de Brusselse gemeenten;

2° burgemeester, minister, gemeenschaps- en gewestminister, staatssecretaris, gewestelijk staatssecretaris, burgemeester en schepen in een Brusselse gemeente;

## COLLÈGE D'ENVIRONNEMENT

*Présentation d'une liste double de candidats à un mandat vacant*

**M. le président.** - L'ordonnance du 5 juin 1997 modifiant l'ordonnance du 30 juillet 1992 relative aux permis d'environnement prévoit en son article 79 l'institution d'un Collège d'environnement.

En son alinéa 2, l'article précité dispose ce qui suit :

« Le Collège d'environnement est composé de six experts, nommés par le gouvernement, sur une liste double de candidats présentés par le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. Les mandats sont conférés pour six ans et renouvelables une fois. Le Collège d'environnement est renouvelé tous les trois ans par moitié. ».

L'arrêté de l'Exécutif du 3 juin 1993 relatif au Collège d'environnement traite, dans son chapitre I<sup>er</sup>, de la composition de ce Collège.

L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté précité du 3 juin 1993 (MB 7/7/1993), dispose que parmi les six experts du Collège d'environnement : « l'un est magistrat ou magistrat honoraire et assume la présidence du Collège d'environnement, au moins un autre est titulaire du diplôme de docteur ou de licencié en droit et au moins un autre encore est titulaire du diplôme d'ingénieur civil ou d'ingénieur agronome ».

L'article 2 de l'arrêté précité du 3 juin 1993, tel que modifié par l'arrêté du gouvernement du 10 juillet 2003, établit les incompatibilités suivantes :

« La qualité de membre du Collège d'environnement est incompatible avec les fonctions ou mandats suivants :

1° tout mandat électif à l'État fédéral, y compris les sénateurs cooptés, ainsi que tout mandat électif à la Région de Bruxelles-Capitale et dans les communes bruxelloises;

2° bourgmestre, ministre, ministre communautaire et ministre régional, secrétaire d'État, secrétaire d'État régional, bourgmestre et échevin dans une commune bruxelloise;



3° lid van het Europees Parlement;

4° beambte van een overheidsdienst die rechtstreeks of onrechtstreeks aangelegenheden inzake leefmilieu behandelt en zijn ambt op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitoefent;

5° lid van een ministerieel kabinet;

6° een functie die verband houdt met de landbouw, de nijverheid, de bouwsector, de bevordering of het beheer van vastgoed, hetzij in eigen naam, hetzij als bestuurder of personeelslid van een maatschappij die een dergelijk maatschappelijk doel heeft;

7° afgevaardigde of plaatsvervangende afgevaardigde van de Raad, benoemd met toepassing van artikel 11 van de ordonnantie van 29 augustus 1991 inzake de toegang tot informatie met betrekking tot het milieu in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. ».

Artikel 3 van het bovenvermelde besluit van 3 juni 1993, zoals vervangen door het voormelde besluit van 10 juli 2003, luidt : « De leden van het Milieucollege zijn ten minste dertig jaar oud en mogen niet ouder zijn dan zeventig jaar op het ogenblik van hun benoeming of, in voorkomend geval, op het ogenblik van de vernieuwing van hun ambtstermijn ».

– Bij brief van 10 juni 2005 vraagt de minister belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid het parlement om de vereiste procedure te starten om de regering een dubbeltal van kandidaten voor te dragen met het oog op de vervanging van mevrouw Donatienne WAHL, ontslagnemend op 1 augustus 2004 wegens benoeming in een ministerieel kabinet.

Het lid dat de regering zal benoemen ter vervanging van het ontslagnemend lid, zal de ambtstermijn voltooien (tot in mei 2010), overeenkomstig artikel 5 van het voornoemde besluit van 3 juni 1993.

– De kandidaturen moeten aan mij worden gericht en op de griffie van het parlement toekomen uiterlijk op maandag 29 augustus 2005 om 12 uur. De kandidaten worden verzocht bij hun kandidatuur een uittreksel uit hun geboorteakte te voegen, evenals een curriculum vitae met hun diploma's en hun beroepservaring.

Geen opmerking ?

Aldus zal geschieden.

3° membre du Parlement européen;

4° agent d'un service public traitant de manière directe ou indirecte des matières d'environnement et exerçant ses fonctions sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

5° membre d'un cabinet ministériel;

6° l'exercice d'une activité relevant de l'agriculture, de l'industrie, de la construction, de la promotion ou de la gestion immobilière, soit à titre personnel, soit comme administrateur ou membre du personnel d'une société ayant un tel objet social;

7° délégué effectif ou suppléant du Conseil, nommé en application de l'article 11 de l'ordonnance du 29 août 1991 relative à l'accès à l'information en matière d'environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale. ».

L'article 3 de l'arrêté du 3 juin 1993 précité, tel que modifié par l'arrêté du 10 juillet 2003 précité, dispose que : « Les membres du Collège d'environnement sont âgés de 30 ans au moins et de 70 ans au plus au moment de leur nomination, ou, le cas échéant, au moment du renouvellement de leur mandat ».

– Par lettre du 10 juin 2005, la ministre chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau demande au parlement d'initier la procédure adéquate afin que le gouvernement soit saisi de la liste double de candidats en vue du remplacement de Mme Donatienne Wahl, démissionnaire en date du 1<sup>er</sup> août 2004 pour cause de nomination au sein d'un cabinet ministériel.

Le membre qui sera nommé par le gouvernement en remplacement du membre démissionnaire le sera pour achever ce mandat (soit jusqu'en mai 2010), conformément à l'article 5 de l'arrêté du 3 juin 1993 précité.

– Les candidatures devront m'être adressées et parvenir au greffe du parlement, au plus tard le lundi 29 août 2005 à 12 heures. Les candidats sont invités à joindre à leur candidature un extrait d'acte de naissance, ainsi qu'un curriculum vitae indiquant leurs qualifications et leur expérience professionnelle.

Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

*Inoverwegingnemen*

**De voorzitter.** - Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van mevrouw Françoise Bertieaux, mevrouw Caroline Persoons, de heer Bernard Clerfayt en mevrouw Michèle Hasquin-Nahum om de officiële websites van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toegankelijk te maken voor iedereen, en voornamelijk voor visueel gehandicapten (nr. A-99/1 – 2004/2005).

Geen bezwaar ?

– Verzonden naar de commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken.

– Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van de heren Denis Grimberghs, Rudi Vervoort, mevrouw Dominique Braeckman, de heer Jean-Luc Vanraes, mevrouw Marie-Paule Quix en mevrouw Brigitte De Pauw tot verbetering van de toegankelijkheid van de officiële websites van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor slechtzienden en blinden (nr. A-150/1 – 2004/2005).

Geen bezwaar ?

– Verzonden naar de commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken.

**INTERPELLATIES**

**De voorzitter.** - Aan de orde zijn de interpellaties.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN**

**TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

*Prises en considération*

**M. le président.** - L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de Mmes Françoise Bertieaux, Caroline Persoons, M. Bernard Clerfayt et Mme Michèle Hasquin-Nahum, visant à rendre les sites web officiels de la Région de Bruxelles-Capitale accessibles à tous et particulièrement aux personnes souffrant d'un handicap visuel (n° A-99/1 – 2004/2005).

Pas d'observation ?

– Renvoi à la commission des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures et des Affaires générales.

– L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de MM. Denis Grimberghs, Rudi Vervoort, Mme Dominique Braeckman, M. Jean-Luc Vanraes, Mmes Marie-Paule Quix et Brigitte De Pauw, visant à développer l'accessibilité des sites web officiels de la Région de Bruxelles-Capitale aux personnes mal et nonvoyantes (n° A-150/1 – 2004/2005).

Pas d'observation ?

– Renvoi à la commission des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures et des Affaires générales.

**INTERPELLATIONS**

**M. le président.** - L'ordre du jour appelle les interpellations.

**INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN**

**À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRESIDENT 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, DU LOGEMENT, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,**

**DE HEER BENOÎT CEREXHE, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,**

**MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,**

**EN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,**

betreffende « het actieplan 2005-2009 voor de Haven van Brussel ».

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,**

betreffende « het uitbaggeren van de haven ».

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE,**

betreffende « het actieplan voor de haven ».

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JAN BÉGHIN,**

betreffende « het nieuwe havenplan ».

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE,**

betreffende « de economische aspecten van de Haven van Brussel ».

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO,**

betreffende « het beleid inzake werkgelegenheid

**À M. BENOÎT CEREXHE, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE L'EMPLOI, DE L'ECONOMIE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,**

**À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ENERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,**

**ET À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU PORT DE BRUXELLES,**

concernant « le plan d'action pour le Port de Bruxelles 2005-2009 ».

**INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,**

concernant « le dragage du port ».

**INTERPELLATION JOINTE DE MME CARLA DEJONGHE,**

concernant « le plan d'action pour le port ».

**INTERPELLATION JOINTE DE M. JAN BÉGHIN,**

concernant « le nouveau plan du Port ».

**INTERPELLATION JOINTE DE MME JULIE DE GROOTE,**

concernant « les facteurs économiques émergent du Port de Bruxelles ».

**INTERPELLATION JOINTE DE MME OLIVIA P'TITO,**

concernant « la politique d'emploi et de forma-

en opleiding in de Haven van Brussel ».

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER CHRISTOS DOULKERIDIS,**

betreffende « de economische uitdaging van de Haven van Brussel en de strategische keuzes van het Gewest voor de komende jaren ».

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW,**

betreffende « het havenbeleid en het actieplan ».

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER FRÉDÉRIC ERENS,**

betreffende « de behandeling en de classificatie van vervuilde baggerspecie uit de Haven van Brussel ».

**De voorzitter.** - De heer Gosuin heeft het woord.

**De heer Didier Gosuin** (in het Frans).- *Sinds het begin van de regeerperiode heeft de MR-fractie de staatssecretaris al meermaals ondervraagd over de Haven van Brussel, omdat ze de mening is toegedaan dat deze economische long nog meer moet worden ontwikkeld.*

*Uit de antwoorden van de staatssecretaris bleek dat ze het belang hiervan inzag. Diezelfde bekommernis is ook in het actieplan 2005-2009 terug te vinden.*

*Het verheugt mij voorts dat heel wat sprekers zich voor het debat hebben ingeschreven.*

*Met mijn interpellatie wil ik niet alleen meer uitleg over bepaalde punten vragen, maar ook de aandacht vestigen op de capaciteit van de Haven om het kanaal bevaarbaar te houden.*

*Mijn eerste punt betreft de uitbreiding van de Haven.*

*U bent van plan het havengebied met twintig ha uit te breiden. Om welke terreinen gaat het ? Wat is het uitbreidingschema ? Hoeveel hectare wordt gekocht in het kader van het Contract voor de tewerkstelling en de economie ? Wat zal dat kosten ? Wie zal de kosten dragen, met inbegrip van de eventuele saneringskosten,*

tion au sein du Port de Bruxelles ».

**INTERPELLATION JOINTE DE M. CHRISTOS DOULKERIDIS,**

concernant « l'enjeu économique du Port de Bruxelles et les choix stratégiques de la Région pour les années qui viennent ».

**INTERPELLATION JOINTE DE MME BRIGITTE DE PAUW,**

concernant « la politique portuaire et le plan d'action ».

**INTERPELLATION JOINTE DE M. FREDERIC ERENS,**

concernant « le traitement et la classification des boues polluées du Port de Bruxelles ».

**M. le président.**- La parole est à M. Gosuin pour son interpellation.

**M. Didier Gosuin.**- Mme la secrétaire d'État, le groupe MR vous a déjà questionnée à de nombreuses reprises depuis le début de cette législature à propos du Port de Bruxelles. Nous estimons, en effet, qu'il s'agit là d'un véritable poumon économique pour notre Région qu'il convient d'encore davantage valoriser.

Je me dois d'ailleurs de souligner qu'à travers vos réponses, vous avez toujours fait montre d'un intérêt manifeste à soutenir le développement économique de la zone portuaire. Cet intérêt se traduit aujourd'hui dans un plan d'action 2005-2009 que vous venez de présenter au gouvernement bruxellois et qui retient notre attention.

Vous comme moi, nous devons dès lors nous réjouir du nombre important d'intervenants inscrits dans le cadre du débat de ce matin. Toutes et tous – n'en doutons pas – plaideront à leur façon pour que les énergies se concentrent au bénéfice de ce vivier d'emplois qu'est la zone portuaire bruxelloise.

Pour ma part, après avoir pris connaissance de votre plan d'action, j'ai souhaité vous interpellier afin d'obtenir certains éclaircissements, mais aussi dans le but d'attirer votre particulière attention sur la capacité du

*waarvoor de begroting van de Haven op 17 juni met 1 miljoen euro werd verhoogd ?*

*Mijn tweede punt betreft de rol van de Haven in de mobiliteit van Brussel.*

*De regering vraagt de haven blijkbaar om het project voor de uitbreiding van het TIR-centrum zo snel mogelijk in de praktijk te brengen. Het is een verleidelijk project. Hoe worden de taken verdeeld tussen het gewest en de Haven ?*

*Hoe worden de kosten voor dit project verdeeld ? De regering kan moeilijk resultaten eisen van de haven, zonder middelen ter beschikking te stellen.*

*De regering wil het vervoer van huishoudelijk afval en bouwafval over het water aanmoedigen. Hoe zit het daarmee ? Net Brussel beschikt al enkele jaren over laad- en loszones in Anderlecht. Bij gebrek aan privé-partners is de financiering een probleem. Ze vinden het project niet rendabel.*

*Welke cijfers wilt u de komende jaren halen ? Garandeert u dat er geen overlast zal zijn voor de buurtbewoners, vooral wat de geur betreft ?*

*Uw actieplan omvat ook de stedelijke integratie. De regering belooft een meer ludiek gebruik van de waterweg om van Brussel een echte stad aan het water te maken. Dat vraagt om toelichting. De toeristische ontwikkeling van de Haven zou veel banen kunnen scheppen.*

*Welke concrete nieuwe plannen liggen ter studie ? Over welke begroting beschikt u ?*

*Hoe zal de regering de talloze projecten uit het actieplan financieren ? Deze regering lijkt een bijzondere voorkeur voor allerhande plannen aan de dag te leggen.*

*Plannen moeten worden bijgewerkt, maar mogen ook niet verworpen tot een opsomming van intenties. Zo keurt de regering uw plan goed, maar onder voorbehoud van de beschikbare begrotingsmiddelen. Dat is natuurlijk gemakkelijk.*

*Dit is slechts een halve goedkeuring. Voor welke projecten is er nu eigenlijk geld tot in 2009 ?*

*Wanneer zal u het beheerscontract tussen het gewest en de Haven aanpassen, zodat de Haven meer geld*

Port de Bruxelles de maintenir l'outil – c'est-à-dire la zone du canal qui traverse Bruxelles – en bon état de navigabilité.

Tout d'abord, abordons ce qui concerne l'extension du domaine portuaire.

Je note que la première mesure concrète que vous annoncez est, précisément, votre engagement à étendre l'espace disponible pour les entreprises portuaires. Vous semblez évoquer 20 nouveaux hectares.

Je souhaite que vous précisiez à quel rythme, d'ici 2009, vous entendez procéder à une telle extension ? Où se situent les terrains convoités ? Combien d'hectares seront-ils achetés dans le cadre du Contrat pour l'économie et l'emploi ? Quel est le coût de cette opération et – permettez-moi d'être très concret – qui, du Port ou de la Région, en supportera la charge, en ce compris celle inhérente à l'assainissement de ces terrains, tâche précise pour laquelle le Port a vu, par décision du gouvernement du 17 juin dernier, son capital augmenter d'un million d'euros ?

J'en viens maintenant au rôle que pourrait jouer le Port de Bruxelles dans la politique de mobilité à Bruxelles.

Si je vous comprends bien, le gouvernement semble inviter le Port de Bruxelles à concrétiser rapidement le projet visant à l'extension du centre TIR. Ce projet est très séduisant, je n'en disconviens absolument pas. Toutefois, je souhaite que vous nous indiquiez très précisément la répartition des missions entre la Région et le Port dans ce dossier.

Qu'en est-il également de la répartition des coûts inhérents à la matérialisation de ce dossier ? Vous en conviendrez : le gouvernement ne pourrait se contenter de renvoyer le dossier vers le Port de Bruxelles en lui demandant des résultats, tout en ne lui octroyant pas les moyens suffisants.

Le gouvernement souhaite, par ailleurs, promouvoir le transport de déchets ménagers et de construction par la voie d'eau. Quel est concrètement l'état d'avancement de ce dossier ? Je sais déjà, depuis quelques années, que Bruxelles-Propreté dispose, du côté d'Anderlecht, de zones de chargement et de déchargement. Je connais aussi les difficultés de ce dossier quant au financement, puisqu'il n'y a pas de partenaires privés. Je sais aussi que, pendant une dizaine d'années, ceux-ci ont décliné la proposition, ne trouvant pas de rentabilité dans ce dossier.

*krijgt toegewezen ? Welke middelen heeft u ? Hoe worden ze benut en wat zijn de prioriteiten ? Hoeveel geld hebt u nodig om uw doelstellingen te verwezenlijken ?*

*Tot slot wil ik het hebben over de bevaarbaarheid van het kanaal, een noodzakelijke voorwaarde voor het sociaal-economische herstel van de Haven. Het is de verantwoordelijkheid van de Haven van Brussel dat het kanaal bevaarbaar blijft. Omdat er elk jaar 40.000 m<sup>3</sup> slib op de bodem van het kanaal wordt afgezet, moet er regelmatig worden gebaggerd. De Haven van Brussel is een zeehaven die zware schepen aankan, maar dat vergt inspanningen.*

*De baggerwerken kosten enorm veel geld : ongeveer 105 euro per m<sup>3</sup>, of bijna 5 miljoen euro per jaar. De kosten worden voor 90 % veroorzaakt door het transport van slib naar storten in Vlaanderen en door belastingen.*

*Het is dus jammer dat er in het Brussels Gewest geen installatie is om de bagger te verwerken. Ooit is er bijna een installatie gekomen, maar de gemeenten hebben zich ertegen verzet. Tenzij we onze nek uitsteken, bestaat het risico dat we afhankelijk worden van Vlaanderen en een tien keer zo hoge prijs moeten blijven betalen voor baggerwerken. Ook Brussel-Stad moet dus wat politieke moed tonen en in het belang van de economische ontwikkeling van het Brussels Gewest zo'n installatie op haar grondgebied dulden.*

*Doordat Brussel niet over een eigen slibverwerkingscentrale beschikt, gaat er elk jaar nagenoeg 4 miljoen euro naar Vlaanderen ! Dit is verloren geld dat u niet kunt investeren in werkgelegenheid, de heropleving van wijken en vervuilde terreinen of de renovatie van economische sites. Voor de herkapitalisering van het kanaal heeft de regering een miljoen euro uitgetrokken. Paradoxaal genoeg compenseert dat maar voor 25 % het verlies dat u jaarlijks leidt door een gebrek aan infrastructuur, politieke wil en steun van de stad Brussel.*

*Ook al wordt u over dit probleem vaak geïnterpelleerd, toch blijft uw actieplan erg vaag. U wilt de kosten voor de baggerwerken drukken. U bent voorstander van een bezinktank op de Zenne en u bent op zoek naar een plek voor een slibverwerkingscentrale. Naar verluidt hebt u te maken met tegenkanting, telkens u een voorstel doet voor een dergelijke vestigingsplaats.*

*Kunt u me duidelijk zeggen of er een slibverwerkingscentrale komt ? Waar ? Wanneer zal die in werking*

Quels sont donc vos objectifs chiffrés pour les prochaines années ? Pouvez-vous nous donner l'assurance qu'il n'y aura pas de nuisances, notamment olfactives, pour les riverains ?

Une autre problématique, intégrée dans votre plan d'action, a retenu mon attention : l'intégration urbaine. Le gouvernement semble en effet nous promettre une utilisation plus ludique de la voie d'eau pour faire de Bruxelles une véritable ville d'eau. Tout ceci est évidemment bien sympathique, mais mérite assurément davantage de précisions lorsqu'on sait que le développement touristique du Port pourrait engendrer de très nombreux emplois.

Quels sont, dès lors, les projets concrets mis à l'étude pour tendre vers ces objectifs – hormis ceux décidés dans le passé comme, par exemple, la réfection du BRYC (Bruxelles Royal Yacht Club) ? Qu'en est-il aussi des disponibilités budgétaires dont vous disposez ?

Pour conclure sur ce premier chapitre de mon intervention, je voudrais demander au gouvernement de nous fournir plus de précisions au sujet du financement des innombrables projets repris dans son plan d'action. J'ai l'impression que ce gouvernement est un gouvernement de plans, de « rataplans », de contre-plans. C'est évidemment toujours intéressant d'avoir des plans : plan mobilité, plan propreté – comme s'il n'y avait pas déjà de plan de mobilité (le plan Iris), ou de plan de propreté.

Je crois qu'effectivement il faut réactualiser les plans, mais au-delà des plans, il faut que ce ne soit pas qu'un catalogue d'intentions. Je donne comme exemple la décision du gouvernement, qui mentionne clairement que votre plan est approuvé, mais sous réserve des disponibilités budgétaires. Permettez-moi de relativiser une décision de ce type. Il est facile d'approuver un plan sous réserve des disponibilités budgétaires.

Pour moi, il s'agit d'une demi-approbation. Je souhaite dès lors en savoir plus au sujet de ces fameuses disponibilités budgétaires. En d'autres mots, quels sont les projets qui sont réellement finançables d'ici 2009 ?

Dans ce contexte, je désire savoir quand vous entendez amender le contrat de gestion qui lie la Région et le Port, afin de doter le Port d'un financement complémentaire ? Quels sont les moyens, comment vont-ils être organisés et vers quelles priorités ? Il s'agit là d'une question cruciale et je vous demande d'y être très attentive. Quelle évaluation des coûts avez-vous par rap-

*treden ? Welke dringende maatregelen zult u ondertussen nemen en hoe zal het BIM daartoe bijdragen ?*

*Mijn fractie wil er zich van vergewissen dat uw actieplan niet voor de zoveelste keer niet-begrote, onbetaalbare beloften bevat. We willen u tevens vragen alles in werking te stellen om bedrijven aan te trekken die kiezen voor transport over het water.*

*Er zijn talrijke maatregelen mogelijk om die doelstelling te bereiken. Gelet op de budgettaire middelen lijkt de bouw van een centrum voor slibverwerking in Brussel de meest haalbare kaart. Dat is ook een noodzakelijk voorwaarde voor de verdere sociaal-economische ontplooiing van het havengebied.*

*U moet ook een financieel verlies vermijden, tenzij u 40.000 m<sup>3</sup> slib op de bodem van het kanaal wilt laten liggen. Dan is er geen sprake meer van een economische ontwikkeling van de Brusselse zeehaven en is die nog alleen met platbodems bereikbaar.*

port à vos objectifs ?

J'en viens maintenant à la dernière partie de mon intervention qui est consacrée à la préservation de la navigabilité du canal à Bruxelles. J'en viens à l'essentiel, ou du moins à la condition préalable indispensable à tout véritable redéploiement socio-économique du Port. À cet égard, je rappelle que la préservation de la navigabilité représente la mission de service public qui doit être absolument remplie par le Port de Bruxelles. Toutefois, puisque 40.000 mètres cubes de boue sont déposés chaque année au fond du canal, il convient bien évidemment de mener une politique de dragage extrêmement volontariste afin de préserver l'outil, mais aussi pour améliorer – ou, en tout cas, ne pas empêcher à terme – la navigabilité du canal et son accessibilité aux bâtiments de fort tonnage. Tout récemment, je vous ai entendue vous féliciter que le Port de Bruxelles était un port de mer qui pouvait accueillir de forts tonnages. Mais, pour ce faire, il faut des forts tirants d'eau; et, à cette fin, la navigabilité du canal doit être assurée.

Vous le savez, les travaux de dragage représentent un coût énorme à charge de la collectivité bruxelloise. Pour rappel, ce coût est d'environ 105 euros par mètre cube, soit près de 5 millions d'euros uniquement pour enlever une année d'alluvions. Nonante pour cent de ce prix au mètre cube représentent des frais inhérents au transport des boues bruxelloises vers des décharges qui se situent toutes en Flandre, ainsi que des taxes à payer. En d'autres termes, le dragage pourrait ne coûter que 10 euros contre 105 euros par mètre cube au contribuable bruxellois si nous disposions des outils nécessaires sur notre propre territoire.

Je constate donc l'absence de centre de traitement des boues à Bruxelles; et je suis bien placé pour rappeler qu'en son temps, un tel centre avait failli voir le jour sur le territoire de Bruxelles-Ville, mais les autorités locales s'y étaient opposées parce que ce n'est évidemment pas le type d'industrie que l'on veut avoir chez soi. A défaut de prendre une position courageuse, nous risquons alors de devenir dépendants de la Région flamande et de payer dix fois le prix pour le dragage du canal. Donc, ce n'est pas seulement vous qui avez les cartes en main : du côté de la Ville de Bruxelles, il s'agira aussi d'être un tantinet courageux et d'oser accepter des infrastructures qui, certes, ne sont pas les plus intéressantes en termes de technologie, mais sont essentielles pour le développement économique de notre Région.

Autrement dit, l'absence de centre de traitement des

boues à Bruxelles entraîne des transferts financiers de près de 4 millions d'euros de Bruxelles vers la Flandre – et il est assez piquant de le remarquer !

Bien que régulièrement interpellée par ces enjeux, vous restez vague dans votre plan d'action puisque vous écrivez, je cite « qu'on s'enquerra dans les années à venir des mesures susceptibles de réduire considérablement ces frais de dragage » et « qu'on défendra la construction d'un bassin de décantation sur la Senne ». Vous nous dites également que « vous chercherez un lieu d'implantation pour un centre de traitement des boues ». C'est très vague, très imprécis. Il semble que vous n'ayez pas les coudées franches, que vous avez probablement déjà réfléchi à des lieux d'implantation, mais que chaque fois que vous les évoquez, les uns et les autres vous barrent la route, ce qui vous oblige à rester évasive.

Toute année qui passe, ce sont plusieurs millions d'euros que vous perdez et que vous pourriez affecter à autre chose qu'à des taxes comme la création d'emploi, la revitalisation de quartiers ou de terrains pollués, la remise en état de sites économiques. Paradoxalement, lorsque le gouvernement fait un effort d'un million d'euros en recapitalisant le canal, il ne s'agit que de 25 % de la déperdition des moyens que vous utilisez chaque année par manque d'infrastructure, de volonté politique et de support de la Ville de Bruxelles. Pourtant, nous sommes dans des majorités similaires, mais rien ne m'étonne lorsque je vois le conflit Ixelles/Bruxelles.

Je vous demande dès lors de nous indiquer clairement où en est le dossier visant à créer un centre de traitement des boues à Bruxelles ? Dans quels délais peut-on attendre sa mise en œuvre – à Carcocke ou ailleurs – ? Forcément le long du canal. Puisque nous ne pouvons attendre l'inauguration de ce centre pour agir, pourriez-vous préciser quelles sont les mesures envisagées en urgence ? Qu'en est-il à cet égard de la collaboration de l'IBGE ?

J'en viens à ma conclusion. Vous l'aurez compris, je vous demande avant tout, au nom de mon groupe, de nous confirmer que votre plan ne constitue pas un nouveau catalogue de promesses non budgétisées et in-finançables. Je vous demande également de faire réellement le pari de l'essor prochain d'entreprises qui privilégient l'usage de la voie d'eau.

Pour rencontrer cet objectif, je note que de nombreuses mesures sont séduisantes. J'estime toutefois, vu les



**De voorzitter.**- De heer Doyen komt wat later. Mevrouw Dejonghe heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- Uit het zeer uitgebreide actieplan voor de Haven van Brussel kan worden opgemaakt dat er zeer veel realisaties in het verschiet liggen deze legislatuur. Gelet op het enorme groeipotentieel van de haven zijn wij het ermee eens dat er best wat ambitie aan de dag gelegd wordt. Het betekent echter uitzonderlijk veel werk en zeer veel *goodwill* en medewerking van alle collega-ministers.

Het actieplan lijkt haast een stadsplan op zichzelf. Het omvat een beleid op het vlak van werkgelegenheid, milieu, mobiliteit en openbare werken, stadsintegratie, recreatie, veiligheid en zelfs netheid. We hopen dat alle ministers geraadpleegd werden over het actieplan, anders zouden de verschillende bevoegdheden die in het dossier samenkomen, wel eens bij de uitvoering voor problemen kunnen zorgen.

Het havenbeleid heeft geen onbeperkte middelen. Het gevaar is reëel dat de uitvoering van het 68-puntenplan op een bepaald moment in het slop geraakt, wegens gebrek aan tijd en of geld. Misschien is het daarom te overwegen om een aantal duidelijke doelstellingen voor het havenbeleid in de komende legislatuur uit te zetten.

Het actieplan omvat een hele resem concrete maatregelen en intenties, die de haven meer aantrekkingskracht, ruimte en groeimogelijkheden moeten geven. Bestaat er echter ook een globaal strategisch plan met daaraan gekoppeld een financieel investeringsplan en tijdsplanning voor de haven? We vinden weinig concrete cijfers over de omvang van de benodigde investeringen en de tijdsplanning. De beleids mensen moeten er zich voor hoeden om de ene maatregel *ad hoc* na

réalités budgétaires, que vous devriez prioritairement vous atteler à la construction d'un véritable centre de traitement des boues à Bruxelles, puisqu'il s'agit d'un indispensable préalable au redéploiement socio-économique de la zone portuaire.

Vous devriez également vous employer à éviter une déperdition financière, sauf si votre intention est de laisser les 40.000 mètres cubes de boue au fond du canal. Dans cette hypothèse, vos rêves de développement économique pour Bruxelles port de mer seraient vite anéantis et nous sommes près alors de voir les bateaux plats de la Dordogne sillonner notre canal !

**M. le président.**- M. Doyen m'a fait savoir qu'il nous rejoindra plus tard. La parole est à Mme Dejonghe pour son interpellation jointe.

**Mme Carla Dejonghe** (*en néerlandais*).- *Le plan d'action très détaillé pour le port de Bruxelles laisse entrevoir beaucoup de réalisations pour cette législature. Cette ambition est justifiée si l'on considère l'énorme potentiel de croissance du Port.*

*Ce plan d'action ressemble presque à un plan de ville, avec ses politiques d'emploi, d'environnement, de mobilité, de travaux publics, d'intégration urbaine, de loisirs, de sécurité et de propreté. Nous espérons que tous les ministres concernés par ces compétences ont été consultés, pour éviter des problèmes au moment de la concrétisation.*

*La politique du port ne dispose pas de moyens illimités. Il est à craindre que les 68 points que comporte le plan n'aboutissent à des impasses à cause d'un manque de temps ou d'argent. C'est pourquoi il faudrait définir une série d'objectifs clairs pour cette politique au cours de la prochaine législature.*

*Le plan d'action comprend toute une série de mesures concrètes pour donner plus de pouvoir d'attraction, d'espace et de possibilités de croissance au port, mais comprend peu d'informations concrètes sur les investissements nécessaires et le planning de réalisation. Existe-t-il un plan stratégique global? Quel chiffre d'affaires voulez-vous réaliser? Combien d'emplois voulez-vous créer et quelle extension envisagez-vous?*

*Le port de Bruxelles représente un pôle pour l'emploi, un potentiel énorme de transport plus propre et moins coûteux, et joue un rôle essentiel dans le désencombrement des routes. Le gouvernement doit mener une politique cohérente et intégrée à long terme, en étant*

de andere te nemen. Welke omzetcijfers wil u realiseren? Hoeveel werkgelegenheid wil u creëren en welke havenuitbreiding hebt u voor ogen?

De Haven van Brussel is een pool van werkgelegenheid, levert een enorm potentieel aan schoner, goedkoper vervoer en speelt een voorname rol in de ontlasting van de wegen. Die mogelijkheden in acht genomen, moet de regering absoluut de nodige aandacht geven aan de haven in haar beleid op het vlak van ruimtelijke ordening en werkgelegenheid. Daarom is er nood aan een geïntegreerd en coherent beleid op lange termijn. Dat ontbreekt hier volgens ons.

In een dergelijk ambitieus plan, waarin niet alle investeringen in een regeerperiode kunnen worden uitgevoerd, moeten er prioriteiten vastgelegd worden.

In de eerste plaats moeten de meest prangende problemen in de haven opgelost worden. Daarnaast moet er aandacht zijn voor de uitbreiding van de haven, werkgelegenheid en de promotie van de haven bij bedrijven en werkzoekenden.

De ruimtelijke planning omvat een grondige analyse van het havendomein en het vaststellen van de zones die het best in aanmerking worden genomen voor de uitbreiding ervan. Het concrete grondwervingsbeleid dient daarbij uiteraard rekening te houden met de voordeligste en meest geschikte zones voor uitbreiding.

Naast de in het actieplan vermelde terreinen wil de VLD weten welke terreinen ook in aanmerking komen om op korte of middellange termijn aangekocht te worden. Welke mogelijkheden ziet u hier weggelegd? Bent u daarover al in onderhandeling? Zullen de Belirisgelden worden aangesproken voor de aankoop van die terreinen?

Een ander punt zijn de goede wegverbindingen in de haven en van en naar de haven. Er zal een inventaris opgemaakt worden van de noodzakelijke verbeteringen aan de wegeninfrastructuur. Hier zullen serieuze financiële inspanningen gedaan moeten worden.

Op basis van het op te maken uitbreidingsplan moet een zo optimaal mogelijke wegen- en openbaarvervoersinfrastructuur uitgetekend worden. Deze dient rekening te houden met noodzakelijke uitbreidingen.

De VLD pleit daarom voor de ontwikkeling van een mini-mobiliteitsplan voor de haven. In eerste instantie zouden echter de wegen in de haven heraangelegd

*attentif à l'aménagement du port et à l'emploi.*

*Un tel plan ambitieux nécessite la définition de priorités. En premier lieu, il faut résoudre les problèmes les plus urgents, tout en veillant à l'extension du port, à l'emploi et à sa promotion auprès des entreprises et des demandeurs d'emploi.*

*La planologie comprend une analyse détaillée du domaine portuaire et la délimitation des zones à prendre en compte pour l'extension. Outre les terrains mentionnés dans le plan d'action, le VLD souhaite connaître les terrains susceptibles d'être achetés à court ou moyen terme. Quelles sont les possibilités? Êtes-vous déjà en phase de négociation? Les moyens de Beliris seront-ils sollicités pour l'achat de ces terrains?*

*J'en viens aux liaisons routières dans le port, de et vers celui-ci. Un inventaire des améliorations nécessaires en la matière sera réalisé. À cet égard, des efforts financiers importants devront être fournis. Sur la base du plan d'extension à réaliser, il faut tracer des infrastructures routières et de transports en commun optimales.*

*Le VLD plaide dès lors pour l'élaboration d'un mini-plan de mobilité pour le port. Cependant, avant tout, les routes du port, dont l'état désastreux est source de pertes économiques, doivent être réaménagées.*

*Concernant la promotion de la complémentarité des transports, l'amélioration de la liaison ferroviaire avec le port mérite toute notre attention. Selon le plan d'action, la SNCB a postposé la construction de la liaison ferroviaire avec le terminal container du port. Toutefois, à la grande satisfaction de notre groupe parlementaire, la Région est disposée à préfinancer le projet et elle encouragera la SNCB à accélérer l'exécution des travaux. Avez-vous des précisions concernant ces travaux et le mode de préfinancement? Les 190.000 euros inscrits au budget pour le développement ferroviaire de l'avant-port y suffiront-ils?*

*La problématique de l'emploi, second pilier central de la politique du port, se pose, selon l'ORBEM, en termes de qualifications, de connaissances linguistiques, de comportement au travail et de manque de flexibilité de la part des travailleurs.*

*Une approche approfondie s'avère nécessaire dans le domaine de l'enseignement, principalement parce que le port est un pôle d'emploi attractif pour les peu qualifiés, ce dont Bruxelles a précisément besoin. Il est*

moeten worden. De abominabele staat waarin sommige wegen vandaag verkeren, zorgt voor economische hinder.

Nog een ander punt is de bevordering van de complementariteit tussen de verschillende transportmiddelen, in het bijzonder de verbetering van de spoorwegverbinding met de haven. Volgens het actieplan heeft de NMBS de aanleg van de spoorwegverbinding met de containerterminal van de haven op de lange baan geschoven. Daarom juicht onze fractie het toe dat het Gewest het project wil prefinancieren en er bij de NMBS op zal aandringen om de uitvoering van de werken te versnellen. Is er al meer duidelijkheid over de aanvang van de werken en over de wijze waarop het gewest die zal prefinancieren? In de uitgaventabel staat 190.000 euro voor de spoorinfrastructuur in de voorhaven ingeschreven. Zal dat volstaan?

Een tweede centrale pijler in het havenbeleid is de werkgelegenheid. Volgens mevrouw Goethals, consultant voor het havenagentschap van de BGDA, is de werkgelegenheidsproblematiek in de haven te herleiden tot vier grote problemen: kwalificaties, talenkennis, arbeidsattitude en gebrek aan flexibiliteit van de werknemers.

Er is inderdaad een grondige aanpak nodig op het vlak van onderwijs, vooral omdat de haven een werkgelegenheidspool is voor laaggeschoolden, waar Brussel precies nood aan heeft. Bijkomende stages in de haven voor leerlingen uit het technisch onderwijs en het beroepsonderwijs zouden meer dan nuttig zijn, evenals het feit dat scholen zich meer naar de haven zouden moeten richten. Hoe zal u er concreet voor zorgen dat leerlingen en scholen effectief kiezen voor de haven als stageplaats?

Is het niet nuttig om in de haven zelf volwaardige opleidingen voor knelpuntfuncties te organiseren? Daarbij kan gedacht worden aan langlopende stages, die de jongeren al heel vroeg een juiste arbeidsattitude bijbrengen. Minister Vanhengel is daar zeker vragende partij voor.

We zijn heel verheugd over de vooropgestelde uitbouw van een referentiecentrum in de haven, net als over de verdere uitbouw van het BGDA-steunpunt in de haven. Dit initiatief staat echter niet afzonderlijk vermeld in uw uitgavenoverzicht. Heeft u hierover al onderhandeld met uw collega-minister? Welke instantie zal verantwoordelijk zijn voor de concrete uitbouw van dit referentiecentrum?

*souhaitable que les écoles se tournent davantage vers le port pour entre autres promouvoir des stages complémentaires pour les élèves de l'enseignement technique et professionnel. Comment veillerez-vous concrètement à ce que élèves et écoles choisissent effectivement le port comme lieu de stage ?*

*Des formations spécifiques aux fonctions critiques, organisées dans le port même, ne permettraient-elles pas d'inculquer aux jeunes l'attitude professionnelle souhaitée ?*

*Nous sommes très heureux du développement d'un centre de référence dans le port, comme du futur développement d'une antenne de l'ORBEM. Avez-vous déjà négocié cela avec votre collègue ? Quelle instance sera responsable du développement concret de ce centre de référence ?*

*Le VLD plaide pour que ce centre de référence soit suffisamment flexible et particulièrement attentif à toutes les fonctions critiques dans le port. Il faudra certainement de nouvelles formations. Le centre de référence doit pouvoir anticiper et, en collaboration avec les entreprises, offrir rapidement des formations.*

*Vous avez également dit que l'antenne de l'ORBEM dans le port doit bénéficier d'une meilleure visibilité afin que davantage d'entreprises fassent appel.*

*Le VLD préconise de réunir l'antenne de l'ORBEM et le centre de référence sur le site portuaire. Cette collaboration permettrait de réagir rapidement et en continu aux besoins des entreprises et, par ailleurs, la crédibilité des centres s'en trouverait renforcée.*

*Une action à destination des employés potentiels doit également être menée. L'organisation d'une bourse à l'emploi que vous proposez est une excellente idée. Avez-vous déjà négocié cela avec votre collègue ?*

*Afin d'attirer des entreprises étrangères, vous voulez faire appel aux attachés commerciaux bruxellois. Quels marchés souhaitez-vous atteindre ? Avez-vous déjà donné les mandats à cette fin et en quoi consistent-ils ? Le plan d'action mentionne l'intérêt d'un fabricant de meubles suédois. Y a-t-il déjà eu des négociations à ce propos ?*

*Le port doit adopter une attitude proactive et prospecter le marché en quête d'entreprises désireuses de collaborer avec lui. Les possibilités sont énormes.*

De VLD pleit ervoor dat dit referentiecentrum aandacht zou hebben voor alle knelpuntberoepen in de haven. Onze fractie vraagt u ervoor te zorgen dat het referentiecentrum de nodige flexibiliteit aan de dag legt met betrekking tot de opleidingen die nodig zijn in de haven.

Gezien de verwachte groei en verdere ontwikkeling van de haven zal er ongetwijfeld nood zijn aan nieuwe opleidingen. Het referentiecentrum moet daarop kunnen inspelen door, in samenwerking met bedrijven, snel een opleidingsaanbod aan te kunnen bieden. Er is bijvoorbeeld al concreet vraag naar degelijk opgeleide matrozen in de binnenvaart.

U zegt ook dat het BGDA-steunpunt in de haven meer zichtbaarheid zou moeten krijgen, zodat meer bedrijven een beroep op hen zouden doen voor de invulling van vacatures.

De VLD is er een groot voorstander van om het BGDA-steunpunt en het referentiecentrum samen te voegen op één locatie. Die samenwerking zou ongetwijfeld zeer goed zijn om zo voortdurend en snel in te spelen op de reële noden van de bedrijven. De uitstraling van de centra naar de bedrijven zou in dat geval nog geloofwaardiger worden.

Ook ten opzichte van potentiële werknemers moet er actie ondernomen worden. U stelt bijvoorbeeld de organisatie van een jobbeurs voor. Dat vinden we een uitstekend idee. Zijn daarover al onderhandelingen gevoerd met uw collega-minister ?

In een laatste punt wil ik het hebben over de promotie van de haven.

Om bedrijven uit het buitenland aan te trekken, wil u de Brusselse handelsattachés inschakelen. Welke markten wil u daarbij aftasten ? Heeft u daartoe al de opdracht gegeven en wat houdt die opdracht juist in ?

Het actieplan vermeldt de interesse van een Zweedse meubelfabrikant om zijn goederen via de haven aan te voeren. We nemen dus aan dat er een concrete buitenlandse interesse voor investeringen en samenwerking met de Haven van Brussel bestaat. Die interesse is er misschien ook vanuit andere hoek. Graag wil de VLD weten of er al onderhandelingen zijn gevoerd.

We denken dat de haven op dit vlak een proactief beleid moet voeren en zelf de markt moet afspeuren op zoek naar bedrijven die van de haven gebruik kunnen maken. Hier liggen enorme mogelijkheden weggelegd.

*Comment les 150.000 euros inscrits pour la promotion du port de Bruxelles seront-ils utilisés ? Le port lui-même dispose-t-il de cet argent ou sous-traite-t-il la promotion ? Comment se fait la répartition des coûts sur la base d'investisseurs et d'employés potentiels ?*

*(Applaudissements)*

Ik heb ten slotte nog enkele vragen bij de uitgavenpost van 150.000 euro, ingeschreven voor de promotie van de Haven van Brussel. Op welke manier wordt deze som aangewend ? Krijgt de Haven van Brussel daar zelf de beschikking over of besteedt ze deze promotie uit ? Op welke manier zijn deze kosten ingedeeld naar potentiële investeerders en potentiële werknemers ?

(Applaus)

**De voorzitter.**- De heer Béghin heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Jan Béghin.**- Het minste wat men van het havenplan kan zeggen, is dat het veelomvattend is. Mijn fractie juicht toe dat de haven wordt uitgebouwd en dat er plannen zijn het water te integreren in de stad. Brussel heeft jaren de Zenne zo goed mogelijk weggestopt, maar die mentaliteit lijkt nu te keren. Zoals andere grote Europese steden voor ons, hebben we begrepen dat een waterweg een troef is voor de stad.

Het is niet meer dan logisch dat het havenplan raakvlakken heeft met andere domeinen, zoals infrastructuur en werkgelegenheid. Een spreker merkte echter terecht op dat het havenplan een catalogus lijkt met allerhande voorstellen, die op zichzelf wel interessant zijn, maar waarvan niet duidelijk is wie, wat, wanneer en met welke centen zal doen. Moet bijvoorbeeld de oprichting van een nieuwe zeilschool met gewestgelden worden betaald ? Is dat niet veeleer een privé-initiatief ? Hetzelfde geldt voor initiatieven als Brussel Bad, de nieuwe aanlegpontons voor recreatie, de signalisatie naar de haven. Die horen eigenlijk niet in de begroting van de staatssecretaris thuis.

In hoever kan het plan wel worden uitgevoerd ? Het is mooi op papier, maar « *the proof of the cake is in the eating* ». Dat zullen we moeten afwachten.

In de inleiding staat er dat in de havensector ook lagergeschoolden aan de slag kunnen. Zeker voor Brussel is dat een troef, maar het is meer dan waarschijnlijk dat er ook werknemers met een diploma of bepaalde beroepsvaardigheden inzake scheepvaart nodig zullen zijn. Havenarbeid mag niet louter worden gelijkgesteld met laaggeschoolde jobs. In het hoofdstuk « Het havengebied beter promoten als tewerkstellingspool » spreekt de staatssecretaris ook over een gebrek aan technische kennis. Het is correct om leerlingen uit het secundair beroepsonderwijs of technisch onderwijs voor een stage naar de haven te sturen. Het is even nuttig om de werkloze Brusselaars de nodige vaardigheden bij te bren-

**M. le président.**- La parole est à M. Béghin pour son interpellation jointe.

**M. Jan Béghin** (en néerlandais).- *Mon groupe se réjouit de ce que le port se développe et de ce que nous ayons enfin compris qu'une voie d'eau constitue un atout pour la ville.*

*Il est logique que le plan du port touche d'autres domaines, tels que l'infrastructure et l'emploi. Le subventionnement d'initiatives telles que la création d'une école de voile, Bruxelles-les-Bains ou la signalisation du port ne devrait cependant pas dépendre pas du budget du secrétaire d'État.*

*Le plan est très beau sur papier, mais jusqu'où pourra-t-il être exécuté ?*

*L'introduction précise que le secteur portuaire peut employer des personnes peu qualifiées. Le travail portuaire ne doit pas pour autant être exclusivement identifié à des emplois peu qualifiés. Il nécessite aussi des travailleurs diplômés ou avec des compétences dans le domaine de la navigation. Concernant le manque de connaissances techniques dont parle le secrétaire d'État, il nous semble approprié de faire effectuer un stage dans le port aux élèves de l'enseignement secondaire professionnel ou technique et d'inculquer les aptitudes nécessaires aux chômeurs bruxellois. L'ORBEM doit faire connaître les emplois portuaires et renvoyer vers les formations appropriées. Dans quelle mesure est-il impliqué ?*

*Il faut renforcer la position concurrentielle des PME bruxelloises de la zone portuaire. Je ne comprends pas ce que signifie concrètement un meilleur accès aux aides économiques et une politique active pour attirer de nouvelles entreprises, dont a parlé le secrétaire d'État.*

*Dans le chapitre « Une politique écologique », elle parle de stimulants financiers qui doivent encourager le transport par le canal ? De quels stimulants s'agit-*

gen. Het kenbaar maken van jobs in de haven en de doorverwijzing naar een gepaste opleiding zijn taken van de BGDA. Ik verwijs even naar Vlaanderen. Matroos is er al jaren een knelpuntberoep. De VDAB wordt ingeschakeld om werklozen aan te trekken voor een opleiding matroos. Bij de BGDA is matroos vooralsnog geen knelpuntberoep, maar het zou kunnen dat het beroep net buiten de statistieken valt. Ik heb hierover trouwens ook pas een schriftelijke vraag aan minister Cerexhe gesteld. In welke mate wordt de BGDA erbij betrokken ?

De concurrentiepositie van de Brusselse KMO's uit het havengebied moet worden verbeterd. De staatssecretaris spreekt in haar inleiding over een betere toegang tot economische steunmaatregelen en een actief beleid om nieuwe bedrijven aan te trekken. Het is me niet duidelijk wat dat concreet betekent.

In het hoofdstuk « Een milieuvriendelijk beleid » staat : « Het vervoer over het kanaal moet worden aangemoedigd, onder meer via promotie en financiële stimuli. ». Wat zijn die stimuli ? Gaat het om premies voor vervoer via het water ? Opnieuw komt de staatssecretaris op het domein van de fiscaliteit en de economie en ontstaat er onduidelijkheid.

Het Havenplan is dus ambitieus en veelomvattend, maar komt vaak op het terrein van andere ministers. De vraag is of het plan ook daadwerkelijk kan worden uitgevoerd. Want wat is de kostprijs en waar moeten de middelen vandaan komen ?

Ik heb zeven concrete vragen.

Ten eerste wordt niet vermeld welk budget nodig is om het Havenplan uit te voeren. In welke mate is het plan concreet ? Werd berekend hoeveel de verschillende onderdelen van dit plan zullen kosten, zoals de bouw en oprichting van een nieuwe zeilschool, de nieuwe aanlegpontons voor recreatie, een slibzuiveringsinstallatie ? Vooral de bouw van een slibzuiveringsinstallatie is uiterst belangrijk. Er wordt al jaren over gedebatteerd, onder meer in de commissie voor Infrastructuur, zonder resultaat. Welke bedragen zijn nodig voor het Havenplan en welke middelen kan staatssecretaris Grouwels ervoor uittrekken op grond van haar bevoegdheid ?

Een tweede vraag betreft de creatie van banen. Er is sprake van om leerlingen uit het beroeps- of technisch onderwijs aan te moedigen een stage te doen in de haven. Welke vorm zal die promotie aannemen ? Zal dit

*il ? S'agit-il de primes pour le transport par voie fluviale ?*

*Le plan du port est vaste et ambitieux, mais est-il effectivement réalisable ? Quel est le budget nécessaire pour le concrétiser ? Quels moyens Mme Grouwels peut-elle dégager sur la base de sa compétence ?*

*Concernant la création d'emplois, il est question d'encourager les étudiants de l'enseignement technique ou professionnel à accomplir un stage dans le port. Quelle forme revêtira cette promotion et se fera-t-elle en concertation avec l'administration Enseignement des deux Communautés ? Dispose-t-on de statistiques sur le nombre actuel d'élèves qui effectuent un tel stage ? Quelles autres mesures prendra la secrétaire d'État pour trouver du personnel qualifié pour le port ? L'ORBEM y sera-t-il associé ?*

*Le transport par voie d'eau aurait augmenté de 21% entre 1999 et 2003. Quelle croissance la secrétaire d'État vise-t-elle pour cette législature ? Quels sont les objectifs à court et à moyen terme ?*

*Le port s'inscrit dans la stratégie globale de city-marketing économique de la Région, suivant le point d'action 8. J'ignorais que le gouvernement suivait une telle stratégie, qui consacre surtout des moyens à des initiatives locales. S'agit-il d'une collaboration avec le ministre Cerexhe ?*

*Une étude relative au dragage et au traitement des boues révèle que la création d'une centrale locale de traitement des boues permettrait de réaliser une économie, et de financer d'autres mesures. Où en est ce dossier, qui date de la législature précédente ?*

*Les excursions éducatives en bateau, organisées par l'asbl « Brussels by water » forment un autre point d'action. Cette collaboration sera-t-elle maintenue ? Quels sont les moyens prévus pour cette activité ? Un subside récurrent est-il possible ? Cette question est très urgente, car l'asbl a dû licencier son unique employé par manque de soutien de la Région.*

*Le point d'action 35 aborde pour la première fois la nécessité d'un accord de coopération avec les ports flamands et wallons. Pourquoi cela n'a-t-il jamais été le cas jusqu'à présent ? Quels sont les actions concrètes entreprises dans ce sens par le gouvernement ?*

gebeuren in overleg met de administratie Onderwijs van beide gemeenschappen ? Wat is momenteel de doorstroom naar de haven ? Zijn er cijfers over het aantal leerlingen uit het beroeps- of technisch onderwijs dat stage loopt in de haven ? Welke andere maatregelen zal de staatssecretaris nemen om geschikt personeel voor de haven te vinden ? Wordt de BGDA hierbij betrokken ?

De beoogde stijging van het verkeer over de waterweg staat niet becijferd. Tussen 1999 en 2003 is er sprake van een stijging van 21 %. Welke groei wenst de staatssecretaris deze legislatuur te bereiken ? Wat zijn de doelstellingen op korte en middellange termijn ?

De haven zal zich inschrijven in de algemene economische city-marketingstrategie van het gewest, volgens actiepunt 8. Ik wist niet eens dat de regering zo'n strategie volgde. Zij besteedt, voor zover ik weet, de middelen vooral aan lokale initiatieven. Gaat het om een samenwerking met minister Cerexhe ?

Er is studiewerk verricht omtrent het uitbaggeren en de slibverwerking. Daaruit blijkt dat er door de oprichting van een eigen slibverwerkingscentrale kosten bespaard kunnen worden. De vrijgekomen middelen zouden aan andere maatregelen voor de haven kunnen worden besteed. Het dossier dateert al uit de vorige legislatuur en er zijn al ettelijke vergaderingen in de commissie voor Infrastructuur aan gewijd. Hoever staat het met de studie ?

Educatieve boottochten vormen een apart actiepunt in het havenplan. De vzw « *Brussels by water* » heeft daar ervaring mee. Zal er met « *Brussels by water* » worden samengewerkt ? Welke middelen worden uitgetrokken voor de educatieve boottochten ? Is er een recurrente subsidiëring mogelijk voor « *Brussels by water* » ? Dat is hoogstdringend, want de vzw moest het enige personeelslid afdanken bij gebrek aan steun van de overheid.

In actiepunt 35 (*Promotie Short Sea Shipping*) wordt voor het eerst gesproken over de noodzaak voor Brussel om in een samenwerkingsverband met de Vlaamse en Waalse havens te stappen. Waarom is dat nooit eerder gebeurd ? Ook voor de de promotie van het transport over het water en het aantrekken van bedrijven kan er samengewerkt worden met de andere havens. Wat heeft de regering concreet al ondernomen ?

**De voorzitter.**- Mevrouw de Groote heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**M. le président.**- La parole est à Mme de Groote pour son interpellation jointe.

**Mevrouw Julie de Grootte** (in het Frans).- *De cdH-fractie vindt het positief dat dit actieplan niet aan het einde van de regeerperiode, maar al een jaar na de verkiezingen wordt voorgesteld. Het plan omvat 68 actiepunten. Die zullen voor de nodige discussies zorgen, maar ook tot heel wat verwezenlijkingen leiden. Ik deel dus niet het pessimisme en de kritiek van de eerste spreker.*

*Alle sprekers vragen echter een duidelijk tijdschema en een begrotingsraming. Het is ook belangrijk dat die 68 actiepunten naar prioriteit worden gerangschikt. Het doet vreemd aan om de economische ontwikkeling, de baggerwerken en Brussel-Bad in één adem te horen vermelden.*

*Het ware misschien beter geweest de tekst een witboek te noemen. Op die manier bekeken is hij meer dan verdienstelijk, aangezien de regering een uitgebreid overzicht geeft van de uitdagingen op het gebied van mobiliteit, economie, recreatie, overheidssteun, enzovoort.*

*Het is niettemin belangrijk om de actiepunten te rangschikken, de kostprijs ervan te ramen en een nauwkeurig tijdschema op te stellen.*

*Ik beperk me tot enkele opmerkingen betreffende economie en tewerkstelling. Mijn collega Doyen zal meer algemene vragen stellen.*

*Meerdere sprekers hebben eraan herinnerd dat de invalswegen verzadigd zijn en dat er elke dag honderden vrachtwagens het gewest doorkruisen. Is de Haven van Brussel in staat om daadwerkelijk een deel van de oplossing aan te reiken? Eén boot kan de vracht van tweehonderd vrachtwagens vervoeren. Vervoer over het water kost vijf keer minder dan vervoer over de weg.*

*De Haven kan echter alleen een uitkomst bieden als het mobiliteitsplan dat u en minister Smet hebben uitgewerkt, daar effectief op wordt afgestemd. Ik denk bijvoorbeeld aan beperkingen voor de toegang van vrachtwagens tot de stad.*

*Momenteel zijn er 328 ondernemingen gevestigd in de haven, die ruim 9.000 rechtstreekse en onrechtstreekse banen scheppen.*

*De haven is goed voor 5,6 % van de werkgelegenheid in het Brussels Gewest. Dit zijn voornamelijk arbeiders (46 % tegen 9 % kaderleden). Bovendien zijn 56 % van de werknemers in de haven Brusselaars, tegen ge-*

**Mme Julie de Grootte.**- Notre groupe et moi-même pensons qu'il est positif de présenter un plan d'action non pas en fin mais après un an de législature. Cela donne effectivement tout le loisir de le mettre en œuvre. Il est vrai que 68 actions sont proposées; cela laisse présager des discussions, mais aussi des réalisations pendant cette législature.

Je ne partage donc pas le pessimisme et la critique qui ont été exprimés par le premier orateur. Par contre, l'ensemble des orateurs a exprimé, Mme Grouwels, une demande de calendrier et de budget. Je pense, Mme la secrétaire d'État, qu'il faudrait très rapidement présenter – devant notre assemblée ou en commission – un calendrier plus précis de ces différentes actions et les estimations budgétaires qui pourraient s'y rapporter.

Par ailleurs, il faudrait déterminer une hiérarchie parmi ces 68 actions. Si je peux me permettre une suggestion, il aurait mieux valu appeler ce texte un livre blanc qu'un plan d'action. Peut-être est-ce de l'exégèse, mais lorsqu'on parle de Bruxelles-les-Bains en même temps que du dragage du Port ou de tout le développement économique, c'est quelque peu bizarre.

Il s'agit plutôt d'un livre blanc sur le Port et, en tant que livre blanc, je lui tire mon chapeau : il est très bien que le gouvernement présente un aperçu général des enjeux – tant économiques, ludiques que liés à la mobilité ou au service public – qui concernent le Port. Mais le plan d'action vient ensuite, et ses éléments doivent être hiérarchisés par rapport à un budget et à un calendrier très précis.

Nous voilà maintenant avec ce qui s'appelle « le plan d'action » et je me limiterai à des remarques relatives à l'économie et à l'emploi. Hervé Doyen, lui, terminera les interventions par un aperçu plus global.

Premier point : l'accessibilité et la mobilité. Je me grefferai sur ce que Mme Dejonghe a dit précédemment. Il est presque banal de dire qu'on assiste aujourd'hui à une réelle saturation des axes routiers de pénétration en Région bruxelloise. Chaque jour, des centaines de camions traversent la ville. La plupart des orateurs l'ont rappelé. La question est de savoir si le Port de Bruxelles est réellement une solution à l'encombrement. Vous rappelez vous-même qu'une seule péniche équivaut à deux cents camions, et que le prix de revient du transport par eau est cinq fois moins élevé que celui du transport par route.

Mais je reprendrai ici la question de Mme Dejonghe :



*middeld 46 % in de andere sectoren.*

*De banen in de haven hebben enkele bijzondere eigenheden. Vaak vergen ze specifieke technische kennis. Daar moeten we dan ook de nadruk op leggen, en niet op het ongeschoolde karakter ervan. Vaak vereisen de banen ook een grote flexibiliteit wat de werktijden betreft, wat potentiële kandidaten kan afschrikken.*

*In welke mate treedt de speciale cel van de BGDA proactief op? We moeten voorkomen dat het aandeel van de Brusselaars in het havenpersoneel daalt. Dat is de taak van de cel van de BGDA en de werkgevers in de haven. Ze moeten hier inspanningen voor doen en specifieke opleidingen blijven aanbieden.*

*Alle werkzoekenden kunnen nu gebruik maken van talenchques, niet meer alleen degenen die een contract van ten minste zes maanden hebben gehad. Laaggeschoolden hebben vaak een gebrek aan talenkennis. Wat is de invloed van die maatregel op de havenzone?*

*In de herfst komen er nieuwe opleidingschques. Wordt er voorzien in specifieke opleidingen voor de havenbedrijven, die arbeiders met welomschreven vaardigheden nodig hebben? De BGDA en Bruxelles-Formation moeten nagaan wat voor opleidingen de havenbedrijven vragen.*

*Valt het te verwachten dat er de volgende tien jaar bedrijven en arbeidsplaatsen bijkomen in de haven?*

*We hebben akte genomen van het samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten over de drie bevaarbare waterwegen. Het zou nuttig zijn meer informatie te krijgen over het akkoord en de concrete uitvoering ervan.*

*Het kanaal heeft ook een publieke en symbolische betekenis. Al te vaak was het een sociologische grens die de stad in tweeën sneed. Ook al is dat nu aan het veranderen, we moeten ons daartegen blijven verzetten.*

*(Applaus bij de meerderheid)*

quel est exactement le plan de mobilité que vous avez élaboré avec M. Pascal Smet? Cette question est vraiment intéressante. Si l'on veut réellement que le Port soit une solution pour l'accessibilité des entreprises à l'intérieur de Bruxelles, par rapport à la mobilité sur terre – par les transports en commun, mais surtout par les camions –, on doit œuvrer par rapport au plan d'action conçu avec votre collègue Pascal Smet. Je pourrais imaginer, par exemple, – pourquoi pas? – au risque d'en faire hurler certains, que l'on soit plus restrictif quant à l'accès des camions à certains axes routiers dans la ville, si vous voulez réellement mettre en avant la solution du Port. Il ne s'agit pas uniquement du Port. Que l'on ne crie pas victoire tant que l'intégration du Port dans la ville n'aura pas été réalisée.

Ensuite, concernant l'aspect économique du Port proprement dit, les chiffres montrent l'importance du sujet puisque 328 entreprises sont actuellement installées dans le Port de Bruxelles et génèrent plus de 9.000 emplois directs et indirects.

Je souligne ici deux points qui me paraissent particulièrement importants. D'abord, à lui seul, le Port représente 5,6 % de l'emploi direct en Région bruxelloise. Et cela concerne une catégorie professionnelle très spécifique, notamment le personnel ouvrier qui totalise 46 % de la masse d'emplois du Port, alors que les cadres sont estimés à 9 %. Puis, et ceci rejoint la citoyenneté bruxelloise chère à M. Doukeridis, le Port de Bruxelles emploie 56 % de gens habitant en Région bruxelloise, contre 46 % en moyenne dans les autres secteurs.

Plusieurs particularités sont mises en avant par le Plan d'action. Il s'agit à la fois de personnes infrascolarisées, mais qui ont besoin de compétences techniques très particulières. Par conséquent, en matière d'emploi, il ne faut pas se limiter à constater qu'elles sont infrascolarisées, mais tenir compte des compétences techniques très pointues qui leur sont indispensables. Ensuite, les exigences en termes de flexibilité horaire sont extrêmement grandes et pourraient dissuader des candidats potentiels.

Pourriez-vous me communiquer des informations sur la proactivité de la cellule créée en 1994 au sein de l'ORBEm? Et ce, par rapport au premier axe du Contrat pour l'économie et l'emploi. Autrement dit, quel est l'accent qui a été mis sur la Communauté des entreprises portuaires? C'est une bonne chose de rappeler que 56 % des personnes employées dans le Port de Bruxelles habitent en Région bruxelloise. Il serait donc

dommage que l'on y atteigne la moyenne du reste de la Région et que de moins en moins de Bruxellois y travaillent. Gardons un niveau supérieur à celui de la moyenne bruxelloise. Pour ce faire, un démarchage est nécessaire. Et j'emploie ce mot dans un sens positif. Ce rôle revient à la cellule de l'ORBEM en relation avec les pourvoyeurs d'emploi dans le Port de Bruxelles. Il faut pouvoir accorder des formations spécifiques et maintenir cette tendance.

Deuxièmement, l'accessibilité aux chèques-langues a été étendue récemment à tous les demandeurs d'emploi et pas seulement aux bénéficiaires de contrats de plus de six mois. Pouvez-vous nous donner une appréciation de son impact au sein de la zone portuaire ? En effet, il y a souvent un problème de langue qui se pose dans le cadre des contrats infraqualifiés. Il serait donc intéressant de voir si cette mesure a porté ses fruits.

Troisièmement, la nouvelle opération de chèques formation sera lancée à l'automne. Y a-t-il des formations qui sont spécifiquement prévues pour ces entreprises ? Il y a un paradoxe entre ces emplois infraqualifiés et les compétences techniques ouvrières pointues demandées. L'ORBEM et Bruxelles-Formation devraient demander à ces entreprises quelles sont leurs besoins spécifiques.

Quatrièmement, concernant l'extension économique du Port, dispose-t-on de perspectives d'accueil des entreprises et des emplois pour les dix années à venir ?

Je terminerai en disant qu'on a pris connaissance de l'accord de coopération entre les trois Régions au niveau des trois voies navigables. Plusieurs commissions se sont réunies à ce sujet, mais il serait intéressant que nous ayons le contenu des différents sujets traités dans cet accord de coopération. Chaque port a ses spécificités. La Région wallonne, la Région flamande ont les leurs. Par exemple, en matière d'infrastructure, il serait vraiment intéressant d'avoir le contenu de cette mise en œuvre de l'accord de coopération.

Ce n'est pas que l'accent économique ou privé qu'il faut mettre en avant : il ne faut pas oublier les missions de service public du Port, ni la valeur symbolique du canal. Ce dernier a souvent signifié une fracture à Bruxelles : on se définissait par rapport au nord ou au sud du canal, qui coupait la ville en deux. Cet état d'esprit est en train de changer, mais il faut continuer à faire les efforts urbanistiques appropriés pour que cette fracture ne soit plus ressentie comme telle.

**De voorzitter.** - Mevrouw P'Tito heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Olivia P'Tito** (in het Frans).- *Bij de voorstelling van het actieplan heeft de staatssecretaris de nadruk gelegd op de centrale rol van de Haven in de tewerkstelling en opleiding van laaggeschoolden.*

*Mijn vragen betreffen vooral de punten 12 tot 20, waarin een aantal maatregelen uit het Contract voor economie en werkgelegenheid aan bod komen.*

*De eerste vraag gaat over het stageproject in de havenbedrijven. Het is een goede zaak dat zowel de Brusselaars als de havenbedrijven hierin geïnteresseerd zijn. In welke functies zijn die stagiaires inzetbaar? Wat zijn de noden van de werkgevers?*

*Mijn tweede vraag betreft de professionele referentiecentra voor de logistieke sector. Een referentiecentrum is een partnerschap tussen overheidsinstellingen en de sociale partners van de beroepssectoren. Het biedt instrumenten aan voor hoogstaande vorming, gericht op werkzoekenden, studenten van technische richtingen en werknemers die een voortgezette opleiding volgen.*

*Welke sectoren, functies en sectorfondsen zullen voorrang krijgen? Zijn er al contacten gelegd? Over welk budget zal dit project beschikken?*

*Mijn derde vraag betreft het steunpunt van de BGDA in de haven. Zowel de BGDA als de uitzendbedrijven zouden hun diensten aanbieden aan de bedrijven in de haven. Dat maakt deel uit van het gemengd beheer van de arbeidsmarkt. Ik heb echter niet begrepen of er in de haven ook een steunpunt voor de uitzendsector komt. Dat lijkt mij een stap te ver. De uitzendsector is een privé-sector die geen overheidssteun nodig heeft. Bovendien blijken de havenbedrijven tevreden te zijn over het steunpunt van de BGDA, dat samenwerkt met de Brusselse dienst voor werkgevers. Wat is de taakverdeling tussen beide partners?*

*Mijn vierde vraag betreft de sociale economie. Die projecten zijn gericht op de socio-professionele inschakeling van laaggeschoolde langdurig werklozen. Is er onderzocht welke sectoren het meest nood hebben aan buurtdiensten? Zijn er stimuli gepland zoals de terbeschikkingstelling van een bedrijfsterrein tegen een gereduceerd tarief?*

*(Applaudissements de la majorité)*

**M. le président.** - La parole est à Mme P'Tito pour son interpellation jointe.

**Mme Olivia P'Tito.** - A l'occasion de la présentation, en commission, du « Plan d'action pour le Port de Bruxelles », vous aviez insisté sur le rôle central du Port en termes d'emploi et de formation des Bruxellois peu qualifiés, ce dont on ne peut que se réjouir.

Parallèlement, plusieurs chantiers du Contrat pour l'économie et l'emploi se retrouvent de manière transversale dans les actions 12 à 20 dudit plan et suscitent les questions suivantes que je me suis permis de poser aux trois membres du gouvernement concernés.

La première concerne le projet de stage dans les entreprises portuaires.

Il est bien sûr judicieux, dans le cadre d'une meilleure connaissance des activités portuaires, de susciter l'intérêt des Bruxellois pour le Port dès l'apprentissage, la formation ou l'école. On ne peut donc que se réjouir du souci des responsables du Port de susciter l'augmentation du nombre de stagiaires dans leurs entreprises. Il est cependant nécessaire de cibler plus avant les fonctions pour lesquelles des stages sont envisageables ainsi que les besoins des employeurs.

Cette analyse a-t-elle été faite? Si oui, quels en sont les résultats?

La deuxième concerne le centre de référence professionnelle pour le secteur logistique. Un centre de référence représente un véritable partenariat mettant en commun des moyens des pouvoirs publics (ORBEm, Bruxelles-Formation, VDAB, si l'on prend l'exemple d'IrisTech+) et des acteurs privés à travers les partenaires sociaux des secteurs professionnels (fonds sectoriels). Cette mise en commun, y compris financière, est fondamentale afin de réunir dans un même espace un ensemble d'équipements de formation professionnelle de pointe pouvant à la fois servir à la formation des demandeurs d'emploi, des étudiants du technique et du professionnel et des travailleurs en formation continuée.

Or, dans le cadre de la création d'un centre de référence en logistique, je souhaiterais savoir quelles sont les fonctions qui seraient mises en évidence et quels sont les secteurs mobilisables autour de ce projet, y compris avec les fonds sectoriels qui suivent, évidem-

*Mijn vijfde vraag betreft de organisatie van een werkbeurs voor de logistieke beroepen. Een dergelijk initiatief lijkt noodzakelijk om de Brusselaars ertoe aan te zetten een opleiding voor die veelbelovende beroepen te volgen. Het spreekt vanzelf dat op die beurs vraag en aanbod elkaar moeten kunnen vinden. Hoe vaak zal de beurs plaatsvinden? Wie zal eraan deelnemen?*

*Wordt de beurs in samenwerking met het steunpunt van de BGDA georganiseerd?*

*De havenbedrijven eisen veel flexibiliteit van hun werknemers. Hun voorkeur zou dan ook moeten gaan naar Brusselaars. Zijn er contacten gelegd met bedrijven in de havenzone om deel te nemen aan de jobbeurs?*

*Gelet op de specifieke samenstelling van de Brusselse bevolking zullen tijdens de komende jaren een toenemend aantal jongeren op de arbeidsmarkt komen. Wordt er bijzondere aandacht besteed aan de indienstneming van jonge werkzoekenden? Zijn de vijf aangekondigde GESCO's al in dienst genomen? Zijn het jonge werkzoekenden?*

*Het diversiteitsplan van het Brusselse havenbedrijf, dat als voorbeeld voor de havenbedrijven moet dienen, houdt enkel rekening met discriminatie ten aanzien van werknemers van allochtone origine. In het Contract voor de economie en de tewerkstelling wordt diversiteit nochtans ruimer gedefinieerd. Wordt er ook aan gelijke kansen voor gehandicapten gedacht?*

*Openbare aanbestedingen voor een bedrag van minimum 743.680 euro zijn onderhevig aan sociale clausules, zodat de aannemer verplicht is om werkzoekenden van de BGDA in te schakelen tijdens de werken.*

*De sociale clausule wordt een vereiste om te kunnen deelnemen aan de aanbesteding en is geen selectie- of toewijzingscriterium. Volgens artikel 2 van het besluit kan alleen de BGDA werkzoekenden voorstellen aan de opdrachtnemers, die daaruit kunnen kiezen.*

*Alle werken die de haven onderneemt met overheids-geld, vallen onder deze criteria. Daarom is het goed het gebruik van dergelijke clausules aan te moedigen, zoals voorzien in het plan. Hoe zult u dit gebruik vereenvoudigen? Via een lokaal partnerschap met het steunpunt van de BGDA?*

*Wilt u ook partnerschappen aangaan met de naburige gemeenten of met de partners van de BGDA voor de inschakeling in het beroepsleven? Zult u specifieke*

*ment.*

La troisième concerne l'antenne de l'ORBEm au Port. Afin de bien comprendre l'action proposée dans le plan, il semble que tant l'antenne de l'ORBEm que les sociétés intérimaires soient invitées à offrir leurs services aux entreprises portuaires. Cela fait partie de la gestion mixte du marché de l'emploi. Cependant, je n'en comprends pas l'application pratique. L'ouverture d'une antenne intérim au sein même du port, à côté de celle de l'ORBEm, est-elle envisagée? Cela semble un pas de trop et l'on ne voit pas pourquoi il y aurait un tel soutien des acteurs publics du Port.

Très concrètement, rappelons que le secteur de l'intérim est un secteur privé qui n'a sans doute pas besoin de soutien du public, sauf à conclure de véritables partenariats entre le public, l'ORBEm ou ses partenaires et le privé. D'autant plus qu'il a été rapporté en commission que le travail s'effectuait très bien avec l'antenne de l'ORBEm dont la légitimité semble clairement reconnue par les employeurs du Port. En outre, il paraît clair qu'il y aura une coexistence entre une antenne de l'ORBEm et le service bruxellois aux employeurs. Quelle sera la répartition des tâches entre ces acteurs?

La quatrième concerne les projets d'économie sociale. Ces projets sont axés sur l'insertion socio-professionnelle de chômeurs de longue durée infrascolarisés comme l'ordonnance et son arrêté d'exécution le prévoient. Quels sont les secteurs parmi lesquels les besoins de services de proximité se font le plus sentir en la matière? Une réflexion a-t-elle été menée à ce sujet? Des incitants sont-ils prévus par le Port par rapport à ces initiatives potentielles (mise à disposition de terrain à prix réduit ou autre).

La cinquième concerne l'organisation d'une bourse de l'emploi. L'organisation d'une bourse pour l'emploi logistique semble nécessaire à la sensibilisation aux métiers générés par le Port et peut inciter les Bruxellois à la recherche d'un emploi à entamer une formation dans ce créneau porteur à condition que cette bourse soit, bien sûr, l'occasion d'une rencontre entre offres et demandes d'emploi. Il convient de souligner que de nombreuses entreprises profitent de ces bourses pour assurer leur promotion. Voilà pourquoi il semble judicieux de s'interroger sur la fréquence d'une telle bourse. Quels en seront les partenaires?

Sera-t-elle organisée avec l'antenne du service bruxellois aux employeurs?

*informatiesessies organiseren ? De haven heeft een groot potentieel voor het scheppen van nieuwe banen en het is goed dat de regering daar rekening mee houdt.*

*(Applaus bij de meerderheid)*

Au regard des exigences de flexibilité des métiers générés par le Port, les recrutements de Bruxelloises et de Bruxellois devraient être privilégiés. Dans ce cadre, existe-t-il des contacts avec les partenaires locaux du Port qui pourraient également participer à cette bourse de l'emploi ? Si oui, lesquels ?

La sixième concerne les emplois ACS (agents contractuels subventionnés) au Port. Les spécificités bruxelloises en matière de croissance démographique expliquent que, dans les années à venir, un nombre croissant de jeunes atteindront l'âge de travailler dans notre Région. Eu égard à ces spécificités, qui sont notamment attestées dans le Contrat pour l'économie et l'emploi, l'accent a-t-il été mis sur l'engagement de jeunes chômeurs ? Les cinq ACS annoncés sont-ils déjà engagés ? Dans l'affirmative, s'agit-il de jeunes chômeurs ?

La septième concerne les projets de diversité. Le plan de diversité interne au Port, qui pourra ensuite servir d'exemple aux entreprises portuaires comme l'évoque le plan lui-même, ne prend en compte que la discrimination à l'égard des travailleurs d'origine étrangère. Pourtant, le Contrat pour l'économie et l'emploi envisage de manière globale la diversité. S'agit-il d'un oubli ? Le genre et l'égalité d'accès à l'emploi des personnes handicapées seront-ils pris en considération ? À ce propos, je me réfère aux débats qui se sont tenus en séance plénière il y a deux semaines et qui portaient précisément sur l'accès des personnes handicapées à l'emploi.

La huitième concerne les clauses sociales dans les marchés publics. La clause sociale dans les marchés publics vise la mise à l'emploi de demandeurs d'emploi au cours de la période d'exécution du marché. Elle s'est vue concrétisée, en Région bruxelloise, par l'arrêté de gouvernement du 22 avril 1999. Pour les marchés de travaux d'une valeur supérieure à 30 millions de francs belges, soit environ 743.680 euros hors TVA, cet arrêté subordonne l'obtention de certains subsides à l'existence d'une clause imposant aux soumissionnaires d'engager des demandeurs d'emploi inscrits auprès de l'ORBEM.

La clause sociale est alors insérée en tant que clause contractuelle d'accès au marché et ne peut être considérée comme un critère de sélection ou d'attribution du marché. Selon l'article 2 de l'arrêté, il est clair que seul l'ORBEM est habilité à proposer des demandeurs d'emploi aux entreprises adjudicataires, ces dernières faisant leur choix parmi les personnes proposées.

**De voorzitter.** - De heer Doulkeridis heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Christos Doulkeridis** (*in het Frans*). - *Ik ben tevreden dat deze plenaire vergadering bijna volledig aan de toekomst van de Haven van Brussel is gewijd.*

*Gezien het belang van het dossier ben ik wat teleurgesteld dat de minister voor Economie en de minister-president niet aanwezig zijn, ook al erken ik ten volle uw competentie.*

*Ontspanning en toerisme zullen steeds belangrijker worden voor de kanaalzone. Ik wil het vandaag echter vooral over de economische functie van de haven hebben en diens impact op de Brusselse economie, de werkgelegenheid en het milieu.*

*Twee recente initiatieven zullen ons debat beïnvloeden.*

*In de lijn van verscheidene van uw voorgangers hebt u uw « actieplan 2005-2009 voor de Haven van Brussel » voorgesteld. Het bevat niet minder dan 68 acties. Het geschetste beleid berust jammer genoeg in grote mate op hypothesen. Toch is het goed dat dit document in het begin van de zittingsperiode verschijnt.*

*Een ander interessant initiatief was het seminarie dat*

Ces clauses ne concernent donc qu'un spectre limité de chantiers, mais dans tous les cas ceux que le Port entamera avec des fonds publics semblent se retrouver dans les critères. Voilà pourquoi il semble plus que judicieux de promouvoir le recours à de telles clauses à l'avenir – et c'est bien ce que prévoit le Plan –. À ce propos, je me demande par quelle voie la simplification de la mise en œuvre de ces clauses sociales s'effectuera. Est-ce par un partenariat local avec l'antenne de l'ORBEm ?

Comptez-vous aussi lancer des partenariats avec les communes avoisinantes, voire avec les acteurs de l'insertion socioprofessionnelle partenaires de l'ORBEm (à nouveau, il s'agit des missions locales, les plus proches étant celles de Bruxelles et de Molenbeek) ? Comptez-vous organiser des séances d'information spécifiques ? En conclusion, je ne peux que me réjouir de la potentialité que représente le Port en termes d'emploi et de formation pour les Bruxelloises et les Bruxellois et de l'intérêt qui est porté à cette dimension par le gouvernement.

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

**M. le président.** - La parole est à M. Doulkeridis pour son interpellation jointe.

**M. Christos Doulkeridis.** - Je suis extrêmement heureux qu'une séance quasiment entière du Parlement bruxellois soit consacrée à l'avenir du Port de Bruxelles et j'ai constaté qu'un nombre très important de parlementaires se sont inscrits dans ce débat, tant il est vrai que le Port occupe une place importante dans notre Région, mais nous devons surtout veiller à ce qu'il occupe une place encore plus importante à l'avenir.

Le port doit être intégré au centre des politiques économiques de la Région et dans une véritable stratégie transversale de nos politiques. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'interpellais non seulement la ministre en charge (fonctionnelle) du Port, Mme Grouwels, que je remercie d'être présente, mais aussi le ministre de l'Economie et le ministre-président garant de la vue d'ensemble des politiques menées dans notre Région.

Je concède être un peu déçu, Mme la ministre, que vous soyez seule. Je ne veux pas du tout dénigrer votre compétence dans ce domaine, mais pour un sujet d'une telle importance, alors que tous les discours convergent à dire qu'il s'agit d'un dossier stratégique avec un impact économique très important, le fait que vous soyez

*de Gemeenschap van Ondernemingen in de Haven van Brussel (GOHB) op 24 mei jongstleden organiseerde over de opdrachten van openbare dienstverlening van een haven.*

*Een voluntaristisch havenbeleid moet zowel rekening houden met de economische uitdaging (banen creëren voor de Brusselaars), als met de ecologische uitdaging.*

*De Haven van Brussel telt meer dan 300 bedrijven, die goed zijn voor 10.000 directe en indirecte banen. Dat is 5,6 % van de Brusselse werkgelegenheid. Van die bedrijven heeft 76 % minder dan 20 personen in dienst, waarvan 46 % arbeiders en 49 % personen met een diploma van het lager secundair onderwijs. Van die banen wordt 58 % ingevuld door Brusselaars. Dat cijfer ligt een stuk hoger dan het gewestelijk gemiddelde.*

*De bedrijven in de Haven steunen is dus een goede strategie om de werkgelegenheid voor de Brusselaars te doen stijgen. De werkzoekenden moeten wel over de nodige technische bekwaamheden en talenkennis beschikken en bereid zijn om binnen een strak tijdschema te werken.*

*De logistieke sector (het vervoer, de transit en de herverdeling van goederen) biedt de meeste groeimogelijkheden. Die sector vertegenwoordigt momenteel 9 % van de havenactiviteiten. Dankzij zijn geografische positie en zijn multimodale bereikbaarheid is Brussel de plaats bij uitstek om logistieke activiteiten uit te bouwen, zowel vanuit Belgisch oogpunt (ligging ten opzichte van Vlaanderen en Wallonië) als vanuit Europees oogpunt (as tussen Parijs, Frankfurt, Londen en Milaan). Ook bij een uitbreiding naar Oost-Europa biedt Brussel enorme troeven.*

*Zowel het Waals als het Vlaams Gewest investeren in grote Europese distributiecentra die zich niet beperken tot goederenvervoer. We moeten concurreren met het lucht- en wegvervoer. Voor afstanden van 1.000 tot 2.000 km kunnen we een alternatief bieden door een zo efficiënt mogelijke combinatie van water- en spoorwegen. We kunnen in Brussel een logistiek project van Europees formaat ontwikkelen onder vier voorwaarden.*

*– We moeten meer terreinen voor deze sector verwerken en behouden.*

*– We moeten dus slagen in enkele moeilijke onderhandelingen met de NMBS.*

seule me chagrine. Le ministre de l'Économie et le ministre-président auraient pu être ici : cela aurait donné à ce dossier le poids qui lui revient.

Je ne m'attarderai pas, dans le cadre de cette interpellation, sur tout le volet « loisirs, tourisme » qui sera amené à prendre une place sans cesse plus importante et plus intégrée autour du canal, ce qui est une bonne nouvelle, y compris en termes d'emploi. J'aborderai essentiellement la vocation économique du Port et ses impacts sur l'économie, l'emploi et l'environnement régional.

Cette interpellation se fait aussi dans un contexte où deux initiatives récentes ont permis d'alimenter nos débats.

Mme Grouwels, comme nombre de vos prédécesseurs, vous avez présenté récemment un « plan d'action pour le Port de Bruxelles ». Développé autour de pas moins de 68 actions, ce document reprend les esquisses d'une politique dont, malheureusement, une grosse partie est inscrite en termes hypothétiques. Je reprends ici les remarques émises par les intervenants précédents. Mais ce document a le mérite d'exister et vient à un bon moment, en début de législature, comme souligné par Mme de Groote.

La deuxième initiative intéressante a été prise par la Communauté des entreprises du Port de Bruxelles, qui a organisé ce 24 mai un séminaire extrêmement important autour du thème « comment assurer les missions de service public d'un port ? ».

Avant d'en arriver à mes questions, j'aimerais brièvement résumer deux défis essentiels auxquels une politique portuaire volontariste peut contribuer. Ces deux défis s'entretiennent l'un l'autre. Il s'agit du défi du développement économique créateur d'emplois pour des Bruxellois et du défi écologique, qui constitue d'ailleurs, dans ce cas-ci comme dans beaucoup d'autres, une opportunité extraordinaire pour réussir le premier défi.

Commençons par le défi de l'économie et de l'emploi des Bruxellois.

Plus de 300 entreprises sont implantées au Port de Bruxelles, procurant directement ou indirectement de l'emploi à environ 10.000 personnes – soit 5,6 % de l'emploi direct en Région bruxelloise – et ce, sans compter les emplois indirects. Avec 76 % d'entreprises employant moins de 20 personnes (souvent des

– *Laaggeschoolden moeten betere opleidingen aangeboden krijgen.*

– *We moeten deelnemen aan een groot Europees project om de eerste vracht-HST te laten rijden.*

*In 2004 werd 7 miljoen ton vervoerd. Tegen 2010 zou het verkeer met nog eens 1.850.000 ton toenemen. We kunnen deze cijfers gevoelig verbeteren en meer banen scheppen.*

*Zonder drastische maatregelen zal het vrachtwagenverkeer op korte termijn verdubbelen, met enorme kosten tot gevolg. Dat heeft ernstige gevolgen voor de ondernemingen (vertragingen) en voor de gemeenschap (wegenonderhoud, meer ongelukken, vervuiling, enzovoort).*

*Per 1000 ton/km bedragen de externe kosten van vervoer per schip 17 euro, per trein 19 euro en over de weg 88 euro. Het onderhoud van wegen zou zes maal goedkoper zijn, als die enkel door personenwagens werden gebruikt en 84 % van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van transportmiddelen is te wijten aan het wegtransport.*

*Sinds de goedkeuring van het Kyoto-protocol moeten er inspanningen voor het milieu geleverd worden. Transport over waterwegen kost veel minder energie dan andere transportmiddelen.*

*De beleidsverantwoordelijken moeten de kwalijke evolutie in de transportsector tegengaan. Als er niets gebeurt, zal er steeds meer over de weg worden vervoerd. Dat kost de samenleving veel geld en is slecht voor het milieu. Hoe meer we het transport per schip en per trein promoten, hoe meer we de Brusselse economie en werkgelegenheid steunen, hoe minder externe transportkosten we veroorzaken en hoe meer we voor het milieu zorgen.*

*Mevrouw Grouwels, u wilt iets doen aan de hoge onroerende voorheffing, die nadelig is voor de concurrentiepositie van de Brusselse havenbedrijven. Hoe is de situatie in vergelijking met andere Belgische havens? Vanaf wanneer en op welke manier zal dat concurrentienadeel worden aangepakt? Kan er sprake zijn van een vrijstelling van onroerende voorheffing voor niet verhuurde gebouwen en terreinen?*

*De Brusselse havenbedrijven wachten al lang op een logistiek centrum. Hoe is het daarmee gesteld? Komt er een volwaardig Europees distributiecentrum? Waar komt het centrum precies? Welke gevolgen zal dat heb-*

PME), 46 % d'ouvriers, 49 % de personnes disposant d'un diplôme de l'enseignement secondaire inférieur, il s'agit, en grande partie, d'emplois nécessitant peu de diplômes. Ces emplois sont davantage occupés par des Bruxellois, puisque l'on atteint le pourcentage de 58 %, ce qui est un chiffre largement supérieur à la moyenne régionale.

C'est dire que soutenir les entreprises du Port de Bruxelles, c'est soutenir de façon renforcée l'emploi des Bruxellois et combattre le chômage des Bruxellois. Pour autant, s'il ne faut pas être bardé de diplômes pour travailler au Port, ce qui est le cas d'une très grande partie de notre public demandeur d'emploi, il faut néanmoins avoir des qualifications techniques et parfois linguistiques, ainsi qu'une disposition à travailler dans des cadres horaires adaptés.

Dans ce défi économique, il convient de mettre en avant un secteur particulier : celui de la logistique, c'est-à-dire le transport, le transit et le reconditionnement de marchandises qui est l'un des secteurs les plus prometteurs en termes de croissance et de création d'emploi dans les années qui viennent. Actuellement, ce secteur représente 9 % des activités du Port, se classant juste derrière le commerce de gros. Pour des raisons géographiques, d'attractivité économique et d'accessibilité multimodale, Bruxelles est idéalement localisée pour le développement d'entreprises logistiques, tant d'une point de vue intrabelge (sa localisation par rapport à la Région wallonne ou à la Flandre) que dans une perspective européenne (nous nous situons sur un axe particulièrement intéressant, entre Paris, Francfort, Londres ou même Milan). Même en envisageant une extension vers les pays de l'Est, Bruxelles conserve des atouts extrêmement importants pour jouer un rôle en matière de logistique.

Tant la Région wallonne que la Région flamande investissent dans des grands centres de distribution européens qui sont bien plus que de simples activités de transport de marchandises. Tout près de chez nous, Vilvorde, après Zaventem risque d'occuper une place qui devrait revenir à Bruxelles. On sait par ailleurs que l'enjeu dans ce domaine est de concurrencer en partie le transport de marchandises qui se fait par la route et l'aérien. Je ne reviendrai pas trop longtemps sur l'aventure de DHL, mais il me semble essentiel de se saisir de notre responsabilité pour favoriser, ne fût-ce que pour des distances de 1.000 à 2.000 km, une alternative au transport aérien et routier. Cette alternative viendra par une combinaison la plus réussie possible entre la voie fluviale et le rail. Nous avons là à Bruxelles une



*ben voor de mobiliteit in de omgeving ? Komen er aansluitingen op het spoorverkeer ? Zijn er contacten met de NMBS gelegd ? Wie is de gesprekspartner van het Brussels Gewest ?*

*Kan de regering een evaluatie opmaken van de containerterminal, die in 2001 in gebruik is genomen ? Zijn de plannen om de containerterminal in de voorhaven aan te sluiten op het spoornetwerk uitgevoerd ? Wat moet er nog gebeuren om de terminal optimaal te doen functioneren ?*

*Wat is het regeringsstandpunt over een referentiecentrum voor de logistieke sector ? Wordt de logistieke sector bij de plannen voor een dergelijk centrum betrokken ? De Brusselse Haven vraagt opleidingen voor matrozen en kapiteins, want de scholen bieden die niet aan.*

extraordinaire opportunité à développer, un projet d'envieure européenne autour de la logistique. À quatre conditions :

- Il faut préserver et obtenir davantage de terrains consacrés à ce secteur;
- Il faut donc réussir quelques négociations difficiles avec la SNCB;
- Il faut améliorer l'offre de formation pour les personnes peu qualifiées;
- Il faut être partie prenante d'un grand projet européen : celui de lancer le premier réseau de TGV fret/marchandise.

En 2004, 7 millions de tonnes ont été transportées. Sans changer trop de choses, il est prévu une croissance de trafic de plus de 1.850.000 tonnes d'ici 2010. Il va sans dire que l'on pourrait très sensiblement améliorer ces chiffres et donc augmenter l'emploi qui y est créé.

Venons-en au défi écologique. La Commission européenne vient de mettre en évidence que si des mesures drastiques n'étaient pas rapidement prises afin d'éviter la tendance actuelle qui veut que, toutes choses restant égales par ailleurs, le trafic des camions doublera à très court terme, provoquant un coût de congestion routière atteignant 1 % du PIB, soit l'équivalent de tous les fonds structurels de développement européen. Avec les conséquences économiques pour les entreprises (pertes liées aux retards), pour la collectivité (routes à entretenir, dangers d'accidents sur les routes, et pollution, pour ne citer que quelques exemples ...).

La comparaison des coûts externes de chacun des modes de transport est éloquente : par 1000 t/km, la voie d'eau représente un coût externe de 17 euros, le rail de 19 euros et la route de 88 euros.

Pour citer deux éléments de ce coût externe par rapport à la route, il est évalué que l'entretien des autoroutes coûterait 6 fois moins cher si elles n'étaient fréquentées que par des voitures; 84 % des émissions de CO<sub>2</sub> liées à la consommation énergétique des transports est imputable au transport routier.

D'autre part, à l'heure de Kyoto et des efforts à réaliser en matière environnementale, la consommation énergétique du transport par eau est bien inférieure aux autres modes de transport. On convient généralement qu'avec 5 litres de carburant, une tonne peut être trans-

portée sur une distance de 550 km par bateau, 333 km par train et 100 km par camion. Cela constitue une échelle de 1 à 5 ou de 1 à 3 par rapport au bateau ou au train.

Le rôle du politique est d'inverser les développements qui auront lieu dans les années qui viennent. Sans rien faire, la route prendra toujours plus de place avec le coût économique et écologique pour les collectivités que l'on sait. Ici, dans ce dossier, l'environnement vient à la rescousse de l'économique. Plus on soutiendra le transport fluvial et ferroviaire, plus on soutiendra l'économie et l'emploi des Bruxellois, plus on diminuera les coûts externes liés aux déplacements, plus on améliorera l'environnement. Voilà une équation gagnante à tous les coups et tous les coûts. À condition qu'on prenne les décisions qu'il convient au bon moment.

J'en viens donc maintenant à mes questions.

Votre action numéro 6, Mme Grouwels, vise à combattre le désavantage concurrentiel du précompte immobilier pour les entreprises du Port de Bruxelles. Pouvez-vous me communiquer la situation comparative des entreprises du Port de Bruxelles avec celles des autres ports belges concurrentiels (Port de Liège, de Charleroi, de Namur, de Gand, par exemple) ? À partir de quand et selon quelle formule ce désavantage sera-t-il combattu ? Quant aux bâtiments et terrains non loués, qu'en est-il des exonérations de précompte immobilier ?

Les entreprises du Port de Bruxelles attendent depuis longtemps la possibilité de mettre en place un centre de logistique. Le gouvernement peut-il me dire l'état d'avancement de ce dossier ? Travaillons-nous dans la perspective de développement de ce qu'on appelle un « centre de distribution européen » ? Où sera-t-il précisément implanté ? Avec quelles conséquences sur la mobilité environnante ? Avec quelles connexions intermodales, notamment avec le chemin de fer ? L'action 22 de votre plan, Mme Grouwels, est le transport de marchandises par voie ferrée. Quels sont les contacts pris avec la SNCB pour faire avancer cette intermodalité indispensable ? Qui est l'interlocuteur pour la Région bruxelloise dans ces contacts ?

Le gouvernement peut-il faire une évaluation de l'exploitation du terminal à conteneurs, inauguré en 2001 ? Les projets d'amélioration, prévus dans le budget 2005, en collaboration avec la SNCB, du terminal à conteneurs multimodal à l'avant-port par un réaménagement du réseau ferroviaire ont-ils été réalisés ? Le terminal à

**De voorzitter.**- Mijnheer Doukeridis, kunt u afsluiten ?

**De heer Christos Doukeridis** (in het Frans).- *Mevrouw Grouwels, u heeft het ook over het transport van afval over het water. Naar verluidt wordt dat plan al jaren tegengehouden door het Agentschap Net Brussel (ANB). Kunt u dat bevestigen ? Hoe komt dat ? In 2000 werd er een studie over de financiële haalbaarheid van het plan uitgevoerd. Beschikt u over de resultaten ?*

*De Brusselse haven heeft zich met de havens van Parijs, Luik en Rijsel aangesloten bij Dipcity, een Europees project ter promotie van binnenhavens voor duurzaam transport in stedelijke gebieden. Bijgevolg komt de Brusselse haven in aanmerking voor 2,1 miljoen euro van het Europese programma Interreg III (2000-2006). Met dat geld kunnen allerlei projecten worden gefinancierd : transport van afval over water, aantrekkelijker maken van de havenzone, multimodaal transport of verbetering van het leefmilieu en de veiligheid in havengebieden. Wat zijn de doelstellingen van de regering ?*

*U wilt ook de bewegwijzering verbeteren.*

*In actiepunt 31 hebt u het over de baggerwerken en de slibverwerking die noodzakelijk zijn om het kanaal bevaarbaar te houden. Jaarlijks wordt er ongeveer 40.000 m<sup>3</sup> slib uit het water gehaald. Slibverwerking is duur. Volgens de directeur-generaal van de Haven zullen de voorziene middelen voor de baggerwerken in 2007 al uitgeput zijn.*

*Hoe ver staat het project van de slibverwerkingscentrale ? Waar zal ze gevestigd zijn ? Waar vinden we bijkomende middelen voor de toekomstige baggerwerken ?*

conteneurs multimodal est-il actuellement intégralement en route ? Que faut-il encore réaliser pour réunir les conditions optimales de fonctionnement ?

Le gouvernement peut-il me donner sa position sur l'éventualité de la mise en place d'un centre de référence professionnel pour le secteur logistique ? Des contacts en ce sens ont-ils été pris afin d'associer les entreprises de ce secteur ? Récemment, un appel était lancé par une entreprise du Port de Bruxelles pour des matelots et des capitaines de barges, dénonçant à la fois le manque d'information et de formation dans les écoles techniques de Bruxelles.

**M. le président.**- Puis-je vous demander de conclure, M. Doukeridis ?

**M. Christos Doukeridis.**- Oui, M le président, je termine rapidement mes questions.

L'action 23 parle de transport de déchets par la voie d'eau. Ce projet semble bloqué depuis des années par l'Agence régionale pour la Propreté. Le gouvernement peut-il me confirmer cette allégation ? Quels en sont les arguments ? En 2000, une étude de faisabilité financière a été menée. En avez-vous les résultats ? Quelles conditions le gouvernement souhaite-t-il réunir avant de faire aboutir ce projet ?

Le port de Bruxelles a par ailleurs signé avec les ports de Paris, Liège et Lille la convention « Dipcity », développement des ports intérieurs comme instruments de transport du transport durable dans la cité. Cette convention permet de bénéficier de 2,1 millions d'euros provenant du programme européen Interreg III (2000-2006). Cette manne européenne finance des projets ponctuels qui peuvent porter sur les domaines suivants : la valorisation et le transport de déchets par voie d'eau – et cela nous intéresse –, l'attractivité de l'espace portuaire et l'intégration urbaine, la multimodalité (transport des marchandises par le rail, la route et l'eau, ce qui nous intéresse aussi au plus haut point) et l'amélioration de l'environnement et de la sécurité dans les domaines portuaires. Le gouvernement peut-il me dire quels objectifs le port de Bruxelles compte-t-il rencontrer dans le cadre de cette Convention ?

L'action 25 parle de l'amélioration de la signalisation. Cet objectif n'est pas nouveau, c'est dire que le problème est ancien et connu.

L'action 31 évoque la nécessité de réaliser des travaux de dragage et de traitement des boues. Pour maintenir

*Hoe zal de regering in het Contract voor de economie en de tewerkstelling de nadruk leggen op de Haven ?*

*De Haven is belangrijk voor de Brusselse economie, de werkgelegenheid en het milieu. Heel de regering heeft een rol te spelen in dit dossier.*

*(Applaus bij de meerderheid)*

**De voorzitter.**- Mevrouw De Pauw heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Mevrouw de staatssecretaris, ik heb aandachtig kennis genomen van uw actieplan om de haven een meer prominente plaats te geven in de stad. De haven is een belangrijke levensader van het Brussels Gewest, zowel op gebied van werkgelegenheid, mobiliteit, economie en ontspanning van de Brusselaars en de bezoekers.

Uw plan is erg ambitieus. De Brusselse overheid staat voor belangrijke uitdagingen. We moeten bijzondere inspanningen leveren voor het havengebied, zeker wat economie en werkgelegenheid betreft. De vele grote bedrijven en KMO's bieden werk aan een groot aantal mensen. We mogen ook niet de indirecte werkgelegenheid bij de toeleveringsbedrijven vergeten. Het is noodzakelijk dat de concurrentiepositie van de Brusselse haven ten aanzien van andere havens of werkgelegenheidspolen buiten het Brussels Gewest kan handhaven.

Bedrijven in het havengebied moeten kunnen uitbreiden en andere bedrijven moeten aangetrokken kunnen worden. Kunnen er in het havengebied terreinen worden vrijgemaakt, gesaneerd of aangekocht om de uitbreiding mogelijk te maken en nieuwe bedrijven aan te trekken ? Welke maatregelen wil u hiervoor nemen ?

la navigabilité du canal, celui-ci doit subir régulièrement des opérations de dragage des boues. Quelque 40.000 m<sup>3</sup> de boues sont extraits chaque année. Et le coût de traitement de ces boues est important. Le directeur général du Port affirme que les provisions financières pour le dragage du canal seront épuisées dès 2007. Où en est le projet d'implantation d'un centre de traitement des boues ? Le gouvernement peut-il m'informer de l'état d'avancement de ce projet ? Qu'en sera-t-il des provisions financières prévues pour le dragage à l'avenir ?

Enfin, le gouvernement peut-il me dire de quelle manière le Port de Bruxelles et ses entreprises seront mises en avant dans son Contrat pour l'économie et l'emploi ?

Je conclus sur cette remarque : ce dossier est à la fois bon pour l'économie bruxelloise, l'emploi et l'écologie. C'est l'ensemble du gouvernement qui doit s'y engager, et je serai très attentif aux réponses qui seront fournies.

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

**M. le président.**- La parole est à Mme De Pauw pour son interpellation jointe.

**Mme Brigitte De Pauw** *(en néerlandais).*- *Le Port est une artère vitale de la Région bruxelloise, en termes d'emploi, de mobilité, d'économie et de détente pour les Bruxellois et les visiteurs.*

*Ce plan d'action visant à donner au Port une position plus éminente dans la ville est très ambitieux. Nous devons fournir des efforts particuliers pour la zone portuaire. Il est nécessaire de défendre sa position concurrentielle par rapport à d'autres pôles d'activités.*

*Afin d'agrandir les entreprises déjà implantées dans la zone portuaire et d'en attirer d'autres, des terrains peuvent-ils être libérés, assainis ou achetés ? Quelles mesures souhaitez-vous prendre à cet égard ?*

*Permettez-moi également d'attirer votre attention sur les demandeurs d'emploi peu qualifiés. Ceux-ci peuvent aussi trouver un emploi dans le Port.*

*En tant que centre logistique, le Port a besoin de travailleurs spécialisés, comme des grutiers, des chauffeurs, des dockers, qui ne doivent pas nécessairement disposer d'un niveau d'études élevé. Nous devons donc chercher ceux qui disposent de ces qualifications parmi*

Ik wil ook uw aandacht vestigen op laaggeschoolde werkzoekenden. Niet alleen hoger opgeleide mensen kunnen een job vinden in de haven. De werkloosheidsgraad bij laaggeschoolden is immers bijzonder hoog.

De haven heeft als logistiek centrum nood aan werknemers met bijzondere vaardigheden, die niet noodzakelijk hooggeschoold hoeven te zijn. Denken we hierbij aan kraanmannen, chauffeurs, laders en lossers. In de grote groep van laaggeschoolde werkzoekenden in Brussel moeten we op zoek gaan naar die vaardigheden, of beter nog, moeten we werklozen opleiden die de vacatures kunnen invullen. Kunt u aangeven welke inspanningen u hiervoor zult leveren? Welke samenwerkingsverbanden zult u met de opleidingssector aangaan met het oog op die beroepsopleidingen?

Het havengebied heeft ook een recreatieve functie. Het is vooral tijdens de zomer aangenaam wandelen, flaneren en toeven op de kades van het kanaal. Onlangs nog konden we samen met enkele andere parlementsleden naar aanleiding van de 50<sup>e</sup> verjaardag van de Pirabrug een boottochtje maken. Alle Brusselaars moeten daarvan kunnen genieten, ook de scholen trouwens. Het lijkt mij inderdaad een leuke en leerrijke uitstap voor scholen, milieu- en andere verenigingen. Zult u samen met de scholen, de verenigingen, de verschillende stadsprojecten, de bedrijven, de jachthaven en de havendirectie de recreatieve roeping van de haven uitbouwen?

Ten slotte, u lanceerde enkele weken geleden het plan om meer afval via de haven te verschepen. U gaf toen aan dat er in havens van de ons omringende landen daarvoor succesvolle projecten werden opgezet. Zult u dat denkspoor inderdaad onderzoeken en uitvoeren?

*(Applaus)*

**De voorzitter.** - De heer Erens heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Frederic Erens.** - Als eerste opmerking wens ik te beklemtonen dat onze fractie het ongehoord vindt dat mijn initiële mondelinge vraag betreffende de behandeling en classificatie van vervuilde baggerspecie uit de haven van Brussel zonder noemenswaardige redenen onontvankelijk werd verklaard. Gelukkig werd dit euvel rechtgezet, waardoor ik mijn vraag uiteindelijk toch kan stellen, maar dan in een breder debat over de haven van Brussel.

Het gaat niet goed met onze economie en met ons on-

*les demandeurs d'emploi à Bruxelles ou, mieux encore, en former. Quels efforts êtes-vous disposé à fournir à cette fin? Quelles collaborations envisagez-vous avec le secteur de la formation?*

*La zone du Port a également une fonction récréative. Tous les Bruxellois doivent pouvoir en profiter, tout comme les écoles pour lesquelles cela constituerait une excursion agréable et instructive. Développez-vous cette fonction récréative avec les écoles, les associations, les entreprises, le port de plaisance et la direction du Port?*

*Il y a quelques semaines, vous avez lancé l'idée d'expédier davantage de déchets par le Port. Vous nous avez alors signalé que les pays voisins ont mis sur pied de tels projets avec succès. Etudiez-vous et développez-vous cette piste?*

*(Applaudissements)*

**M. le président.** - La parole est à M. Erens pour son interpellation jointe.

**M. Frederic Erens** *(en néerlandais).* - *Mon groupe juge scandaleux que ma question orale initiale concernant le traitement et la classification des boues polluées du Port de Bruxelles ait été déclarée irrecevable sans raison notable.*

*Malgré une conjoncture économique difficile, une augmentation constante du chômage et du nombre de faillites, une baisse des investissements ... certaines entreprises et certains secteurs se portent bien.*

dernemingsklimaat. De conjunctuurnota's blijven pessimistisch. De werkloosheid blijft stijgen. Het aantal faillissementen neemt toe. Het aantal starters ligt sinds maart stelselmatig lager dan in de vergelijkbare periode van vorig jaar. De investeringen dalen. Ons concurrentievermogen gaat achteruit. De budgettaire ruimte van de regering is minimaal. De crisis is wereldwijd, maar ik heb de indruk dat ze bij ons bijzonder sterk is. Toch denk ik niet dat we moeten panikereren. Zelfs in de meest duistere periodes zijn er altijd bedrijven en sectoren die het goed doen.

Zo is het al een hele tijd gekend dat de haven van Brussel een belangrijke rol speelt als industriële en economische pool. De meerwaarde die de Brusselse havenbedrijven creëren voor het gewest mogen dan ook vermeld worden : 2 % van het aantal Brusselse bedrijven, 3 % van het aantal Brusselse arbeidsplaatsen, 4 % van de in Brussel gerealiseerde omzet en 5 % van de Brusselse toegevoegde waarde.

Het « bijna-70-puntenplan » van staatssecretaris Grouwels is helaas geen dynamisch beleidsplan met een toegevoegde economische waarde.

Het « bijna-70-puntenplan » van staatssecretaris Grouwels is een diagnose van de toestand van de Brusselse haven. We lezen erin dat meer dan twee derde van de havenbedrijven moeilijkheden heeft om personeel te vinden. Dat is opmerkelijk, aangezien het Brussels Gewest de hoogste werkloosheidsgraad van het land heeft.

We lezen er ook in dat de Brusselse haven een fiscale handicap heeft, vergeleken met andere havengebieden in het hinterland, en dat de bedrijfsruimte om en rond het havengebied ontoereikend is om te voldoen aan de eventuele vraag van uitbreidende havenbedrijven. Het zijn allemaal feiten waartegen, volgens het Vlaams Belang, in het actieplan onvoldoende krachtadig wordt gereageerd om te kunnen spreken over een beleid met een toegevoegde economische waarde. De heer Van Assche zal daar straks op terugkomen.

Mevrouw de staatssecretaris, een van de meest merkwuurlijke punten in uw actieplan is punt 58. Volgens mij is een samenwerking met alle betrokkenen een evidentie. U legt uw actiepunt nader uit : « De sanering van de ex-Carcoke-site is een uitstekend voorbeeld van een gecompliceerd dossier dat een optimale samenwerking tussen alle betrokken instanties vereist. » Waar een steekvlam toch allemaal niet voor zorgen kan ! Het probleem in dergelijke dossiers is niet onmiddellijk de samenwerking, maar eerder het nakomen van zijn ver-

*Les entreprises du Port de Bruxelles créent une plus-value pour la Région : 2 % du nombre d'entreprises bruxelloises, 3 % du nombre d'emplois bruxellois, 4 % du chiffre d'affaires réalisé et 5 % de la valeur ajoutée.*

*Ces chiffres nous inciteraient à attendre un plan directeur dynamique, avec une valeur économique ajoutée. Le plan de la secrétaire d'État Grouwels se limite malheureusement à un diagnostic du Port de Bruxelles.*

*Ce diagnostic révèle que deux tiers des entreprises portuaires souffrent d'un manque de personnel. C'est étonnant, alors que la Région bruxelloise affiche le taux de chômage le plus élevé du pays. Il indique aussi que le Port de Bruxelles présente un handicap fiscal par rapport à d'autres régions portuaires du pays, et que le lieu d'exploitation autour de la zone portuaire et pour celle-ci est insuffisant pour absorber d'éventuelles expansions des entreprises portuaires.*

*Ce plan d'action ne répond pas énergiquement à ces problèmes et n'est pas le reflet d'une politique assortie d'une valeur économique ajoutée.*

*Le point 58 est un des plus curieux. Une collaboration établie entre tous les intéressés est l'évidence même. « L'assainissement du site ex-Carcoke illustre un dossier complexe qui exige une coopération optimale entre toutes les instances concernées. » Le problème soulevé par de tels dossiers ne se pose pas en terme de coopération, mais de responsabilités à assumer. Des catastrophes comme l'incendie Marly/Carcoke font fuir les hommes politiques de leurs compétences, alors qu'ils n'ont de cesse de s'en prévaloir lorsque tout va bien. Ceci est dû à la dispersion des compétences propre à la Belgique.*

*L'information déficiente, contradictoire et parfois délibérément déformée émanant des différentes autorités quant à l'incendie et à la démolition du site Marly/Carcoke ne fait que confirmer cet état des choses. Le point d'action 58 devrait plutôt être rebaptisé « Assumer ses responsabilités ».*

*L'ancien site Marly/Carcoke est évoqué à maintes reprises dans le plan d'action. Parmi les options envisagées pour cet espace de douze hectares après son assainissement, la construction d'une installation de traitement des boues usées est citée. Draguer les boues s'avère nécessaire pour préserver les voies fluviales. Or, les boues usées du Port de Bruxelles sont traitées en Flandre, ce qui est lourd de conséquences sur le*

antwoordelijkheid. Door de versnippering van de bevoegdheden in dit land maken we maar al te vaak mee dat de beleidsverantwoordelijken zich bevoegd verklaren als iets wordt ingehuldigd of goed functioneert, maar dat plotseling niemand bevoegd is als er zich een ramp voordoet, zoals de brand op de Marly/Carcoke-site. De gebrekkige, tegenstrijdige en soms opzettelijk verdraaide informatie die de verschillende overheden de bevolking hebben verschaft over de afbraak van de Marly/Carcoke-site en over de brand die meerdere dagen op de site heeft gewoed, bevestigt dit alleen maar. Actiepunt 58 zou dus eerder moeten luiden : « het nakomen van zijn verantwoordelijkheid ».

De oude Marly/Carcoke-site komt meermaals voor in het actieplan. Er worden verschillende opties voorgesteld voor de twaalf hectaren grote site, van zodra ze eindelijk gesaneerd is.

Een van die mogelijkheden is de constructie van een baggerslibverwerkingsinstallatie. Baggeren is noodzakelijk om de waterweg bevaarbaar te houden. Zoals geweten brengt de Haven van Brussel het vervuilde slib naar Vlaanderen voor verwerking, wat door de gevolgen voor het milieu een bijzonder dure zaak is. Toenmalig minister Chabert gaf drie jaar geleden in antwoord op een vraag van het Vlaams Belang te kennen dat de Brusselsese baggerspecie in Brussel zelf zou worden verwerkt. Dit idee is met andere woorden niet nieuw. Hoeveel zou een dergelijke installatie kosten ?

Drie jaar geleden zijn er grote baggerwerken uitgevoerd, onder meer in het Biestebroekdok, de sluis van Molenbeek, de voorhaven en de containerterminal. Dat leidde tot verrassende vaststellingen. Analyse wees uit dat het gebaggerde slib, in totaal ongeveer 40.000 m<sup>3</sup>, vervuuld was met onder meer koolwaterstofverbindingen zoals aardgas, benzine en petroleum, en met gechloreerde koolwaterstoffen waaronder paradichloorbenzeen. De baggerspecie, die in het Vlaams Gewest werd verwerkt, viel volgens de geldende Vlaamse normen onder klasse twee, licht verontreinigd, en klasse drie, zwaar verontreinigd. Voor de ontwatering, de behandeling via bioremediatie en het storten betaalde het gewest 170 miljoen Belgische frank of 4,2 miljoen euro.

Aangezien het Brussels Gewest binnenkort zelf de baggerspecie wil verwerken, is er ook nood aan een duidelijke classificatie en normering. Tot voor kort was er alleszins nog geen enkele maatregel in die richting genomen. Bestaat zo'n classificatiesysteem al ? Indien niet, wordt er dan aan gewerkt en wanneer zal het officieel bekend worden gemaakt ?

*plan environnemental. M. Jos Chabert, ministre sous la précédente législature, nous avait assuré que ce traitement serait effectué à Bruxelles. Combien coûterait une telle installation ?*

*Il y a trois ans, lors d'importants travaux de dragage, des analyses ont révélé que la boue draguée était polluée notamment par des composés hydrocarbonés et des hydrocarbures chlorés. Les boues de dragage, qui étaient traitées en Région flamande, relevaient, selon les normes flamandes en vigueur, de la classe deux et de la classe trois.*

*Étant donné que la Région bruxelloise souhaite prochainement traiter elle-même les boues de dragage, une classification et des normes claires sont aussi nécessaires. Un tel système de classification existe-t-il déjà ? Si non, y travaille-t-on et quand sera-t-il annoncé officiellement ?*

*Par ailleurs, la VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) souligne que Bruxelles et la Wallonie publient des données insuffisantes sur la quantité et la qualité des boues dans les cours d'eau non navigables. Ces boues sont-elles mesurées ? Quels sont les résultats ? Si non, pourquoi ne s'en préoccupe-t-on pas ?*

*Quand sont prévus les prochains travaux de dragage dans le port de Bruxelles ? Combien coûtera le traitement des boues de dragage ?*

*Ensuite, un accord de coopération a été conclu entre le Port de Bruxelles et celui de Kinshasa. Pourtant, le plan d'action n'en fait pas mention.*

*Le fleuve Congo est très fréquenté. Les boues draguées en sont probablement aussi polluées.*

*Quels sont les plans du gouvernement bruxellois pour le traitement des boues usées du Port de Bruxelles ?*

*Le Vlaams Belang considère que le Port de Bruxelles doit faire face à suffisamment de défis dans sa propre Région avant de s'occuper du Congo, indépendant depuis 1960.*

Overigens wijst het VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) erop dat Brussel en Wallonië onvoldoende gegevens bekendmaken over de hoeveelheid en de kwaliteit van de specie in niet-bevaarbare waterlopen. Wordt dit gemeten? Wat zijn de resultaten, of als die er niet zijn, waarom wordt hier dan geen werk van gemaakt? In Vlaanderen heeft de OVAM al in 2003 een analyse gepubliceerd: het Analysedocument Bagger en Ruimingsspecie.

Wanneer zijn de volgende baggerwerken in de Brusselse haven gepland? Hoeveel zal de verwerking van de baggerspecie kosten?

Een paar maanden geleden berichtten de media dat de Brusselse haven nauwer zou gaan samenwerken met die van Kinshasa. Het is lovenswaardig om 45 jaar na de onafhankelijkheid nog zo in de bres te springen voor de ontvoogde Congolezen. Hoewel het samenwerkingsakkoord tussen de haven van Brussel en de haven van Kinshasa officieel is, maakt het actieplan er vreemd genoeg geen melding van. Waarschijnlijk zullen dat de verborgen actiepunten 69 en 70 zijn. In een interview liet staatssecretaris Grouwels weten dat het de bedoeling was om de haven van Kinshasa te helpen met het vrijmaken van de kades en het uitbaggeren van de Congostroom.

De Congostroom is een zeer druk bevaren rivier. De baggerspecie zal wellicht ook vervuild zijn.

Aangezien de Brusselse regering zich ertoe heeft verbonden om op te draaien voor de baggerwerken – een blijkbaar zeer belangrijke daad voor de Brusselse economie – had ik graag vernomen wat haar plannen zijn voor de behandeling van de baggerspecie.

Voor het Vlaams Belang is het duidelijk dat de Haven van Brussel genoeg uitdagingen heeft in het eigen gewest en zich niet hoeft bezig te houden met het opruimen van kades en het baggeren van rivieren in het sinds 1960 onafhankelijke Congo.

**De voorzitter.** - De heer Doyen heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Hervé Doyen** (in het Frans). - *Ik wil het hebben over de baggerwerken.*

*De Haven van Brussel staat in voor het beheer van het kanaal over een lengte van 14,2 km. Volgens artikel 19 van het beheerscontract met het gewest moet ze regelmatig baggerwerken laten uitvoeren. Jaarlijks wordt*

**M. le président.** - La parole est à M. Doyen pour son interpellation jointe.

**M. Hervé Doyen.** - Je souhaite rebondir sur la dernière partie de l'interpellation de M. Doukeridis relative au dragage du Port, quoique je ne désire pas me spécialiser dans le problème du dragage. Mais cela m'a fort interpellé, Mme la ministre, lorsque nous avons effectué la visite du Port de Bruxelles.



*er gemiddeld 40.000 m<sup>3</sup> slib afgezet.*

*Verschillende riolen voeren organisch materiaal, zware metalen, pesticiden, PAK's (polycyclische aromatische koolwaterstoffen), PCB's (polychloorbifenylen), bacteriën, virussen en drijvend afval aan.*

*Het baggeren kost 106 euro per m<sup>3</sup>. Nochtans ligt de normale prijs voor baggerwerken rond 10 euro per m<sup>3</sup>. De bijkomende kosten worden veroorzaakt doordat de Haven het slib moet afvoeren naar het Vlaams Gewest.*

*De Haven krijgt jaarlijks ruim 8 miljoen euro voor het beheer van het kanaal, waarvan iets minder dan 2,5 miljoen euro voorzien is voor de baggerwerken. Tot 2006 kan de Haven de meerkost nog betalen vanuit een reserve. Om te besparen, laat de Haven elk jaar minder slib uitbaggeren (van 381.000 m<sup>3</sup> in 1995 tot 80.000 m<sup>3</sup> in 2006). Er wordt dus enkel op kritieke punten gebaggerd. Op de bodem blijft nog zo 'n 360.000 m<sup>3</sup> uit te baggeren.*

*Dat betekent dat de haven institutioneel kwetsbaar is. Als deze situatie tot 2008 blijft voortduren en het gewest de baggerwerken niet financieel steunt, kan de haven haar opdracht van openbare dienstverlening niet langer vervullen.*

*Er bestaat echter een financieel alternatief: een eigen centrale voor slibverwerking. Voor de bouw daarvan is echter aanzienlijke financiële steun van het gewest nodig. In het regeerakkoord staat dat het gewest een slibverwerkingsinstallatie heeft gepland op een deel van het vroegere Carcoke-terrein.*

*Voor welke oplossing kiest de regering ? Voor de financiering van het systeem om het slib in Vlaanderen te storten of voor de financiering van een installatie voor de verwerking van het Brussels slib ?*

*Hoe denkt de regering dit begrotingstekort aan te vullen ? Om het intermodaal aspect van de haven te kunnen uitspelen moet het kanaal bevaarbaar zijn en bijgevolg uitgebaggerd worden.*

*(Applaus bij de meerderheid)*

Le Port de Bruxelles est responsable de la gestion du canal à Bruxelles sur une distance de 14,2 km et, afin de maintenir la navigabilité du canal, le Port est obligé d'effectuer régulièrement des travaux de dragage, repris à l'article 19 du contrat de gestion conclu entre le Port et la Région. En moyenne, comme on l'a dit, 40.000 m<sup>3</sup> d'alluvions sont déposés chaque année. En effet, plusieurs déversoirs de la Senne ainsi que des égouts se situent le long du canal.

Ces déversoirs d'eaux d'égouts non assainies apportent des matériaux organiques, des métaux lourds, des pesticides, des PAK, des PCB – ne me demandez pas ce que c'est ! –, des bactéries, des virus ainsi que toute une série de déchets flottants.

Cependant, ce dragage ne se fait pas à moindre coût, son prix étant de 106 euros le m<sup>3</sup>, soit 4.480.000 euros par an pour une quantité minimale de 40.000 m<sup>3</sup>. Et pourtant, le prix normal du dragage se situe aux alentours de dix euros le m<sup>3</sup>. Le surplus de nonante-six euros s'explique, ou s'expliquerait, par l'obligation du Port de recourir aux décharges publiques situées en Région flamande pour l'évacuation de la boue récoltée et le coût fiscal important qui en découle.

La dotation annuelle pour le Port est d'un peu plus de huit millions d'euros pour l'exploitation du canal, dont seulement 2.427.493 euros, pour être précis, sont prévus pour les travaux de dragage. Jusqu'en 2006, il sera possible au Port de prélever dans une réserve constituée à cet effet dans les années précédentes. Afin de faire des économies, le Port réduit chaque année la quantité de boues à draguer. Pour mémoire, le Port a dragué 381.000 m<sup>3</sup> en 1995, 87.701 m<sup>3</sup> en 2003, et en draguera 80.000 en 2006. Les travaux de dragage ne sont donc réalisés qu'aux endroits très critiques, pour éviter que la navigation ne soit entravée, mais, sur le fond du canal, il resterait 360.000 m<sup>3</sup> à draguer.

Cela a comme conséquence une certaine vulnérabilité du Port de Bruxelles au niveau institutionnel, car, si la situation perdure jusqu'en 2008 et si la Région n'apporte pas son soutien financier à long terme pour le dragage du canal, le Port ne pourra plus gérer sa mission de service public.

Une alternative à ce financement à long terme se présente toutefois. Il s'agit pour le Port de s'équiper de sa propre centrale de traitement des boues. Cette solution nécessite cependant un soutien financier relativement important de la part de la Région pour l'installation d'une telle infrastructure. Dans l'accord de majorité, il

**De voorzitter.**- De heer Van Assche heeft het woord.

**De heer Jos Van Assche.**- Mevrouw de staatssecretaris, u wijst terecht op het belang van de haven voor de Brusselse economie in het algemeen en de werkgelegenheid in het bijzonder.

In de wetenschap dat er vanuit de bedrijven vraag is naar vestigingsmogelijkheden is de uitbreiding van de beschikbare ruimte – en dus de verwerving van gronden – noodzakelijk.

De haven zorgt voor werkgelegenheid en biedt vooral kansen aan lager geschoolden, in het bijzonder arbeiders.

Het is daarom belangrijk om een bedrijfsvriendelijk klimaat te scheppen om bedrijven aan te trekken en vooral om hun aanwezigheid te bestendigen. Het spreekt voor zich dat in dat verband de voordelen en steunmaatregelen die gelden voor andere havens in dit land ook van toepassing zouden moeten zijn voor de bedrijven van de Haven van Brussel.

Een actief promotiebeleid van de haven, gekoppeld aan een doorgedreven prospectiebeleid bij potentiële klanten, waarbij de prospector in samenwerking met het bedrijf een interne analyse kan maken van de goederenstromen en tegelijk het bedrijf naar de haven kan leiden, is een uitstekende manier om een win-winsituatie te scheppen.

We moeten commercieel denken en oog hebben voor

est indiqué : « La Région soutiendra le projet du Port de Bruxelles d'affecter au développement de nouvelles activités économiques liées à la voie d'eau une partie du terrain « ex-Carcoke » à un centre de traitement des boues du canal, ce qui permettra de réaliser des économies substantielles ».

Vers quelle solution allez-vous vous diriger, entre le financement à long terme du système de déversement des boues dans les décharges flamandes et le financement d'une centrale de traitement des déchets propre au Port de Bruxelles ?

Comment pensez-vous combler ce manque de budget ? En misant sur le caractère intermodal du Port, n'est-il pas essentiel de garantir la navigabilité du canal et par conséquent l'importance de son dragage complet ?

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

**M. le président.**- La parole est à M. Van Assche.

**M. Jos Van Assche** *(en néerlandais)*.- *Mme la secrétaire d'État, vous attirez à juste titre l'attention sur l'intérêt du Port pour l'économie bruxelloise en général et pour l'emploi en particulier.*

*Il faut augmenter l'espace disponible, puisque les entreprises demandent des possibilités d'implantation. Le Port est pourvoyeur d'emplois, surtout pour les personnes disposant d'un faible niveau d'instruction, en particulier les ouvriers. Il est donc important de créer un climat favorable aux entreprises. Évidemment, les mesures de soutien en vigueur dans les autres ports du pays doivent également être d'application pour les entreprises du Port de Bruxelles.*

*Une promotion active du Port couplée à une prospection des clients potentiels, dans laquelle les prospecteurs peuvent simultanément analyser la circulation des marchandises en collaboration avec l'entreprise et conduire celle-ci vers le Port, est une excellente manière pour que tout le monde en sorte gagnant.*

*Nous devons penser commercialement et veiller aux intérêts économiques des entreprises. Pour le Vlaams Belang, c'est la meilleure garantie pour l'avenir. Un port ou un aéroport, constitue un moteur pour maintenir les activités économiques à leur vitesse de croisière.*

*Certaines conditions de base doivent être remplies pour donner ses chances de développement au Port : un espace suffisant pour les entreprises et une infrastruc-*

de economische belangen van de bedrijven. Dat leidmotief is, wat het Vlaams Belang betreft, de allerbeste garantie voor de toekomst.

Een haven, of het nu om een luchthaven of een haven langs het water gaat, is een dieselmotor die de economische activiteit op kruissnelheid kan houden.

Een aantal basisvoorwaarden moeten vervuld zijn om de haven kansen te geven tot ontwikkeling. Zo moet er ruimte zijn voor bedrijven, moet er gezorgd worden voor de gepaste infrastructuur op de havensite zelf voor de aan- en afvoer van goederen, de toegang moet optimaal zijn zowel voor bedrijfsvoertuigen als voor het personeel van de bedrijven, de vervoersinfrastructuur van het hinterland moet afgestemd zijn op de haven en er moet gezorgd worden voor goed opgeleid en gemotiveerd personeel.

Ik zal nu concreter worden en een paar bedenkingen geven over het 68-puntenplan.

Het werkstuk is enthousiasmerend. Het wekt de indruk dat de Haven van Brussel met dit plan uit zijn as verrijst en dat nu eindelijk de mogelijkheden van een haven ontdekt en ten volle benut zullen worden.

Tegelijk zijn veel actiepunten te vaag en dus te weinig concreet.

De intentie en de actie worden aangekondigd, maar veel projecten zitten nog in een onderzoeksfase. Zo zal er een specifieke marketingstrategie worden uitgewerkt om bedrijven aan te trekken. Als dit een nieuwigheid is, vragen we ons af wat er tot nu toe op dat vlak werd gedaan.

Er moet ook ruimte zijn om nieuwe bedrijven te ontvangen. Er is een onmiddellijke vraag naar twintig hectaren, maar er is maar vijf hectaren beschikbaar. De ex-Carcoke-terreinen beslaan twaalf hectaren, maar moeten eerst worden gesaneerd. Hetzelfde geldt voor een ander terrein van vijf hectaren. Desgevallend zullen er gesprekken worden aangeknoopt met de NMBS om nieuwe terreinen te verwerven. Dit gegeven plaatst het actiepunt toch wel in een ander daglicht.

De regering zal de concurrentiepositie van de Brusselsese logistieke bedrijven stimuleren door de kostprijs van het vervoer over de waterweg te verlagen. U blijft echter zeer vaag over de concrete invulling van dit actiepunt. U beperkt zich tot de mededeling dat financiële stimuli bijdragen tot het verwezenlijken van het doel.

*ture appropriée pour le chargement et le déchargement des marchandises; un accès optimal tant pour les véhicules des entreprises que pour le personnel; une harmonisation des infrastructures de transport de l'hinterland avec le Port ; et du personnel formé et motivé.*

*La construction du plan est enthousiasmante : cela donne l'impression que le Port de Bruxelles va ressusciter et que ses possibilités seront pleinement mises à profit. En même temps, beaucoup de points sont trop vagues et donc trop peu concrets.*

*Les intentions et les actions sont annoncées, mais de nombreux projets se situent encore dans une phase d'examen, notamment la stratégie de marketing spécifique pour attirer les entreprises. Si celle-ci constitue une nouveauté, nous nous interrogeons sur ce qui a été entrepris jusqu'à présent à ce niveau.*

*En termes d'espace disponible pour accueillir de nouvelles entreprises, les besoins immédiats – 20 hectares – ne correspondent pas à la réalité des terrains disponibles – 5 hectares.*

*Le gouvernement veut stimuler la position concurrentielle des entreprises logistiques bruxelloises en abaissant le coût du transport fluvial. Vous demeurez très vague sur l'interprétation concrète de ce point d'action, en vous contentant d'annoncer que les incitants financiers contribuent à la réalisation de l'objectif.*

*La Région fera appel à son réseau d'attachés commerciaux pour promouvoir le Port et attirer de nouvelles entreprises. Cela signifie-t-il que ces attachés commerciaux n'ont pas correctement assumé jusqu'ici la promotion de la Région ?*

*Malgré les chiffres phénoménaux du chômage, les entreprises de la Région bruxelloise trouvent difficilement du personnel.*

*Soixante-neuf pour cent des entreprises du Port trouvent difficilement des employés, surtout en raison de connaissances linguistiques lacunaires. De plus, les ouvriers témoignent d'un mauvais comportement professionnel. Cependant, ce problème est un phénomène général propre aux demandeurs d'emploi bruxellois, et l'objectif de Mme Grouwels de promouvoir le Port comme pôle d'activités n'y changera pas grand-chose.*

*L'ORBEM veut créer un centre d'appui spécifique pour le Port. Même si l'idée est bonne, elle indique que l'ORBEM a trop peu entrepris jusqu'à présent, alors*

Om de haven te promoten en nieuwe bedrijven aan te trekken, zal het netwerk van handelsattachés van het gewest worden ingeschakeld. De intentie is lovenswaardig, maar als dit een actiepunt is, zijn die handelsattachés dan niet tekortgeschoten in hun promotie van het gewest ?

Ondanks de fenomenale werkloosheidscijfers geraken de bedrijven in het Brussels Gewest moeilijk aan personeel.

Van de havenbedrijven heeft 69 % het moeilijk om bedienden te vinden, vooral wegens een gebrek aan talenkennis. Bij de arbeiders krijgen ze vaak te maken met een slechte arbeidsattitude. Het zijn niet enkel de havenbedrijven die geconfronteerd worden met een slechte arbeidsattitude. Het is een algemeen probleem bij de Brusselse werkzoekenden. Mevrouw Grouwels, uw doelstelling om de haven te promoten als werkgelegenheidspool zal niet veel aan die arbeidsattitude veranderen. Daarvoor is een revolutie van de geest nodig, die ik nog niet zo gauw zie gebeuren.

De BGDA wil een steunpunt oprichten dat zich specifiek op de haven richt. Het idee op zich is goed, maar wijst het er niet op dat de BGDA tot op heden te weinig heeft ondernomen ? De aanwervingsproblemen zijn immers al lang bekend. Waarom wordt er nu pas aandacht aan besteed ? De voorgestelde remedie bestaat in een intensieve inschakeling van de BGDA, een dure instelling die tot dusver nog maar weinig heeft bewezen.

Is het wel efficiënt om een referentiecentrum voor de logistieke sector op te richten ? Het is de bedoeling om magazijniers, heftruckchauffeurs, kraanmannen en chauffeurs voor grote vrachtwagens te vinden. Zijn die niet te vinden onder de Brusselse werklozen van goede wil die bereid zijn om een minimale kennis van de tweede taal op te doen ?

Sommige van uw beleidsplannen dragen onze goedkeuring niet weg. Zo is er bijvoorbeeld het project van de sociale economie. Het Vlaams Belang is geen voorstander van sociale economie, maar dat betekent niet dat we asociaal zouden zijn. Natuurlijk brengen we begrip op voor de sociaal zwakkeren en is er niets op tegen dat de zwaksten, die nauwelijks terecht kunnen op de reguliere arbeidsmarkt, door de overheid worden ondersteund. We zijn tegen de sociale economie, omdat we uitdrukkelijk de voorkeur geven aan de reguliere economie. De reguliere economie zorgt voor werkgelegenheid en de overheid moet die rol niet trachten over te nemen en gesubsidieerde werkgelegenheid

*que les problèmes de recrutement sont connus depuis longtemps.*

*Est-ce bien efficace de créer un centre de référence pour le secteur logistique ? Ne pourrait-on pas trouver le personnel recherché parmi les chômeurs bruxellois de bonne volonté qui seraient disposés à acquérir une connaissance minimale de la deuxième langue ?*

*Mme Grouwels, certains de vos plans politiques, comme le projet d'économie sociale, ne remportent pas notre adhésion. Si le Vlaams Belang n'est pas partisan d'une économie sociale, il n'est pas asocial pour autant. Cependant, nous privilégions l'économie classique, qui est source d'emplois. Les autorités ne doivent pas essayer d'assumer ce rôle et créer de l'emploi subsidié.*

*Le Vlaams Belang est encore moins partisan de clauses sociales, où l'octroi de marchés publics est lié à une obligation d'emploi pour les chômeurs.*

*La décision d'engager cinq contractuels pour la sécurité du quartier du Port nous stupéfie. Le maintien de la sécurité est une tâche policière, qui ne doit pas être sous-traitée. Il faut s'attaquer à l'insécurité de certains quartiers. Nous aurions besoin d'un système comparable au « Grand nettoyage » évoqué par le ministre français de l'Intérieur pour enregistrer des résultats à court terme.*

*Le plan de diversité ne trouve pas davantage grâce à nos yeux. La meilleure garantie de succès – que ce soit dans le secteur privé ou public – est d'avoir la bonne personne à la bonne place, peu importe qu'il s'agisse d'un autochtone ou d'un allochtone. Les plans de diversité servent à favoriser l'emploi des allochtones, comme si les autorités avaient le pouvoir et le droit de façonner la société.*

creëren. Heel wat projecten in de sociale economie komen in de praktijk neer op artificiële werkgelegenheid die de gemeenschap vaak meer kost dan dat ze opbrengt en de werknemers op langere termijn niet verder helpt.

Het Vlaams Belang is evenmin voorstander van sociale clausules, waarbij de toekenning van overheidsopdrachten wordt gekoppeld aan werkgelegenheid voor werklozen.

De beslissing om vijf gesubsidieerde contractuelen aan te werven ter beveiliging van de havenbuurt, slaat ons met verstomming.

De veiligheid waarborgen is een politionele taak en mag niet worden uitbesteed volgens een kaduuk systeem van onderaanneming. Onveilige buurten moeten krachtdadig worden aangepakt. « *Le grand nettoyage* », een term die de Franse minister voor Binnenlandse Zaken in de mond heeft genomen, is ondertussen een ingeburgerd begrip. Ook wij hebben een dergelijk systeem nodig om op vrij korte termijn resultaat te boeken. Alle andere initiatieven hebben jammer genoeg tot op heden geen zoden aan de dijk gebracht.

Het diversiteitsplan voor de haven kent evenmin genade in onze ogen. Het belangrijkste is immers dat de juiste man of vrouw op de juiste plaats zit. Of dat een autochtoon of een allochtoon is, doet niet ter zake. De juiste persoon op de juiste plaats, dat is de beste garantie voor succes, zowel in overheids- als in privé-bedrijven. Er is geen enkele reden om van het Havenbedrijf een weerspiegeling te maken van de Brusselse maatschappij.

Diversiteitsplannen dienen om de werkgelegenheid van allochtonen te bevorderen, maar dat is een totaal verkeerd denkspoor. Men gaat ervan uit dat de overheid de samenleving kan kneden en vormen, en dat ze het recht heeft om dat te doen. Ik ga daar nu niet verder op in, maar u begrijpt ongetwijfeld wat ik bedoel.

**De voorzitter.**- Mijnheer Van Assche, uw tijd is verstreken.

**De heer Jos Van Assche.**- Samengevat kunnen we stellen dat het voorliggend actieplan vol goede bedoelingen zit. Het is samenhangend en vooruitziend. Sommige actiepunten doen echter vragen rijzen over het gebrek aan slagkracht, initiatief en innoverend vermogen van de huidige havenautoriteiten.

**M. le président.**- Votre de temps de parole est épuisé, M. Van Assche.

**M. Jos Van Assche (en néerlandais).**- *En résumé, votre plan regorge de bonnes intentions, mais certaines questions se posent néanmoins au sujet des autorités portuaires actuelles.*

Op basis van uw intenties en persoonlijke slagkracht zouden we het actieplan graag goedkeuren. Omdat het echter enkele inhoudelijke ontsparingen bevat en ons te weinig vertrouwen inboezemt op het vlak van de uitvoerbaarheid van de actiepunten, zal onze fractie zich onthouden bij de stemming.

**De voorzitter.** - De heer El Ktibi heeft het woord.

**De heer Ahmed El Ktibi** (in het Frans). - *Ik heb mijn vraag al gesteld tijdens het begrotingsdebat, maar mevrouw de staatssecretaris was toen afwezig. Ondertussen heb ik van haar een beknopt schriftelijk antwoord gekregen, maar ik achtte het nuttig om haar vandaag opnieuw te interpellieren.*

*Ik wil het hebben over het beruchte Rampenplan. Dankzij de uitzonderlijke toegankelijkheid geniet de Brusselse Haven het statuut van zeehaven. Boten tot 4.500 ton worden dag en nacht en heel het jaar door onthaald. Er bestaat een rechtstreekse aansluiting met het auto- spoor- en luchtverkeer. Van in het begin zorgt de haven voor de bevoorrading van Brussel en is dus een van de belangrijke economische en sociale polen van het gewest.*

*Het havenverkeer is voor 73 % internationaal en wordt elk jaar drukker. Het havengebied telt een driehonderdtal bedrijven. Jaarlijks wordt er meer dan 12 miljoen ton goederen verhandeld, waarvan 5 miljoen ton over het water wordt vervoerd. De havenactiviteiten zorgen voor een zakencijfer van 3 miljard euro. De haven telt 8.000 personeelsleden. De privé-bedrijven die in het havengebied zijn gevestigd, stellen nog eens 7.000 personen tewerk.*

*De havenzone zorgt voor het grootste aantal laaggeschoolde arbeidsplaatsen in het gewest. De haven past zich voortdurend aan de nieuwe technologieën aan, waardoor er hooggespecialiseerde technici aan de slag kunnen.*

*In het beheerscontract 2002-2007 wordt vooral belang gehecht aan de veiligheid van de installaties. De enorme brand tijdens de sanering van de Carcoke-site maakt ons attent op de mogelijke risico's voor de bevolking.*

*Er zijn heel wat risicobedrijven gevestigd in de haven. Uit de risico-analyse van 2003 blijkt dat er nood is aan een Rampenplan. Dat plan moet in samenwerking met de Brusselse brandweerdienst en de Civiele Bescherming worden opgesteld overeenkomstig het K.B. van 19 juni 1990. De Haven van Brussel raamt de*

**M. le président.** - La parole est à M. El Ktibi.

**M. Ahmed El Ktibi.** - J'ai déjà eu l'occasion de poser ma question lors de la discussion du budget. Mais ce jour-là, Mme la secrétaire d'État n'était pas là : c'était M. Vanhengel qui était présent. J'ai posé deux questions cette fois-là et ai reçu une réponse à l'une d'entre elles. Longtemps après j'ai reçu une petite réponse écrite à l'autre question, et je me suis donc dit qu'il serait bon que je la repose aujourd'hui en présence de Mme la ministre.

Ma question concerne le fameux PUI (plan d'intervention d'urgence et d'intervention). Grâce à ses caractéristiques d'accessibilité exceptionnelle, le Port de Bruxelles bénéficie du statut de port maritime. Il peut accueillir des bateaux jusqu'à 4.500 tonnes, est accessible 24h/24h et, bien entendu, toute l'année. Le Port de Bruxelles est relié directement au réseau autoroutier, ferroviaire et aérien et assure depuis sa création la fonction de centre d'approvisionnement de la métropole bruxelloise, constituant de ce fait l'un des pôles économique et social de la Région bruxelloise.

Le trafic international représente 73 % des flux du Port de Bruxelles, et ce flux ne cesse d'augmenter chaque année. Le port accueille quelques 300 entreprises et traite chaque année plus de 12 millions de tonnes de marchandises, dont 5 millions par voie d'eau. Les activités portuaires génèrent une chiffre d'affaire de 3 milliards d'euros et occupent quelque 8.000 personnes directement et 7.000 dans le secteur privé via les entreprises installées sur le site.

Il s'agit du plus important vivier d'emplois manuels, techniques ou peu qualifiés de la Région, cela a été souligné par les intervenants précédents. Vu le développement constant des techniques de travail et des appareillages, le Port de Bruxelles évolue sans cesse, et ceci permet d'attirer de nouveaux emplois très diversifiés et des logistiques mobilisant des profils professionnels de haute qualité technologique.

Dans le contrat de gestion 2002-2007 liant la Région et le Port de Bruxelles, l'objectif majeur est d'assurer la sécurité et la sécurisation des installations. Nous

*studiekosten op 158.990 euro, exclusief BTW.*

*In de begroting worden heel wat middelen uitgetrokken voor investeringen in de haven. Er is echter geen post voor de opstelling van een Rampenplan. Moet de haven die studie zelf financieren? Voelt het gewest zich geen betrokken partij, ondanks de risico's? Hebben de provincies of de federale overheid een dotatie voor het Rampenplan gegeven, gelet op de nationale en internationale uitstraling van de Haven van Brussel?*

*(Applaus bij de meerderheid)*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.** - Het verheugt mij ten zeerste dat alle fracties grote belangstelling hebben getoond voor het beleidsplan 2005-2009 voor de haven van Brussel. Ik heb ook de inbreng van minister-president Picqué en minister Cerexhe in mijn antwoord opgenomen.

Dit strategische oriëntatieplan zet de krijtlijnen uit van het beleid voor de komende jaren. Mijn collega's in de regering hebben dit actieplan mee ondertekend om duidelijk te maken dat zij allemaal achter dit plan staan.

avons été confrontés au risque pour la population et pour l'environnement lors des travaux d'assainissement de Carcoke, provoquant l'énorme incendie de décembre 2003, occasionné par la destruction des hautes cheminées.

Diverses entreprises réputées dangereuses sont installées sur le site portuaire de Bruxelles. De par la nature de certaines matières transportées (pétrole, gaz, produits inflammables, etc.) ou en raison du traitement de certains autres, on peut imaginer facilement l'importance des catastrophes potentielles en cas d'accident.

À cet égard, l'analyse de risques menée en 2003 exprime la nécessité de disposer d'un véritable plan d'urgence et d'intervention, communément dénommé le PUI. Les modalités d'intervention sont définies par l'arrêté royal du 19 juin 1990. Ce plan d'urgence et d'intervention doit être appliqué en collaboration avec le SIAMU et la Protection civile. Il ressort d'un rapport de la direction technique du Port de Bruxelles que le montant pour ces frais d'étude s'élèvent à 158.990 euros HTVA et que cette étude sera financée sur fonds propres.

Dans le budget, je peux constater qu'il existe un grand intérêt pour le développement de la politique portuaire, vu les nouvelles dotations attribuées aux investissements divers. Cela reflète bien l'intérêt économique et social; régional, national et international, du Port de Bruxelles. Cependant, il apparaît qu'aucune dotation n'a été prévue pour le Port de Bruxelles en vue de l'élaboration d'un plan d'urgence et d'intervention. Le Port prend-il donc à sa charge ces frais d'étude? La Région bruxelloise ne se sent-elle pas concernée par ces risques? Pourquoi aucun budget d'étude n'est-il réservé au Port de Bruxelles? Étant donné le caractère national et international de celui-ci, les provinces ou le fédéral ont-ils une dotation réservée à cette fin?

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).** - *Je suis enchantée de l'intérêt témoigné par l'ensemble des groupes au plan directeur 2005-2009 du Port de Bruxelles.*

*Ce plan d'action est un plan d'orientation stratégique qui jalonne la politique que le gouvernement entend mener dans les années à venir. Mes collègues du gouvernement l'ont cosigné pour manifester leur soutien.*

*Le plan contient 68 points d'action, articulés autour*

Verschillende sprekers hebben opgemerkt dat het om een catalogus van actiepunten gaat. Het plan omvat 68 actiepunten die rond vier hoofdassen gearticuleerd zijn : economie en tewerkstelling, mobiliteit en leefmilieu, stadsintegratie en recreatie op en langs het kanaal en tenslotte de uitvoeringsinstrumenten. Ik steek mijn nek dus uit voor 68 actiepunten, waarop het parlement mij kan aanspreken of afrekenen. Het zijn punten die ik stuk voor stuk belangrijk vind voor de toekomst van de haven en de Brusselse bevolking en waarvoor ik mij tijdens deze legislatuur wil inzetten.

Ik zal trachten systematisch te antwoorden op alle vragen en zal daarbij de vier hoofdstukken van het actieplan volgen.

Ik begin met economie en tewerkstelling.

Meerdere parlementsleden vroegen nadere toelichting over de geplande uitbreiding van de bedrijfsterreinen.

De Haven beschikt slechts over 70 hectare terreinen. Van de Europese binnenhavens heeft ze daarmee de kleinste oppervlakte in verhouding tot het verwerkte tonnage goederen. Er is een onmiddellijke vraag naar twintig hectare extra. De uitbreiding en herschikking van bedrijfsterreinen is daarom een van de prioriteiten. Het is mijn ambitie om de komende jaren voor 35 procent extra bruikbare terreinen te zorgen. Ik reken daarvoor onder meer op de twaalf hectare van de oude Carcoke-site, die nu wordt gesaneerd en daarna beschikbaar moet komen voor bedrijven, en op de acht hectare van het TIR-centrum. Daarnaast is er nog vijf hectare die wegens vervuiling moet worden gesaneerd en daarna eveneens beschikbaar is voor bedrijven.

Voor de financiering hiervan rekenen we op een privaatsamenwerking (PPS). Gisteren nog heeft de regering ermee ingestemd om voor Carcoke een Europese oproep aan kandidaat-investeerders te doen. Het gewest heeft alvast financiële voorzieningen getroffen voor zijn deelname in het project. De oproep houdt in dat bedrijven hun interesse voor de Carcoke-site kenbaar kunnen maken, en dat hen wordt gevraagd of ze bereid zijn om in te staan voor de sanering van de gronden. We zullen zien of op deze wijze een PPS kan worden gerealiseerd. De Haven zal overgaan tot een kapitaalverhoging van één miljoen euro voor de sanering van de andere terreinen, op voorwaarde dat de andere aandeelhouders hiermee instemmen. De regering gaf vorige week haar akkoord.

Ik hoop dat ook de terreinen aan het rangeerstation van

*de quatre axes principaux : l'économie et l'emploi, la mobilité et l'environnement, l'intégration urbaine et les loisirs sur le canal et aux abords de celui-ci, et les instruments réglant les modalités d'exécution. Ce sont 68 points d'action importants pour l'avenir du Port et de la population bruxelloise, auxquels je veux m'atteler durant cette législature.*

*Pour répondre systématiquement aux questions, je suivrai les quatre principaux chapitres du plan d'action, en commençant par l'économie et l'emploi.*

*Le Port ne dispose que de 70 hectares. Il y a une demande immédiate de 20 ha de terrain supplémentaires. C'est pourquoi l'extension et le réaménagement des terrains pour les entreprises constituent une priorité. Dans les années à venir, j'ai l'ambition de créer 35 % de terrains utilisables supplémentaires : je compte notamment sur les 12 ha de l'ancien site de Carcoke et les 8 ha du centre TIR. En outre, 5 ha de sites pollués doivent encore être assainis.*

*Un partenariat privé-public est envisagé afin de financer ce projet. Hier, le gouvernement a donné son accord pour lancer un appel européen aux candidats investisseurs pour le site de Carcoke. Ensuite, il leur sera demandé s'ils sont disposés à être responsables de l'assainissement. La Région a déjà prévu des ressources financières en vue de sa participation au projet. Si les autres actionnaires donnent leur consentement, le capital du Port sera augmenté d'un million d'euros pour l'assainissement d'autres terrains. Le gouvernement a donné son accord la semaine dernière.*

*J'espère que les terrains situés le long de la gare de Schaerbeek-Formation pourront également être affectés aux activités portuaires. Pour le financement, nous comptons sur les moyens de la Société d'acquisition foncière nouvellement créée.*

*(poursuivant en français)*

M. Doukeridis, je puis vous informer que le nouveau terminal à conteneurs, qui est exploité par la Compagnie française de navigation rhénane (CFNR) depuis mars 2004, commence à montrer son efficacité. En fait, il contribue de manière significative au bon taux de croissance du trafic portuaire.

En 2004, un peu plus de 3.000 conteneurs ont été traités. Aujourd'hui, alors que nous n'en sommes qu'à la moitié de l'année 2005, le seuil de 4.500 conteneurs a déjà été atteint. Une douzaine d'entreprises utilisent



Schaarbeek bestemd kunnen worden voor havenactiviteiten. Op dit ogenblik valt daar nog weinig over te zeggen. Voor de financiering rekenen we op de pas opgerichte Maatschappij voor Verwerving van Vastgoed.

*(verder in het Frans)*

*De nieuwe containerterminal die de Compagnie française de navigation rhénane (CFNR) sinds maart 2004 uitbaat, draagt aanzienlijk bij tot de groei van de haventrafiek.*

*In 2004 werden ruim 3.000 containers verwerkt. In de eerste helft van 2005 waren dat er al 4.500. Een twaalf-tal ondernemingen maakt van de terminal gebruik. De containerterminal CFNR voldoet dus aan de verwachtingen.*

*Het actieplan vermeldt verscheidene projecten waar al lang over wordt gesproken maar die tot nu toe geen concreet gevolg hebben gekregen. Ik zal ervoor zorgen dat het eindelijk zover komt.*

*Het BILC-project (Brussels International Logistics Center) ontwikkelt zich gunstig. We willen daar minstens 400 bijkomende banen scheppen. De Haven bereidt het investeringsproject voor, samen met privé-partners zoals de vzw « Havenondernemingen ». Gezien de ligging van het BILC, dicht bij het centrum en Thurn en Taxis, werd bijzondere aandacht besteed aan de architecturale kwaliteit van de gebouwen.*

*Het gewest zal maatregelen nemen voor een vlot verkeer van en naar het BILC. Een werkgroep waarin alle betrokken instanties zijn vertegenwoordigd stelt een mobiliteitsplan op. De omringende gemeenten gaan akkoord met het BILC-plan als er een geschikte oplossing komt voor het vrachtwagenverkeer. De werkgroep is daarmee bezig.*

*De taken zijn dus goed verdeeld tussen het gewest en de haven. In de herfst zou het volledige ontwerp klaar moeten zijn.*

*In 2004 hebben de havenbedrijven ongeveer 400.000 euro aan onroerende voorheffing betaald. In Wallonië betalen de bedrijven niets. In de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge is er een gedeeltelijke vrijstelling. Ik onderzoek samen met minister Vanhengel hoe we dit probleem kunnen aanpakken.*

*De administratieve vereenvoudiging vraagt om een*

actuellement le terminal à conteneurs. Il représente donc un énorme essor pour le trafic sur le canal. La société CFNR est donc très active au port de Bruxelles et nous nous réjouissons que cette entreprise se soit engagée de la sorte. Elle a en effet comblé les espoirs que nous avons placés dans le développement du terminal à conteneurs.

Le projet BILC (Brussels International Logistics Center) connaît, quant à lui, un développement satisfaisant. J'ouvre ici une petite parenthèse pour évoquer plusieurs projets que certains parmi vous ont mentionnés et qui sont repris dans le plan d'action. Bien qu'ils soient depuis longtemps sur la table, ces projets n'ont pas été réalisés. Je m'engage fermement à ce qu'ils aboutissent enfin.

J'en reviens au projet BILC, dont on parle également depuis longtemps. Comme vous le savez, notre intention est de créer, à cet endroit, au moins 400 emplois supplémentaires. Le Port de Bruxelles s'occupe de l'aspect économique et prépare le projet d'investissement, en collaboration avec des partenaires privés comme l'asbl « Entreprises portuaires ». Étant donné que le BILC se situe le long du canal, assez près du centre et du site de Tour et Taxis, une attention particulière a été accordée à la qualité architecturale des bâtiments qui le composent.

La Région prend les mesures nécessaires afin de guider correctement le trafic vers et à destination du centre BILC. C'est pourquoi, en collaboration avec mon collègue de la Mobilité, j'ai organisé un groupe de travail regroupant les communes voisines et les différentes administrations concernées afin d'élaborer un plan de mobilité.

Je peux déjà vous dire que les communes avoisinantes marqueront leur accord avec ce projet BILC, à condition de trouver une bonne solution au problème du trafic des camions. Je comprends parfaitement ce souci : on ne peut permettre aux camions de circuler dans les quartiers habités des environs. C'est un souci repris par ce groupe de travail nouvellement établi.

M. Gosuin, comme vous pouvez le constater, les tâches sont donc clairement réparties entre le Port et la Région. Si tout ce passe bien, le projet entier devrait pouvoir être présenté aux instances concernées en automne.

En ce qui concerne le précompte immobilier : en 2004, l'ensemble des entreprises portuaires ont payé quel-

*nauwe samenwerking met de havenbedrijven. Er zou dit jaar nog een studie van start moeten gaan over de vereenvoudiging van de administratieve procedures die bedrijven moeten doorworstelen met het oog op de verbetering van hun concurrentiepositie.*

*Een aantal parlementsleden hebben vragen gesteld over maatregelen om de werkgelegenheid te bevorderen*

*Er zal een studie worden gemaakt over de knelpunten bij aanwerving en over de opleidingsbehoeften bij de havenbedrijven. Die studie zal ook de haalbaarheid nagaan van het referentiecentrum voor de logistieke sector en in kaart brengen welke voorbereidende stappen er nodig zijn.*

*Ik stel voor dat die studie wordt uitgevoerd door de BGDA en Federgon. Zij hebben in het verleden al onderzoek gedaan naar de knelpuntberoepen in het Brussels Gewest. De resultaten van die studie zullen de dienstverlening van de BGDA-antenne en de Brusselse uitzendbureaus aan de havenbedrijven ten goede komen. Ze zullen ook nuttig zijn voor de opleidingscentra en het onderwijs bij de organisatie van stageprojecten.*

*Een ander belangrijk tewerkstellingsinitiatief is de organisatie van een jobbeurs waar de bedrijven zich kunnen voorstellen aan potentiële werknemers. Het doel is om een job bij de haven aantrekkelijk te maken. Een soortgelijke beurs wordt al georganiseerd op de luchthaven van Zaventem.*

*Voor de overige punten in verband met werkgelegenheid maak ik gebruik van het antwoord van minister Cerexhe.*

*Ik begin met de vragen over de initiatieven in de haven van de Brusselse Dienst voor Werkgevers (BDW) en de BGDA-antenne.*

*(verder in het Nederlands)*

Het havenagentschap van de BGDA werd opgenomen in de Brusselse Dienst voor Werkgevers. De consultants van dit agentschap hanteren dezelfde methodologie als de consultants van de Brusselse Dienst voor Werkgevers. De twee consultants van het havenagentschap hebben een gelijkaardige opdracht als de andere consultants van de Brusselse Dienst voor Werkgevers, maar ze richten zich tot de bedrijven die in de havenzone zijn gevestigd. Er is bijgevolg geen sprake van dubbel gebruik, vermits de actieradius van de consultants van de Haven van Brussel en van de Brus-

que 400.000 euros de précompte immobilier; c'est un montant considérable étant donné que, dans les autres Régions, une telle contribution n'existe pas. En Wallonie, c'est très clair : les entreprises ne doivent pas payer ce précompte; pour ce qui concerne les ports d'Anvers, de Gand ou de Zeebruges, l'exonération est partielle.

Il est important de s'occuper de ce problème. Avec mon collègue chargé des Finances, j'examine actuellement comment nous pouvons améliorer cette différence à Bruxelles.

La simplification administrative demande une étroite collaboration avec les entreprises portuaires. Recourant à leur collaboration, je souhaite faire mener une étude pour voir comment les procédures administratives que les entreprises doivent appliquer afin de développer leur compétitivité pourraient être assouplies et améliorées. Cette étude devrait pouvoir être lancée cette année encore.

En ce qui concerne à présent les mesures en faveur de l'emploi, beaucoup de questions ont été posées par plusieurs membres, dont Mmes P'Tito, De Pauw, Dejonghe, de Groote, M. Béghin, et j'en oublie.

Les points critiques lors de l'engagement et le besoin de formations auprès des entreprises portuaires feront d'abord l'objet d'une étude. Cette étude indiquera la faisabilité et le chemin à suivre afin de créer un centre de référence pour le secteur logistique dans la Région de Bruxelles-Capitale. On connaît déjà les facteurs qui constituent des points critiques lors de l'engagement.

Ce doit donc être une étude très pratique montrant comment créer un levier pour l'emploi au Port. Je propose que cette étude soit effectuée par l'ORBEM et Federgon. Par le passé les fonctions critiques au sein de la Région de Bruxelles-Capitale ont déjà fait l'objet d'une étude menée par ces deux organismes. Les résultats de cette étude pourront alors être utilisés par l'antenne ORBEM au Port et par les agences d'intérim, pour mieux adapter leur service aux entreprises portuaires. L'étude orientera également les centres de formation et l'enseignement afin de développer des projets de stage.

Une autre initiative importante de création d'emploi consiste en l'organisation d'une bourse d'emploi où différentes entreprises peuvent se présenter aux personnes potentiellement intéressées. Le but est de rendre le Port attrayant comme bassin d'emploi. Nous avons suivi l'exemple de l'aéroport de Zaventem, où

selse Dienst voor Werkgevers duidelijk is afgebakend. Er wordt regelmatig informatie uitgewisseld.

Het havenagentschap van de BGDA wordt bijzonder gewaardeerd door de havenbedrijven. De samenwerking met de bedrijven verloopt zeer goed.

Hoe zal dit agentschap van de BGDA zich verhouden tot de uitzendkantoren? Op dit ogenblik is er naast het agentschap van de BGDA geen uitzendkantoor werkzaam in de haven. Dat betekent echter niet dat er geen informatie wordt uitgewisseld.

*(verder in het Frans)*

*Het is nog te vroeg voor een evaluatie van de impact van de maatregelen rond talenchques. Minister Cerexhe heeft zijn diensten gevraagd hem op de hoogte te houden. Hetzelfde geldt voor de opleidingscheques: de BGDA beraadt zich nog over de toekenningsvoorwaarden en er zal pas over enkele maanden meer nieuws zijn.*

*Het voorstel van mevrouw P'Tito om jongeren stage te laten lopen in havenbedrijven is lovenswaardig. Toch moet ik zeggen dat vooral de scholen vragende partij zijn, de bedrijven zijn veel minder enthousiast. Ik zal eerst meer informatie moeten krijgen van de scholen over de aangeboden opleidingen en dergelijke. Daarna kunnen we meer gericht overleggen met de bedrijven.*

*Op 2 juni is er een oproep gedaan voor projecten in verband met sociale economie. Het overlegplatform voor sociale economie zal de ingediende projecten evalueren aan de hand van de criteria van de ordonnantie van 18 maart 2004. Tijdens de ministerraad van 28 april 2005 hebben we beslist Brussel-Stad vijf GESCO-contracten toe te kennen om de veiligheid te garanderen in de havenzone. Uiteraard zullen die medewerkers geen politietaken krijgen, maar ze zullen ongetwijfeld een gunstige invloed hebben op de veiligheid.*

*De regering zal zich zeer binnenkort buigen over een nota in verband met de diversiteitsplannen. Ik kan daar nu verder niets over zeggen.*

*Het tweede grote thema is mobiliteit en milieu.*

*(verder in het Nederlands)*

Wat betreft thema twee: mobiliteit en leefmilieu, hebben verschillende sprekers vragen gesteld over de ver-

les entreprises qui y sont localisées organisent déjà une telle bourse d'emploi. Cette initiative est prise avec mon collègue, le ministre Cerexhe, dans le cadre du Contrat pour l'économie et l'emploi.

Concernant les autres aspects des interpellations en matière d'emploi, je reprendrai aussi la réponse apportée par mon collègue, M. Cerexhe. Dans un premier temps je répondrai aux questions structurelles liées à la dynamique générée par le Service bruxellois aux employeurs (SBE) et l'antenne portuaire de l'ORBEM.

*(poursuivant en néerlandais)*

*L'antenne portuaire de l'ORBEM a été intégrée au « Service bruxellois aux employeurs ». La démarche poursuivie par ces deux agences est identique en termes de méthodologie. Leur mission est semblable sauf que les consultants de l'antenne portuaire ne s'adressent qu'aux entreprises situées dans la zone portuaire. Il n'y a donc pas de double emploi, puisque le rayon d'action a été déterminé pour chacun. Par ailleurs, il y a un échange régulier d'information.*

*L'antenne portuaire de l'ORBEM est très appréciée et la coopération avec les entreprises se déroule positivement. Quels rapports cette antenne va-t-elle entretenir avec les agences d'intérim? Bien qu'aucune de ces dernières ne soit installée au port, il y a malgré tout des échanges d'information.*

*(poursuivant en français)*

Venons-en aux questions plus précises posées par Mmes de Groote et P'Tito. Concernant l'évaluation de l'impact des nouvelles mesures relatives aux chèques-langues, votre question est un peu prématurée. La mesure est malheureusement trop récente pour permettre une évaluation significative. Mon collègue Cerexhe a néanmoins demandé à ses services de lui rendre régulièrement compte de l'évaluation de ces nouvelles initiatives.

Les questions concernant les chèques-formation me semblent également un peu prématurées. La définition du système d'octroi de ces chèques est en cours de discussion au sein du comité de gestion de l'ORBEM. Mais, dans quelques mois, vous pourrez poser cette question. Et nous serons mieux en mesure de vous répondre plus concrètement.

Fort logiquement, j'en viens à la question de Mme P'Tito, relative au projet de stage dans les entreprises

betering van de spoorontsluiting van het havengebied. Concreet zullen de containerterminal, de voorhaven en het Europees Centrum voor Groenten en Fruit beter op het spoor moeten worden aangesloten. Ik heb recent de nodige middelen vrijgemaakt om die werken te prefinancieren. De komende vijf jaar zal het gewest hiervoor elk jaar 190.000 euro uittrekken. De totale kost van de werken wordt geraamd op vijf miljoen euro en wordt gefinancierd door Infrabel, de infrastructuur-beheerder van de NMBS-groep.

Dankzij de gewestelijke prefinanciering kan het project met enkele jaren worden versneld. Momenteel zijn er overlegvergaderingen met Infrabel om de investeringsplannen in detail te bespreken. Dit Brussels project wordt gekoppeld aan het Waalse project ter verbetering van de lijn Brussel-Luxemburg. Via een financiële consultant zal een privaat-publiek partnerschap worden uitgewerkt. Dat is een klassieke werkmethode die bijvoorbeeld ook langs Vlaamse kant wordt gebruikt voor de uitvoering van de Diabolo-ontsluiting van de luchthaven van Zaventem. Voor een snelle uitvoering zijn we afhankelijk van de NMBS-groep, maar we zullen niet nalaten haar achter de veren te zitten.

Wat het vervoer van afval via het kanaal betreft, zijn in andere Europese steden al succesvolle projecten opgezet. In Brussel wil ik in het zuiden van de stad een nieuwe los- en laadterminal bouwen om nieuwe trafoeken te bevorderen. Momenteel laat ik bestuderen welke potentiële trafoeken mogelijk zijn. Eerst was alleen gedacht aan trafoeken die met de overheid te maken hebben, zoals huisvuilafval, maar het is van wezenlijk belang dat alle ondernemingen hierbij van bij het begin worden betrokken. Vandaar het belang van de studie, die heel concreet zal nagaan welke Brusselse ondernemingen belangstelling hebben voor de nieuwe terminal en het gebruik van het kanaal voor het vervoer van hun goederen. Ik denk met name aan droog afval, zoals bouwafval.

De opdracht voor deze studie is intussen gelanceerd.

Dit zou misschien gekoppeld kunnen worden aan de uitbouw van een nieuw containerpark in de buurt van diezelfde laad- en losplaats. Zo kunnen de Brusselaars ergens naartoe met hun bouwafval. Momenteel bestaat er in Brussel immers een sluikstortprobleem.

In een tweede fase zou een uitgebreide Haven het mogelijk moeten maken dat het huishoudelijk afval van Ukkel, Anderlecht, Vorst, enzovoort naar de verbrandingsoven van Neder-Over-Heembeek afgevoerd

portuaires. Renforcer le lien entre le monde de l'école et celui des entreprises constitue évidemment une initiative à encourager. Cependant, lors de nos contacts avec les employeurs, ce thème n'a été que très rarement abordé. Ce sont plutôt les écoles qui demandent le stage. D'abord, il me faudra obtenir un résumé de la nature des formations suivies, du niveau d'étude ainsi que des modalités pratiques pour pouvoir réaliser une prospection ciblée à l'égard des entreprises.

Concernant le projet d'économie sociale, la plate-forme de concertation a décidé le 17 mai 2005 de lancer un appel à projets, lequel a débuté le 2 juin. Il appartient aux instances concernées de rentrer des projets. Ceux-ci seront analysés au sein de la plate-forme pour l'économie sociale selon les critères établis par l'ordonnance du 18 mars 2004. Lors du conseil des ministres du 28 avril 2005, nous avons décidé, dans le cadre du budget 2005, l'octroi de cinq ACS à la Ville de Bruxelles pour assurer la sécurisation des abords de l'infrastructure portuaire. Il est clair que ces personnes ne se verront pas confier des tâches policières. Mais une présence dans le Port plus visible et plus accrue devrait quand même contribuer à sa sécurisation.

En ce qui concerne les plans de diversité, une note sera incessamment déposée au gouvernement. Malheureusement, je ne peux actuellement rien vous dire de plus.

*(poursuivant en néerlandais)*

*J'en viens au thème de la mobilité et de l'environnement. En ce qui concerne l'amélioration de la liaison ferroviaire du domaine portuaire, j'ai récemment libéré les ressources nécessaires au préfinancement des travaux visant à améliorer le raccordement du terminal à conteneurs, de l'avant-port et du Centre européen de Fruits et Légumes au réseau ferroviaire. Dans les cinq années à venir, la Région dégagera chaque année 190.000 euros. Le coût total des travaux est estimé à cinq millions d'euros et sera financé par Infrabel, le gestionnaire d'infrastructure du groupe SNCB.*

*Le préfinancement régional permet d'accélérer le projet de quelques années. Actuellement, des réunions de concertation sont organisées avec Infrabel afin de discuter en détail des projets d'investissement. Ce projet sera lié au projet wallon améliorant la ligne Bruxelles-Luxembourg. Un partenariat privé-public sera élaboré par l'intermédiaire d'un expert financier.*

*En ce qui concerne le transport de déchets par voie d'eau, je veux faire examiner la faisabilité de la cons-*

wordt. Uiteraard is grondig overleg met mijn collega van Openbare Netheid en de betrokken gemeenten noodzakelijk.

Ook de toegangswegen tot het havengebied moeten verbeterd worden, zoals mevrouw Dejonghe heeft aangestipt. Het beheerscontract voorziet overigens in een aantal investeringen rond het havendomein, die momenteel door het gewest worden uitgevoerd. Op dit ogenblik zijn er al verbeteringswerken aan de gang aan de Vilvoordse Laan om de in- en uitvoerroutes van de diverse havenbedrijven veiliger te maken.

Een tweede belangrijk punt in het actieplan is de heraanleg van de Havenlaan. Minister Smet heeft bevestigd dat met de studie daarvan begonnen is.

Voor de bewegwijzering van het havengebied vanaf de Ring is contact opgenomen met de collega's uit Vlaanderen die dit dossier beheren. Het is bijvoorbeeld absurd dat vrachtwagens de Ring al verlaten in Anderlecht, terwijl ze naar het TIR-centrum moeten. Om vrachtvervoer dwars door de stad te vermijden, moet dus een duidelijk zichtbare bewegwijzering komen naar de juiste afrit.

*(verder in het Frans)*

*De jaarlijkse aanslibbing van het kanaal heeft een volume van 40.000 m<sup>3</sup>. De huidige baggerwerken zijn in 2004 openbaar aanbesteed na bekendmaking in heel Europa. De baggeroperatie van 2005 zal een volume van 80.000 m<sup>3</sup> beslaan. De baggerspecie wordt afgevoerd naar Vlaanderen.*

*Baggerslib wordt momenteel als afval beschouwd. Volgens minister Huytebroeck is het mogelijk om het in de toekomst anders te classificeren. De Haven van Brussel heeft overigens actief meegewerkt aan de studie van het Vlaams Instituut voor Technologische Ontwikkeling (VITO).*

*Het huidige beheerscontract voorziet jaarlijks in 2,5 miljoen euro voor baggerwerken. Dit bedrag volstaat niet om de stijgende kosten te dekken. Het baggeren en het verwerken kosten samen ongeveer 106 euro/m<sup>3</sup>. Van dat bedrag gaat 90 % naar de verwerking.*

*Ik heb de Haven gevraagd een kosten-batenanalyse te maken van maatregelen om de slibhoeveelheid te verminderen en de kosten van slibverwerking te drukken, bijvoorbeeld door de bouw van een gewestelijke slibverwerkingscentrale.*

*truction dans le sud de la ville d'un nouveau terminal de manutention de marchandises afin de favoriser de nouveaux trafics. Actuellement, une étude examine les trafics potentiels à Bruxelles.*

*Cela pourrait être associé au développement d'un nouveau parc à conteneurs, où les Bruxellois pourraient se débarrasser de leurs déchets de construction. Bruxelles est en effet confrontée à un problème de dépôts clandestins.*

*Le transport par voie d'eau de déchets ménagers des communes du sud (Uccle, Anderlecht, Forêt, etc.) vers l'incinérateur de Neder-Over-Heembeek devrait pouvoir devenir réalité, après concertation minutieuse avec mon collègue chargé de la Propreté publique et avec les communes concernées.*

*Les voies d'accès du site portuaire doivent également être optimisées. Le contrat de gestion prévoit un certain nombre d'investissements devant être réalisés par la Région dans le domaine portuaire. Des travaux d'amélioration sont actuellement en cours à la hauteur de l'avenue de Vilvorde afin de sécuriser les entrées et sorties des diverses entreprises portuaires.*

*Un deuxième point important est le réaménagement de l'avenue du Port. Le ministre Smet m'a confirmé que l'étude sur ce projet avait démarré.*

*En ce qui concerne la signalisation du domaine portuaire à partir du Ring, les collègues flamands gérant ce dossier ont déjà été contactés. Pour éviter que le transport de marchandises ne traverse la ville, il faut qu'une signalisation visible soit mise en place à la bonne sortie.*

*(poursuivant en français)*

Ce sont, entre autres, MM. Gosuin, Doyen et Erens qui m'ont posé des questions concernant le traitement des boues de dragage. Chaque année, quelque 40.000 m<sup>3</sup> sont dragués. Ces dernières années, ce chiffre est resté presque inchangé. En 2004, les travaux actuels de dragage ont été mis en adjudication publique ouverte, publiée au niveau européen. Le dragage ayant lieu en 2005 couvrira un volume supérieur, soit de 80.000 m<sup>3</sup>. La vase sera alors transportée en Flandre, comme l'a déjà expliqué M. Gosuin.

Bien que, selon ma collègue la ministre Huytebroeck, une classification des boues pourrait être envisagée dans le futur, les boues de dragage sont actuellement consi-

*Deze studie moet ook helpen om de meest geschikte vestigingsplaats te bepalen. Om niet gebonden te zijn aan het oude Carcoke-terrein, heb ik andere locaties laten onderzoeken. Naar mijn mening is de Carcoke-site en zijn onmiddellijke omgeving namelijk interessanter voor bedrijven. Voor een eventuele slibverwerkingsinstallatie denken we aan een terrein bij het Waterzuiveringsstation Noord. Niet ver daarvandaan is er nog een ander geschikt terrein langs het kanaal, dat eigendom is van de Haven.*

*We onderzoeken ook de mogelijkheid van een bijkomende verdieping van de bodem van het kanaal, waar het slib kan worden opgeslagen tot het gewest over een eigen verwerkingscentrum beschikt.*

*Deze ideeën zijn uitvoerbaar, maar we moeten de kostprijs en de termijnen nog analyseren. Daar kan ik nog niets over zeggen.*

*De derde pijler van het plan is de integratie in de rest van de stad en recreatie op en rond het kanaal. Ik wil een aangename, veilige en nette havenzone creëren, die verbonden is met de stad. Hiervoor is een specifiek budget van 1.369.000 euro per jaar uitgetrokken.*

*Het laatste gedeelte van de Akenkaai moet worden heraangelegd, zodat het Reders- en het Saincteletteplein beter met elkaar worden verbonden. Dat zou naar schatting 2,5 miljoen euro kosten, uiteraard gespreid over verschillende jaren.*

*Er zijn nog meer verfraaiingswerken gepland, onder andere rond het Biestebroek-bekken in Anderlecht. Daarvoor werd een overeenkomst gesloten met de daar gevestigde ondernemingen. De Haven zorgt ervoor dat haar terreinen herkenbaar zijn door informatiepanelen en uniforme afsluitingen.*

*De Haven investeert ook in onderhoud, bijvoorbeeld van de verlichting en van het Béco-bekken. Het huidige programma loopt tot 2007. Voor de periode daarna moeten we een nieuwe planning uitwerken met de havenautoriteiten.*

*(verder in het Nederlands)*

Hoe wil ik, in samenwerking met de verschillende verenigingen die actief zijn rond het kanaal, het recreatieve element stimuleren? Ik heb onder andere een platform opgericht, waarin alle actoren verenigd zijn en waarmee ik geregeld overleg zal plegen. Op die manier betrek ik hen van bij het begin bij het beleid. Ik

dérées comme des déchets et, à ce titre, classées selon cette nomenclature. Le Port de Bruxelles a d'ailleurs collaboré activement à l'étude menée par le «*Vlaams Instituut voor Technologische Ontwikkeling*» (VITO, Institut flamand pour le développement technologique) et a mis toutes les données concernant le canal à disposition.

Le contrat de gestion actuellement en vigueur prévoit un budget annuel de 2,5 millions d'euros pour les travaux de dragage. Le coût est énorme et est croissant chaque année. Comme déjà expliqué par M. Gosuin, le dragage et le traitement des boues coûtent environ 105 ou 106 euros par mètre cube, la majorité étant engouffrée par le traitement, y compris les taxes écologiques, assez importantes. Le coût du dragage et le transport ne s'élèvent qu'à 10 % de ce coût.

Afin de parvenir à une solution durable et abordable, j'ai chargé le Port de mener une analyse coût-efficacité des différentes mesures possibles permettant de réduire d'abord le volume des boues dans le canal, ce qui constituerait un pas important, puis le coût du traitement des boues, par exemple par le développement d'un centre de traitement des boues en Région bruxelloise.

Afin de ne pas être dépendant de l'ancien site de Carcoke, j'ai fait examiner d'autres lieux d'implantation. Le gouvernement s'est également rangé à cette initiative. On me demande d'être plus précise sur l'avenir de ce projet qui est essentiel pour le budget de notre Région. Cette étude doit nous aider à trouver la bonne solution.

Nous examinons les possibilités dans les environs immédiats de Carcoke, mais je ne pense pas que ce soit l'idéal. C'est un terrain bien plus intéressant pour y implanter des entreprises. Je suis en discussion avec ma collègue Huytebroeck sur un espace possible au Centre d'épuration des eaux Nord. Un autre terrain qui appartient au Port et qui longe le canal est aussi disponible pas très loin du Centre d'épuration.

Il y a des possibilités que nous sommes en train d'analyser. Nous examinons notamment l'idée d'une surprofondeur qui, creusée dans le canal même, permettra de garder les boues en Région bruxelloise jusqu'à la création de notre propre centre de traitement des boues.

Ce sont des idées qui ont déjà été étudiées. On en connaît la faisabilité, mais il faut encore analyser leur coût et le timing de finalisation. Je ne peux donc pas vous en dire davantage à l'heure actuelle.

heb de verschillende deelnemers aan het platform een subsidiereglement bezorgd. Op basis daarvan kunnen ze projectvoorstellen indienen. Ze lopen momenteel binnen en worden geanalyseerd.

Overigens leren de verschillende verenigingen op het platform – dat al tweemaal is samengekomen – er mekaar kennen, waardoor interessante synergieën ontstaan.

Een belangrijk zichtbaar project is de bouw van een watersportcomplex aan de jachthaven, waarin de watersportverenigingen gehuisvest zullen worden. De oude houten barakken zijn intussen afgebroken. De bouw van het complex kost 1,6 miljoen euro. Het project zal een belangrijke impuls aan de waterrecreatie in Brussel geven. Sinds de lancering van het project hebben zich ook nieuwe watersportverenigingen gemanifesteerd.

Voor de organisatie van educatieve boottochten werken we samen met onder andere de vzw « *Brussels by Water* », die hiervoor een subsidie van 5.000 euro ontvangen heeft. Dit jaar namen meer dan 1.200 leerlingen hieraan deel. Op die manier ontdekken Brusselaars het kanaal, dat niet alleen een economische troef is voor hun stad.

*(verder in het Frans)*

*Er is nog een vierde thema, namelijk een overzicht van de middelen en technieken die ik zal gebruiken om het plan uit te voeren. Het gaat onder meer om samenwerkingsakkoorden en budgetten. Er lopen al heel wat samenwerkingsakkoorden. Overigens is Brussel voorzitter van de Europese federatie van binnenhavens. Met de havens van Rijsel, Luik en Parijs werd een nieuw samenwerkingsakkoord gesloten, dat financiële steun krijgt van de EU. Het beoogt een nauwe samenwerking op allerlei gebieden.*

*De Brusselse haven neemt actief deel aan het intergewestelijk overleg over de waterwegen. Ze is actief in commissie 2, die zich bezighoudt met de ABC-as (Antwerpen, Brussel, Charleroi) en in commissie 4, waarin meer algemene zaken aan bod komen.*

*Er is ook een samenwerkingsakkoord met de haven van Kinshasa, dat echter niet wordt vermeld in het actieplan. Er is wel een hoofdstuk over internationale betrekkingen.*

*(verder in het Nederlands)*

Nous en arrivons au troisième pilier de ce plan : l'intégration urbaine et la récréation sur et autour du canal. Dans les prochaines années, je vais m'atteler à la création d'une zone portuaire agréable, sûre et propre, qui soit reliée au reste de la ville. Plusieurs membres m'ont demandé de commenter davantage les investissements prévus favorisant l'intégration urbaine. Ce projet peut, en effet, bénéficier d'une dotation spéciale de 1.369.000 euros par an.

À l'avenir, la dernière partie du quai des Péniches devrait être réaménagée, de sorte que la jonction entre la place des Armateurs et la place Saintelette soit réalisée. Le coût de ces travaux est estimé à 2,5 millions d'euros au total, et sera évidemment réparti sur différentes années.

Outre ce réaménagement, d'autres travaux d'embellissement ont été prévus prochainement. Par exemple, autour du bassin Biestebroek à Anderlecht. À cet effet, un accord a été conclu avec les entreprises situées à cet endroit, afin d'embellir leur site. Le Port s'occupe également de la visibilité de son domaine en installant des panneaux informatifs et en uniformisant les verrouillages, tout en veillant à la qualité architecturale.

En outre, le Port réalise de nombreux investissements d'entretien, par exemple pour l'éclairage et au bassin Béco. Le programme actuel s'étend jusqu'en 2007. Pour les années suivantes, un nouveau planning doit encore être élaboré avec les autorités du Port.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Afin de stimuler l'élément récréatif du canal, j'ai notamment créé une plate-forme regroupant tous les acteurs impliqués avec lesquels je me concerterai régulièrement afin de les impliquer d'emblée. J'ai fourni le règlement des subventions à tous les participants à cette plate-forme. Sur cette base ils peuvent introduire des propositions de projet. Elles sont en train de rentrer. Les différentes associations apprennent à se connaître au sein de cette plate-forme, ce qui donne naissance à des synergies intéressantes.*

*La construction d'un nouveau complexe pour sports nautiques au port de plaisance est un projet important et visible. La construction de ce complexe coûtera 1.600.000 euros. Depuis que le projet a été lancé, de nouvelles associations de sports nautiques se sont manifestées.*

*Pour l'organisation d'excursions éducatives en bateau,*

Met de knowhow van de Haven van Brussel worden de kades van de Congolese haven en de haventoeegang, die belemmerd wordt door gezonken schepen, vrijgemaakt; er wordt ook nagegaan welke kranen die op de oevers zijn overgebleven, nog bruikbaar zijn. De haven van Kinshasa is het eindpunt van 2.000 kilometer bevaarbare Congostroom en is zeer belangrijk voor de economische ontwikkeling van het land. De kosten van het project komen ten laste van de Belgische ontwikkelingssamenwerking, die hieraan 500.000 euro besteedt. Onze enige kosten vloeien voort uit het feit dat enkele ingenieurs van de Brusselse haven ter plaatse een studie maken.

Er zijn wel meer internationale contacten. Zo hebben sommige Chinese havens belangstelling betoond voor onze in vergelijking bescheiden Brusselse haven. Wij moeten daar positief tegenaan kijken. Ikzelf heb een studie gevraagd over mogelijke relaties met havens in Marokko of Turkije. U vindt dat terug in het hoofdstuk Internationale Contacten van het actieplan.

Een belangrijk uitvloeisel van het beleidsplan van de regering is het masterplan, waaraan de haven momenteel de laatste hand legt. Het document geeft de richting aan voor de haven tot 2015. Het bevat een SWOT-analyse – dat staat voor *strengths, weaknesses, opportunities en threats* – van de diverse havenzones, zowel op sociaal-economisch vlak als op het vlak van ruimtelijke ordening, en het beschrijft de mogelijkheden en het potentieel van de haven in de volgende tien jaar.

Al die plannen moeten leiden tot een groei van de eigen trafiek met meer dan vijf miljoen ton. Dat kan meer dan 3.000 jobs opleveren, mits wordt voldaan aan bepaalde voorwaarden, zoals de uitbreiding van de beschikbare bedrijfsterrinen.

Tevens wordt gestreefd naar een « *modal shift* », waarbij het aandeel van het spoor- en scheepverkeer toeneemt, ten koste van het wegverkeer. Ik herinner eraan dat elk schip goed is voor 200 vrachtwagens. De « *modal shift* » is dus een belangrijke stap.

*(verder in het Frans)*

*Van alle projecten zijn de kosten begroot. Ze zijn alle uitvoerbaar. De begroting van 2005 heeft de middelen voor de haven verhoogd met 17 % in vergelijking met 2004. Het geld komt van de dotatie voor de haven, het Contract voor de economie en de tewerkstelling, gewestelijke kredieten en andere toelagen. Europa steunt sommige projecten.*

*nous collaborons notamment avec l'asbl « Brussels By Water », qui s'est vu octroyer une subvention de 5.000 euros à cet effet. Cette année plus de 1.200 élèves ont participé à de telles excursions.*

*Les Bruxellois découvrent ainsi le canal, qui n'est pas qu'un atout économique pour leur ville.*

*(poursuivant en français)*

J'ai ajouté un quatrième thème, à savoir un résumé des différents instruments et leviers auxquels je souhaite recourir lors de la réalisation des actions de ce plan, tels que les accords de coopération et les ressources financières. Plusieurs accords de coopération ont déjà été mis sur pied. Par ailleurs, le Port de Bruxelles préside la Fédération européenne des ports intérieurs.

Un nouvel accord de coopération, visant une bonne collaboration à de nombreux niveaux, dont l'intégration urbaine, a été conclu avec les ports de Lille, Liège et Paris. Ce projet sera soutenu financièrement par l'Union européenne, dans le cadre de son programme Interreg 3B.

Pour répondre aux questions de Mme de Groote et de M. Béghin : le Port de Bruxelles participe également activement à la concertation interrégionale des voies d'eau, où les trois Régions discutent régulièrement de toutes sortes d'aspects de la voie d'eau. Chaque année, les réunions sont présidées par une autre Région. Le Port est actif dans la commission 2, qui traite de l'axe ABC, dont le nom signifie Antwerpen-Bruxelles-Charleroi. Il est aussi actif dans la commission 4, dans laquelle des questions générales sont discutées, telles que la mise en œuvre de nouvelles directives, de zones, etc.

Au niveau de la question de M. Erens concernant le Port de Kinshasa : cet accord de coopération existe, mais il n'est pas mentionné nominativement dans le plan d'action. Il existe cependant un titre traitant des relations internationales. La collaboration avec le Port de Kinshasa est déjà en cours. Que se passe-t-il à ce niveau ?

*(poursuivant en néerlandais)*

*Le savoir-faire du Port de Bruxelles permettra de libérer les quais des ports congolais et l'accès au port – ralenti par des bateaux échoués – et de vérifier quelles sont les grues encore utilisables. Le port de Kinshasa se situe à l'extrémité de 2.000 kilomètres de voies navigables et est très important pour le développement*



*Mijn actieplan is dus een volwaardig globaal strategisch plan, waarin rekening wordt gehouden met de financiële kant van de zaak.*

*Wat het Rampenplan betreft : de Haven betaalt zelf de kosten van de voorbereidende studie. Het gaat om een autonoom overheidsbedrijf dat bepaalde uitgaven van algemeen belang zelf moet financieren.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik ben ervan overtuigd dat we het komende jaar goed zullen kunnen samenwerken met alle betrokken partijen om het actieplan te verwezenlijken. Daarbij reken ik niet het minst op mijn collega-ministers, die het plan mee hebben ondertekend, en op de lokale besturen. Daarmee heb ik trouwens al contact gelegd voor de realisatie van projecten op hun grondgebied. Uiteraard reken ik ook op de steun van het parlement.

*(verder in het Frans)*

*Ik reken op uw steun en dank u voor uw aandacht.*

*(Applaus bij de meerderheid)*

*économique du pays. Les coûts du projet sont à charge de l'aide belge au développement, qui y consacre 500.000 euros. Notre intervention se limite à l'étude que réalisent sur place quelques ingénieurs du Port de Bruxelles.*

*Certains ports chinois nous ont également manifesté de l'intérêt. J'ai demandé une étude sur des relations possibles avec des ports marocains ou tunisiens. Cela figure dans le chapitre Contacts Internationaux du plan d'action.*

*Le « masterplan » – auquel le Port met actuellement la dernière main – est un corollaire important du plan d'action du gouvernement. Il indique le chemin à suivre jusqu'en 2015. Il contient une analyse AFOM – Atouts, Points faibles, Ouvertures, Menaces – des divers sites portuaires, aussi bien sur le plan socio-économique qu'au niveau de l'aménagement du territoire, et décrit le potentiel du Port pour les dix prochaines années.*

*La réalisation de l'ensemble de ces projets vise une croissance des trafics propres de plus de 5 millions de tonnes, la création de 3.000 emplois supplémentaires, pour autant que certaines conditions soient remplies, comme l'extension des terrains disponibles.*

*Parallèlement, nous recherchons un « modal shift », par lequel le pourcentage du trafic par rail et par voie d'eau augmente au détriment du trafic routier.*

*(poursuivant en français)*

Tous les projets figurant dans ce plan d'action ont été budgétisés et calculés. Les crédits 2005 pour le Port ont déjà été augmentés de 17 % par rapport à 2004. Un pronostic réaliste pour les années à venir prouve que ces actions sont budgétairement réalisables.

Afin de garantir le financement des différentes actions, des crédits devant favoriser la politique portuaire seront dégagés de nombreuses sources, telles que des dotations au Port, des ressources du Contrat pour l'économie et l'emploi, des crédits régionaux, ainsi que des subventions à différents acteurs. Pour certains projets, nous profitons d'un apport en provenance de l'Europe.

Il s'agit donc d'un véritable plan stratégique global, reliant des objectifs stratégiques et un plan d'investissement financier.

Je conclurai en répondant à la question de M. El Ktibi,

**De voorzitter.**- De heer Gosuin heeft het woord.

**De heer Didier Gosuin** (*in het Frans*).- *De uitbreiding van 20 ha omvat blijkbaar ook de Carcoke-terreinen. Die terreinen zijn nochtans al toegewezen.*

*Voor het afvaltransport wilt u een nieuwe studie bestellen. Er is nochtans al een studie uitgevoerd in 2004. Het heeft geen zin daarvoor extra geld uit te geven.*

*Voor de baggerwerken beschikt u over 2,5 miljoen per jaar. Dat bedrag is goed voor 20.000 m<sup>3</sup>, dus maar voor de helft van de behoeften.*

*Voor de ontsluitingsplannen van het Centrum voor Groenten en Fruit hebt u 190.000 euro per jaar veil.*

*U zegt over de nodige middelen te beschikken voor de uitvoering van uw actieplan. De regering heeft met het plan ingestemd « onder voorbehoud van beschikbare begrotingsmiddelen ». Die middelen zijn er dus momenteel nog niet. We zullen niettemin uw financieringsvraag steunen.*

*(Applaus bij de MR)*

relative au plan d'urgence.

Les frais d'étude sont en effet financés par le Port avec des moyens propres, étant donné qu'il n'existe pas de dotation spécifique prévue à cet égard. Le Port est une société publique autonome, avec des moyens propres qui doivent également être dépensés à ce genre de fin d'utilité publique.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Je suis convaincue que dans les années à venir nous réaliserons le plan d'action en collaboration avec les parties concernées. A cette fin je compte sur mes collègues et sur les administrations locales. Je compte également sur le soutien du parlement.*

*(poursuivant en français)*

Je compte aussi sur votre soutien et vous remercie de votre attention.

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

**M. le président.**- La parole est à M. Gosuin.

**M. Didier Gosuin.**- Je comprends mieux comment vous pouvez parler de 20 hectares futurs, à partir du moment où vous y englobez des terrains actuels de Carcoke qui ont pourtant déjà été attribués.

S'agissant du transport de déchets, je constate que vous allez faire une nouvelle étude, qui pourtant a déjà été réalisée en 2004. S'il vous plaît, ne dépensez pas trop d'argent.

Je note que vous disposez de deux millions et demi par an pour le dragage; cela fait vingt mille mètres cubes, soit exactement la moitié de ce qui est nécessaire.

J'ai pris acte du réseau qui relierait le Centre fruits et légumes; vous nous avez donné un chiffre : 190.000 euros par an.

Sur le plan du financement, vous nous assurez que tout est crédible. Je note simplement que le gouvernement s'est montré d'accord « sous réserve de disponibilités budgétaires », c'est-à-dire qu'à ce stade-ci, ces disponibilités n'existent pas. Mais nous vous soutiendrons pour obtenir les crédits nécessaires.

*(Applaudissements sur les bancs du MR)*

**De voorzitter.** - De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen** (*in het Frans*).- *Mijnheer Gosuin, een van de voorstellen van de staatssecretaris houdt in dat ze de kosten van de baggerwerken wil recupereren.*

*Er wordt te weinig gebaggerd, maar het kost tien keer meer dan nodig, omdat het slib elders wordt geloosd. De Vlaamse belastingen zorgen voor een meerkost, maar in Wallonië zou dat net zo zijn.*

*We mogen ons niet blind staren op het baggeren en moeten ook aandacht hebben voor de andere uitdagingen, zoals de intermodaliteit en het alternatief dat de waterweg biedt.*

**De voorzitter.** - De heer Jan Béghin heeft het woord.

**De heer Jan Béghin.** - Ik heb niet echt een antwoord gekregen op mijn vragen naar de financiering. Het zou nuttig zijn een meerjarenfinancieringsplan in te kunnen zien dat bijvoorbeeld loopt tot de volgende verkiezingen en de herkomst en de bestemming van de kredieten vermeldt.

Voorts is het hallucinant dat er nog niets duidelijk is over de locatie van een slibverwerkingsinstallatie, te meer omdat eigen slibverwerking ons zoveel winst kan opleveren. De realisatie ervan is zelfs nog niet aanbevestigd, terwijl we daar al meer dan vijf jaar over praten.

Ten slotte volstaat een subsidie van 5.000 euro voor Brussels by Water niet om het afgedankte personeelslid weer in dienst te nemen. Het lijkt me een belachelijk bedrag voor zo'n belangrijk initiatief.

**De voorzitter.** - Mevrouw de Grootte heeft het woord.

**Mevrouw Julie de Grootte** (*in het Frans*).- *De plannen van de staatssecretaris zouden met een duidelijke werkmethode moeten gepaard gaan.*

*Hoe en wanneer zal het debat worden voortgezet? We hopen dat u niet tot het einde van de zittingsperiode zal wachten om een nieuw actieplan voor te leggen.*

*Het zou goed zijn om gespecialiseerde commissies in*

**M. le président.** - La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen.** - Je remercie la secrétaire d'État pour ses réponses. Pour embrayer sur les propos de M. Gosuin, je remarque que l'une des pistes budgétaires dégagées par Mme la secrétaire d'État est de récupérer les coûts du dragage.

Assez paradoxalement, le dragage n'est pas assez pratiqué, mais il coûte dix fois plus cher qu'il ne le devrait. Tous les coûts marginaux multiplient par dix son prix : dix euros le mètre cube sont payés 106 euros, parce que le déversage aura lieu ailleurs. La fiscalisation régionale flamande de ce processus est aussi à l'origine de ce prix décuplé. Mais si c'eût été la Région wallonne, le constat eût été identique.

Donc, ne ratons pas le coche au sujet du dragage, et n'éluons pas les autres défis, tels que la remise au goût du jour de l'intermodalité et la perspective alternative qu'offre la voie d'eau.

**M. le président.** - La parole est à M. Béghin.

**M. Jan Béghin** (*en néerlandais*).- *Concernant le financement, un plan pluriannuel mentionnant l'origine et l'affectation des crédits serait utile.*

*Ensuite, il est incroyable que la réalisation d'une installation de traitement des boues n'ait pas encore été adjugée, sachant qu'elle produirait d'importants bénéfices.*

*Enfin, l'octroi d'un subside de 5.000 euros à Brussels by Water ne suffit pas pour réengager le membre du personnel licencié.*

**M. le président.** - La parole est à Mme de Grootte.

**Mme Julie de Grootte.** - Je remercie la secrétaire d'État pour les réponses très concrètes et très étendues qu'elles a données. Je voudrais encore lui demander si les propos qu'elles a tenus ne devraient pas servir à mettre au point une méthode de travail.

En effet, les parlementaires qui ont participé à ce débat ne savent pas très bien quand ni comment vous allez leur fixer un prochain rendez-vous. Nous espérons évi-

*het leven te roepen. Wat economie en werkgelegenheid betreft, beweert u dat het te vroeg is om de taal- en opleidingscheques en de Brusselse Dienst voor Werkgevers te evalueren. Grondige reflectie is hier dus zeker nuttig.*

*Hetzelfde geldt voor domeinen als mobiliteit en infrastructuurwerken. De voorbereiding van de concrete actieplannen moet worden verdeeld. Na achttien maanden zouden we dan het algemene debat kunnen voortzetten op basis van een grondige reflectie.*

**De voorzitter.** - Mevrouw P'Tito heeft het woord.

**Mevrouw Olivia P'Tito** (in het Frans). - *We zouden de sociale clausules nog beter kunnen toepassen, bijvoorbeeld voor de Carcoke-terreinen.*

*Wat de sociale economie betreft, ben ik van mening dat de sector zelf projecten moet voorstellen. Dat is evenwel gemakkelijker als er al denksporen zijn ontwikkeld, bijvoorbeeld wat de horeca betreft.*

**De voorzitter.** - De heer Doulkeridis heeft het woord.

**De heer Christos Doulkeridis** (in het Frans). - *Op het vlak van mobiliteit, economische en ecologische ontwikkeling wordt hier hetzelfde verklaard als wat al tien jaar in dit parlement over de haven wordt gezegd. Alleen op recreatief vlak is er enige evolutie te bespeuren.*

*Uw antwoorden brengen ons niet veel verder. Over de signalisatie op het TIR-centrum was volgens de heer*

*demment que vous n'allez pas attendre quatre ans et la fin de la législature pour présenter un nouveau plan d'action. Il serait donc utile que le débat d'aujourd'hui soit le point de départ d'une méthode de travail.*

Après vous avoir écoutée, je pense qu'il y aurait lieu de mettre en place des commissions spécialisées. Pour ma part, j'ai par exemple évoqué l'emploi, et vous m'avez répondu qu'il était un peu tôt pour mesurer l'efficacité des chèques langues ou des chèques formation et pour procéder à l'évaluation du Service bruxellois aux employeurs. Cela démontre la nécessité d'un débat portant sur l'économie et l'emploi.

L'on peut évoquer aussi le débat sur la mobilité. Vous avez dit vous-même que vous étiez en train de préparer un plan mobilité avec M. Smet. Même genre de réflexion, encore, à propos des infrastructures. Bref, je pense qu'il faudrait répartir les plans d'action concrets et se revoir ensuite sur la base d'une réflexion menée plus en profondeur. Cela devrait pouvoir s'envisager d'ici un an et demi par exemple, et pas d'ici quatre ans.

**M. le président.** - La parole est à Mme P'Tito.

**Mme Olivia P'Tito.** - Je tiens vraiment à remercier la secrétaire d'État pour ses réponses. J'ai juste deux réflexions concernant les clauses sociales et les partenariats locaux qui pourraient être développés. L'exemple de Carcoke est frappant : comme pour la station d'épuration Nord, où il y a eu un appel d'offre européen, nous pourrions sans doute mieux mettre en œuvre ces clauses sociales.

Concernant l'économie sociale, j'entends bien qu'il appartient aux entrepreneurs en économie sociale de prendre l'initiative de créer, de déposer des projets. Cela aurait été plus facile s'il y avait eu des pistes de réflexion ou des mouvements spécifiques se faisant sentir au niveau du Port, par exemple, dans le domaine de l'horeca.

**M. le président.** - La parole est à M. Doulkeridis.

**M. Christos Doulkeridis.** - Je serai relativement sévère, bien que je n'en fasse pas du tout une affaire personnelle. Je remercie d'ailleurs M. le ministre Cerexhe de nous avoir rejoints dans cette discussion vraiment importante pour cette Région. Je serai sévère face au défi. L'objectivité doit nous pousser à constater que, pour l'essentiel de vos réponses – et je mettrai de côté tout l'aspect récréatif, qui est sans doute le dossier qui avance le mieux, et c'est tant mieux – en termes de

*Chabert al in 2000 een akkoord met Vlaanderen. U beweert dat er vooruitgang is in het BILC-dossier (Brussels International Logistics Center), maar u zegt niets over de belangrijke verbinding met het spoor. Het gewest staat ook nergens in de besprekingen met de NMBS. Een dergelijk ambitieus project vraagt meer antwoorden dan ik hier vandaag heb gehoord. Er moet gedurende de volgende maanden in dit dossier een aanzienlijke vooruitgang worden geboekt.*

**De voorzitter.** - Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris** (in het Frans). - *Ik vind ook dat er te weinig vooruitgang wordt geboekt inzake baggerverwerking, maar we mogen niet vergeten dat het centrum op de Carcoke-terreinen zou worden gevestigd, terwijl die pas in 2008 gesaneerd zullen zijn. Ik wil dat er schot in de zaak komt en ben op zoek naar een ander terrein.*

*Binnen ongeveer anderhalf jaar zal ik een balans opmaken van de situatie.*

#### Moties — Indiening

**De voorzitter.** - Tot besluit van deze interpellaties werden de volgende moties ingediend :

– een gemotiveerde motie, ondertekend door de heer Gosuin en mevrouw Persoons, luidt als volgt :

mobilité, de développement économique et d'écologie, vous faites quasiment les mêmes réponses que celles qui ont été données depuis pratiquement dix ans aux multiples interpellations faites dans ce parlement.

Nous ne pouvons pas considérer avoir avancé avec les réponses que vous nous faites aujourd'hui. Si je reprends la signalisation sur le TIR, M. Chabert annonçait déjà en 2000 en réponse à une interpellation faite par Mme Huytebroeck, qu'un accord existait avec la Région flamande et que l'on était en train de le concrétiser. Sur le BILC (*Brussels International Logistics Center*), vous nous dites que cela avance, mais vous ne répondez pas du tout à la question du lien avec le rail, par exemple, alors qu'il s'agit d'un dossier extrêmement important. Dans les négociations avec la SNCB, nous ne sommes nulle part non plus.

On ne peut pas avoir un projet aussi ambitieux – que l'on se doit d'avoir – en termes d'emploi, d'économie, d'écologie, avec les réponses qui nous sont faites aujourd'hui. Je tire la sonnette d'alarme et invite l'ensemble du gouvernement à tout faire pour que, dans les mois qui viennent, des avancées extrêmement importantes, enfin favorables à l'ensemble des Bruxellois, puissent être réalisées.

**M. le président.** - La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'État.** - En ce qui concerne la question du dragage et le fait que les choses n'avancent pas aussi vite qu'on le voudrait – et je le pense aussi –, il ne faut pas oublier que l'implantation du centre de dragage était prévue au site de Carcoke, mais ce dernier ne sera assaini qu'en 2008. Or, je veux aller plus vite et je vais de l'avant en cherchant d'autres endroits. C'est un élément que je tenais à ajouter.

Finalement, la suggestion de Mme de Groote peut convenir à beaucoup d'intervenants : dans un an ou un an et demi, je viendrai devant ce parlement pour faire le bilan concret de la situation : où l'on en est, où l'on se trouve et quelles sont les perspectives concrètes de l'exécution de ce plan.

#### Ordres du jour — Dépôt

**M. le président.** - En conclusion de cette interpellation, les ordres du jour suivants ont été déposés :

– un ordre du jour motivé, signé par M. Gosuin et Mme Persoons, est libellé comme suit :

« Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement

- Gehoord de interpellatie van de heer Didier Gosuin betreffende « het actieplan 2005-2009 voor de Haven van Brussel », de toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen betreffende « het uitbaggeren van de haven », de toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe betreffende « het actieplan voor de haven », de toegevoegde interpellatie van de heer Jan Béghin betreffende « het nieuwe havenplan », de toegevoegde interpellatie van mevrouw Julie de Groote betreffende « de economische aspecten van de Haven van Brussel », de toegevoegde interpellatie van mevrouw Olivia P'Tito betreffende « het beleid inzake werkgelegenheid en opleiding in de Haven van Brussel », de toegevoegde interpellatie van de heer Christos Doulkeridis betreffende « de economische uitdaging van de Haven van Brussel en de strategische keuzes van het Gewest voor de komende jaren », de toegevoegde interpellatie van mevrouw Brigitte De Pauw betreffende « het havenbeleid en het actieplan », de toegevoegde interpellatie van de heer Frédéric Erens betreffende « de behandeling en de classificatie van vervuilde baggerspecie uit de Haven van Brussel » en de antwoorden van de Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,
  - Gelet op de noodzaak om nieuwe investeerders naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te halen;
  - Gelet op de noodzaak om de ontwikkeling van economische activiteiten in het havengebied aan te moedigen, wat de werkgelegenheid, maar ook het gebruik van de waterweg en dus de intermodaliteit bevordert;
  - Gelet op de bedreiging van de bevaarbaarheid van de waterweg als gevolg van enorme slibafzetting;
  - Gelet op de kosten van de baggerwerken en de verwerking van het slib dat aldus bovengehaald wordt;
- Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de volgende principes in acht te nemen :
- de benutting van alle thans braakliggende (of onderbenutte) percelen in het havengebied van Brussel die gebruikt kunnen worden voor een economische activiteit die op de waterweg aangewezen is;

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Didier Gosuin concernant « le plan d'action pour le Port de Bruxelles 2005-2009 », l'interpellation jointe de M. Hervé Doyen concernant « le dragage du port », l'interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe concernant « le plan d'action pour le port », l'interpellation jointe de M. Jan Béghin concernant « le nouveau plan du Port », l'interpellation jointe de Mme Julie de Groote concernant « les facteurs économiques émergeant du Port de Bruxelles », l'interpellation jointe de Mme Olivia P'Tito concernant « la Politique d'emploi et de formation au sein du Port de Bruxelles », l'interpellation jointe de M. Christos Doulkeridis concernant « l'enjeu économique du Port de Bruxelles et les choix stratégiques de la Région pour les années qui viennent », l'interpellation jointe de Mme Brigitte De Pauw concernant « la politique portuaire et le plan d'action », l'interpellation jointe de M. Frédéric Erens concernant « le traitement et la classification des boues polluées du Port de Bruxelles » et les réponses de la Secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Égalité des chances et le Port de Bruxelles,
  - Vu la nécessité d'attirer de nouveaux investisseurs en Région de Bruxelles-Capitale;
  - Vu la nécessité de promouvoir le développement d'activités économiques dans le domaine portuaire qui favorisent la création d'emplois, mais aussi l'usage de la voie d'eau, donc l'intermodalité;
  - Vu les menaces qui pèsent sur le maintien de la navigabilité de la voie d'eau en raison de la présence d'une masse importante d'alluvions;
  - Vu les coûts que représentent le dragage et le traitement des boues ainsi récoltées,
- Demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de respecter les principes suivants :
- la mise en valeur de l'ensemble de ces parcelles actuellement en friche (ou sous-utilisées) dans le domaine du Port de Bruxelles et qui peuvent faire l'objet d'une activité économique utilisatrice de la voie d'eau;

- de onmiddellijke toewijzing van voldoende middelen aan de Haven van Brussel om de kosten te financieren voor het baggeren van zowel de 40.000 m<sup>3</sup> slib dat jaarlijks op de bodem van het kanaal afgezet wordt als van de duizenden m<sup>3</sup> die nu al in het kanaal rusten;
- de onmiddellijke toewijzing van voldoende middelen aan de Haven van Brussel om projecten op touw te zetten die de slibafzetting in het kanaal moeten beperken, zoals bijvoorbeeld de bouw van een bezinkbekken op de Zenne;
- de dringende voorlegging, aan het Brussels Parlement, van een tijdsplan van de baggerwerken voor de komende maanden en jaren;
- het inzetten van de noodzakelijke personele en financiële middelen om concreet en zo snel mogelijk een centrum op te richten voor de verwerking van het slib in Brussel teneinde, in de toekomst, de kosten voor baggerwerken aanzienlijk terug te schroeven. ».

en

een eenvoudige motie, ondertekend door mevrouw Olivia P'Tito, de heer Denis Grimberghs, mevrouw Dominique Braeckman, de heer Jean-Luc Vanraes, mevrouw Marie-Paule Quix en mevrouw Brigitte De Pauw.

Over deze moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

#### MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.** - Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET

**AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN**

- la dotation immédiate au Port de Bruxelles de budgets suffisants en vue de couvrir les frais inhérents au dragage à la fois de 40.000 m<sup>3</sup> de nouvelles alluvions qui s'accumulent chaque année dans le lit du canal mais aussi des milliers de m<sup>3</sup> qui reposent déjà actuellement dans le canal;
- la dotation immédiate au Port de Bruxelles de budgets suffisants en vue de mettre en œuvre des projets visant à limiter le déversement des alluvions dans le canal comme par exemple la construction d'un bassin de décantation sur la Senne;
- la présentation urgente au Parlement bruxellois d'un calendrier des travaux de dragage pour les mois et années à venir;
- la mobilisation des moyens humains et financiers nécessaires en vue de faire avancer, concrètement et dans les meilleurs délais, le dossier visant à créer un centre de traitement des boues à Bruxelles afin, pour l'avenir, de diminuer très sensiblement le coût du dragage des boues.

et

un ordre du jour pur et simple, signé par Mme Olivia P'Tito, M. Denis Grimberghs, Mme Dominique Braeckman, M. Jean-Luc Vanraes, Mme Marie-Paule Quix et Mme Brigitte De Pauw.

Le vote sur ces ordres du jour aura lieu lors d'une prochaine séance.

La discussion est close.

#### QUESTIONS ORALES

**M. le président.** - L'ordre du jour appelle les questions orales.

#### QUESTION ORALE DE M. JACQUES SIMONET

**À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET**

**LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING,  
HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN  
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

betreffende « het overzicht en de samenstelling van de adviesraden of -commissies die in het leven zijn geroepen buiten de ministeriële kabinetten en de overheidsbesturen ».

**De voorzitter.**- Aangezien de heer Jacques Simonet schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET**

**AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

betreffende « het beleid ter bevordering van het imago van Brussel ».

**De voorzitter.**- Aangezien de heer Jacques Simonet schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL**

**AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

betreffende « de overeenkomst tussen de drie Gewesten over de handelsvertegenwoordigin-

**SITES, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU LOGEMENT, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,**

concernant « le relevé et la composition des conseils ou commissions consultatifs instaurés en marge des cabinets ministériels et de l'administration ».

**M. le président.**- Étant donné que M. Jacques Simonet a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

**QUESTION ORALE DE M. JACQUES SIMONET**

**À M. CHARLES PICQUÉ, 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, DU LOGEMENT, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,**

concernant « les politiques visant à promouvoir l'image de Bruxelles ».

**M. le président.**- Étant donné que M. Jacques Simonet a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

**QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL**

**À M. CHARLES PICQUÉ, 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, DU LOGEMENT, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,**

concernant « l'accord entre les trois Régions au sujet des postes de représentation commercia-



gen ».

**De voorzitter.**- Aangezien de heer Serge de Patoul schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET**

**AAN DE HEER BENOÎT CEREXHE, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,**

betreffende « de reizen naar het buitenland in 2004 ».

**De voorzitter.**- Aangezien de heer Jacques Simonet schriftelijk antwoord ontvangen heeft op zijn vraag, wordt ze van de agenda afgevoerd.

– *De vergadering wordt gesloten om 12.20 uur.*

le ».

**M. le président.**- Étant donné que M. Serge de Patoul a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

**QUESTION ORALE DE M. JACQUES SIMONET**

**À M. BENOÎT CEREXHE, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE L'EMPLOI, DE L'ECONOMIE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,**

concernant « les voyages à l'étranger en 2004 ».

**M. le président.**- Étant donné que M. Jacques Simonet a reçu réponse écrite à sa question, celle-ci est retirée de l'ordre du jour.

– *La séance est levée à 12h20.*

## BIJLAGEN

### ARBITRAGEHOF

#### **IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET ARBITRAGEHOF, GEEFT HET ARBITRAGEHOF KENNIS VAN :**

- het beroep tot vernietiging van het decreet van het Waalse Gewest van 10 november 2004 tot invoering van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten, tot oprichting van een « Fonds wallon Kyoto » (Waals Kyotofonds) en betreffende de flexibiliteitsmechanismen van het Protocol van Kyoto, ingesteld door de n.v. Cockerill Sambre en de vennootschap naar Luxemburgs recht n.v. Arcelor (nr. 3715 van de rol).

#### **IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET ARBITRAGEHOF, GEEFT HET ARBITRAGEHOF KENNIS VAN :**

- de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 1149, 1382 en 1383 van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de Correctionele Rechtbank te Leuven, het Hof van Beroep te Luik en de Rechtbank van eerste aanleg te Leuven (nrs 3689, 3692 en 3726 van de rol – samengevoegde zaken).
- de prejudiciële vraag over artikel 69*bis* van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968, ingevoegd bij artikel 33 van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, gesteld door de Correctionele Rechtbank te Namen en de Correctionele Rechtbank te Dinant (nrs 3711, 3712, 3719 en 3721 van de rol – samengevoegde zaken).
- de prejudiciële vraag over de artikelen 55 en 60, § 1, eerste lid, 3°, van het decreet van de Franse Gemeenschap van 1 februari 1993 houdende het statuut van de gesubsidieerde personeelsleden van het gesubsidieerd vrij onderwijs en over artikel 50, § 1, eerste lid, 3°, van het decreet van de Franse Gemeenschap van 6 juni 1994 tot vaststelling van de rechtspositie

## ANNEXES

### COUR D'ARBITRAGE

#### **EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR D'ARBITRAGE, LA COUR D'ARBITRAGE NOTIFIE :**

- le recours en annulation du décret de la Région wallonne du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto, introduit par la s.a. Cockerill Sambre et la s.a. de droit luxembourgeois Arcelor (n° 3715 du rôle).

#### **EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR D'ARBITRAGE, LA COUR D'ARBITRAGE NOTIFIE :**

- les questions préjudicielles relatives aux articles 1149, 1382 et 1383 du Code civil, posées par le Tribunal correctionnel de Louvain, par la Cour d'appel de Liège et le Tribunal de première instance de Louvain (nos 3689, 3692 et 3726 du rôle – affaires jointes).
- la question préjudicielle relative à l'article 69*bis* des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, inséré par l'article 33 de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, posée par le Tribunal correctionnel de Namur et le Tribunal correctionnel de Dinant (nos 3711, 3712, 3719 et 3721 du rôle – affaires jointes).
- la question préjudicielle relative aux articles 55 et 60, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 3°, du décret de la Communauté française du 1<sup>er</sup> février 1993 fixant le statut des membres du personnel subsidiés de l'enseignement libre subventionné et à l'article 50, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 3°, du décret de la Communauté française du 6 juin 1994 fixant le statut des membres du personnel subsidié

van de gesubsidieerde personeelsleden van het officieel gesubsidieerd onderwijs, gesteld door het Arbeidshof te Luik (nr. 3713 van de rol).

- de prejudiciële vragen over artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, gesteld door het Hof van Beroep te Brussel (nr. 3714 van de rol).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 57, § 2, eerste lid, 1°, van de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Brussel (nr. 3716 van de rol).
- de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 147, 148, 149 en 152 van het Wetboek der successierechten, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 3717 van de rol).
- de prejudiciële vragen betreffende artikel 40 van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door het Hof van Beroep te Antwerpen (nr. 3720 van de rol).
- de prejudiciële vraag over artikel 42, § 3, van de bij koninklijk besluit van 19 december 1939 samengeordende wetten betreffende de kinderbijslag voor loonarbeiders, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Luik (nr. 3722 van de rol).

**IN UITVOERING VAN ARTIKEL 113 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET ARBITRAGEHOF, GEEFT HET ARBITRAGEHOF KENNIS VAN DE VOLGENDE ARRESTEN :**

- **arrest nr. 106/2005 uitgesproken op 15 juni 2005, in zake :**
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 285bis, derde lid, van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door de Raad van State (nr. 3054 van de rol).
- **arrest nr. 107/2005 uitgesproken op 22 juni 2005, in zake :**
- het beroep tot vernietiging van het decreet van het Waalse Gewest van 22 oktober 2003 houdende wijziging van de artikelen 48 en 54 van het Wetboek der successierechten, ingesteld door P. Renkin (nr. 3003 van de rol).

de l'enseignement officiel subventionné, posée par la Cour du travail de Liège (n° 3713 du rôle).

- les questions préjudicielles concernant l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, posées par la Cour d'appel de Bruxelles (n° 3714 du rôle).
- la question préjudicielle relative à l'article 57, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, de la loi du 8 juillet 1976 organique des centres publics d'action sociale, posée par le Tribunal du travail de Bruxelles (n° 3716 du rôle).
- la question préjudicielle relative aux articles 147, 148, 149 et 152 du Code des droits de succession, posée par le Tribunal de première instance de Bruxelles (n° 3717 du rôle).
- les questions préjudicielles relatives à l'article 40 du Code judiciaire, posées par la Cour d'appel d'Anvers (n° 3720 du rôle).
- la question préjudicielle concernant l'article 42, § 3, des lois relatives aux allocations familiales pour travailleurs salariés, coordonnées par arrêté royal du 19 décembre 1939, posée par le Tribunal du travail de Liège (n° 3722 du rôle).

**EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR D'ARBITRAGE, LA COUR D'ARBITRAGE NOTIFIE LES ARRÊTS SUIVANTS :**

- **arrêt n° 106/2005 rendu le 15 juin 2005, en cause :**
- la question préjudicielle relative à l'article 285bis, alinéa 3, du Code judiciaire, posée par le Conseil d'État (n° 3054 du rôle).
- **arrêt n° 107/2005 rendu le 22 juin 2005, en cause :**
- le recours en annulation du décret de la Région wallonne du 22 octobre 2003 modifiant les articles 48 et 54 du Code des droits de succession, introduit par P. Renkin (n° 3003 du rôle).

– **arrest nr. 108/2005 uitgesproken op 22 juni 2005, in zake :**

– de prejudiciële vragen over artikel 44 van de wet van 17 juli 1997 betreffende het gerechtelijk akkoord, gesteld door de Rechtbanken van Koophandel te Ieper en te Veurne (nrs 3052 en 3060 van de rol).

– **arrest nr. 109/2005 uitgesproken op 22 juni 2005, in zake :**

– de prejudiciële vraag betreffende artikel 65 van het Strafwetboek en artikel 21 van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering, gesteld door de Correctionele Rechtbank te Brugge (nr. 3089 van de rol).

– **arrest nr. 110/2005 uitgesproken op 22 juni 2005, in zake :**

– het beroep tot vernietiging van artikel 9, eerste lid, 1°, van het decreet van het Waalse Gewest van 1 april 2004 betreffende de erkenning en de subsidiëring van de instellingen voor maatschappelijke integratie en inschakeling in het arbeidsproces en van de bedrijven voor vorming door arbeid, ingesteld door de v.z.w. *Association libre des entreprises d'apprentissage professionnel* en anderen (nr. 3174 van de rol).

– **arrest nr. 111/2005 uitgesproken op 22 juni 2005, in zake :**

– het beroep tot vernietiging van het decreet van de Franse Gemeenschap van 19 mei 2004 betreffende de personeelsleden die een bevorderings- of een selectieambt tijdelijk uitoefenen zonder onderbreking sedert 1 januari 2004 in het onderwijs voor sociale promotie van de Franse Gemeenschap, ingesteld door M. Frelon (nr. 3080 van de rol).

– **arrêt n° 108/2005 rendu le 22 juin 2005, en cause :**

– les questions préjudicielles concernant l'article 44 de la loi du 17 juillet 1997 relative au concordat judiciaire, posées par les Tribunaux de commerce d'Ypres et de Furnes (nos 3052 et 3060 du rôle).

– **arrêt n° 109/2005 rendu le 22 juin 2005, en cause :**

– la question préjudicielle relative à l'article 65 du Code pénal et à l'article 21 du titre préliminaire du Code de procédure pénale, posée par le Tribunal correctionnel de Bruges (n° 3089 du rôle).

– **arrêt n° 110/2005 rendu le 22 juin 2005, en cause :**

– le recours en annulation de l'article 9, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, du décret de la Région wallonne du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à l'agrément et au subventionnement des organismes d'insertion socioprofessionnelle et des entreprises de formation par le travail, introduit par l'a.s.b.l. « Association libre des entreprises d'apprentissage professionnel » et autres (n° 3174 du rôle).

– **arrêt n° 111/2005 rendu le 22 juin 2005, en cause :**

– le recours en annulation du décret de la Communauté française du 19 mai 2004 relatif aux membres du personnel exerçant une fonction de promotion ou de sélection à titre temporaire sans interruption depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004 dans l'enseignement de promotion sociale de la Communauté française, introduit par M. Frelon (n° 3080 du rôle).

**AANWEZIGHEDEN IN DE COMMISSIES****Commissie voor leefmilieu,  
natuurbehoud,  
waterbeleid en energie**

21 juni 2005

*Aanwezig*

## Vaste leden

De heren Mohammadi Chahid, Emin Özkara, Joseph Parmentier, mevr. Olivia P'Tito, mevr. Carine Vyghen.  
Mevr. Jacqueline Rousseaux.

De heren Stéphane de Lobkowicz, André du Bus de Warnaffe.

Mevr. Els Ampe.

Mevr. Marie-Paule Quix.

## Ander lid

Mevr. Dominique Braeckman.

*Verontschuldigd*

Mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Caroline Persoons,  
de heer Yaron Pesztat.

*Afwezig*

De heer Alain Destexhe, mevr. Valérie Seyns.

**PRÉSENCES EN COMMISSION****Commission de l'environnement,  
de la conservation de la nature,  
de la politique de l'eau et de l'énergie**

21 juin 2005

*Présents*

## Membres effectifs

MM. Mohammadi Chahid, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mmes Olivia P'Tito, Carine Vyghen.

Mme Jacqueline Rousseaux.

MM. Stéphane de Lobkowicz, André du Bus de Warnaffe.

Mme Els Ampe.

Mme Marie-Paule Quix.

## Autre membre

Mme Dominique Braeckman.

*Excusés*

Mmes Françoise Bertieaux, Caroline Persoons,  
M. Yaron Pesztat.

*Absents*

M. Alain Destexhe, Mme Valérie Seyns.

**Commissie voor de infrastructuur,  
belast met openbare werken  
en verkeerswezen**

22 juni 2005

*Aanwezig*

Vaste leden

De heren Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani.

De heren Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps, mevr. Martine Payfa.

De heer Denis Grimberghs.

Mevr. Céline Delforge.

De heer Johan Demol.

Mevr. Carla Dejonghe.

Mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervanger

De heer Mohammadi Chahid.

Ander lid

De heer Joël Riguelle (ter vervanging van de heer Hervé Doyen).

*Verontschuldigd*

De heren Hervé Doyen, François Roelants du Vivier.

**Commission de l'infrastructure,  
chargée des travaux publics  
et des communications**

22 juin 2005

*Présents*

Membres effectifs

MM. Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani.

MM. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps, Mme Martine Payfa.

M. Denis Grimberghs.

Mme Céline Delforge.

M. Johan Demol.

Mme Carla Dejonghe.

Mme Brigitte De Pauw.

Membre suppléant

M. Mohammadi Chahid.

Autre membre

M. Joël Riguelle (en remplacement de M. Hervé Doyen).

*Excusés*

MM. Hervé Doyen, François Roelants du Vivier.

**Commissie voor de economische zaken,  
belast met het economisch beleid,  
het werkgelegenheidsbeleid en  
het wetenschappelijk onderzoek**

22 juni 2005

*Aanwezig*

## Vaste leden

Mevr. Julie Fiszman, de heer Alain Leduc, mevr. Olivia P'Tito.  
De heer Didier Gosuin, mevr. Marion Lemesre, de heer Alain Zenner.  
Mevr. Fatima Moussaoui.  
De heer Alain Daems.  
De heer Jos Van Assche.  
Mevr. Brigitte De Pauw.

## Plaatsvervanger

Mevr. Jacqueline Rousseaux.

## Andere leden

De heren Mohammadi Chahid (ter vervanging van mevr. Sfia Bouarfa), Bernard Clerfayt, Jean-Luc Vanraes.

*Verontschuldigd*

Mevr. Sfia Bouarfa, de heer Mohamed Lahlali.

*Afwezig*

De heer Serge de Patoul, mevr. Julie de Grootte, de heer Jan Béghin.

**Commission des affaires économiques,  
chargée de la politique économique,  
de la politique de l'emploi et  
de la recherche scientifique**

22 juin 2005

*Présents*

## Membres effectifs

Mme Julie Fiszman, M. Alain Leduc, Mme Olivia P'Tito.  
M. Didier Gosuin, Mme Marion Lemesre, M. Alain Zenner.  
Mme Fatima Moussaoui.  
M. Alain Daems.  
M. Jos Van Assche.  
Mme Brigitte De Pauw.

## Membre suppléant

Mme Jacqueline Rousseaux.

## Autres membres

MM. Mohammadi Chahid (en remplacement de Mme Sfia Bouarfa), Bernard Clerfayt, Jean-Luc Vanraes.

*Excusés*

Mme Sfia Bouarfa, M. Mohamed Lahlali.

*Absents*

M. Serge de Patoul, Mme Julie de Grootte, M. Jan Béghin.

**Verenigde commissies voor de financiën,  
begroting, openbaar ambt, externe betrekkingen  
en algemene zaken en voor de economische zaken,  
belast met het economisch beleid,  
het werkgelegenheidsbeleid en  
het wetenschappelijk onderzoek**

23 juni 2005

*Aanwezig*

**1. Commissie voor de financiën, begroting, openbaar ambt, externe betrekkingen en algemene zaken**

Vaste leden

De heer Serge de Patoul.  
De heer Denis Grimberghs.  
De heer Walter Vandenbossche.  
Mevr. Marie-Paule Quix.

Plaatsvervangers

De heer Olivier de Clippele, mevr. Nathalie Gilson.  
De heer Jos Chabert.

**2. Commissie voor de economische zaken, belast met het economisch beleid, het werkgelegenheidsbeleid en het wetenschappelijk onderzoek**

Vaste leden

Mevr. Sfia Bouarfa, mevr. Julie Fiszman, mevr. Olivia P'Tito.  
Mevr. Marion Lemesre, de heer Alain Zenner.  
Mevr. Julie de Groote.  
Mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervangers

De heer Ahmed El Ktibi.  
Mevr. Jacqueline Rousseaux.

Andere leden

Mevr. Danielle Caron, mevr. Viviane Teitelbaum.

*Verontschuldigd*

De heren Frederic Erens, Didier Gosuin, Alain Leduc, Joël Riguelle, Eric Tomas, Jos Van Assche, Rudi Vervoort.

**Commissions réunies des finances,  
du budget, de la fonction publique,  
des relations extérieures et des affaires générales  
et des affaires économiques, chargée  
de la politique économique, de la politique de  
l'emploi et de la recherche scientifique**

23 juin 2005

*Présents*

**1. Commission des finances, du budget, de la fonction publique, des relations extérieures et des affaires générales**

Membres effectifs

M. Serge de Patoul.  
M. Denis Grimberghs.  
M. Walter Vandenbossche.  
Mme Marie-Paule Quix.

Membres suppléants

M. Olivier de Clippele, Mme Nathalie Gilson.  
M. Jos Chabert.

**2. Commission des affaires économiques, chargée de la politique économique, de la politique de l'emploi et de la recherche scientifique**

Membres effectifs

Mmes Sfia Bouarfa, Julie Fiszman, Olivia P'Tito.  
Mme Marion Lemesre, M. Alain Zenner.  
Mme Julie de Groote.  
Mme Brigitte De Pauw.

Membres suppléants

M. Ahmed El Ktibi.  
Mme Jacqueline Rousseaux.

Autres membres

Mmes Danielle Caron, Viviane Teitelbaum.

*Excusés*

MM. Frederic Erens, Didier Gosuin, Alain Leduc, Joël Riguelle, Eric Tomas, Jos Van Assche, Rudi Vervoort.



*Afwezig*

Mevr. Isabelle Emmery, mevr. Anne-Sylvie Mouzon,  
de heren Eric André, Jacques Simonet, Christos Dou-  
keridis.

De heer Mohamed Lahlali, mevr. Fatima Moussaoui,  
de heren Alain Daems, Jan Béghin.

*Absents*

Mmes Isabelle Emmery, Anne-Sylvie Mouzon,  
MM. Eric André, Jacques Simonet, Christos Dou-  
keridis.

M. Mohamed Lahlali, Mme Fatima Moussaoui,  
MM. Alain Daems, Jan Béghin.

**Commissie voor de financiën, begroting,  
openbaar ambt, externe betrekkingen  
en algemene zaken**

23 juni 2005

*Aanwezig*

Vaste leden

Mevr. Isabelle Emmery, mevr. Julie Fiszman, mevr.  
Anne-Sylvie Mouzon, de heer Rudi Vervoort.  
De heren Serge de Patoul, Didier Gosuin.  
De heren Denis Grimberghs, Joël Riguelle.  
De heer Christos Doulkeridis.  
De heer Walter Vandenbossche.  
Mevr. Marie-Paule Quix.

Plaatsvervangers

Mevr. Olivia P'Tito.  
Mevr. Nathalie Gilson.

*Verontschuldigd*

De heren Frederic Erens, Eric Tomas.

*Afwezig*

De heren Eric André, Jacques Simonet.

**Commission des finances, du budget,  
de la fonction publique, des relations extérieures  
et des affaires générales**

23 juin 2005

*Présents*

Membres effectifs

Mmes Isabelle Emmery, Julie Fiszman, Anne-Sylvie  
Mouzon, M. Rudi Vervoort.  
MM. Serge de Patoul, Didier Gosuin.  
MM. Denis Grimberghs, Joël Riguelle.  
M. Christos Doulkeridis.  
M. Walter Vandenbossche.  
Mme Marie-Paule Quix.

Membres suppléants

Mme Olivia P'Tito.  
Mme Nathalie Gilson.

*Excusés*

MM. Frederic Erens, Eric Tomas.

*Absents*

MM. Eric André, Jacques Simonet.

**Commissie voor de financiën, begroting,  
openbaar ambt, externe betrekkingen  
en algemene zaken**

27 juni 2005

*Aanwezig*

## Vaste leden

Mevr. Isabelle Emmery, mevr. Julie Fiszman, mevr.  
Anne-Sylvie Mouzon.  
De heer Didier Gosuin.  
De heer Joël Riguelle.  
Mevr. Marie-Paule Quix.

## Plaatsvervangers

De heer Ahmed El Ktibi.  
Mevr. Nathalie Gilson.

## Andere leden

De heren Alain Daems, André du Bus de Warnaffe,  
Bertin Mampaka Mankamba.

*Verontschuldigd*

De heer Eric Tomas.

*Afwezig*

De heren Rudi Vervoort, Eric André, Serge de Patoul,  
Jacques Simonet, Denis Grimberghs, Christos Doulkeridis,  
Frederic Erens, Walter Vandenbossche.

**Commission des finances, du budget,  
de la fonction publique, des relations extérieures  
et des affaires générales**

27 juin 2005

*Présents*

## Membres effectifs

Mmes Isabelle Emmery, Julie Fiszman, Anne-Sylvie  
Mouzon.  
M. Didier Gosuin.  
M. Joël Riguelle.  
Mme Marie-Paule Quix.

## Membres suppléants

M. Ahmed El Ktibi.  
Mme Nathalie Gilson.

## Autres membres

MM. Alain Daems, André du Bus de Warnaffe, Bertin  
Mampaka Mankamba.

*Excusé*

M. Eric Tomas.

*Absents*

MM. Rudi Vervoort, Eric André, Serge de Patoul, Jac-  
ques Simonet, Denis Grimberghs, Christos Doulkeridis,  
Frederic Erens, Walter Vandenbossche.

**Commissie voor de huisvesting  
en stadsvernieuwing**

28 juni 2005

*Aanwezig*

Vaste leden

De heren Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid,  
mevr. Nadia El Yousfi, mevr. Isabelle Emmery.

De heer Olivier de Clippele, mevr. Michèle Hasquin-  
Nahum, mevr. Souad Razzouk.

Mevr. Céline Fremault, de heer Bertin Mampaka  
Mankamba.

De heer Erland Pison.

Mevr. Carla Dejonghe.

Ander lid

Mevr. Danielle Caron.

*Afwezig*

Mevr. Michèle Carthé, de heren Vincent De Wolf, Alain  
Daems, Fouad Ahidar.

**Commission du logement  
et de la rénovation urbaine**

28 juin 2005

*Présents*

Membres effectifs

MM. Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid, Mmes  
Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery.

M. Olivier de Clippele, Mmes Michèle Hasquin-  
Nahum, Souad Razzouk.

Mme Céline Fremault, M. Bertin Mampaka Mankamba.

M. Erland Pison.

Mme Carla Dejonghe.

Autre membre

Mme Danielle Caron.

*Absents*

Mme Michèle Carthé, MM. Vincent De Wolf, Alain  
Daems, Fouad Ahidar.

**Commissie voor de infrastructuur, belast met  
openbare werken en verkeerswezen**

29 juni 2005

*Aanwezig*

## Vaste leden

De heren Rachid Madrane, Mahfoudh Romdhani.  
De heren Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps.  
De heer Denis Grimberghs.  
Mevr. Céline Delforge.  
De heer Johan Demol.  
Mevr. Brigitte De Pauw.

## Plaatsvervanger

Mevr. Olivia P'Tito.

## Andere leden

Mevr. Julie Fiszman, de heren Joël Riguelle, Jacques Simonet.

*Verontschuldigd*

De heren Bernard Clerfayt, François Roelants du Vivier, mevr. Carine Vyghen.

*Afwezig*

De heren Willy Decourty, Emin Özkara, Joseph Parmentier, mevr. Martine Payfa, de heer Hervé Doyen, mevr. Carla Dejonghe.

**Commission de l'infrastructure, chargée des  
travaux publics et des communications**

29 juin 2005

*Présents*

## Membres effectifs

MM. Rachid Madrane, Mahfoudh Romdhani.  
MM. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps.  
M. Denis Grimberghs.  
Mme Céline Delforge.  
M. Johan Demol.  
Mme Brigitte De Pauw.

## Membre suppléant

Mme Olivia P'Tito.

## Autres membres

Mme Julie Fiszman, MM. Joël Riguelle, Jacques Simonet.

*Excusés*

MM. Bernard Clerfayt, François Roelants du Vivier, Mme Carine Vyghen.

*Absents*

MM. Willy Decourty, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mme Martine Payfa, M. Hervé Doyen, Mme Carla Dejonghe.

**Commissie voor de economische zaken, belast met  
het economisch beleid,  
het werkgelegenheidsbeleid  
en het wetenschappelijk onderzoek**

29 juni 2005

*Aanwezig*

Vaste leden

Mevr. Julie Fiszman, de heer Alain Leduc, mevr. Olivia P'Tito.  
Mevr. Julie de Groote.  
De heer Jos Van Assche.  
De heer Jan Béghin.

Plaatsvervangers

Mevr. Jacqueline Rousseaux, mevr. Françoise Schepmans.  
De heer Walter Vandenbossche.

Andere leden

Mevr. Amina Derbaki Sbaï, de heer Jacques Simonet.

*Verontschuldigd*

De heer Mohamed Lahlali.

*Afwezig*

Mevr. Sfia Bouarfa, de heren Serge de Patoul, Didier Gosuin, mevr. Marion Lemesre, de heer Alain Zenner, mevr. Fatima Moussaoui, de heer Alain Daems, mevr. Brigitte De Pauw.

**Commission des affaires économiques, chargée de  
la politique économique,  
de la politique de l'emploi et  
de la recherche scientifique**

29 juin 2005

*Présents*

Membres effectifs

Mme Julie Fiszman, M. Alain Leduc, Mme Olivia P'Tito.  
Mme Julie de Groote.  
M. Jos Van Assche.  
M. Jan Béghin.

Membres suppléants

Mmes Jacqueline Rousseaux, Françoise Schepmans.  
M. Walter Vandenbossche.

Autres membres

Mme Amina Derbaki Sbaï, M. Jacques Simonet.

*Excusé*

M. Mohamed Lahlali.

*Absents*

Mme Sfia Bouarfa, MM. Serge de Patoul, Didier Gosuin, Mme Marion Lemesre, M. Alain Zenner, Mme Fatima Moussaoui, M. Alain Daems, Mme Brigitte De Pauw.

**Commissie voor de ruimtelijke ordening, de stedenbouw en het grondbeleid**

30 juni 2005

*Aanwezig*

## Vaste leden

De heren Mohamed Azzouzi, Mohamed Lahlali,  
mevr. Fatiha Saïdi.

Mevr. Nathalie Gilson, mevr. Viviane Teitelbaum.

De heer Erland Pison.

Mevr. Els Ampe.

De heer Jos Chabert.

## Plaatsvervangers

Mevr. Martine Payfa.

Mevr. Céline Delforge.

Mevr. Brigitte De Pauw.

## Andere leden

Mevr. Adelheid Byttebier, de heren Mohamed Daïf,  
André du Bus de Warnaffe, mevr. Souad Razzouk.*Verontschuldigd*Mevr. Céline Fremault, mevr. Michèle Hasquin-Nahum,  
mevr. Isabelle Molenberg, de heer Yaron Pesztat.*Afwezig*De heer Willy Decourty, mevr. Véronique Jamoulle,  
de heren Bernard Clerfayt, Joël Riguelle.**Commission de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la politique foncière**

30 juin 2005

*Présents*

## Membres effectifs

MM. Mohamed Azzouzi, Mohamed Lahlali,  
Mme Fatiha Saïdi.

Mmes Nathalie Gilson, Viviane Teitelbaum.

M. Erland Pison.

Mme Els Ampe.

M. Jos Chabert.

## Membres suppléants

Mme Martine Payfa.

Mme Céline Delforge.

Mme Brigitte De Pauw.

## Autres membres

Mme Adelheid Byttebier, MM. Mohamed Daïf, André  
du Bus de Warnaffe, Mme Souad Razzouk.*Excusés*Mmes Céline Fremault, Michèle Hasquin-Nahum, Isabelle  
Molenberg, M. Yaron Pesztat.*Absents*M. Willy Decourty, Mme Véronique Jamoulle,  
MM. Bernard Clerfayt, Joël Riguelle.

**Commissie voor binnenlandse zaken, belast met  
de lokale besturen en de  
agglomeratiebevoegdheden**

30 juni 2005

*Aanwezig*

Vaste leden

De heren Mohamed Daïf, Ahmed El Ktibi, Rudi Vervoort.

Mevr. Martine Payfa, de heer Philippe Pivin.

De heer Hervé Doyen.

De heer René Coppens.

De heer Fouad Ahidar.

Plaatsvervangers

Mevr. Michèle Carthé.

De heren Bernard Clerfayt, Didier Gosuin, Jacques Simonet.

De heer Joël Riguelle.

Andere leden

Mevr. Els Ampe, mevr. Danielle Caron, mevr. Julie Fiszman, mevr. Véronique Jamoulle.

*Verontschuldigd*

De heer Francis Delpérée.

*Afwezig*

Mevr. Amina Derbaki Sbaï, de heren Bea Diallo, Serge de Patoul, mevr. Françoise Schepmans, de heren Josy Dubié, Dominiek Lootens-Stael.

**Commission des affaires intérieures, chargée des  
pouvoirs locaux et des  
compétences d'agglomération**

30 juin 2005

*Présents*

Membres effectifs

MM. Mohamed Daïf, Ahmed El Ktibi, Rudi Vervoort.

Mme Martine Payfa, M. Philippe Pivin.

M. Hervé Doyen.

M. René Coppens.

M. Fouad Ahidar.

Membres suppléants

Mme Michèle Carthé.

MM. Bernard Clerfayt, Didier Gosuin, Jacques Simonet.

M. Joël Riguelle.

Autres membres

Mmes Els Ampe, Danielle Caron, Julie Fiszman, Véronique Jamoulle.

*Excusé*

M. Francis Delpérée.

*Absents*

Mme Amina Derbaki Sbaï, MM. Bea Diallo, Serge de Patoul, Mme Françoise Schepmans, MM. Josy Dubié, Dominiek Lootens-Stael.



**Commissie voor de financiën, begroting,  
openbaar ambt, externe betrekkingen  
en algemene zaken**

13 juni 2005

*Aanwezig*

## Vaste leden

Mevr. Julie Fiszman, Mevr. Anne-Sylvie Mouzon, de  
heer Eric Tomas.  
De heer Didier Gosuin.  
De heer Frederic Erens.  
Mevr. Marie-Paule Quix.

## Plaatsvervangers

Mevr. Magda De Galan.  
De heer Yaron Pesztat.

*Verontschuldigd*

M. Joël Riguelle.

*Afwezig*

Mevr. Isabelle Emmery, de heren Rudi Vervoort, Eric  
André, Serge de Patoul, Jacques Simonet, Denis Grim-  
berghs, Christos Doulkeridis, Walter Vandenbossche.

**Commission des finances, du budget,  
de la fonction publique, des relations extérieures  
et des affaires générales**

13 juin 2005

*Présents*

## Membres effectifs

Mmes Julie Fiszman, Anne-Sylvie Mouzon, M. Eric  
Tomas.  
M. Didier Gosuin.  
M. Frederic Erens.  
Mme Marie-Paule Quix.

## Membres suppléants

Mme Magda De Galan.  
M. Yaron Pesztat.

*Excusé*

M. Joël Riguelle.

*Absents*

Mme Isabelle Emmery, MM. Rudi Vervoort, Eric An-  
dré, Serge de Patoul, Jacques Simonet, Denis Grim-  
berghs, Christos Doulkeridis, Walter Vandenbossche.

**Commissie voor de infrastructuur,  
belast met openbare werken  
en verkeerswezen**

15 juni 2005

*Aanwezig*

Vaste leden

De heren Rachid Madrane, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani.

De heren Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps, Mevr. Martine Payfa.

De heren Hervé Doyen, Denis Grimberghs.

Mevr. Céline Delforge.

De heer Johan Demol.

Mevr. Carla Dejonghe.

Mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervangers

De heer Mohammadi Chahid, Mevr. Olivia P'Tito.

Andere leden

Mevr. Amina Derbaki Sbaï, de heren André du Bus de Warnaffe, Mohamed Lahlali, Mevr. Marie-Paule Quix, Mevr. Carine Vyghen.

*Verontschuldigd*

Mevr. Michèle Hasquin-Nahum, de heer François Roelants du Vivier.

*Afwezig*

De heer Willy Decourty.

**Commission de l'infrastructure,  
chargée des travaux publics  
et des communications**

15 juin 2005

*Présents*

Membres effectifs

MM. Rachid Madrane, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani.

MM. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps, Mme Martine Payfa.

MM. Hervé Doyen, Denis Grimberghs.

Mme Céline Delforge.

M. Johan Demol.

Mme Carla Dejonghe.

Mme Brigitte De Pauw.

Membres suppléants

M. Mohammadi Chahid, Mme Olivia P'Tito.

Autres membres

Mme Amina Derbaki Sbaï, MM. André du Bus de Warnaffe, Mohamed Lahlali, Mmes Marie-Paule Quix, Carine Vyghen.

*Excusés*

Mme Michèle Hasquin-Nahum, M. François Roelants du Vivier.

*Absent*

M. Willy Decourty.



0705/1928  
I.P.M. COLOR PRINTING  
☎ 02/218.68.00